



Ata da 67ª Reunião Extraordinária do Plenário do Consem, realizada no dia 17 de agosto de 2001.

Realizou-se, no dia 17 de agosto de 2001, às 9:00 horas, no Auditório Augusto Ruschi da SMA/Cetesb, a 67ª Reunião Plenária Extraordinária do Consem. Compareceram os seguintes conselheiros: Paulo Ferreira, Secretário Adjunto da Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Presidente em Exercício do Consem, Carlos Alberto Hailer Bocuhy, Roberto Eisenberg Saruê, Ayrton Sintoni, Mohamed Habib, Sílvia Morawski, Anícia Aparecida Baptistello Pio, Arlindo Philippi Jr., José Mauro Dedemo Orlandini, Lady Virgínia Traldi de Meneses, Marlene Gardel, Antônio S. Nunes, Antônio Augusto Fonseca, José Guilherme F. Cruz, Maria de Lourdes R. Gandra, Valdemir Martins da Luz, Vera Lúcia Imperatriz Fonseca, José Carlos I. R. Almeida, Sérgio Pascoal Pereira, Maria da Glória Granzier Lima, Roberto Carramenha, Roselice Duarte de Medeiros, José Ricardo de Carvalho, Francisco José de Toledo Piza, Edissa M. Gonçalves, Marcelo A. N. Prado, Romildo Campelo, Elzira Déa Alves Barbour, Gilberto Alves da Silva e Aureliano Gonçalves Cerqueira. Esteve presente, na condição de convidado, o Secretário de Estado dos Transportes, Michael Zeitlin. Pauta da reunião: Expediente Preliminar: 1. comunicações da Presidência e da Secretaria Executiva; 2. assuntos de interesse geral e inclusão, em regime de urgência, de matéria na Ordem do Dia. Ordem do Dia: apreciação da viabilidade ambiental do empreendimento “Duplicação da Rodovia Raposo Tavares (SP-270) do Km 31 ao Km 92, com implantação dos contornos de Cotia, São Roque, Brigadeiro Tobias e Sorocaba”, de responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem-DER, com base no Parecer Técnico CPRN/DAIA 262/01 (Proc. SMA 13.741/98). Abertos os trabalhos o Secretário Executivo passou a palavra ao Presidente do Consem em Exercício, Paulo Ferreira, que ofereceu as seguintes informações: que o Secretário Ricardo Tripoli pedia desculpas pela sua impossibilidade de participar da reunião, pois, com o início da implementação de diversos projetos, vinha sendo convidado, com muita freqüência, pela imprensa, para oferecer informações sobre eles, mas que insistira em que fosse porta-voz de um convite especial aos conselheiros para assistirem, às 17 horas, no miniauditório do Prédio 6 da SMA/Cetesb, sala 104, a uma exposição detalhada sobre as modificações propostas ao Projeto de Lei de Proteção dos Mananciais que haviam sido encaminhadas à ALESP no dia anterior, buscando-se atender, assim, a uma das principais estratégias estabelecidas pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente, que era promover a conciliação entre crescimento ou desenvolvimento econômico e sustentabilidade ambiental. O Secretário Executivo passou a oferecer as seguintes informações: que o representante titular da Secretaria de Estado da Justiça e Defesa da Cidadania, Celso Pedroso Filho, havia sido substituído por Paulo Roberto David Araújo; que a Audiência Pública a ser realizada na cidade de Americana sobre o EIA/RIMA da “Usina Termelétrica Carioba II”, de responsabilidade da Intergen do Brasil Ltda., fora remarcada e acontecerá no dia 19 de setembro, às 19 horas, no Ginásio de Esportes Professor Roberto Polati, s/nº; que o Núcleo de Apoio à Pesquisa sobre Populações Humanas e Áreas Úmidas Brasileiras-Nupaub enviara convite a todos os conselheiros para que participem do Encontro Intercultural “Povos do Vale do Ribeira”, que, promovido pela Prefeitura Municipal de Ilha Comprida, se realizará no período de 5 a 9 de setembro, no Espaço Cultural Plínio Marcos, nessa cidade. Passou-se ao segundo item do Expediente Preliminar, que trata de assuntos de interesse geral e pedidos de inclusão, em regime de urgência, na Ordem do DIA. O conselheiro



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

Carlos Bocuhy fez uma intervenção nos seguintes termos: que solicitava informações à Secretaria de Estado do Meio Ambiente sobre o pedido que a ela fora formulado pela Prefeitura Municipal de Mogi-Mirim para que concedesse parte da área de uma unidade de conservação, que era o Horto Florestal desse Município, para construção de um estádio de futebol, área na qual já existiam equipamentos privados mantidos pelo erário público, como um bar, que servia bebida alcoólica e cujas contas de água e luz eram pagas pelo Estado; que achava insuficiente o convite feito pelo Secretário de Estado do Meio Ambiente para que o Consema participe da exposição sobre as mudanças propostas pelo Projeto de Lei de Proteção dos Mananciais, uma vez que este Colegiado não era apenas espectador da eleição e da implementação das políticas públicas, mas tinha competência para apreciá-las, tendo, inclusive, participado amplamente, em 1997, do processo de revisão da Lei de Proteção dos Mananciais em vigor àquela época, além de ser competência dos Comitês de Bacias Hidrográficas deliberar sobre a legislação específica de cada uma delas, considerando, pois, um desrespeito ao Consema o encaminhar essa proposta à Secretaria de Estado do Meio Ambiente e à ALESP sem ouvi-lo, convidando-o apenas para um reunião que se realizaria num horário em que todos estariam ocupados, razão por que sugeriu que este fórum assumisse seu papel na discussão de políticas públicas solicitando o envio dessa proposta ao Plenário, até mesmo porque ela conferia àquelas mesmas associações que ocuparam ilegalmente áreas reconhecidas como de proteção dos mananciais a tutela da compensação ambiental; que, há mais de dois anos, formulara fosse apresentada ao Consema a relação das áreas contaminadas no Estado de São Paulo, principalmente por levar em conta que a expansão industrial se verificou às margens das ferrovias e que, com o processo de “desindustrialização” que vinha ocorrendo a partir da década de 80, os terrenos antes ocupados pelas indústrias vinham sendo utilizados, sem nenhum critério ambiental, para edificação de *shopping-centers* e de projetos habitacionais, e que só agora a Cetesb, de forma insatisfatória, divulgava essa lista, embora soubesse que ela era imprescindível para promover sua recuperação, assegurando-se, assim, a saúde da população, e que, por esses motivos, solicitava fosse feita uma exposição para o Consema sobre as condições dessas áreas, oportunidade em que se discutiria a conveniência de se adotarem, a exemplo dos Estados Unidos, algumas medidas, entre as quais, a criação de um fundo federal e a implementação, de forma transparente, de um processo que promova sua recuperação; que, a pedido do conselheiro Jefferson Castelo Branco, ratificava a solicitação que ele havia feito de que a Secretaria de Estado do Meio Ambiente apresentasse ao Plenário relatório sobre contaminação do Estuário da Baixada Santista, o qual, igualmente, fora solicitado pela Procuradoria da República e que, depois da pressão feita pela imprensa recentemente, a SMA tornou disponível. Essa discussão pelo Consema era imprescindível, pois este fórum, com certeza, sugeriria não só que esse estuário fosse monitorado como também recuperado, dada a importância, para a saúde pública, da manutenção da vida marítima; que as entidades ambientalistas, em conjunto com a Ordem dos Advogados do Brasil, o Ministério Público e outras associações promoveriam nos dias 13 e 14 de setembro, na CAASP, um seminário sobre contaminação humana no Brasil por poluição industrial, com painéis e relatos e cujo material de pesquisa seria publicado pela “Revista dos Tribunais”. O conselheiro Arlindo Philippi Jr. teceu as seguintes considerações: que, inicialmente, propunha fossem incluídas na Ordem do Dia da próxima reunião plenária as seguintes questões: 1. apreciação da proposta de modificação do Projeto de Lei de Proteção dos Mananciais, como solicitado pelo conselheiro Carlos Bocuhy, com o objetivo de que este Colegiado apresente suas sugestões; 2. apresentação, pela Cetesb, da relação das áreas contaminadas e degradadas, com o objetivo de que este Conselho



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

faça jus a sua competência institucional de tomar conhecimento e propor soluções para o problema; 3. apreciação da Lei Federal 10.257, que criou a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, também conhecida como “Estatuto da Cidade”, para que, igualmente como estava acontecendo em outros fóruns, o Consema possa discuti-la e sugerir encaminhamentos, levando em conta seus componentes ambientais; que, além de formular esses pedidos, solicitava ao Secretário Executivo informações sobre os esforços despendidos para a realização da reunião conjunta do Consema, Conesan e CRH; que, como havia solicitado, discutiria a Política Estadual para Resíduos Sólidos; sobre o atual estágio da apreciação, pela CE de Avaliação de Impacto Ambiental, da Resolução SMA 44/94, que criava a Comissão Ambiental Estratégica, para que o Plenário pudesse sugerir encaminhamentos; e sobre a exposição ao Plenário da situação da disponibilidade dos recursos hídricos do Estado de São Paulo a ser feita pela Secretaria dos Recursos Hídricos e Saneamento e Obras. O conselheiro Marcelo Nogueira Prado teceu as seguintes considerações: que, em virtude da denúncia feita pela conselheira Mirthes Yara Vieira sobre o crime ambiental que vinha sendo praticado no Município de Avaré, havia obtido da Companhia de Desenvolvimento Habitacional Urbano-CDHU informações sobre os quatro empreendimentos que estavam sendo implantados nesse Município; que essa companhia havia solucionado o problema de instabilidade de solo e de assoreamento que apresentara um dos terrenos onde seriam construídas as casas, e que, mesmo assim, dada a insuficiência de elementos, pairavam algumas dúvidas sobre a denúncia feita pela conselheira, razão por que lhe pedia fornecesse mais elementos para que se pudesse oferecer a melhor solução; e que, como havia sido amplamente divulgado pela imprensa de Santos, a Ecovias estava se preparando para fazer o desembolso necessário à compensação ambiental dos danos causados ao patrimônio do Estado pela duplicação da Rodovia dos Imigrantes, motivo por que perguntava se este Conselho estava acompanhando o cumprimento da exigência estabelecida pela Deliberação Consema 19/2000 de que os 2% do valor dessa obra fossem destinados à remoção da população das áreas de risco e 2% a investimentos no Parque Estadual da Serra do Mar. O conselheiro Roberto Saruê, depois de solicitar fosse exposto num local mais digno, dada a sua importância histórica e artística, o “maravilhoso” quadro a óleo retratando a antiga Estrada da Boiada, que, de autoria de S. Oppido, estava colocado ao lado do banheiro da sala de recepção desse auditório, e que fosse revista, por estar alterando de modo pouco cuidadoso o patrimônio público, a obra que a Cetesb estava executando no pátio, substituindo as lajotas de concreto por um piso de cimento de qualidade inferior, teceu as seguintes considerações: que, por constituir profundo desrespeito a este Colegiado, expressava sua surpresa com a notícia transmitida de que havia sido enviada à Assembléia Legislativa, à revelia do Consema, proposta de mudança da Lei de Proteção dos Mananciais, e que, dada a grande importância dessa legislação para o meio ambiente, ratificava a proposição do conselheiro Carlos Bocuhy de que essa proposta fosse apresentada ao Plenário, inclusive pela oportunidade de os segmentos da sociedade civil nele representados apresentarem suas propostas; e que igualmente ficara surpreso com a informação obtida durante uma reunião entre representantes da Infraero, do Ministério Público e da entidade ambientalista Movimento Defenda São Paulo de que a Secretaria de Estado do Meio Ambiente autorizou, sem a necessária apresentação de EIA/RIMA, a ampliação do Aeroporto de Congonhas, em primeiro lugar porque havia necessidade de esse equipamento, como qualquer outro de igual natureza, adotar medidas de tratamento de esgoto e de contenção de ruído, e, em segundo lugar, porque o processo de ampliação desse equipamento se encontrava embargado em decorrência de uma iniciativa da sociedade civil, que embasou sua ação nos transtornos causados pelo intenso



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

movimento de passageiros, aproximadamente de 10 milhões por ano, neste aeroporto localizado no meio da cidade; que ratificava o pedido dos conselheiros Carlos Bocuhy e Arlindo Philippi de que fosse apresentada ao Consema a relação das áreas contaminadas no Estado de São Paulo e as medidas a serem adotadas para recuperá-las, pois, recentemente, visitara a área que pertencia à Solvay, ocasião em que verificou que ela continuava contaminada, pois nenhuma solução fora dada nem pelo empreendedor nem pela SMA, e que deste tipo de problema o Consema deveria ter conhecimento, para sugerir as medidas mais adequadas para recuperá-las; e, por último, que havia sido endereçado ao Movimento Defenda São Paulo, há três anos, um abaixo-assinado dos moradores da Praia de Pitangueiras, da cidade de Guarujá, protestando contra o não-funcionamento do emissário instalado na Praia da Enseada, que recebia o esgoto bombeado pela estação elevatória localizada junto do Morro do Maluf, e que ele conselheiro constatou, indo ao local, que, além de rachaduras na tubulação, não havia saídas de ventilação, provocando um forte odor que se espalhava num raio de 200 metros, motivo por que pedia fosse notificada a Sabesp para que tomasse providências, pois tal fato configurava um crime ambiental. O Secretário Executivo ofereceu as seguintes informações: que a Resolução SMA 67/94, por decisão do Plenário, seria analisada pela CE de Avaliação de Impacto Ambiental, depois que fosse instalada e estabelecesse o cronograma para execução de suas tarefas; que a conselheira Anícia Baptista Pio, representante da Secretaria de Recursos Hídricos, Saneamento e Obras, estava encarregada de tratar internamente da questão, a fim de que se pudesse acertar as agendas das Secretarias de Meio Ambiente e de Recursos Hídricos, Saneamento e Obras, de modo a tornar possível a realização da reunião conjunta do Consema, Conesan e CRH; que solicitara à Secretaria de Recursos Hídricos, Saneamento e Obras que, numa plenária, oferecesse dados sobre a situação atual do regime hídrico do Estado de São Paulo; que a denúncia feita pela conselheira Mirthes Yara de F. Vieira sobre a prática de crime ambiental no Município de Avaré não fora devidamente instruída, motivo por que lhe pedira maiores esclarecimentos a esse respeito, ficando clara apenas sua proposta de que fosse avaliada, numa reunião plenária, a política implementada pelo Estado para as áreas de preservação; e que, quanto à participação do Consema no acompanhamento das medidas de compensação ambiental a serem implementadas pela Ecovias, informava que as Deliberações Consema 28/99, 33/99 e 19/2000 não determinam que o Colegiado acompanhe sua implementação por meio de uma Comissão Especial. O Secretário Adjunto e Presidente do Consema em Exercício, Paulo Ferreira, depois de comentar que o Secretário de Estado dos Transportes, Michael Zeitlin, presente na reunião, ofereceria esclarecimentos sobre algumas questões levantadas pelos conselheiros e que a conselheira Lady Virgínia Traldi Meneses forneceria, posteriormente, os dados relativos à contaminação do Estuário da Baixada Santista, declarou que havia sido irrepreensível a atuação da Cetesb em relação às áreas contaminadas; que a situação daquela área no Município de Mauá já era conhecida pelos técnicos da Casa e que dados mais precisos a esse respeito igualmente poderiam ser encaminhados, posteriormente, pela conselheira Lady Virgínia Traldi Meneses, e que, a respeito da área contaminada pela Solvay, em cuja solução esteve pessoalmente envolvido, ficara surpreso com os comentários do conselheiro Roberto Saruê, em primeiro lugar porque, quando apresentou as propostas numa reunião ocorrida nesse auditório e da qual participaram os representantes do Ministério Público, do Greenpeace e da Solvay, elas foram por todos acolhidas como corretas, e, em segundo lugar, porque o cumprimento pela Solvay dos procedimentos estabelecidos pelo Termo de Ajustamento de Conduta estava sendo acompanhado; que também ficara surpreso com a informação oferecida pelo conselheiro Roberto Saruê sobre os problemas do

Pág 4 de 12



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

emissário instalado na Praia do Guarujá, pois ele fora substituído no mês de fevereiro ou março de 1999, razão por que solicitava a esse conselheiro informações mais precisas; e que, a respeito do Aeroporto de Congonhas, havia ocorrido uma reunião da qual a SMA não participou porque foi informada de que se discutiria apenas a ampliação da garagem, embora fosse consenso, que, para a ampliação do Aeroporto de Congonhas seria exigido EIA/RIMA. O Secretário dos Transportes, Michael Zeitlin, ofereceu os seguintes esclarecimentos: que participou dessa reunião sobre o Aeroporto de Congonhas, juntamente com representantes do Movimento Defenda São Paulo e da Infraero, a qual tratou tanto da ampliação da garagem, obra que essa empresa, mesmo tendo derrubado todas as liminares que haviam sido impetradas, não pretendia executar sem o aval da sociedade civil, e que também pretendia executar algumas reformas no terminal de passageiros, com vistas a estabelecer uma comunicação entre ele e o avião, oferecendo, assim, maior conforto aos passageiros, que não mais precisariam atravessar a pista, e que, em relação aos ruídos, dada a necessidade de se atender a legislação ambiental do mundo inteiro, os aviões modernos possuíam dispositivos que os diminuíam. O Secretário Adjunto e Presidente do Conselho em Exercício, Paulo Ferreira, ofereceu, ainda, os seguintes esclarecimentos: que, com o objetivo de que a Ecovias implementasse as medidas de compensação, uma questão jurídica teria de ser superada para que fosse assinado o termo de compromisso, mas que esta empresa já sabia, com clareza, como os recursos seriam utilizados, já tendo sido adotadas providências relativas à remoção da população cadastrada pela SMA, como a definição das áreas para onde seria transferida. O conselheiro Carlos Bocuhy formulou questão de ordem com o objetivo de ratificar o pedido anteriormente formulado de que a relação das áreas contaminadas e o relatório sobre a contaminação do Estuário da Baixada Santista fossem apreciados pelo Plenário. Passou-se à Ordem do Dia, ou seja, à apreciação da viabilidade ambiental do empreendimento “Duplicação da Rodovia Raposo Tavares (SP-270) do Km 31 ao Km 92, com implantação dos contornos de Cotia, São Roque, Brigadeiro Tobias e Sorocaba”, de responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem-DER, com base no Parecer Técnico CPRN/DAIA 262/01 (Proc. SMA 13.741/98). O Secretário dos Transportes, Michael Zeitlin, ofereceu os seguintes esclarecimentos: que a Rodovia Raposo Tavares (SP-270), no trecho entre os Kms 31 e 92, apresentava um volume médio de tráfego acima de 6 mil veículos/dia, embora essa rodovia estivesse enquadrada na Classe III, ou seja, possuísse pista simples destinada a tráfego de até 700 veículos/dia; que esse tráfego apresentava volumes significativamente distintos ao longo do trecho objeto da duplicação, ou seja, variava de 6 mil veículos/dia em Vargem Grande Paulista a 10 mil veículos/dia em Sorocaba; que os veículos pesados representavam cerca de 20% do tráfego total e menor variação de volume; que, nas travessias das áreas urbanas, principalmente de Cotia e de Vargem Grande Paulista, essa rodovia atualmente cumpria a função de via arterial urbana e de pólo de atividades locais, apresentando freqüentes congestionamentos nas horas de maior movimento; que, em São Roque, por exemplo, aproximadamente 4 quilômetros dessa rodovia foram absorvidos pela ocupação urbana, sendo utilizados como via pública, com acessos diretos às casas e às ruas transversais, e seu acostamento, transformado em calçada; que, no Município de Cotia e no Distrito de Brigadeiro Tobias, constatavam-se situações similares a essa; que os trechos da duplicação ao longo do eixo existente constituíam 80% do traçado e neles as intervenções ficariam limitadas à faixa de domínio dessa rodovia; que esta concepção de projeto minimizava os impactos ambientais negativos e os custos de desapropriação; que, para as áreas urbanas de Cotia, Vargem Grande Paulista, São Roque e Brigadeiro Tobias, haviam sido estudadas alternativas de passagem com segregação do tráfego

Pág 5 de 12



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

urbano com a implantação dos contornos; que as características previstas para a SP-270 duplicada foram as da Classe IA, adaptadas às condições de traçados existentes e compreendiam a modificação de curvas horizontais, intersecções em desnível, reorganização de acessos, aumento da largura da faixa de rolamento e acostamento pavimentado com largura de três metros, de modo a proporcionar melhoria das condições de tráfego e de segurança; que, no aspecto da segurança, valia lembrar que no trecho já duplicado, que ia de Sorocaba (Km 92 mais 200m) à Araçoiaba da Serra (km 115 mais 500 m), houve uma redução de 23% na quantidade de acidentes, apesar do aumento do VDM de 15%; que um diagnóstico ambiental detalhado dos aspectos físico, biótico e sócioeconômico foi realizado para avaliar com precisão todos os impactos ambientais do empreendimento. Depois de Fernando Kertzman, representante da Geotec/Walm, empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA, apresentar um vídeo e oferecer esclarecimentos sobre esse estudo, foi aberta a fase de discussão. Manifestou-se, inicialmente, o conselheiro José Ricardo de Carvalho, que protestou contra a qualidade do vídeo apresentado, argumentando que, em vez desse tipo de produto, mais adequado para o público das audiências públicas, deveriam ser apresentadas informações técnicas mais detalhadas. O conselheiro Roberto Saruê, depois de comentar que não se opunha à duplicação dessa rodovia, mas constatava que erros complementares foram cometidos em seus estudos, inclusive aqueles relativos ao patrimônio cultural brasileiro, expôs os seguintes pontos de vista: que na região dessa obra havia muitos bens culturais cuja proteção fora delegada ao Condephaat e ao IPHAN, embora alguns empreendedores esquecessem de consultar esses órgãos, como aconteceu com o Rodoanel Metropolitano, que, por não ter procedido o licenciamento cultural antes da escolha do traçado, terá de desembolsar valores da ordem de 20 milhões de reais para compensar os danos causados ao patrimônio cultural, e que, para evitar tal prejuízo, o DAIA deveria ter exigido que essa duplicação se submetesse ao IPHAN, o que talvez evitasse a escolha desse traçado, que atravessava sítios arqueológicos e artísticos tombados por esse órgão; que chamava atenção, também, para os problemas ambientais causados pelas ligações cada vez maiores entre as cidades, como já acontecia com Cotia e São Roque, mais uma razão por que deveria ter sido escolhido o traçado C, já que ele passava fora da área urbana; que outro aspecto que questionava dizia respeito à não referência, no parecer do DAIA, quanto ao cumprimento ou não das normas brasileiras sobre os níveis de ruído. O conselheiro Mohamed Habib, depois de concordar com a ressalva feita ao vídeo e com sua substituição por informações técnicas, referiu-se a sua satisfação com a qualidade do projeto, muito importante para o desenvolvimento da sociedade brasileira e de São Paulo em particular. Observou que, no entanto, deveria ter sido escolhido o traçado C, pois o ser humano era o bem mais importante, e que o traçado escolhido não revelava tal prioridade, pois dividia uma cidade em duas, deteriorando a qualidade de vida de seus habitantes ao submetê-los ao agravamento da poluição atmosférica e sonora e aos riscos provocados por acidentes com cargas perigosas; que outro problema se relacionava à tarefa quase inexcusável de elaboração de planos diretores que contemplam a expansão urbana que ocorreria com essa duplicação; que, por essas razões, o contorno, passando fora da área urbana, deveria colocar-se acima de qualquer avaliação custo-benefício, não devendo constituir um componente a ser considerado. Maria de Lourdes Ribeiro Gandra, depois de comentar que sua pequena experiência no Consema a levava a considerar a necessidade de chegarem mais amadurecidas a esse fórum algumas questões tratadas nos estudos, reconhecia que, mesmo não possuindo as condições ideais para avaliar qual o melhor traçado e se a diretriz a ser observada deveria ser a social ou a ambiental, tinha de votar, e que, para se orientar da melhor



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

forma possível no que tange às condições que havia aludido, solicitava os seguintes esclarecimentos: se os programas de educação ambiental, com objetivos sociais e de apoio aos Municípios, iriam ou não ser acompanhados, ou seja, contariam com a colaboração de algum fórum; se já fora formulada metodologia para elaboração de planos diretores conjuntos de vários Municípios; se o Consemá faria parte da Comissão de Gestão proposta pelo DAIA para acompanhar a implantação desses programas e se seriam, e de que maneira, mitigados os impactos ambientais. O conselheiro Francisco José de Toledo Piza levantou questões relativas ao crescimento dos Municípios, aos Planos Diretores, ao reflorestamento dos 66 hectares em áreas de preservação já existentes e perguntou se não seria mais interessante substituir esse reflorestamento pela revegetação de novas áreas, parabenizando, ao concluir, o trabalho realizado pelo DAIA. O conselheiro Carlos Bocuhy, depois de parabenizar a representante da Secretaria de Planejamento pela preocupação multidisciplinar que revelara, que era imprescindível para o tratamento das questões ambientais, reiterou os pontos de vista emitidos pelo conselheiro Roberto Saruê sobre o traçado C, em decorrência da situação crítica da cidade de Cotia, pois, inquestionavelmente, o trajeto dessa rodovia deveria ser desviado da área urbana para que esta cidade ficasse mais preservada. Passou a fazer as seguintes sugestões: que o Consemá aprovasse moção recomendando aos Prefeitos desses Municípios que conferissem agilidade à elaboração dos planos diretores, levando em conta o incremento que teriam as atividades industriais na região, cujo crescimento já vinha sendo muito intenso; que se preocupava também com a regulação climática, dada a necessidade de se preservar o cinturão verde envoltório, pois o que era percebido pelo observador comum quando se distanciava da RMSP era uma contínua mancha urbana, sem qualquer área de vegetação que a entrecortasse, o que provocava problemas climáticos e de qualidade do ar; e que o Consemá poderia exercer alguma influência na elaboração dos Planos Diretores desses Municípios. O conselheiro Roberto Carramenha fez uma intervenção nos seguintes termos: que a avaliação do EIA/RIMA e a manifestação do CPRN/DAIA sobre este estudo revelaram falhas graves e lacunas relevantes nas informações essenciais, o que tornava esses documentos insuficientes para subsidiar um posicionamento sobre a viabilidade ambiental desse empreendimento e, consequentemente, a concessão da licença prévia; que o diagnóstico ambiental estava incompleto, contendo equívocos conceituais, o que contribuiu para a subestimação e mascaramento da magnitude do patrimônio ambiental e cultural a ser degradado e dos danos ambientais a serem causados nos ecossistemas terrestres e aquáticos, o que se refletia na insuficiência tanto das medidas mitigadoras como das compensatórias; que um dos exemplos se relacionava com as Áreas de Preservação Permanente e com aquelas legalmente protegidas, pela desconsideração dos aspectos referentes à declividade (Artigo 2º, alínea e, e Artigo 10), às florestas entre 25 e 45º (Lei 4771/65), aos topos de morro (Artigo 2º, alínea d, da Lei 4771/65 e Artigo 3º da Resolução Conama 04/85), o que levava a subestimar as APPs atingidas; que outro exemplo se relacionava com os danos a serem causados aos ecossistemas terrestres e aquáticos, à insuficiência de estudos sobre a fauna, a avaliação dos impactos, as medidas mitigadoras correspondentes e os eventuais danos a espécies ameaçadas de extinção protegidas pela Portaria Ibama 1522/89; outro exemplo dizia respeito à carência de informações sobre a localização espacial; os danos ambientais decorrentes dos desmatamentos que impactaram tanto os ecossistemas aquáticos como a várzea, que foram efetivamente atingidos; outros exemplos se relacionam com os danos advindos da movimentação de terra nas áreas de empréstimo e bota-fora, com os impactos sócioeconômicos e seus reflexos na dinâmica urbana dos Municípios atingidos, da compatibilidade do empreendimento com os Planos Diretores; os



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

impactos gerados pela expansão urbana; a não-quantificação da maioria dos impactos a serem causados nas fases de implantação e operação; que outros aspectos fundamentais deveriam ser esclarecidos e tornados disponíveis para que subsidiassem e alicerçassem a tomada de decisão sobre a viabilidade ambiental do empreendimento, pois aqueles apresentados foram insuficientes, com prejuízo para a própria lógica que regia a realização de estudos prévios de impacto ambiental, pois os mesmos deveriam ser equacionados previamente antes da emissão de qualquer licença a ser dada ao empreendimento; que os programas ambientais (ver fls. 35 a 38, item Conclusões e Exigências, do Parecer Técnico) eram apenas listas de intenção genéricas, carentes de detalhamento, não sendo possível avaliar sua eficácia; que as exigências estabelecidas pelo DAIA abordavam questões que eram condicionantes essenciais para avaliação prévia de impactos ambientais associados ao empreendimento; que alguns dos exemplos diziam respeito às alternativas de traçado, pois as opções definitivas a serem efetivamente adotadas nos contornos de Cotia, São Roque, Brigadeiro Tobias e Sorocaba não foram esclarecidas; que o próprio Parecer Técnico estabelecia como exigência a realização de adequações e ajustes a serem feitos futuramente (programa de reavaliação, readequação e pormenorização do projeto do empreendimento que contemplasse estudos de ajuste de traçado); que cabia ressaltar que, sem a definição efetiva dos traçados escolhidos para os contornos, toda a avaliação de impacto ambiental e, consequentemente, toda análise da viabilidade ambiental do empreendimento ficavam extremamente prejudicadas, pois não se tornava possível examinar efetivamente os danos decorrentes do empreendimento nem o passivo ambiental que seria gerado, tampouco suas implicações técnicas e legais e as medidas mitigadoras e compensatórias cabíveis; que a insuficiência e as indefinições dos estudos sobre as alternativas de traçado prejudicavam, por exemplo, a análise do DEPRN e do IBAMA concernentes a autorizações de desmatamento em áreas de preservação permanente, levando em conta o que dispunha o Artigo 4º da Medida Provisória 2166-67/2001 (Artigo 4º: comprovação da inexistência de alternativas locacionais), pois esses órgãos ambientais não podiam acenar com a autorização de desmatamento em APPs sem esgotar a discussão sobre essas alternativas, que sequer estavam completamente definidas; que, em relação às áreas de empréstimo e bota-fora, o Parecer Técnico não se referia aos impactos nem às respectivas medidas mitigadoras de recuperação e compensação; que, em relação ao patrimônio cultural, não havia no EIA/RIMA manifestações nem sobre as interferências nem sobre autorizações do Condephaat; que, em relação ao programa de apoio à população a ser relocada, sobre ela não foi feito nenhum levantamento e as desapropriações na faixa de domínio careciam de identificação e avaliação, como, por exemplo, no trecho urbano de Cotia. Por tudo isso, entendia que o Estudo deveria ser revisado pelo empreendedor e reanalizado pelo DAIA, para poder, em seguida, ser apreciado pelo Conselho, ficando prejudicada hoje qualquer votação. O conselheiro Arlindo Phillipi teceu as seguintes considerações: que exigiría um grande esforço, da parte da sociedade civil, o equacionamento das questões relacionadas com áreas urbanas, cujo instrumento devia ser o estatuto da cidade; que esse empreendimento que se analisava traria, inquestionavelmente, por um lado, melhorias consideráveis para a região, sobretudo no que dizia respeito ao trânsito, e, por outro, contribuiria para o crescimento urbano e industrial, ou seja, para aquilo que se costumava chamar de progresso, o que colocava a necessidade, já referida, de proceder-se à adequação dos planos diretores, tarefa esta cuja execução enfrentaria dificuldades, principalmente por se tratar de uma região metropolitana que, como aconselhava o Estatuto da Cidade, deveria ser dotada de um sistema de gestão metropolitana; que, por este motivo,



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

perguntava como seria executada tal tarefa de modo que a implantação do empreendimento possa fazer jus ao processo de crescimento que inegavelmente ele suscitará, o qual, por um lado, trará benefícios e, por outro, poderá ocasionar problemas sérios, caso uma grande quantidade de empreendimentos venha a se implantar nessa região sem a necessária adequação do sistema de transporte capaz de atender, por exemplo, à nova demanda dos Municípios conurbados; que a concessão de uma licença para um empreendimento capaz de promover tal desenvolvimento deveria contemplar a exigência de se implementar uma gestão ambiental nessa região; que, portanto, o questionamento que ora formulava dizia respeito não só a viabilidade ambiental desse empreendimento como também à necessidade de se implementar uma política pública específica para essa região, pois sua inexistência com certeza onerará os empreendimentos que pretendam se implantar nesses Municípios e que transformarão essa região, transformação essa que deveria se voltar para a melhoria da qualidade de vida da população, o que só poderia ocorrer à luz de uma política pública. O conselheiro José Mauro Dedemo Orlandini teceu as seguintes considerações: que, corroborando aquilo que o conselheiro Arlindo Philippi dissera, lembrava que a Associação Paulista de Municípios se voltava para aqueles entes da Federação dos quais a Constituição Federal de 1988 exigia daqueles com população superior a 20 mil habitantes que elaborassem Planos Diretores; que, baseado nessa exigência, havia proposto ao CEPAM que eles fossem elaborados a partir de um esforço conjunto do Estado e da iniciativa privada que tivesse interesse nos dados que eles conterão sobre os Municípios; que propunha, levando em conta o empreendimento que se apreciava, fosse elaborado um Plano Diretor Regional abrangendo o longo do seu eixo. A conselheira Vera Lúcia Imperatriz Fonseca pediu esclarecimentos sobre o impacto que esse empreendimento provocaria nos recursos hídricos da região de Cotia, pois o Parecer CPRN/DAIA se referia ao rebaixamento do lençol freático, razão por que perguntava com base em quais instrumentos esse impacto fora analisado. O conselheiro Sérgio Pascoal Pereira expôs os seguintes pontos de vista: que não se estava apreciando uma nova rodovia que rasgaria o Interior do Estado de São Paulo e da qual nada existia, mas, sim, uma via Classe 3, na qual deveriam passar cerca 700 veículos, embora já passassem 6 mil; que, portanto, se tratava da realidade fática de uma rodovia na qual esses veículos passavam de forma precária e, para cuja duplicação, o DAIA havia exigido EIA/RIMA, principalmente por levar em conta a interface desse empreendimento com a sociedade; que haviam sido realizadas várias audiências, das quais participaram, como lhe informara o Secretário Executivo do Consema, 1.350 pessoas; que, pelos comentários feitos durante esta discussão, concluía que ou os técnicos DAIA precisavam fazer novos cursos ou deveriam promover maior interação com os membros do Consema, pois estes não só exigiam dos projetos executivos uma série de detalhamentos como também informações até mesmo acerca da matéria-prima a serem por eles utilizados, embora estivesse convencido de que nesta fase deveriam ser discutidos apenas os aspectos conceituais, pois, caso se fosse atender esse nível de exigência, o processo de licenciamento nunca terminaria; que esses aspectos não eram importantes e que se deveria ter presente que determinadas alterações inexoravelmente aconteciam e que a etapa do licenciamento prévio era aquela que se debruçava apenas sobre um projeto básico e que os detalhes oferecidos eram compatíveis com o tipo de projeto; que, em dois pontos, o projeto se afastava dos centros urbanos, minimizando-se, assim, os impactos; que o traçado deixado de lado era o que podia causar impacto numa área que possuía determinado tipo de vegetação importante que, pelo seu potencial, poderia causar expansão, o que igualmente viria acontecer pelo fato de o traçado escolhido travar, de certa forma, o processo de ocupação na região de Cotia; que o DAIA deixava



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

claro, através do seu parecer, que aspectos deveriam ainda ser estudados nas fases posteriores do licenciamento. Depois de Pedro Romanini, representante da empresa de consultoria Henrique Porto, e Fernando Kertzman, representantes do empreendedor oferecerem os esclarecimentos solicitados, o conselheiro Mohamed Habib declarou que se preocupava com a manifestação do conselheiro Sérgio Pascoal Pereira, pois, apesar de reconhecer como ele, que a situação era drástica, acreditava e se tornaria mais drástica, ainda, ao se favorecer o aumento do número de carros, que, de modo geral vinha crescendo de forma gigantesca; que atualmente era possível se prever como seria essa piora, o que não era possível décadas atrás, e esta possibilidade não deveria ser descartada ao se analisar esse empreendimento; que não se poderia perder de vista que esse empreendimento passava por dois ecossistemas radicalmente opostos, e que a intervenção dessa rodovia na área urbana não se tornaria adequada apenas com a construção de passarelas, pois nenhum efeito preventivo na ocorrência de acidentes perigosos, e que valia a pena promover uma adequação mais favorável à conservação das vidas humanas, pois elas não tinham preço. O conselheiro Carlos Bocuhy declarou que as colocações feitas pelo representante da Unicamp contemplavam suas preocupações e que revelava sua estranheza com o fato de que, por ocasião da discussão do Rodoanel Metropolitano, todos os questionamentos feitos recebiam como resposta o argumento de que se tratava de um sistema fechado, e que, agora, ao se discutir a duplicação dessa rodovia, que era uma rodovia urbana, o discurso era outro, e que estava convencido de que, se a estrada existente já constituía um problema em decorrência de sua intervenção na área urbana, este problema não deveria ser perenizado; que se enfrentava, hoje, no Brasil, um processo de crescimento das rodovias urbanas, o que favorecia muito o comércio local, como acontecia na cidade de Cotia, onde havia uma pressão dos empresários para que não se desviasse o traçado da rodovia; que, se não se abordar os problemas existentes nessa cidade numa perspectiva de médio e longo prazos, não se estará cumprindo o papel de conselheiro, e que, se o critério custo não fosse tomado como um fator de decisão, a escolha do traçado teria sido outra. O conselheiro José Ricardo de Carvalho argumentou que o problema da alternativa de traçado escolhida era manter a passagem da rodovia pelo centro da cidade de Cotia e que sempre vira essa duplicação como a oportunidade de se resolver este grave problema, pois, para sua população, essa intervenção prejudicava muito, e que também não haviam sido apresentados elementos que mostrassem o trecho da cidade a ser atravessado pela passarela. O conselheiro Romildo Campelo teceu, entre outras, as seguintes considerações: que a maioria dos posicionamentos feitos trazia uma visão rica de como deveria ser o mundo, o que o levava a se lembrar do tempo de estudante, pois, mais tarde se convencera de que o ótimo era inimigo do bom, e que era o desconhecimento dessa premissa que levava as pessoas a se esquecerem de que, na hora em que se abria uma estrada, deveria levar-se em consideração onde o impacto seria menor; que se constatava hoje que a RMSP era o maior aglomerado mal-organizado do mundo, no qual de uma forma ou de outra se tinha de intervir; que não se deveria conferir a esta discussão um caráter bizantino, discutindo-se, à semelhança dos filósofos, o sexo dos anjos, pois São Paulo estava crescendo a todo momento e, ou apenas se discutia *ad infinitum* por discutir, ou se tinha coragem de fazer uma proposta que, de algum modo, organizaria esse mundo caótico que era a RMSP; que, se se adiasse a apreciação desse empreendimento, nada se ressolveria, e que, se algum conselheiro achava que nada devia ser feito, que assumisse o ônus de votar contrário à implantação desse empreendimento, e aqueles que tinham compromisso com a cidade, que apoiassem sua construção. O conselheiro Sérgio Pascoal Pereira declarou que toda contribuição oferecida pelo Consemá sempre foi respeitada, que a

Pág 10 de 12



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

discussão era importante e que não existia nenhum órgão no Brasil que escutasse mais a sociedade do que o DAIA, pois só no processo de licenciamento desse empreendimento haviam sido realizadas cinco audiências, e que, no que dizia respeito à escolha do trajeto no trecho do Município de Cotia, o custo não fora o critério mais importante da escolha; que, quando se afirmava que a estrada seria fator de indução, tinha de se levar em conta que algumas rodovias eram indutoras, e outras não, pois o fato de o trajeto passar perto do centro urbana constituiria, sem dúvida alguma, um fator significativo de indução imobiliária, porque, ao se desviar da cidade e passar por outra região, faria surgir outros aglomerados urbanos. Depois de o representante do empreendedor Pedro Romanini ratificar o argumento apresentado pelo conselheiro Sérgio Pascoal de não ter sido o custo um critério decisivo na escolha do traçado, ou seja, de que não havia sido considerado apenas o aspecto econômico, o conselheiro Carlos Bocuhy protestou contra o fato de não terem sido apresentadas pelo empreendedor informações sobre o custo do traçado dessa rodovia que passava por fora da cidade de Cotia. Henrique Porto, também representante do empreendedor, explicou que não possuía esses dados, o que revelava não ser este fator preponderante para a escolha dos traçados. O conselheiro Roberto Carramenha ratificou sua proposta, qual seja, que, levando em conta não terem sido consideradas nos documentos apresentados as questões técnicas levantadas pelo Ministério Público, o empreendedor deveria apresentar estudos sobre elas, os quais deveriam ser examinados pelo DAIA, que, em seguida, elaboraria um parecer e o encaminharia ao Consemá para ser apreciado, pois, com base nas informações apresentadas, o Conselho não podia se sentir suficientemente esclarecido. O Secretário Executivo declarou que colocaria primeiro em votação esta preliminar encaminhada pelo conselheiro Carramenha. Perguntados se se sentiam esclarecidos para votar a matéria, dezesseis (16) conselheiros afirmaram que sim, seis (6) manifestaram-se contrários, e três (3) abstiveram-se de se posicionar, ocorrendo, pois, a decisão de que a votação sobre a viabilidade, ou não, do empreendimento em discussão ocorreria naquele dia. O conselheiro Roberto Saruê formulou uma proposta de exigência suplementar de que, para se conceder a LI, fosse ouvido o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. O conselheiro Carlos Bocuhy propôs que se apreciasse o parecer com a exigência de que fosse aprofundado o estudo sobre a travessia do Município de Cotia na Câmara Técnica de Transportes, tendo o conselheiro José Ricardo de Carvalho declarado que apoiava esta proposta. O Secretário Adjunto e Presidente do Consemá em Exercício, Paulo Ferreira, declarou que o contorno de Cotia havia sido muito estudado e que a Secretaria dos Transportes não se negaria a aprofundá-lo. O Secretário Executivo informou que não cabia enviar a matéria à Câmara Técnica, pois ela estava sendo apreciada pelo Plenário, e não pela Câmara Técnica, justamente porque o Plenário já havia abordado a questão. O conselheiro Romildo Campelo encaminhou uma questão de ordem no sentido de que se prosseguisse o processo de votação já iniciado. O Secretário Executivo deu prosseguimento ao processo de votação, convocando os conselheiros a se posicionarem sobre a viabilidade ambiental do empreendimento nos termos do Parecer Técnico CPRN/DAIA 262/2001, acrescido da proposta de exigência encaminhada pelo conselheiro Roberto Saruê, tendo dezoito (18) conselheiros se manifestado favoráveis, dois (2) contrários e ocorrido quatro (4) abstenções, o que resultou na seguinte decisão: **“Deliberação Consemá 25/2001. De 28 de agosto de 2001. 67ª Reunião Extraordinária do Plenário do Consemá. O Conselho Estadual do Meio Ambiente, em sua 67ª Reunião Plenária Extraordinária, deliberou favoravelmente sobre a viabilidade ambiental do empreendimento “Duplicação da Rodovia Raposo Tavares (SP-270) do Km 31**

Pág 11 de 12



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

ao Km 92, com Implantação dos Contornos de Cotia, São Roque, Brigadeiro Tobias e Sorocaba”, de responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem-DER, com base no Parecer Técnico CPRN/DAIA 262/2001 sobre o respectivo EIA/RIMA (Proc. SMA 13.741/98), e decidiu acrescentar às exigências, recomendações, medidas mitigadoras e de compensação constantes desse parecer a exigência de que, para se conceder a licença de instalação, deverá ser ouvido o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional-IPHAN.” E, como mais nada foi tratado, deram-se por encerrados os trabalhos dessa reunião. Eu, Germano Seara Filho, Secretário Executivo do Consem, lavrei e assino a presente ata.

GSF-PS-ARP