



**Ata da 85ª Reunião Extraordinária do Plenário do Conselho Estadual de Meio Ambiente-CONSEMA, realizada no dia 28 de junho de 2011.**

Realizou-se no dia 28 de junho de 2011, às 09h00, na Sala de Reuniões do Conselho, Prédio 6 da SMA/CETESB, Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345, a 85ª Reunião Extraordinária do Plenário do CONSEMA. Compareceram os conselheiros **Bruno Covas, Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, Rubens Naman Rizek Junior, Gilberto de Andrade Freitas, João Gabriel Bruno, Danilo Angelucci de Amorim, Sérgio Luiz Damiani, Maria Auxiliadora Assis Tschirner, Jéferson Rocha de Oliveira, Luís Sérgio Osório Valentim, Daniel Smolentzov, Cel. Ronaldo Severo Ramos, Cel. Milton Sussumu Nomura, Antônio César Simão, Fernanda Falbo Bandeira de Mello, Mário Imura, Helena de Queiroz Carrascosa Von Glehn, Marcus Alexandre Pires, Nerea Massini, Rosa Ramos, José Pedro Fittipaldi, Casemiro Tércio dos Reis Lima Carvalho, Nelson Pereira dos Reis, Nelson Pereira dos Reis, Ana Cristina Pasini da Costa, Miron Rodrigues da Cunha, Carlos Alberto Maluf Sanseverino, Eduardo Trani, Rui Brasil Assis, Marco Antônio Trauzzola, Gustavo Roberto Chaim Pozzebon, Luiz Antônio Cortez Ferreira, Leila da Costa Ferreira, Evandra Bussolo Barbin, Pierre Ribeiro Siqueira, Sônia Maria Flores Giancesella e Rodrigo Antônio Braga Moraes Victor.** Constavam do Expediente Preliminar: 1) comunicações da Presidência e da Secretaria Executiva; 2) assuntos gerais e inclusões de urgência na Ordem do Dia. Constavam da Ordem do Dia: EIA/RIMA do empreendimento “Rodoanel Metropolitano Mário Covas – Trecho Norte”, de responsabilidade da Dersa – Desenvolvimento Rodoviário S/A, em Arujá, Guarulhos e São Paulo (Proc. 208/2010). A **Secretária-Executiva Adjunta do CONSEMA, Cecília Martins Pinto,** declarou, nos termos regimentais, abertos os trabalhos. Passou-se ao expediente preliminar. A conselheira **Nerea Massini** ofereceu duas informações: primeira, que no próximo 2 de julho ocorrerá na cidade de Registro reunião com o objetivo de escolher representantes da sociedade civil para participar do Grupo de Coordenação do Zoneamento Ecológico-Econômico do Vale do Ribeira, e que, a partir dessa eleição, começam a ser realizadas reuniões participativas para elaboração da proposta para o zoneamento da região; segunda, que no próximo 12 de julho será realizada na cidade de Santos a última reunião com o propósito de concluir o Zoneamento Ecológico-Econômico da Baixada Santista. O conselheiro **Jeferson Rocha de Oliveira** agradeceu o trabalho realizado acerca das atividades minerárias no Vale do Paraíba, que contou com a ingerência positiva do Departamento Nacional de Produção Mineral-DNPM e da própria SMA. O conselheiro **Marcus Alexandre Pires** declarou que cedia o tempo a que tinha direito ao advogado Bonfiglio Alves. O conselheiro **Nelson Pereira dos Reis** declarou que oportunamente se deveria abrir espaço para a discussão da Conferência Rio + 20, que se realizará no próximo ano. Acrescentou que a FIESP vem acompanhando o movimento de preparação desse evento e que o Governo Federal, através do Ministério de Relações Exteriores e do Ministério de Meio Ambiente, está-se mobilizando e realizando reuniões com os diferentes segmentos da sociedade com o objetivo de construir um posicionamento do Brasil em relação a essa conferência. Pontuou que considerava importante que o Estado de São Paulo, através do CONSEMA, criasse oportunidade para debater e formular sugestões a serem levadas ao Governo Federal, com vistas à construção dessa posição, por se pretender que um dos focos dessa conferência é a economia verde e a erradicação da pobreza, temas esses muito oportunos, tendo em vista as discussões internacionais. Acrescentou que atualmente a ONU, através do PNUMA, tem focado esse tema na perspectiva dos países da África, o que considera oportuno no que tange à formulação de políticas que visam à erradicação da pobreza; no entanto, observou, países emergentes como o Brasil também devem ter papel fundamental na discussão desse tema em decorrência de suas experiências e avanços, o que o levava a propor que o CONSEMA deve destinar tempo para discuti-lo. O conselheiro **Carlos Alberto Maluf Sanseverino** propôs, inicialmente, que as informações colhidas que subsidiam o Zoneamento Ecológico-Econômico da



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

Baixada Santista sejam encaminhadas aos membros do Conselho antes de serem trazidas ao Plenário para apreciação, inclusive o cronograma das reuniões para que se possa delas participar. Observou que, em relação à Conferência Rio+20, solicitava ao Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA que verifique a possibilidade de os membros desse Conselho terem assento e participação nessa Conferência como representantes do Estado de São Paulo. Argumentou que, em relação à apreciação do EIA/RIMA do "Rodoanel Metropolitano Mário Covas - Trecho Norte", a OAB se manifestará oportunamente. A conselheira **Ana Cristina Pasini da Costa** comentou inicialmente que todos tinham conhecimento da reestruturação que vem ocorrendo no âmbito da CETESB e que contempla, pelo reconhecimento de sua importância, o processo de licenciamento ambiental que se dá através da Avaliação de Impacto Ambiental. Tal reconhecimento, enfatizou, levou a Agência Ambiental Paulista a instituir a Diretoria de Impacto Ambiental, que cuidará desse tipo de licenciamento, distinguindo-o daqueles que têm como objeto as fontes locais de poluição. Acrescentou que, embora o CONSEMA não se debruçasse sobre os EIAs/RIMAs com a frequência de antes, a relevância desse estudo não se tornou menor, motivo por que se pretende realizar, em meados de novembro, evento que, com a participação de convidados de outros países e Estados, contribuirá para o aprofundamento de sua discussão. Portanto, acrescentou, além de se pensar na celeridade desse tipo de licenciamento, que, sem dúvida, é um aspecto também importante, tem de se garantir e manter sua qualidade, daí a necessidade e importância de que participem desse evento seus atores, entre os quais os entes que fazem parte do Sistema Estadual de Meio Ambiente e os colegas de outras Secretarias e da esfera federal. Concluiu reiterando ser esta uma das conquistas do processo de estruturação em curso e que, para o CONSEMA, é uma questão que deve ser debatida, motivo pelo qual convidava, desde já, todos os conselheiros a participarem desse evento. A conselheira **Helena de Queiroz Carrascosa von Glehn** ofereceu informações sobre duas diferentes iniciativas da SMA para a Conferência Rio+20. Uma delas, declarou, é o estabelecimento de parceria com a organização não governamental WWF com vistas à realização de pesquisa sobre a Pegada Ecológica no Estado de São Paulo, assunto este que deverá constar da ordem do dia da próxima plenária, para apresentação de sua metodologia e, ao mesmo tempo, favorecer a participação do CONSEMA nesse processo. Esclareceu que a outra iniciativa se refere ao estudo da economia da biodiversidade, que já foi objeto de análise global, com base na qual se pretende elaborar estudo específico sobre o Estado de São Paulo, a respeito do qual já foram feitas tratativas com a organização não governamental Conservação Internacional-CI e se pretende apresentá-lo em breve ao Plenário, pois de sua elaboração devem participar, não somente a SMA e a Academia, como também outros atores sociais. O conselheiro **Gilberto de Andrade Freitas** agradeceu ao Presidente do CONSEMA a audiência por ele agendada dos ambientalistas com o Secretário de Recursos Hídricos e Saneamento, Edson Oliveira Giriboni, e afirmou que deveria incluir-se na ordem do dia de uma próxima plenária a discussão sobre a emissão de certidão de multas através da internet. Passou-se à ordem do dia, qual seja, o EIA/RIMA do "Rodoanel Metropolitano Mário Covas - Trecho Norte", de responsabilidade da DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S/A, em Arujá, Guarulhos e São Paulo (Proc. SMA 208/2010). O assessor do conselheiro **Jeferson Rocha de Oliveira, Carlos Bocuhy** formulou questão de ordem relacionada com a pauta da reunião em curso, pois trazia um pleito do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas do Estado de São Paulo, que reivindica a retirada do EIA/RIMA da ordem do dia, em decorrência da forma como foi pautada sua apreciação pelo Conselho Estadual de Meio Ambiente. Declarou que o Coletivo tinha preocupação com a transparência do Conselho, com o processo democrático, participativo e o direito à informação, e que o pedido de apreciação do referido EIA ocorreu por ocasião da reunião ordinária que se realizou no dia 21 último, sem que o parecer emitido pela CETESB sobre esse estudo estivesse disposto no sítio eletrônico da SMA. Outro motivo pelo qual se solicita que o EIA/RIMA em tela não seja apreciado é que tanto a convocatória como os documentos a ela anexados só se tornaram disponíveis ao final do expediente do dia 22, e, portanto, ao final de um dia que era véspera de feriado prolongado, e que um empreendimento desse porte,



envolvendo tantas prioridades, não pode em hipótese alguma levar ao “apequenamento” do Conselho Estadual de Meio Ambiente, na medida em que o parecer a respeito de sua viabilidade é colocado para sua apreciação de forma tão açodada. Argumentou que trazia esse protesto do Coletivo das Entidades Ambientais do Estado de São Paulo, por entender este colegiado que apreciação do estudo deveria passar por um trâmite regular, e não só regimental – no sentido do mal uso do regimento –, uma vez que os conselheiros não o leram, pois só tiveram notícias dessa convocação na segunda-feira, dia 27, e, portanto, no dia anterior a essa plenária. Chamou atenção ainda para o fato de se tratar de um empreendimento complexo para avaliação técnica, além de altamente impactante, já que atravessa o Cinturão Verde da Reserva da Biosfera da Cidade de São Paulo e promove a realocação de milhares de famílias. O **Presidente do CONSEMA** declarou que a presidência entende a questão de ordem e que a convocação está de acordo com o regimento, que regulamenta as reuniões plenárias ordinárias e extraordinárias do CONSEMA. Passou-se à apresentação do empreendimento e do EIA/RIMA. **Lawrence Casagrande Lourenço**, representante da DERSA – Desenvolvimento Rodoviários S/A., declarou que, nesse dia, se daria um passo importante na perspectiva da realização de uma obra viária fundamental para o Estado de São Paulo, cujos aspectos, dimensões e consequências de sua implantação seriam apresentados para que os membros desse Colegiado pudessem deliberar acerca de sua viabilidade ambiental. Acrescentou que se tratava do "Rodoanel Metropolitano Mário Covas - Trecho Norte", precisamente da concessão da licença prévia para o último tramo desse anel viário, cuja principal finalidade é regularizar o tráfego, em especial o tráfego de carga na RMSP, razão por que exercerá grande influência na macrometrópole paulista, a qual, por sua vez, abrange 20% do território do Estado de São Paulo e é formada pelos municípios de Sorocaba, Campinas, São José dos Campos e Santos e cujo centro é a RMSP. Declarou que o processo de licenciamento do trecho teve início em setembro de 2010, e, a partir dessa data, foi objeto de intenso processo de discussão, inclusive por ocasião das audiências públicas coordenadas pelo CONSEMA, que constituíram uma oportunidade de diálogo com diversas entidades, setores e órgãos públicos, em última análise, com um grande número de interessados, alguns dos quais se encontram presentes nessa reunião. Informou que se seguiria a essa sua manifestação a apresentação, pela socióloga Ana Maria Iverson, coordenadora da equipe de consultoria responsável pela elaboração dos estudos ambientais, dos detalhes técnicos da análise e avaliação realizadas. Chamou atenção, em seguida, para algumas questões envolvidas com a macrometrópole, que, por sua vez, resulta de processo de conurbação dos municípios acima referidos, sendo uma delas seu tráfego intenso, na medida em que ele corresponde a 62% do transporte da carga do Estado de São Paulo, o que a torna o mais importante conector logístico do Sudeste brasileiro. Acrescentou que a importância do Rodoanel é avançar nesse sentido, ou seja, organizar esse tráfego de passagem, levando-se em conta que 53% dos 62% dele, que é majoritariamente rodoviário, têm origem e destino na macrometrópole. Lembrou ser antiga a proposição de um anel viário circundando São Paulo, pois os primeiros estudos a esse respeito remontam à década de 30. Lembrou também que existem vários empreendimentos previstos para o Estado de São Paulo, até 2014, que somam investimentos da ordem de 26 bilhões de reais, portanto, significativos, mas inferiores ao que será feito para implantação do modal ferroviário, que envolve metrô, trens urbanos, mon trilhos e a transposição ferroviária de cargas na Capital. Argumentou que, embora se estivesse referindo a um importante empreendimento rodoviário, o Estado demonstrava, com esse investimento, seu compromisso de incrementar a modalidade ferroviária. Acrescentou que o resultado desses investimentos, especificamente no que se refere ao metrô e à CPTM, é, até 2014, uma expansão do tamanho da malha dos atuais 60 km para 100 km do Metrô e 30 km da CPTM. Observou que, especificamente em relação ao anel perimetral, sua primeira concepção surgiu na década de 30, constituído pelas Avenidas Duque de Caxias, Senador Queiroz, Mercúrio e Glicério, que circundavam o centro, tendo seus estudos sido desenvolvidos por Luiz Anhaia e Prestes Maia, que foram, na época, prefeitos da cidade. Acrescentou que, com o crescimento da cidade, surgiu uma nova concepção de anel central mais afastado do centro, que incluía as Avenidas Sumaré, Brasil, Ricardo Jafet e Senna Madureira. Informou ainda que, na



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

década de 70, com a construção das Marginais Tietê e Pinheiros, foi ampliada a concepção de anel perimetral, ao se incluir as Avenidas Bandeirantes, Luiz Inácio Anhaia Melo e Salim Maluf, configurando-se um círculo, em relação ao anterior, ainda mais afastado do centro. Acrescentou que, na década de 80, a concepção de anel perimetral sai dos limites da cidade e do município de São Paulo, alcançando o ABC, em especial Diadema, São Bernardo e Santo André, fechando, com a Avenida Aricanduva e seu encontro com a Marginal Tietê, um anel bastante amplo. Observou que, no entanto, a implantação desse anel não foi suficiente, uma vez que o trânsito continuava apertado, a pressão do tráfego muito grande, sendo essas vias tomadas pelo tráfego urbano. Por último, acrescentou, no final da década de 90, foi proposto um rodoanel metropolitano, uma via perimetral à mancha urbana, com acessos controlados e que permitisse o reordenamento do tráfego de carga da cidade, retirando sua pressão sobre a mancha urbana, precisamente o interior urbano da RMSP. Acrescentou que o histórico do “Rodoanel Metropolitano Mário Covas” começa com o Trecho Oeste, desde a Avenida Raimundo Pereira Magalhães, antiga Estrada São Paulo-Campinas, alcançando a Rodovia Regis Bittencourt, constituindo um trecho de 32 km, que entrou em operação em 2002, e que corta as Rodovias Bandeirantes, Anhanguera, Castelo Branco e Raposo Tavares, terminando na Regis Bittencourt. Explicou que, posteriormente, em 2010, inaugurou-se o Trecho Sul do Rodoanel, compreendido entre a Rodovia Regis Bittencourt até a Avenida Papa João XXIII, em Mauá, cortando a Rodovia dos Imigrantes e a Avenida Anchieta, ambos com destino à Baixada Santista. Informou que esse trecho entrou em operação em abril de 2010, tendo sido construído pela DERSA, mas sua fiscalização e operação vêm sendo feitas pela concessionária SP-Mar. Informou que também em 2010, precisamente em maio, foi concedida licença prévia ao Trecho Leste, cuja extensão é de 43,5 km e cuja entrada em operação está prevista para o segundo semestre de 2014. Explicou que, com o início da construção do Trecho Sul, a concessionária SP-MAR assumiu a obrigação de construir também o Trecho Leste, cuja operação também está prevista para o segundo semestre de 2014. Por fim, observou, vem o Trecho Norte, que é objeto da pauta da reunião que ora transcorre, com extensão prevista de 44,2 km, mais um acesso de 4 km ligando-o ao Aeroporto Internacional de Cumbica. Acrescentou que, caso seja concedida a licença prévia a esse trecho, o que se acredita possível, uma vez que seu projeto foi concebido e planejado com a observância de todo regramento jurídico, ele entrará em operação em 2014. Se isso ocorrer, ponderou, no final de 2014, todo o Rodoanel entrará em operação, passando a cumprir o papel regulador do trânsito rodoviário. Pontuou que a Dersa utilizou, na concepção técnica desse trecho, o que de mais moderno existe na engenharia rodoviária, porque se trata de uma rodovia classe 0, com acessos controlados, com três ou quatro faixas de rolamento por sentido de tráfego, cada uma com largura de 3,6 metros, acostamento com largura de 3 metros, canteiro central de 11 metros, o que dá bastante segurança ao condutor, velocidade diretriz de 100 km, embora em muitos trechos seja compatível com os padrões previsíveis para 120 km, com inclinações máximas de 4% - o que requer pouco esforço dos veículos de carga, que são pesados – e uma rampa mínima de 1.000%. Esclareceu também que as curvas são bastante abertas, ou seja, com raio horizontal mínimo de 375 metros, com a superelevação de até 8% – o que dá bastante segurança ao se fazer a curva – e uma distância de visibilidade de parada de 210 metros, para que o motorista possa avistar a essa distância um veículo parado na rodovia ou no acostamento ou um acidente. Portanto, observou, trata-se de uma rodovia com padrão técnico de altíssima qualidade. Acrescentou que outro aspecto que o trecho contempla é a integração com o modal rodoviário, portanto, com veículos pesados, e vice-versa, caso se necessite realizar o transbordo da carga para veículos mais adequados às características urbanas para circulação, ou vice-versa, veículos urbanos que deixam a cidade, atingem os centros e, a partir daí, utilizam esses caminhões. Esses centros, além de conferir maior eficácia à integração com os modais ferroviários e rodoviários, permitem também que caminhões que chegam carregados a RMSP possam deixar e pegar cargas, conferindo-se, assim, maior eficiência ao sistema de transporte paulista. Esclareceu que, embora o empreendimento Trecho Norte ainda se encontre em fase inicial, ele já encontrou bastantes e importantes parceiros institucionais, entre os quais o Instituto de Pesquisas Tecnológicas-IPT, que tem



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

auxiliado à DERSA na revisão técnica do projeto e na determinação dos quantitativos necessários. Outro parceiro importante, acrescentou, que vem juntando forças para o projeto, é a Companhia de Desenvolvimento Habitacional Urbano-CDHU, que atua no processo de reassentamento involuntário da população, para a qual acabam de ser transferidos recursos visando formalizar sua participação. Outro parceiro importante é a Procuradoria Geral do Estado-PGE, precisamente no que tange ao programa de desapropriação, e que já se encontra em fase final a elaboração de minuta de resolução conjunta fechando esse acerto. A FIP e o DER serão responsáveis pela elaboração da tabela de preços unitários que balizará os contratos das obras do trecho. Esclareceu ainda que, do ponto de vista de contrato de obras, os quantitativos e valores contam com importantes parceiros institucionais. Declarou que, por último, abordaria a questão do financiamento, pois esse trecho marca importante parceria no que tange ao financiamento da obra. Esse trecho possui - acrescentou - perfil bastante peculiar quando comparado com os outros, porque conta com recursos que virão de financiamentos contraídos pelo Estado de São Paulo junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento-BIRD; conta, também, acrescentou, com recursos advindos do Governo Federal, da União, um valor equivalente a um terço do financiamento, e esses recursos virão através de convênio assinado entre a União, Estado e Dersa; e contará igualmente com recursos advindos do Estado. **Ana Maria Iversson**, representante da equipe de consultoria da JGPride Engenharia, apresentou o EIA/RIMA, oferecendo esclarecimentos minuciosos e detalhados acerca das análises e avaliações feitas das alternativas de localização do empreendimento, dos meios físico, biótico e antrópico, das características ambientais das áreas direta e indiretamente afetadas, dos potenciais impactos positivos e negativos que sua construção e operação podem causar, dos programas propostos que visam prevenir, mitigar e/ou remediar esses impactos, e sobre os benefícios que o empreendimento proporcionará ao sistema rodoviário de transporte do Estado de São Paulo. Passou-se à discussão. A conselheira **Maria Auxiliadora Assis Tschirner** declarou que ela e os conselheiros Miron Rodrigues da Cunha, Jeferson Rocha de Oliveira e Marcos Alexandre cederiam o tempo a que tinham direito ao advogado e assessor Bonfiglio Alves. **Este assessor** declarou que a responsabilidade e competência do Conselho é fazer a gestão ambiental do Estado de São Paulo. Acrescentou que a matéria em discussão, uma obra rodoviária singular no Brasil à qual são destinados investimentos que podem ultrapassar a casa dos 20 milhões de reais, e isso acarreta uma responsabilidade muito grande para o Conselho. Acrescentou que o tema que avocava são os recursos hídricos, a partir da perspectiva que orientou os debates travados no âmbito do Comitê da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê-CBH-AT, do qual participava na condição de representante da Prefeitura Municipal, como Secretário Municipal de Meio Ambiente. Argumentou que há mais de quinze anos participa desse comitê, precisamente no que tange à gestão das águas na RMSP e às características de seu metabolismo, que vem sendo ameaçado de colapso e poderá vir a sofrê-lo no futuro, em decorrência da escassez hídrica. Por isso, acrescentou, percebeu que aumenta a preocupação daqueles que têm competência sobre os recursos hídricos quando são informados de que setenta e três nascentes e dezenas de córregos sofrerão os impactos a serem causados por essa obra – e o conhecimento desses dados aumenta, portanto, a responsabilidade do comitê. Pontuou ainda que, ao se falar em uso e ocupação do solo e preservação dos mananciais, se reconhece a necessidade de implementação de medidas propositivas que não se limitem ao comando-controle, mas que fortaleçam também as atividades de fiscalização. Outro motivo preocupante, declarou, é que as áreas com maior risco geológico e geotécnico, como se sabe, se localizam na Serra da Cantareira. E, acrescentou, que o território do município de Caieiras é uma delas, pois, como foi noticiado, seu território esteve em situação de emergência durante três meses em consequência das calamidades geradas pelas mudanças climáticas, e os prejuízos com perda de infraestrutura foram da ordem de 30 milhões de reais. Esclareceu que o município adquiriu, desde então, o *status* de risco severo. Essa situação, explicou, resulta também do fato de o município ser objeto de demandas de várias naturezas e não dispor de recursos para atender nem mesmo àquelas que dizem respeito à proteção do uso e ocupação do solo. Comentou que, por esse motivo, outra exigência postulada pelo Comitê da Bacia Hidrográfica



do Alto Tietê, através da deliberação que tomou e que submete à apreciação do Conselho, concerne à elaboração de programa de projetos, obras e atividades de suporte à proteção e conservação dos recursos hídricos, em setor de grande relevância e interesse ambiental para a preservação do patrimônio da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, e funcione como diretriz de incentivo ao adequado ao uso do solo e à prevenção de inundações e enchentes nas áreas de influência direta e indireta do empreendimento Rodoanel Metropolitano Mário Covas - Trecho Norte. Uma das finalidades do empreendimento, observou, é constituir-se fator de ordenação do uso e ocupação do solo da RMSP; de otimização do futuro transporte de cargas e passageiros; e agente de integração entre as regiões metropolitanas e macrometropolitanas, que abrangem importantes cidades do Estado. Portanto, observou, se um dos papéis do empreendimento é constituir fator de reordenação do uso do solo metropolitano, é necessário que seja considerada esta deliberação do CBH-AT, por propor medidas que, embora não transpareçam à primeira vista, têm relação com a obra e com o empreendimento – e que assim se referia porque distinguia uma do outro. Entre as medidas de gestão ambiental, de controle e de monitoramento ambiental se incluem a implantação da Estrada-Parque de Roseira/Cantareira, entre Mairiporã e São Paulo; Estrada-Parque de Santa Inês, entre Mairiporã, Caieiras e São Paulo; e Estrada e Ferrovia-Parque Perus entre São Paulo e Cajamar. Esclareceu que outra medida é a implantação do Núcleo Caieiras do Parque Estadual do Juquery – que se trata de unidade de conservação estadual de importância estratégica para a proteção do braço de captação das águas do Sistema Cantareira, através do Reservatório do Juquery –, com implantação de Centro de Educação Ambiental, infraestrutura de vigilância e de apoio aos visitantes. Acrescentou que a criação desse núcleo tornará possível a utilização desse parque pela população de Caieiras, até mesmo porque 20% do território dessa unidade pertence a esse município. Outra medida proposta e que é relevante, observou, diz respeito à implementação de programa de apoio à implantação e estruturação do Escritório Regional de FABHAT através de investimentos para a construção do prédio, mobiliário e equipamentos, embora o parecer da CETESB tenha apenas citado essa medida, mas não incorporado nem como exigência nem como recomendação. Outra exigência proposta pelo parecer emitido pelo Comitê da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê diz respeito à implementação de Programa de Conservação das Bacias Hidrográficas do Cabuçu e Tanque Grande, em Guarulhos, com implantação de parques lineares. Pontuou que essa última medida foi incorporada ao parecer emitido pela CETESB. Acrescentou que, em relação ao parecer emitido pelo CBH-AT, solicitava aos conselheiros que o analisassem com sabedoria com a perspectiva de que fosse totalmente incorporado, e que, assim como o cumprimento das exigências e recomendações estabelecidas pelo parecer emitido pela Agência Ambiental do Estado de São Paulo-CETESB são condicionantes para a emissão das outras licenças, assim se procedesse com relação às exigências e recomendações propostas pelo comitê. Pontuou que o prazo para o monitoramento do plano de reassentamento involuntário não fosse doze, e, sim, trinta e seis meses, e fosse objeto de auditoria externa, por se tratar de programa de alta complexidade e extrema relevância, na medida em que contribui para que a população não seja expulsa para a região das áreas de mananciais. Declarou ser outra questão importante a inclusão da Avenida Inajar de Souza, na medida em que ela favorece a valorização imobiliária. Como é sabido, observou, a PMSP já iniciou a revisão do Plano Diretor, motivo por que propunha ao empreendedor que se articule com esse órgão municipal visando à criação, no interior desse plano, de instrumento capaz de inibir a excessiva valorização do solo, o que impediria a expulsão da população de baixa renda que aí reside para as áreas de mananciais. O **Presidente do CONSEMA** solicitou que propostas de exigência ou recomendação a serem incorporadas ao parecer emitido pela CETESB fossem encaminhadas por escrito à Mesa de Trabalho. O conselheiro **Gilberto de Andrade Freitas** declarou que cedia o tempo a que tinha direito aos nobres Deputados Alencar e Marcolino. **Deputado Marcolino** declarou que formulava formalmente pedido de vistas ao processo ora apreciado. Pontuou que, desde o início de seu mandato, no dia 15 de março último, vem acompanhando esse processo e que uma das justificativas do pedido que ora formulava é que, na audiência realizada no Instituto de Engenharia, se estabeleceu um prazo



para o estabelecimento de diálogo da DERSA com a população em relação ao traçado do Trecho Norte - prazo este que findaria no próximo dia 30 - e que, só após transcorrido esse prazo, o EIA/RIMA deveria ser apreciado pelo CONSEMA. Outro motivo em que se baseava seu pedido de vista é o equívoco que acontece ao ter a DERSA apresentado um projeto de traçado, por ocasião das audiências realizadas em São Paulo e em Guarulhos, e um outro, hoje, por ocasião da apresentação. Havia ainda outro motivo, alegou, que fundamenta seu pedido de vistas: é a ausência, no parecer, dos relatórios emitidos pelo DAIA e pelo IBAMA. Portanto, concluiu, o que se pedia é que se suspendesse a apreciação do parecer da CETESB sobre o Rodoanel Metropolitano Mário Covas - Trecho Norte; se esperasse a conclusão do diálogo com a população e a apresentação, pelo empreendedor, do traçado apresentado nas audiências; e, cumpridas tais condicionantes, se inserisse a apreciação do EIA/RIMA desse trecho do anel viário na ordem do dia de uma reunião extraordinária que fosse convocada para o mês de julho, oportunidade em que todos teriam à disposição os elementos necessários para embasar seu posicionamento. O **Presidente do CONSEMA** questionou se algum conselheiro pretendia propor encaminhamento contrário, ao que respondeu afirmativamente o conselheiro **Casemiro Tércio dos Reis Lima Carvalho**, que declarou que, ao contrário do que o Deputado formulara, a única parte do traçado apresentado no início da reunião foi o do subtrecho ao norte do Parque Residencial Bambi, cujo detalhamento é condicionante para a concessão da licença de instalação. Pontuou que não existe nenhum elemento novo que justifique a concessão ao pedido de vistas formulado, motivo por que propunha que, dirimidas, pela DERSA e pela empresa de consultoria, as dúvidas que vierem a ser apresentadas pelos conselheiros na presente etapa, este Conselho delibere em relação à viabilidade ambiental do Trecho Norte. O **Presidente do CONSEMA**, respondendo à questão formulada pela conselheira Sônia Maria Flores Giancesella, declarou que, caso seja concedido pedido de vistas ao processo, a discussão da viabilidade ambiental do empreendimento será interrompida e só voltará ao Plenário após vinte dias. A conselheira lamentou que essa interrupção ocorresse porque se perderia a oportunidade de se discutir e exaurir as dúvidas sobre as questões pendentes, especialmente nessa oportunidade em que se encontram presentes representantes do empreendedor, da empresa de consultoria e de outros órgãos. **Deputado Alencar** propôs que se poderia debater todas as questões pendentes e só depois votar o pedido de vistas. O **Presidente do CONSEMA** submeteu à votação o pedido de vistas formulado pelo assessor do conselheiro Gilberto de Andrade Freitas, **Deputado Marcolino**, que foi negado ao receber seis (6) votos favoráveis e vinte e cinco (25) contrários. **Deputado Marcolino** reiterou que a DERSA apresentara em reuniões anteriores um projeto de traçado entre São Paulo e Guarulhos que não é o mesmo hoje apresentado, e que, em torno do primeiro, se travou debate com a população que será realocada sobre as condições da moradia que lhes é destinada. Argumentou que, ao se aprovar o traçado apresentado no início da reunião, não se tinha nenhuma garantia de que tudo que foi consensuado entre a DERSA e a população será efetivamente cumprido. Portanto, acrescentou, é temeroso se votar hoje o traçado apresentado, deixando-se de lado os compromissos assumidos por essa empresa com a sociedade civil. **Deputado Alencar** inicialmente observou que a quantidade de pessoas presentes na reunião demonstrava a importância e a grandeza dos impactos que seriam causados por esse trecho, tal como ocorreu com os demais trechos. Acrescentou que era discutível sua importância para o sistema viário, uma vez que os trechos já implantados e em funcionamento não haviam efetivamente oferecido essa contribuição. Pontuou que, no último dia 17, o IBAMA apresentou seu parecer e, no dia 20, a CETESB apresentou o seu, e que, embora isso tenha ocorrido há oito dias, só no dia 22 último, às vésperas de um grande feriado, esses pareceres foram divulgados, o que sem dúvida foi motivo de surpresa também para alguns conselheiros, até mesmo porque se trata de documento técnico, extenso e com um considerável conjunto de anexos, cujas análise e compreensão demandam um tempo bem maior. Até mesmo porque se trata de obra orçada em 5 bilhões de reais, que cortará a Serra da Cantareira, que é produtora de água, e a Serra da Mantiqueira. Por todos esses motivos, pontuou, é necessário adiar-se sua apreciação por esse Conselho, por mais quinze ou vinte dias, que, por um lado, em nada prejudicará o andamento



da obra, e, por outro, proporcionará a oportunidade de se debater e dirimirem-se as dúvidas, ouvindo-se até mesmo um número maior de pessoas, se isso se fizer necessário. Observou que, por exemplo, a ligação desse trecho do rodoanel com a Avenida Inajar de Souza fora objeto de inúmeras objeções por ocasião das audiências, em decorrência do impacto negativo que causará na região norte, uma vez que a grande quantidade de veículos que, vinda do Rodoanel, se direcionará para essa região impactará a vida dos moradores do entorno dessa avenida, e, em contrapartida, o número de veículos que serão retirados da Avenida Inajar de Souza com certeza não resolverá o problema da marginal. Argumentou que, adiando-se a apreciação dos estudos e das manifestações sobre esse trecho, se levará em conta a contribuição oferecida nas audiências públicas pelos moradores do entorno dessa avenida e do Parque Residencial Bambi – e que, em relação a este último, a DERSA chegou a propor novo traçado para seu contorno. Além disso, observou, algumas comunidades que residem em Guarulhos e que se encontram isoladas das demais em consequência da fragmentação promovida no território desse município em virtude do seu atravessamento pelas Rodovias dos Trabalhadores, Presidente Dutra e Fernão Dias, terão essa condição acentuada, porque o corte a ser promovido pelo traçado do Trecho Norte, além reiterar esse isolamento, acentuará a situação de indefinição em que se encontra em relação à qual dos dois municípios – São Paulo ou Guarulhos – demanda pelos serviços de infraestrutura. Observou ainda que o entorno do Parque Residencial Bambi igualmente ficará excluído da cidade, motivo porque propunha fossem realizados novos estudos com vistas a se encontrar alternativas de traçado para esse subtrecho. Propôs também sejam utilizadas obras de arte no seu contorno com o intuito de se minimizar o impacto ambiental, uma vez que em 90% de sua extensão são utilizados cortes e aterros. O conselheiro **Carlos Alberto Maluf Sanseverino** perguntou, inicialmente, se era do conhecimento da presidência do Conselho o parecer emitido pelo Comitê da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê-CBH-AT que acabara de ser apresentado aos conselheiros acompanhado de pedido de que as exigências e recomendações que propunha fossem subsumidas pelo parecer emitido pela CETESB. O **Presidente do CONSEMA** declarou que a conselheira Ana Cristina Pasini já se inscrevera com o objetivo de oferecer informações e esclarecimentos sobre o tratamento dispensado pela área técnica às propostas aditivas e modificativas formuladas por esse e por outros documentos encaminhados por outros órgãos. O conselheiro **Carlos Alberto Maluf Sanseverino** informou que aguardaria as informações e só depois faria o encaminhamento para deliberação. Pontuou que a OAB juntamente com o Ministério Público propunham que, caso fosse aprovado o Trecho Norte, fosse constituída uma comissão para acompanhar o cumprimento, pelo empreendedor, das obrigações assumidas. Reiterou que continuaria aguardando a manifestação sobre o tratamento conferido às propostas constantes do parecer emitido pelo Comitê da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê. Respondendo à questão formulada pelo Presidente do CONSEMA, **este conselheiro** declarou que, igualmente como ocorreu por ocasião da apreciação do Trecho Sul, o CONSEMA, na mesma deliberação em que se manifesta sobre a viabilidade ambiental desse trecho, atribui à Câmara Técnica de Sistemas de Transportes a tarefa de acompanhar sua implantação. O **Presidente do CONSEMA** declarou que se poderia conferir tal tarefa à Comissão Temática de Infra-Estrutura, que já se encontra em funcionamento no âmbito do CONSEMA, ao que o conselheiro **Carlos Alberto Maluf Sanseverino** objetou, com o argumento de que se pretendia fosse tomada uma deliberação à parte para constituir uma comissão específica com a tarefa de acompanhar o cumprimento, pelos empreendedores, das exigências e recomendações constantes de pareceres elaborados pela CETESB para obras de grande porte. Pontuou que se inscrevessem os conselheiros que têm interesse em participar dessa comissão. A conselheira **Sônia Maria Flores Giancesella** comentou que, juntamente com as alternativas propostas de traçado apresentadas pela representante da empresa de consultoria, foram listadas algumas vantagens e desvantagens pertinentes a cada uma delas, e que algumas das vantagens eram bastante significativas. Acrescentou que, por exemplo, entre os motivos para não se utilizar o traçado ao norte da Serra da Cantareira, citou-se o impacto sobre os mananciais, os fragmentos florestais e os corredores ecológicos, mas que, sob seu ponto de vista, em



relação a alguns desses impactos existem alternativas tecnológicas que podem superá-los. Por outro lado, observou, deveria ser lembrado que recentemente foram alterados os padrões de qualidade do ar, o que impõe, a partir de agora, a observância de valores mais restritivos, os quais, ao longo dos anos, paulatinamente vão-se tornando mais restritivos ainda. Por outro lado, observou, a modelagem da qualidade do ar apresentada pela consultora se refere aos padrões adotados em 1990, que, nesse momento, já são mais válidos, e que, além disso, associa-se a esse fato para o agravamento da situação a condição de a Serra da Cantareira atuar como barreira física para dispersão de poluentes, para o que concorre a direção predominante dos ventos, principalmente no inverno quando ocorrem inversões térmicas. Acrescentou que essa barreira física faz lembrar outro ambiente igualmente crítico, por condição similar, que é o anfiteatro formado pela Serra do Mar na região de Cubatão. E, nessa região, observou, a concentração de poluentes tem trazido inúmeros e sérios problemas de saúde pública, principalmente aumento significativo da incidência de câncer de pulmão, câncer retal e de estômago, alterações no sistema nervoso e de parâmetros eritrocitários, fatos esses muito bem-documentados pela Professora Marcília Araújo e colaboradores vinculados à Faculdade de Saúde Pública. Acrescentou, ainda, que essa condição de anfiteatro produzida pela Serra do Mar promove também maior incidência de chuvas ácidas, principalmente em cima da vegetação do parque e dos mananciais da região. Por esses motivos propunha, declarou, fosse feita nova confrontação dos resultados do modelo de qualidade do ar apresentados pela consultora com os novos padrões que entraram em vigor, considerando-se também os novos padrões que passarão a vigorar daqui a dois anos e, assim, sucessivamente, de acordo com as metas que foram promovidas por esse Conselho. É nesse contexto que se deve avaliar o Trecho Norte, que passará ao sul da Serra da Cantareira, para que não sejam causados impactos impossíveis de ser controlados. A conselheira **Fernanda Balbo Bandeira de Mello** inicialmente declarou que, assim como o empreendedor seleciona aquilo que julga mais importante, ela igualmente assim procede ao afirmar que tanto o Condephaat como o IPHAN analisaram o empreendimento e se manifestaram favorável à sua aprovação, com proposição de exigências que, de forma detalhada, se encontram às páginas 74-75 do parecer emitido pela CETESB, as quais, sugeria, fossem lidas pelos conselheiros. Acrescentou que, em resumo, essas exigências demonstram que o IPHAN se preocupa com questões arqueológicas, motivo por que ele propõe a implementação de programa de prospecção e resgate de itens dessa natureza. Acrescentou que o Condephaat, além das questões que envolve o próprio bem tombado Serra da Cantareira, manifestou-se sobre um outro – sobre o qual exige sejam realizados estudos –, que é o antigo sistema de abastecimento de água da cidade de São Paulo, que lhe parece um item extremamente importante, e que, quando o conselheiros lerem o parecer, verificarão que se trata de um clube de funcionários da SABESP, mas que, obviamente, não é com o clube que o Condephaat se preocupa, e, sim, enquanto equipamento importantíssimo para a história do abastecimento da cidade de São Paulo e cujo tombamento esperava se concluísse até a fase de concessão da licença de instalação para esse trecho do rodoanel. Lembrou que, quando do licenciamento do Trecho Sul, se preocupou com o impacto que o Rodoanel poderia causar no sentido de expandir a mancha urbana por sobre os mananciais. Acrescentou que essa preocupação aparece nas páginas 108 até 110 do parecer emitido pela CETESB, como demonstram, entre outras, a exigência de se comprovar a ampliação do convênio técnico com vistas ao monitoramento da mancha urbana através de um subprograma de monitoramento. Pontuou que esse programa é muito importante - e dele a Emplasa participa -, por serem vários os motivos do espraiamento, cujo monitoramento pode oferecer respostas para cada um deles. Ao concluir solicitou ao empreender que, ao oferecer resposta às questões formuladas, verifique se nesse item poderão ser incluídos aqueles constantes do parecer emitido pelo Comitê da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê e que não foram contemplados pelo parecer da CETESB. O conselheiro **Eduardo Trani** observou inicialmente que, por algumas razões, não poderia deixar de se manifestar na primeira rodada de discussão sobre o empreendimento, para deixar consignado que, nesses últimos anos, ou seja, desde 1997, desde que a SMA criou as famosas pedras fundamentais para discussão



prévia do Rodoanel Metropolitano Mário Covas, vem-se discutindo progressivamente melhorias das medidas que o Estado tem tomado para esse importante empreendimento. Essas melhorias estão registradas justamente no monitoramento que se fez do Trecho Oeste, que apresentou problemas que foram aos poucos solucionados. O Trecho Sul, por sua vez, foi amplamente discutido e várias teses vivamente debatidas, entre as quais a do espraiamento da mancha urbana, que não só deve ser monitorada, mas também adotadas cautelas em relação à sua ocorrência. Acrescentou que a proposta que ora é feita para o Trecho Norte culmina mostrando a adoção, pela DERSA, em nome do Governo do Estado e de toda sociedade, de uma série de melhorias. Para tanto a participação dos Municípios de São Paulo e Guarulhos muito contribuiu, como demonstram os projetos, ao tornar exequível a tese formulada pelo grande e saudoso arquiteto urbanista paulista Farid de que o Rodoanel, se bem ministrado, se bem gerenciado, se bem feito, com base nas leis locais, poderá, sim, se tornar uma barreira ao crescimento populacional. Argumentou que, caso se incluía, nos Trechos Sul e Oeste, os parques lineares que ora são propostos para o Trecho Norte, efetivamente se criará uma barreira que servirá de apoio concreto para contenção do espraiamento urbanístico, neutralizando a indução promovida por toda e qualquer rodovia. Concluiu com a afirmação de que se estava avaliando, com todo rigor, um empreendimento que só trouxe melhorias para o Estado de São Paulo, para cujo aprimoramento a Câmara Técnica de Planejamento fez uma série de sugestões, as quais serão discutidas posteriormente. Declarou seu apoio à proposta do conselheiro representante da OAB de criação de uma comissão para acompanhamento da implantação e operação do empreendimento. O conselheiro **Nelson Pereira dos Reis** declarou que, por ocasião da discussão do Trecho Sul do Rodoanel, se propôs a elaboração de uma Avaliação Ambiental Estratégica-AAE para o empreendimento como um todo. Declarou que, com prudência, o CONSEMA tomou a decisão acertada de que deveria ser estudado trecho por trecho, embora tenham sido definidas as diretrizes para cada um deles. Acrescentou que isso foi feito e que, hoje, se discutia a AAE para concessão da licença prévia, a qual deverá acompanhar-se de uma série de exigências e recomendações que devem ser cumpridas anteriormente à concessão da licença de instalação, e que acreditava que algumas preocupações levantadas nessa oportunidade ainda seriam examinadas. Declarou seu respeito aos funcionários da CETESB, da SMA e de todos os institutos que participam do licenciamento ambiental, pois são profissionais dedicados e que, certamente, como têm sempre procedido, analisarão essas exigências do ponto de vista do que lhes parece melhor para a vida da população. Ao concluir declarou que todas as exigências que constavam do parecer fossem cumpridas e que oferecia seu apoio à proposta do representante da OAB de se criar uma comissão de acompanhamento da instalação e operação do empreendimento. O conselheiro **Gustavo Pozzeibon** declarou que existem estudos técnicos no âmbito MP apontando diversas inadequações desse EIA/RIMA em razão da grandiosidade do empreendimento e do impacto ambiental e social que causará. Por exemplo, o EIA/RIMA não admite a tese de que a construção desse anel viário seja indutora de processo de ocupação. Foi dito inclusive na apresentação feita pelo empreendedor que o traçado serviria de barreira à disseminação da mancha urbana. Mas o estudo não demonstra como isso será feito. O EIA/RIMA também não apresenta uma avaliação dos efeitos dos trechos anteriores e do cumprimento das exigências decorrentes dos licenciamentos a que foram submetidos. Têm-se notícias das Prefeituras de Embu-Guaçu e de Osasco de ter havido no Trecho Oeste do Rodoanel indução à ocupação irregular e clandestina, quando deveria ser o contrário. O EIA/RIMA não apresenta mapeamento das áreas de preservação permanente e topos de morro. Por outro lado, demonstra que o empreendimento interfere em sete parques municipais, mas não como será mitigada tal interferência. E, por último, o EIA/RIMA não detalha o destino das populações que serão realocadas, de modo equacionado e justo. Essas ponderações acarretaram a instauração de inquéritos civis tanto na Promotoria de Meio Ambiente de Guarulhos como na Promotoria de Meio Ambiente da Capital. E existem notícias de que a questão será judicializada, caso o EIA/RIMA venha a ser aprovado. Então pediria aos conselheiros que pensassem bastante no assunto, para que se evitasse essa judicialização e que o estudo sobre o Trecho Norte do



Rodoanel Metropolitano Mário Covas fosse aprofundado. O conselheiro **Cel. Milton Sussumu Nomura** declarou que o pleito formulado pela Polícia Militar Ambiental vai ao encontro das observações feitas, que é um aditamento ao parecer técnico emitido pela CETESB, mais especificamente no que diz respeito ao fortalecimento institucional nos aspectos que são pertinentes ao papel e função dos órgãos envolvidos. Pontuou que a Polícia Militar Ambiental era um dos principais responsáveis pela preservação e manutenção diante de eventual desordem, seja social, pública e, fundamentalmente, ambiental. Esclareceu que já tinha experiência acumulada, em face tanto das ocorrências com a implantação Trecho Sul – quando e onde trabalhou da forma como ora preceitua – e, também, a exemplo do que ocorreu com o Trecho Oeste. O pedido que formulava, então, era que se fizesse constar do parecer técnico emitido pela CETESB, especificamente no item 9, que trata do fortalecimento institucional, que sejam acrescidas imposições ao empreendedor no sentido de que sejam feitos na instituição do policiamento ambiental investimentos estruturais em equipamentos e instrumentos, de forma que ela possa com maior eficácia preservar ou prevenir eventuais quadros de desordens social e pública, em decorrência da implantação e operação do empreendimento. Acrescentou que essas formulações constam da pasta da presente reunião. O conselheiro **Rui Brasil Assis** declarou, inicialmente, que os técnicos da Secretaria de Estado de Recursos Hídricos e Saneamento debateram o estudo, especificamente no tocante às alternativas de traçado, e que a conclusão a que chegaram foi que, embora existam atualmente tecnologias para prevenir alguns riscos, a melhor opção é efetivamente aquela que não coloca em risco as áreas de mananciais. Pontuou que a razão da escolha desse traçado é o fato de ele não afetar as bacias de drenagem do Sistema Cantareira, o qual contribui com quase 50% para o abastecimento da cidade de São Paulo. Portanto, não resta dúvida de que, com a escolha desse traçado, tomou-se o cuidado necessário para que esse sistema não corresse qualquer risco, porque, apesar de ser pequena sua contribuição para a Bacia Hidrográfica do Alto Tietê, por ele transita a água que vem do Rio Piracicaba, a qual ficaria colocada em situação de risco. Ao concluir, enfatizou o importante papel, em virtude de sua interface com a política ambiental, das políticas setoriais e a relevância da discussão travada sobre os recursos hídricos, na medida em que pôde lançar luz sobre suas problemáticas. Ressaltou também que, como os outros conselheiros, aguardava o posicionamento da conselheira Ana Cristina Pasini sobre o parecer emitido pelo Comitê da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê, após o que faria o encaminhamento pertinente. O conselheiro **Pierre Ribeiro Siqueira** declarou inicialmente que vivia próximo do Trecho Sul e trabalhava em uma companhia que cuidava do abastecimento de água, e que, com base nessa experiência, afirmava não existir qualquer relação entre uma rodovia Classe 0 e o adensamento urbano, pois constatou não ter ocorrido ultimamente qualquer aumento na demanda de ligação da água e de luz elétrica. Reiterou os pontos de vista apresentados pelo conselheiro Eduardo Trani e perguntou por que, no caso da Avenida Inajar de Souza, se optou pela construção de uma alça, embora, quando da construção do Trecho Sul, foi indeferida a solicitação de que uma alça promovesse a ligação desse traçado com a Avenida Teotônio Vilela. Acrescentou que esperava fossem esclarecidos quais critérios levaram ao atendimento da construção da alça em um trecho e de sua impossibilidade em outro. Reiterou seu apoio à proposta formulada pelo conselheiro Carlos Alberto Maluf Sanseverino, até para se garantir a implementação de mitigações de impactos, até mesmo daqueles que não são previstos. Argumentou que outro aspecto dizia respeito às compensações sociais, pois, quando da construção do canteiro de obras do Trecho Sul, constatou, com base em dados fornecidos pela Unidade Básica de Saúde da região, aumento significativo da taxa de fecundidade de jovens adolescentes e da violência. O conselheiro **Jeferson Rocha de Oliveira** declarou que sentia dificuldades em opinar acerca da matéria em discussão, em virtude de sua complexidade, principalmente para as pessoas que vivem em outras regiões. Declarou que cedia seu tempo ao ambientalista Carlos Bocuhy, que iniciou sua manifestação cumprimentando o Conselho pela sua expectativa em se tornar mais democrático e democrático. Passou a tecer comentários sobre o pedido de vistas e também sobre solicitação de retirada de pauta, ambos formulados no início da reunião. Afirmou que, em 2000, o então conselheiro Eli da Veiga,



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

representante da SBPC, formulou pedido de vistas a esse Conselho, e, na época, segundo o regimento, o pedido de vistas poderia ser feito por um único conselheiro e seu fundamento era sua prerrogativa de usufruir das condições necessárias para compreensão das informações contidas nos documentos, com base nos quais orientava seu posicionamento. O pedido de vistas era a prerrogativa de ter vistas ao processo para votar de forma consciente. E o pedido formulado pelo conselheiro Eli da Veiga se referia a um empreendimento de interesse do Governo do Estado, precisamente da SABESP. Imediatamente após esse evento, houve uma reação por parte da SMA, que, juntamente com o setor econômico, promoveu alteração de regimento, estabelecendo a necessidade de tal solicitação ser apoiada por um terço dos membros do CONSEMA. Logo a seguir, quando o regimento interno foi alterado pela última vez, o quórum necessário para formulação desse pedido passou a ser 50% do Conselho. Tratando-se de um Conselho paritário, metade governamental e a outra metade não governamental e o desempate ou o "Voto de Minerva" ser competência do Secretário de Meio Ambiente, quando se trata de projeto de interesse do Governo o pedido de vistas se torna impossível quando o Governo está articulado para defender sua posição. Argumentou que, portanto, esse instrumento inexistia no CONSEMA quando se trata de projeto de interesse do Governo do Estado. Pontuou que outra questão diz respeito à supressão da discussão sobre as alternativas de localização, uma vez que foi suprimida do Conselho a possibilidade de se fazer uma discussão, na fase do Plano de Trabalho, ou seja, no momento em que o empreendedor ingressava na SMA com pedido de licenciamento. Nesse momento, enfatizou, esse documento era objeto de discussão, pois, com base nele, se discutia a metodologia a ser aplicada na elaboração do Estudo de Impacto Ambiental. Pontuou que, portanto, existia a possibilidade de a sociedade civil intervir no processo de licenciamento desde a sua gênese, sugerindo as metodologias a serem aplicadas e a espinha dorsal do EIA. Foi suprimida, portanto, a possibilidade de o Conselho contribuir para elaboração do Termo de Referência, e, hoje, o licenciamento se reduz a um processo de balcão e a sociedade só pode contribuir na fase das audiências públicas, quando se capta o que se entende, voltando para o DAIA e, para o CONSEMA, só depois de concluído o parecer pela CETESB, e, como se viu, agora, às vésperas de um feriado, o que impediu seu exame, dado que não foi concedido tempo hábil para tanto. O que se torna mais grave, porque a prerrogativa de retirada da pauta é exclusiva do Secretário de Meio Ambiente. Acrescentou que a teoria dos "Jogos de Simonsen" demonstra que, quando se reúnem em volta de uma mesa jogadores *players*, e o interesse econômico é muito forte, a sociedade que estiver aí representada necessariamente perderá. Ela só não perderá se o Governo colocar as regras claras na defesa dos princípios constitucionais e da sociedade, acrescentou. Lembrou que estava presente nessa reunião um padre que a ela compareceu acompanhando sua comunidade, e esta ficou do lado de fora, sem ter acesso à reunião. Diante dessa situação, indagava, por que a reunião não foi realizada no Auditório Augusto Ruschi, cujo espaço poderia abrigar essas pessoas. Argumentou que esse momento não retratava um processo aberto e democrático. E, ao concluir, afirmou que, já sabendo da perda dos instrumentos de participação democrática, o Coletivo das Entidades Ambientistas do Estado de São Paulo solicitou a feitura de um contra-Rima ao Engenheiro Florestal Mauro Victor, que foi Diretor do Instituto Florestal, e que se trata, portanto, de um profissional competente. Esse documento foi encaminhado, através do advogado norteamericano Bruce Richie – que assessorou questões importantes relacionadas com a obtenção de verbas para obras ambientais –, solicitando que o Banco Interamericano de Desenvolvimento-BIRD, analise o contra-RIMA e não venha a financiar os 720 milhões de dólares para implantação do Rodoanel. Acrescentou que essa conferência realizava-se naquele mesmo momento, ou seja, das 11h00 às 12h00, entre o assessor Mauro Victor e o representante do Banco Interamericano de Desenvolvimento - BIRD. Argumentou que eram instrumentos dos quais se lançava mão em decorrência da insuficiência do processo de gestão participativa e de criação de instrumentos de avaliação de impacto ambiental. Declarou que dava essa notícia aos conselheiros porque se encontrava em processo de implantação uma comissão de políticas e recursos destinados ao meio ambiente, constituída por representantes do Brasil, Argentina e Paraguai,



para utilizar os canais das agências multilaterais. Enfatizou ser preciso que o movimento ambientalista assim proceda e é necessário também que a sociedade passe a trabalhar com a questão do golpe no plexo bolsar, se isso for necessário, em função da insuficiência com as quais muitas vezes se defronta. Depois de o **Presidente do CONMSEMA** informar que a plenária não foi realizada no Auditório Augusto Ruschi, por ter sido ele anteriormente destinado a sediar um simpósio internacional das águas, com a participação de autoridades e organismos de outros países, o conselheiro **Casemiro Tércio dos Reis Lima Carvalho** declarou inicialmente que colocava a equipe da DERSA à disposição para complementar ou esclarecer algumas informações. Declarou, a seguir, que, em primeiro lugar, chamava atenção para o conceito de licenciamento ambiental que ora se discutia. Acrescentou que grande parte das dúvidas e questionamentos ao EIA/RIMA formulados por vários conselheiros serão aferidos por ocasião da solicitação da licença de instalação, pois se tratava de detalhamentos do projeto que não feriam a prerrogativa da concessão de licença prévia a esse empreendimento. Pontuou que aquilo que ora se discutia eram as condicionantes para a concessão da licença prévia, e não se o empreendimento cortará ou passará por cima ou por baixo de um bairro, se utilizará pilotis ou aterros, porque isso dizia respeito ao detalhamento do projeto, e todos os conselheiros presentes sabiam como tramita o processo de licenciamento ambiental. Acrescentou que aprendeu muito com conselheiro Carlos Bocuhy acerca desse processo, quando teve a oportunidade de partilhar a participação no Conselho na gestão anterior, na condição de coordenador de planejamento ambiental na SMA e, posteriormente, de Secretário de Estado Adjunto. Argumentou que ficava perplexo com os questionamentos formulados, uma vez que os procedimentos adotados eram claros e transparentes, tal como preconizava a legislação, e esse Conselho possuía a prerrogativa de destacar e julgar o mérito do projeto, o qual se baseava em alguns princípios básicos. Argumentou que muito se falava sobre mudanças climáticas e em nenhum momento foi abordada essa questão, que, como é sabido, foi causa do problema que aconteceu em Caieiras. E o Rodoanel Metropolitano Mário Covas concorrerá para a diminuição de emissões globais na RMSP. Declarou que fazia um convite a quem não entendia de mudanças climáticas para estudar o assunto com maior propriedade. Outra prerrogativa, observou, é contrapor o projeto ao não projeto para verificar quais impactos ambientais a não construção do Rodoanel causaria. Acrescentou que a concepção do projeto nascia justamente da contraposição entre a necessidade de sua implantação e os impactos associados a sua não implantação. Ao concluir afirmou que colocava a equipe da DERSA à disposição para esclarecer as dúvidas levantadas após a manifestação da conselheira Ana Maria Pasini, diretora da Diretoria de Avaliação de Impacto Ambiental da CETESB. A conselheira **Ana Cristina Pasini** informou inicialmente que não pretendia esclarecer todos os questionamentos, até mesmo porque 90% deles devem ser esclarecidos pelo empreendedor. Até mesmo porque, acrescentou, a questão que considerava importante e que foi levantada durante as discussões diz respeito ao parecer emitido pelo Comitê da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê. Argumentou que esse parecer, tal como outros pareceres emitidos por outros órgãos, foi recebido, analisado e contemplado pelo parecer emitido pela CETESB. O que não foi contemplado, observou, foram algumas exigências que dizem respeito à proteção dos mananciais e à implantação de programa de projetos e obras, e isso por já terem sido contempladas pelas solicitações feitas pela Reserva da Biosfera do Cinturão Verde de São Paulo. Pontuou que o principal trabalho é consolidar as reivindicações e propostas feitas por outros órgãos, motivo porque não daria para identificar a origem de cada uma delas. Outras solicitações, como, por exemplo, aquelas relacionadas à análise dos impactos de vizinhança, já havia sido atendida pelo DAIA, pois o EIA/RIMA contempla esse tipo de análise. Argumentou não ser verdadeiro que a CETESB tenha negado ou deixado de incorporar as exigências, porque se procurou promover uma integração, numa análise mais concisa que abrangesse as diferentes solicitações e propostas em uma única exigência. Declarou que foram estabelecidas oitenta exigências cujo cumprimento é necessário para a emissão da licença de instalação, seis para as obras e vinte e três como condicionante para a emissão da licença de operação. Esclareceu que a formulação de um grande número de exigências não significa que o EIA/RIMA tenha sido mal



elaborado ou que o empreendimento é inviável do ponto de vista ambiental. O fato, ponderou, é que a CETESB tem buscado o detalhamento e a objetividade do que é solicitado pelos órgãos, com o intuito de que a exigência seja cumprida exatamente como se solicitou. Por exemplo, acrescentou, é difícil verificar em que realmente consiste a proposta de criação de determinado programa, se ela foi cumprida tal como o órgão exigiu. Por isso procurava formular essa exigência de forma que seu cumprimento atendesse o motivo de sua solicitação na perspectiva do solicitante, e não do empreendedor. Com o objetivo de evitar problemas posteriores, a CETESB tenta, ao formular a exigência, entender exatamente aquilo que o órgão solicitou, principalmente se este órgão faz parte do sistema. Outras questões são contempladas, como, por exemplo, a verificação do espraiamento ou não da mancha urbana, e não há nenhum problema em formulá-la na íntegra. Por exemplo, há problemas na RMSP, como poluição ambiental, que não pode ser resolvidos totalmente com a implantação e funcionamento do empreendimento, e, portanto, procura-se que a mitigação dos danos seja repartida entre os diversos entes responsáveis por sua promoção, como, por exemplo, por quem fabrica o diesel e os veículos, como, por exemplo, a Petrobrás, para que atenda às exigências do Procon. Em última análise, o Rodoanel não é a origem nem tampouco a solução de todos males. Arrematou que é necessário que o Conselho tenha essa visão, pois o destino de São Paulo não depende unicamente de uma única medida ou ação, mas de uma série de medidas ou ações complementares, quer seja, do meio ambiente, educação, planejamento, habitação e saúde. Esclareceu que o empreendedor responderá questões e/ou aspectos técnicos e que, se ela entender não ter sido completamente respondido, pedirá aos técnicos da CETESB que complementem. A proposta feita pelo **Presidente do Conselho** de prorrogação dos trabalhos por mais uma hora, recebeu anuência do Conselho. Passou-se às réplicas e aos esclarecimentos feitos pelo empreendedor e pela coordenadora da equipe técnica responsável pela elaboração dos estudos. O **empreendedor** inicialmente informou, a respeito do monitoramento do programa de reassentamento e da necessidade de se contratar para tanto uma auditoria externa, que essa sugestão era já atendida pelo projeto, em razão, entre outros, de solicitação expressa do BID a respeito. O planejamento do empreendimento – prosseguiu – prevê a criação de uma auditoria externa para o acompanhamento deste e de outros programas, além da extensão do prazo de monitoramento para trinta e seis meses. A respeito da proposta colocada pelo conselheiro Carlos Alberto Maluf Sanseverino, e na qual foi acompanhado por outros conselheiros, e pela qual se sugere a criação de um fórum que permita a participação mais efetiva dos conselheiros do CONSEMA, recordou que, no Trecho Sul esse órgão foi o Conselho do Rodoanel, que propôs fosse reativado, nos mesmos moldes daquele que atuou após emitida a licença prévia do trecho anterior. Sobre a proposta de se realizar alterações do traçado previsto para a rodovia, salientou que, no que se referia ao bairro denominado Parque Residencial Bambi, em Guarulhos, haver a DERSA recebido proposta a respeito e se empenhado por oferecer a melhor solução para o traçado, fazendo que passasse ao norte daquele bairro. Argumentou que essa alternativa fora oferecida à apreciação dos órgãos responsáveis para que procedessem a sua análise técnica, e destacou que o IBAMA fizera a defesa do traçado mais ao sul, que, comentou, sustentara com argumentos bastante pertinentes. Informou, por fim, que a DERSA estuda a possibilidade de se ampliarem os estudos acerca da viabilidade de se criar uma variante da rodovia ao norte do citado bairro. Com relação à questão que envolvia a Avenida Inajar de Souza, ponderou apropriado que se licenciasse a rodovia com o dispositivo e a condicionante que propões sejam desenvolvidos mais estudos, juntamente com a Secretaria do Meio Ambiente e outros órgãos municipais, como a CET. Passou em seguida a palavra a **Ana Maria Iversson**, coordenadora da equipe técnica responsável pelo projeto, para que melhor esclarecesse as dúvidas de cunho propriamente técnico a seu respeito. **Ana Maria Iversson**, em resposta a questão formulada pelo conselheiro Pierre Ribeiro Siqueira sobre o que distinguiria os casos das avenidas Theotônio Vilela e Inajar de Souza, declarou que, quando dos estudos iniciais desenvolvidos iniciais com vistas à implantação do Rodoanel Norte, ainda em 1996/1997, e que depois foram retomados e aprofundados por ocasião da avaliação ambiental estratégica, estudou-se como promover a interligação das rodovias



e outros eixos importantes para a fluidez do tráfego de passagem em São Paulo sem induzir à ocupação urbana em função do rodoanel. No caso dos eixos existentes na região de mananciais, prosseguiu, como em trecho da Theotônio Vilela, a recomendação era de que não houvesse uma interligação naquele local, posto que criaria uma atratividade para a região dos mananciais, sem que esta tenha capacidade para organizar sua própria ocupação. As interligações só foram cogitadas, acrescentou, nos trechos rodoviários consolidados e onde já existisse um parque industrial em que poderia se beneficiar, do ponto de vista logístico, da acessibilidade propiciada pelo rodoanel, gerando, por exemplo, empregos, tal como ocorreu com as rodovias Anchieta e Imigrantes, em São Bernardo, evitando-se conceber interligações em todo o restante da região de mananciais – a respeito do que detalhou suas explicações. No caso da Avenida Inajar de Souza, completou, a possibilidade de se constituírem acessos vem sendo estudada há mais de quinze anos, em função de sua não continuidade para área não urbanizada e a ser protegida. Em resposta a questionamento feito pela conselheira Sonia Maria Flores Giancesella, declarou que os estudos de modelagem de qualidade do ar e de impacto do empreendimento nessa mesma qualidade do ar foram coordenados por uma equipe liderada pelo Professor Gabriel Branco, e que constam basicamente de duas etapas, a primeira das quais se destinava a calcular as emissões atribuídas ao rodoanel em seu novo local; procede-se à modelagem das emissões a partir do modelo de tráfego da Secretaria dos Transportes, considerando-se o tipo de veículo e sua velocidade, dados estes a partir dos quais e por meio da utilização de modelos matemáticos comerciais utilizados usualmente nesses estudos, determinam-se as condições de dispersão dos poluentes emitidos no local. Para tanto, arrematou, é necessário que se utilize dados de velocidade dos ventos, temperatura e demais variáveis da qualidade do ar. Asseverou que a modelagem era bastante abrangente, fazendo uso dos melhores modelos utilizados mundialmente, oferecendo grande segurança à equipe, no sentido de se possibilitar afirmar que os padrões de qualidade do ar das vizinhanças do rodoanel conforme proposto não ultrapassará os padrões de qualidade do ar vigentes na legislação. Lembrou que, quando da confecção do estudo, ainda não havia sido aprovada a nova resolução, que estabelece padrões e metas a serem obedecidos, a serem rigorosamente cumpridos pelo empreendedor. Logo, em nada era o estudo alterado em função do fato de que essas metas foram definidas posteriormente: o empreendedor haverá de cumpri-las todas. Concluiu testificando uma vez mais a abrangência do estudo em discussão e declarou que ele oferece toda a segurança para que se possa afirmar que os padrões legais serão integralmente obedecidos no novo percurso. Em relação ao questionamento de Gilberto de Andrade Freitas, **Ana Maria Iversson** declarou que a distância média era de 20km. Informou o **empreendedor** que, ao verificar-se a origem da faixa de busca de alternativas de traçado, e que vai dos 20 aos 40km de distância, constata-se que se originou de um estudo realizado pela EMPLASA em fins da década de 1990, jamais tendo sido caracterizada essa distância como exigência de contenção dos traçados. Informou também que, em relação aos trechos já construídos, o trecho oeste possui integralmente uma distância do marco zero da capital menor que 20km. Já a distância mínima ligando o centro da capital e qualquer ponto do trecho norte do rodoanel corresponde, segundo informou, a 11km. Assegurou que a empresa que representava havia tido a cautela de realizar essa aferição, e que, na média de seus 44 km de extensão, o trecho oeste apresentava cerca de 20km de distância do centro de São Paulo. **Ana Maria Iversson** complementou então as informações que se acabava de oferecer. A assessora da conselheira Evandra Barbin e membro suplente da Câmara de Arquitetura do CREA, **Áurea Mazetti**, declarou que o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo refere-se ao Trecho Norte e, também, ao empreendimento como um todo. Esse instrumento estabelece que esse anel viário passe entre 20 a 40 km da Praça da Sé, mas a região em que mora na zona oeste onde o Trecho Oeste passa a 20 km, uma proximidade maior do centro de São Paulo. Acrescentou que acompanha todos os impactos, razão pela qual indagava à DERSA como será resolvido o problema da travessia de pedestres, pois muitas pessoas o fazem de bicicleta. Esclareceu que, por ocasião da apresentação do EIA/RIMA, ficou claro que o Trecho Norte corre paralelo ao da Marginal Tietê e Rodovia Presidente Dutra, ou seja, praticamente



entre 7,5 a 8 km. Acrescentou que alguns pontos do traçado do Trecho Norte distam apenas 9.3 km da Praça da Sé. Argumentou que, se havia a orientação de se escolher uma distância de 20 a 40 km, porque a opção foi de uma distância de entre 9 e 10 km. Perguntou porque não adotada a distância de 45 km. Sem dúvida, argumentou, o Rodoanel é importante, mas apenas sua função, na prática, é promover a ligação entre duas rodovias - Fernão Dias a Anhanguera. Voltou a questionar a proximidade do centro e sua inserção na malha urbana. Observou que existe essa orientação do Plano Diretor Estratégico. E reiterou o questionamento acerca do por que de um traçado tão próximo, praticamente inserido na malha urbana, tendo em vista a orientação do plano diretor. Além do mais, arrematou, a avaliação ambiental estratégica orienta a que toda a legislação pertinente seja observada e que sejam considerados os anseios da população afetada. **Ana Maria Iversson** declarou existir uma diretriz de planejamento que prevê que, para que o rodoanel cumpra a função de interligação das rodovias que atravessam a RMSP, atraindo o tráfego de passagem e absorvendo também o tráfego que realiza grandes percursos nos limites da região metropolitana, a faixa de busca de alternativas teria que ser feita entre 20km e 40km, o que aliás, atestou, o foi. Declarou que o motivo pelo qual resgatara as alternativas históricas era demonstrar que, quando começou a ser estudado, no final da década de 1990, estudaram-se alternativas mais distantes e alternativas nos corredores ainda viáveis, mais próximos à mancha urbana e interligando as rodovias. Daí porque – prosseguiu – a opção entre a intermediária e a externa estaria sendo retomada em cada trecho que lhe seguiu, e exemplificou citando o caso do Trecho Sul, que mescla as diretrizes intermediária e interna, que já se inviabilizara na área de mananciais, obrigando referido trecho a realizar percurso bastante mais longo, para que se evitasse a intervenção em áreas de ocupação já consolidada. Asseverou que, quanto ao trecho norte, todas as alternativas possíveis seriam estudadas, sem a pretensão de apontar, *a priori*, uma ou outra como a melhor opção. Comentou que toda a ocupação da Zona Norte era organizada pela Serra da Cantareira, importante elemento da paisagem, responsável pelo direcionamento de todo o sentido da ocupação, motivo porque a área preservada se tornou unidade de conservação, contribuindo para a preservação do que já existia. Sintetizou que o EIA/RIMA, portanto, procurou alternativas tanto ao norte como ao sul e compará-las, momento em que se verificou que a alternativa ao sul é mais vantajosa. Observou que, em relação à Rodovia Dutra e à Marginal do Tietê, o estudo esclarece que nem uma nem outra substituem o papel do Rodoanel, porque não tem capacidade de absorver o tráfego que se destina ao Rodoanel. O estudo menciona isso. Acrescentou que todos os pareceres de todos os órgãos setoriais que fizeram parte do parecer da CETESB e do IBAMA, sem exceção, foram favoráveis à macrodiretriz sul, formando-se então um consenso entre os órgãos PMSP, Fundação Florestal, CETESB e Reserva da Biosfera. O **Presidente do CONSEMA** declarou encerrada a discussão e que se passaria ao processo de votação. Declarou também terem sido encaminhadas à Mesa dos Trabalhos propostas de exigência a serem acrescidas àquelas constantes do parecer emitido pela CETESB e passou a fazer a leitura dessas propostas. Primeira: Acrescentar às exigências constantes do referido parecer as que seguem abaixo transcritas, cujo cumprimento constitui condicionante para concessão da LI: A) que o empreendedor deverá atender o disposto no Parecer da Câmara Técnica de Planejamento e Gestão do Comitê da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê - CBH - AT sobre o EIA/RIMA do "Rodoanel Metropolitano Mário Covas - Trecho Norte". A avaliação do atendimento a esta exigência deverá ser realizada pela CETESB, ouvido o CBH - Alto Tietê. B) que o empreendedor apresente estudo detalhado da ligação do "Rodoanel Metropolitano Mário Covas - Trecho Norte" com a Avenida Inajar de Souza. C) que o empreendedor apresente estudo detalhado das alternativas de traçado para o subtrecho do Parque Residencial Bambi. D) que o empreendedor promova o necessário suporte material à Polícia Militar Ambiental, por meio da Secretaria de Estado do Meio Ambiente, nas regras descritas no "Termo de Cooperação Técnica" vigente, conforme o especificado a seguir: A) Construção de sede para a 1ª Companhia de Polícia Ambiental e os 1º e 2º Pelotões da Polícia Ambiental do 1º Batalhão de Polícia Ambiental: a edificação deverá possuir área mínima de 900 m<sup>2</sup>, com o objetivo de abrigar noventa e quatro policiais militares ambientais e contemplar área de trabalho



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

administrativo, alojamentos, vestiários, cozinha, refeitório, auditório, paiol de munição, área para guarda de material apreendido, garagens cobertas e descobertas para veículos e embarcações. Deverá ser dotada de sistema de vigilância e proteção, totens e placas de identificação, sistema de climatização, rede de cabeamento estruturado para voz e dados, sistema de proteção de descargas atmosféricas – SPDA –, computadores de mesa, impressora e aparelho de fax, todo o mobiliário necessário e sistema de reuso de águas pluviais suficiente para atender à atividade a que se prestará a sede a ser construída. B) Aquisição de veículos para a Polícia Militar Ambiental: 1) vinte caminhonetes cabine dupla, tração 4x4, com motorização mínima de 160 cc; freios ABS; *airbags* para motorista e passageiros. Deverão possuir as características e equipamentos – de acordo com as normas da Secretaria de Estado de Segurança Pública/Polícia Militar –, rádios digitais, engates para reboque, guincho com *kit* proteção de uso, estribos e capotes de vidro para facilitar o manejo e a proteção de animais silvestre apreendidos; 2) uma caminhonete tipo furgão, com capacidade de carga útil de 2.100 kg, teto elevado, freios ABS, *airbags* para motorista e passageiros, caracterizada e equipada com recursos audiovisuais, toldo e equipamentos para atividades de educação ambiental, de acordo com as normas da Secretaria de Estado de Segurança Pública/Polícia Militar; 3) doze motocicletas tipo *trail* com motorização mínima de 600 cc e vinte e quatro capacetes, todos caracterizados e equipados de acordo com as normas da Secretaria de Estado de Segurança Pública/Polícia Militar. C) Equipamentos diversos: 1) vinte máquinas fotográficas digitais, com, no mínimo, dez *megapixels* de resolução, lente de aproximação e memória de 4 GB; 2) vinte equipamentos de GPS de alta precisão; 3) dois aparelhos de telefonia celular tipo *smartfone*, com linha, serviços de rádio tipo nextel e pacote de transmissão de dados incluso; 4) vinte rádios portáteis digitais, padrão da Polícia Militar; 5) quatro *kits* de contenção de animais silvestres (caixas de transporte, puçás, luvas de raspa, redes, dardos anestésicos e pistola portátil); 6) dois projetores multimídia. D) Serviços a serem contratados: 1) sobrevôos de helicóptero do Trecho Norte do Rodoanel e áreas de influência, com disponibilização de duas horas semanais; 2) rastreamento e monitoramento, em tempo real, dos veículos e embarcações da 1ª Companhia de Polícia Ambiental, incluindo seus pelotões, contemplando a transmissão de sinais de dados, via satélite e GSM acoplados, inclusive os respectivos *hardwares*, *softwares* e suporte técnico”. D) que a Polícia Ambiental deverá informar à CETESB-IE sobre todas as ações realizadas, por meio do encaminhamento de relatórios mensais consolidados. E) acrescentar às exigências constantes do referido parecer a que segue abaixo transcrita, cujo cumprimento constitui condicionante para a concessão da LO: que o empreendedor apresente estudo de dispersão de poluentes que contemple os novos padrões de qualidade do ar, tal como preconiza o “Relatório do Grupo Interinstitucional – Revisão dos Padrões de Qualidade do Ar e Aprimoramento da Gestão Integrada da Qualidade do Ar no Estado de São Paulo” (Del. CONSEMA 19/2011), e, se necessário, proponha medidas de mitigação e controle dos potenciais impactos negativos. F) acrescentar às exigências constantes do referido parecer a que segue abaixo transcrita, proposta pela Polícia Militar Ambiental e cujo cumprimento deve ocorrer durante o período de construção e operação do Trecho Norte: “Custeio das atividades de fiscalização: deverão ser disponibilizados recursos financeiros com depósito em conta da SMA, conta esta a ser definida e seus valores aplicados exclusivamente na Polícia Militar Ambiental, para custear combustível, conservação e manutenção de veículos e embarcações, sistema de monitoramento, conservação de sede e de respectivos imobiliários, diárias-diligência, contas de água, luz, telefonia móvel e fixa”. O conselheiro **Carlos Alberto Maluf Sanseverino** perguntou sobre a possibilidade de se criar durante a reunião em curso uma nova comissão, aproveitando-se da existência de quorum necessário para tanto, até mesmo porque alguns conselheiros já manifestaram seu desejo de dela participarem, o que não impede de se tomar essa decisão na próxima reunião. O **Presidente do CONSEMA** declarou que sua preocupação era a seguinte: por um lado, essa decisão não poderia constituir nova exigência a ser incluída no parecer que ora se aprecia, e, por outro, não se tratava também de incluir novo item no regimento. A seu ver, ponderou o **Presidente do CONSEMA**, se deveria aprovar a criação dessa comissão numa perspectiva institucional, ou seja, não a vinculando



a um determinado projeto – e, nessa medida, nem à emissão da LI nem de LO para o projeto que se aprecia. Tratar-se-ia, ponderou, tão somente de uma prerrogativa do Conselho de apreciar obras e projetos de grande porte que são por ele licenciados. O conselheiro **Carlos Alberto Maluf Sanseverino** lembrou que, quando da apreciação do EIA/RIMA do Trecho Sul, a questão formal para criação da comissão de acompanhamento dessa obra fora contornada ao vinculá-la especificamente a esse trecho, e observou que a criação dessa comissão poderia ocorrer na próxima reunião, desde que houvesse um compromisso do Presidente do CONSEMA e que constasse da ata. Acrescentou que, caso decida-se por essa alternativa, já se poderia aproveitar a oportunidade da existência de um quorum elevado e pedir que se candidatem aqueles conselheiros que dela desejassem tomar parte. O **Presidente do CONSEMA** aquiesceu com esse encaminhamento e encarregou o conselheiro Carlos Alberto Maluf Sanseverino de coletar os nomes e, na próxima plenária, apresentar minuta sobre a composição, objetivo, organização e funcionamento da comissão. **Este conselheiro** solicitou aos conselheiros que, com vistas ao bom andamento dos trabalhos, aqueles que desejassem participar da comissão o procurassem ao final da reunião. Candidataram-se os conselheiros Nelson Pereira dos Reis; Daniel Smolentzov; Gilberto de Andrade Freitas; Casemiro Tércio dos Reis Lima Carvalho; Antonio César Simão; Milton Sussumu Nomura; Ana Cristina Pasini da Costa; Jéferson Rocha de Oliveira; Dora Maria Auxiliadora Assis Tschirner; Helena de Queiroz Carrascosa von Glehn; Gustavo Chaim Pozzebon; Luiz Antonio Cortez Ferreira; e Rui Brasil Assis. O Presidente declarou que se entrava em processo de votação, inicialmente do parecer emitido pela CETESB, porque as propostas aditivas e modificativas serão votadas posteriormente. O conselheiro **Gustavo Chaim Pozzebon** propôs que, dada à dimensão e complexidade do empreendimento, a votação fosse nominal. Aceita por unanimidade tal proposta, procedeu-se à votação. **Bruno Covas**, Secretário de Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA solicitou que a Secretária-Executiva Adjunta, **Cecília Martins Pinto**, colhesse inicialmente seu voto, após o que ele colheria os votos dos demais conselheiros. A **Secretária-Executiva Adjunta, Cecília Martins Pinto**, indagou como votava o Senhor Presidente, que respondeu: favoravelmente ao parecer emitido pela CETESB. O **Presidente do CONSEMA** passou a colher os votos nominais de cada um dos conselheiros após lhe perguntar: “Como vota o conselheiro(a): 2) Nerea Massini – favoravelmente; 3) Helena Carrascosa von Glehn – favoravelmente; 4) João Gabriel Bruno – favoravelmente; 5) Ana Cristina Pasini da Costa – favoravelmente; 6) Marco Antonio Trauzolla – favoravelmente; 7) Rui Brasil Assis – favoravelmente; 8) Mário Imura - favoravelmente; 9) Luiz Sérgio Osório Valentim - favoravelmente; 10) Eduardo Trani - favoravelmente; 11) Sérgio Luiz Damiaty - favoravelmente; 12) Fernanda Balbo Bandeira de Mello - favoravelmente; 13) Danilo Angelucci de Amorim - favoravelmente; 14) Luiz Antonio Cortez Ferreira - favoravelmente; 15) José Pedro Fittipaldi - favoravelmente; 16) Milton Sussumu Nomura - favoravelmente; 17) Casemiro Tércio dos Reis Lima Carvalho - favoravelmente; 18) Daniel Smolentzov - favoravelmente; 19) Gustavo Roberto Chaim Pozzebon - contrariamente; 20) Nelson Pereira dos Reis - favoravelmente; 21) Evandra Bussolo Barbin - favoravelmente; 22) Antonio César Simão - favoravelmente; 23) Carlos Alberto Maluf Sanseverino - absteve-se; 24) Sônia Maria Flores Giancesella - contrariamente; 25) Leila da Costa Ferreira - contrariamente; 26) Ronaldo Severo Ramos - favoravelmente; 27) Pierre Ribeiro Siqueira - favoravelmente; 28) Marcus Alexandre Pires - contrariamente; 29) Jeferson Rocha de Oliveira - contrariamente; 30) Gilberto de Andrade Freitas - contrariamente; 31) Maria Auxiliadora Assis Tschirner - contrariamente. O parecer emitido pela CETESB foi aprovado ao receber 23 (vinte e três) votos favoráveis, 7 (sete) contrários e 1 (uma) abstenção. Passou-se à votação das propostas modificativas e aditivas. O **Presidente do Conselho** submeteu à votação a proposta que o empreendedor deverá atender o disposto no Parecer da Câmara Técnica de Planejamento e Gestão do Comitê da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê – CBH-AT sobre o EIA/RIMA do “Rodoanel Metropolitano Mário Covas – Trecho Norte”. A avaliação do atendimento a esta exigência deverá ser realizada pela CETESB, ouvido o CBH – Alto Tietê, que foi aprovado, com 1 (uma) abstenção. Colocou em votação a segunda proposta: que o empreendedor apresente estudo



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

detalhado da ligação do “Rodoanel Metropolitano Mário Covas – Trecho Norte” com a Avenida Inajar de Souza, que foi aprovada com duas (2) abstenções. Colocou em votação a terceira proposta: que o empreendedor apresente estudo detalhado das alternativas de traçado para o subtrecho do Parque Residencial Bambi, que foi aprovado, com dois (2) votos contrário e duas (2) abstenções. Colocou em votação que o empreendedor promova o necessário suporte material à Polícia Militar Ambiental, por meio da Secretaria de Estado do Meio Ambiente, nas regras descritas no ‘Termo de Cooperação Técnica’ vigente, conforme o especificado a seguir: A) Construção de sede para a 1ª Companhia de Polícia Ambiental e os 1º e 2º Pelotões da Polícia Ambiental do 1º Batalhão de Polícia Ambiental: a edificação deverá possuir área mínima de 900 m<sup>2</sup>, com o objetivo de abrigar noventa e quatro policiais militares ambientais e contemplar área de trabalho administrativo, alojamentos, vestiários, cozinha, refeitório, auditório, paiol de munição, área para guarda de material apreendido, garagens cobertas e descobertas para veículos e embarcações. Deverá ser dotada de sistema de vigilância e proteção, totens e placas de identificação, sistema de climatização, rede de cabeamento estruturado para voz e dados, sistema de proteção de descargas atmosféricas – SPDA –, computadores de mesa, impressora e aparelho de fax, todo o mobiliário necessário e sistema de reuso de águas pluviais suficiente para atender à atividade a que se prestará a sede a ser construída. B) Aquisição de veículos para a Polícia Militar Ambiental: 1) vinte caminhonetes cabine dupla, tração 4x4, com motorização mínima de 160 cc; freios ABS; *airbags* para motorista e passageiros. Deverão possuir as características e equipamentos – de acordo com as normas da Secretaria de Estado de Segurança Pública/Polícia Militar –, rádios digitais, engates para reboque, guincho com *kit* proteção de uso, estribos e capotes de vidro para facilitar o manejo e a proteção de animais silvestre apreendidos; 2) uma caminhonete tipo furgão, com capacidade de carga útil de 2.100 kg, teto elevado, freios ABS, *airbags* para motorista e passageiros, caracterizada e equipada com recursos audiovisuais, toldo e equipamentos para atividades de educação ambiental, de acordo com as normas da Secretaria de Estado de Segurança Pública/Polícia Militar; 3) doze motocicletas tipo *trail* com motorização mínima de 600 cc e vinte e quatro capacetes, todos caracterizados e equipados de acordo com as normas da Secretaria de Estado de Segurança Pública/Polícia Militar. C) Equipamentos diversos: 1) vinte máquinas fotográficas digitais, com, no mínimo, dez *megapixels* de resolução, lente de aproximação e memória de 4 GB; 2) vinte equipamentos de GPS de alta precisão; 3) dois aparelhos de telefonia celular tipo *smartfone*, com linha, serviços de rádio tipo nextel e pacote de transmissão de dados incluso; 4) vinte rádios portáteis digitais, padrão da Polícia Militar; 5) quatro *kits* de contenção de animais silvestres (caixas de transporte, puçás, luvas de raspa, redes, dardos anestésicos e pistola portátil); 6) dois projetores multimídia. D) Serviços a serem contratados: 1) sobrevôos de helicóptero do Trecho Norte do Rodoanel e áreas de influência, com disponibilização de duas horas semanais; 2) rastreamento e monitoramento, em tempo real, dos veículos e embarcações da 1ª Companhia de Polícia Ambiental, incluindo seus pelotões, contemplando a transmissão de sinais de dados, via satélite e GSM acoplados, inclusive os respectivos *hardwares*, *softwares* e suporte técnico”. Essa proposta foi aprovada com duas (2) abstenções. Colocou em votação o último destaque, qual seja, que o empreendedor apresente estudo de dispersão de poluentes que contemple os novos padrões de qualidade do ar, tal como preconiza o “Relatório do Grupo Interinstitucional – Revisão dos Padrões de Qualidade do Ar e Aprimoramento da Gestão Integrada da Qualidade do Ar no Estado de São Paulo” (Del. CONSEMA 19/2011), e, se necessário, proponha medidas de mitigação e controle dos potenciais impactos negativos. Esta proposta foi aprovada com duas (2) abstenções. Todas essas votações deram lugar à seguinte decisão: **“Deliberação CONSEMA 22/2011. De 28 de junho de 2011. 85ª Reunião Extraordinária do Plenário do CONSEMA. Aprova a viabilidade ambiental do ‘Rodoanel Metropolitano Mário Covas – Trecho Norte’. 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, deliberou: Artigo 1º - Aprovar a viabilidade ambiental do empreendimento “Rodoanel Metropolitano Mário Covas – Trecho Norte”, de**



responsabilidade da Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S.A., em Arujá, Guarulhos e São Paulo, com base no Parecer Técnico/CETESB/018/11/IE sobre o respectivo EIA/RIMA (Proc. 208/2010). Artigo 2º - Acrescentar às exigências constantes do referido parecer as que seguem abaixo transcritas, cujo cumprimento constitui condicionante para concessão da LI: A) que o empreendedor deverá atender o disposto no Parecer da Câmara Técnica de Planejamento e Gestão do Comitê da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê – CBH-AT sobre o EIA/RIMA do “Rodoanel Metropolitano Mário Covas – Trecho Norte”. A avaliação do atendimento a esta exigência deverá ser realizada pela CETESB, ouvido o CBH – Alto Tietê. B) que o empreendedor apresente estudo detalhado da ligação do “Rodoanel Metropolitano Mário Covas – Trecho Norte” com a Avenida Inajar de Souza. C) que o empreendedor apresente estudo detalhado das alternativas de traçado para o subtrecho do Parque Residencial Bambi. D) que o empreendedor promova o necessário suporte material à Polícia Militar Ambiental, por meio da Secretaria de Estado do Meio Ambiente, nas regras descritas no ‘Termo de Cooperação Técnica’ vigente, conforme o especificado a seguir: A) Construção de sede para a 1ª Companhia de Polícia Ambiental e os 1º e 2º Pelotões da Polícia Ambiental do 1º Batalhão de Polícia Ambiental: a edificação deverá possuir área mínima de 900 m<sup>2</sup>, com o objetivo de abrigar noventa e quatro policiais militares ambientais e contemplar área de trabalho administrativo, alojamentos, vestiários, cozinha, refeitório, auditório, paiol de munição, área para guarda de material apreendido, garagens cobertas e descobertas para veículos e embarcações. Deverá ser dotada de sistema de vigilância e proteção, totens e placas de identificação, sistema de climatização, rede de cabeamento estruturado para voz e dados, sistema de proteção de descargas atmosféricas – SPDA –, computadores de mesa, impressora e aparelho de fax, todo o mobiliário necessário e sistema de reuso de águas pluviais suficiente para atender à atividade a que se prestará a sede a ser construída. B) Aquisição de veículos para a Polícia Militar Ambiental: 1) vinte caminhonetes cabine dupla, tração 4x4, com motorização mínima de 160 cc; freios ABS; *airbags* para motorista e passageiros. Deverão possuir as características e equipamentos – de acordo com as normas da Secretaria de Estado de Segurança Pública/Polícia Militar –, rádios digitais, engates para reboque, guincho com *kit* proteção de uso, estribos e capotes de vidro para facilitar o manejo e a proteção de animais silvestre apreendidos; 2) uma caminhonete tipo furgão, com capacidade de carga útil de 2.100 kg, teto elevado, freios ABS, *airbags* para motorista e passageiros, caracterizada e equipada com recursos audiovisuais, toldo e equipamentos para atividades de educação ambiental, de acordo com as normas da Secretaria de Estado de Segurança Pública/Polícia Militar; 3) doze motocicletas tipo *trail* com motorização mínima de 600 cc e vinte e quatro capacetes, todos caracterizados e equipados de acordo com as normas da Secretaria de Estado de Segurança Pública/Polícia Militar. C) Equipamentos diversos: 1) vinte máquinas fotográficas digitais, com, no mínimo, dez *megapixels* de resolução, lente de aproximação e memória de 4 GB; 2) vinte equipamentos de GPS de alta precisão; 3) dois aparelhos de telefonia celular tipo *smartfone*, com linha, serviços de rádio tipo nextel e pacote de transmissão de dados incluso; 4) vinte rádios portáteis digitais, padrão da Polícia Militar; 5) quatro *kits* de contenção de animais silvestres (caixas de transporte, puçás, luvas de raspa, redes, dardos anestésicos e pistola portátil); 6) dois projetores multimídia. D) Serviços a serem contratados: 1) sobrevôos de helicóptero do Trecho Norte do Rodoanel e áreas de influência, com disponibilização de duas horas semanais; 2) rastreamento e monitoramento, em tempo real, dos veículos e embarcações da 1ª Companhia de Polícia Ambiental, incluindo seus pelotões, contemplando a transmissão de sinais de dados, via satélite e GSM acoplados, inclusive os respectivos *hardwares*, *softwares* e suporte técnico”. 5) que a Polícia Ambiental deverá informar à CETESB-IE sobre todas as ações realizadas, por meio do encaminhamento de relatórios mensais consolidados. Artigo 3º – Acrescentar às exigências constantes do referido parecer a que segue abaixo transcrita, cujo cumprimento constitui condicionante para a concessão da LO: que o empreendedor apresente



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

estudo de dispersão de poluentes que contemple os novos padrões de qualidade do ar, tal como preconiza o “Relatório do Grupo Interinstitucional – Revisão dos Padrões de Qualidade do Ar e Aprimoramento da Gestão Integrada da Qualidade do Ar no Estado de São Paulo” (Del. CONSEMA 19/2011), e, se necessário, proponha medidas de mitigação e controle dos potenciais impactos negativos. Artigo 4º - Acrescentar às exigências constantes do referido parecer a que segue abaixo transcrita, proposta pela Polícia Militar Ambiental e cujo cumprimento deve ocorrer durante o período de construção e operação do Trecho Norte: ‘Custeio das atividades de fiscalização: deverão ser disponibilizados recursos financeiros com depósito em conta da Secretaria de Estado do Meio Ambiente, conta esta a ser definida e seus valores aplicados exclusivamente na Polícia Militar Ambiental, para custear combustível, conservação e manutenção de veículos e embarcações, sistema de monitoramento, conservação de sede e respectivos mobiliários, diárias-diligência, contas de água, luz, telefonia móvel e fixa’”. A conselheira **Sônia Maria Flores Giancesella** declarou que votara contrariamente ao parecer técnico emitido pela CETESB porque considerava que o resultado do confronto do modelo com os novos padrões poderia implicar eventualmente alteração no traçado. E, como mais nada foi declarado, deram-se encerrados os trabalhos dessa reunião. Eu, **Cecília Martins Pinto**, Secretária-Executiva Adjunta do CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.



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