



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

Ata 83ª Reunião Extraordinária do Plenário do Conselho Estadual de Meio Ambiente – CONSEMA, realizada no dia 24 de março de 2010.

Realizou-se no dia 24 de março de 2010, no Auditório Augusto Ruschi, Prédio 1 da SMA/CETESB, a 83ª Reunião Plenária Extraordinária do Consema. Compareceram os conselheiros: **Francisco Graziano Neto, Secretário do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, Marcelo Arreguy Barbosa, Mauro Frederico Wilken, Alexandre Marco da Silva, Fredmar Corrêa, Helena de Queiroz Carrascosa von Glehn, Marcelo Pagliusi Chaves, Maria de Fátima Infante Araújo, Aldo Pereira de Carvalho, Pedro Umberto Romanini, Ana Cristina Pasini da Costa, Carlos Alberto Hailer Bocuhy, José Roberto dos Santos, Rui Brasil Assis, Jaques Lamac, Cristina Godoy Araújo Freitas, Luiz Antônio Cortez Ferreira, Nelson Pereira dos Reis, João Emílio Padovani Gonçalves, Antônio César Simão, Lineu Andrade de Almeida, Rosa Ramos, Marco A. Trauzzola, Luís Sérgio Osório Valentim e Carlos Alberto Maluf Sanseverino.** Constavam do Expediente Preliminar: 1) Aprovação da ata da 268ª Reunião Ordinária; 2) Comunicações da residência e da Secretaria Executiva; 3) Assuntos gerais e inclusões de urgência na Ordem do Dia. Constavam da Ordem do Dia: apreciação do EIA/RIMA do empreendimento “Rodoanel Metropolitano Mário Covas – Trecho Leste”, de responsabilidade da DERSA-Desenvolvimento Rodoviário S/A, com base no Parecer Técnico/CETESB/18.163/10/TA (Proc. SMA 6.563/09). O Secretário-Executivo do CONSEMA, **Germano Seara Filho**, após declarar abertos os trabalhos, submeteu à aprovação, nos termos regimentais, a Ata da 268ª Reunião Plenária Ordinária. A conselheira **Marília Barbour H. Caggiano**, representante da Secretaria de Cultura, solicitou que se substituísse a afirmação constante às folhas 10, linhas 33 e 34, da Ata da 269ª Reunião Ordinária, qual seja, “a conselheira **Marília Barbour** informou que o regimento do Condephaat – conselho do qual participa – não contempla a retirada do processo”, pela que segue: “A conselheira **Marília Barbour** informou que o Condephaat – conselho do qual participa – contempla a retirada do processo, desde que mediante a concordância dos conselheiros”. O Secretário-Executivo informou que o Secretário de Meio Ambiente encaminhou proposta de instituição das novas Comissões Temáticas e Câmaras Regionais do Conselho, e propôs que ela fosse encaminhada à C. E. de Normatização da Estrutura e do Funcionamento do CONSEMA, para apreciação. Submetida a votação e aceita por unanimidade, a proposta deu lugar à seguinte decisão: “**Deliberação CONSEMA 06/2010. De 24 de março de 2010. 83ª Reunião Extraordinária do Plenário do CONSEMA. O Conselho Estadual do Meio Ambiente-CONSEMA, no exercício de sua competência legal, decidiu conferir à Comissão Especial de Normatização da Estrutura e do Funcionamento do CONSEMA a tarefa de analisar as propostas do Secretário do Meio Ambiente para a instituição das novas Comissões Temáticas e Câmaras Regionais do Conselho**”. A conselheira **Helena Carrascosa** solicitou a todos os membros da Comissão Especial de Biodiversidade, Florestas, Parques e Áreas Protegidas que comparecessem à reunião que aconteceria na tarde desse mesmo dia, na sala 102 do prédio 6, para analisar a proposta intitulada “Estratégia Estadual para Controle de Espécies Invasoras”, elaborada pelo Grupo de Trabalho instituído pela Resolução SMA 33/2009 e pela Resolução SMA 50/2009. O conselheiro **Mauro Wilken** solicitou fosse registrada a reiteração de seu pedido para que se conferisse celeridade à elaboração do Estudo de Capacidade de Suporte do Vale do Paraíba. O conselheiro **Carlos Bocuhy** informou que a ausência das comunidades que serão afetadas pelo Trecho Leste do Rodoanel se deve ao caráter extraordinário dessa reunião e à sua não divulgação pelos veículos de comunicação. Chamou atenção para a urgência, dada a proximidade do inverno, de se



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

estabelecer critérios tanto para medição da poluição atmosférica na RMSP como para o licenciamento de paisagens, questões estas ainda não suficientemente examinadas pelo Conselho. O **Secretário-Executivo** esclareceu que a Plenária Extraordinária não fora convocada com o prazo regulamentar de quarenta e oito horas, como permite o Regimento e, sim, com oito dias de antecedência – prazo estabelecido para a convocação das plenárias ordinárias –, e que desde então os documentos a ela concernentes encontravam-se à disposição na página do CONSEMA do sítio eletrônico da SMA, tempo suficiente para um exame aprofundado de quaisquer deles. O conselheiro **Jaques Lamac** informou ter o Presidente do Consema reconhecido a necessidade de se elaborar estudos, com vistas à regularização da Lei Estadual 12.528, de 02 de janeiro de 2007, que obriga à implantação da coleta seletiva de lixo em *shopping centers* com mais de cinquenta estabelecimentos comerciais, em empresas de grande porte e em condomínios industriais com um número mínimo de cinquenta estabelecimentos. Informou também que o encontro realizado entre representantes de diversos órgãos em Presidente Prudente, além de examinar e discutir questões ambientais, concluiu por um entendimento mais profícuo entre as carreiras jurídicas e o Estado. O conselheiro **Sérgio Valentim** informou que o CONSEMA, ao aprovar o relatório final do “Seminário Internacional Políticas Públicas e Padrões de Qualidade do Ar na Macrometrópole Paulista” (Del. CONSEMA 22/2009), recomendou à CETESB que atualize o inventário das fontes de emissão de poluentes atmosféricos, de maneira a subsidiar a implementação de novos padrões e políticas de qualidade do ar, e recomendou às Secretarias de Estado do Meio Ambiente e da Saúde a criação de grupo de trabalho multidisciplinar e interinstitucional com a tarefa de propor novos padrões de avaliação e aprimorar a gestão integrada da qualidade do ar no Estado de São Paulo. Instituído pela Resolução Conjunta SS-SMA-04, de 01 de dezembro de 2009, esse grupo vem recolhendo subsídios para a formulação de tal proposta. Passou-se ao assunto da ordem do dia: a apreciação do EIA/RIMA do empreendimento “Rodoanel Metropolitano Mário Covas – Trecho Leste”, de responsabilidade da Dersa–Desenvolvimento Rodoviário S/A, com base no Parecer Técnico/CETESB/18163/10/TA (Proc. SMA 6.563/09). **Paulo Souza**, Diretor de Engenharia da DERSA, apresentou o projeto e o seu histórico e declarou-se satisfeito com a conclusão de mais uma etapa do Programa Rodoanel Metropolitano, o Trecho Leste, o que não teria sido possível sem a colaboração do corpo técnico que se debruçou sobre ele. Agradeceu especialmente ao Secretário-Executivo do Consema, Germano Seara Filho, que presidiu todas as audiências públicas realizadas nos sete municípios atravessados pelo trecho, nos quais permaneceram membros da equipe, especialistas, para oferecerem esclarecimentos e elucidarem as dúvidas da população. Agradeceu igualmente ao órgão ambiental e aos engenheiros civis que muito colaboraram para a viabilidade da obra. Pontuou que este é o maior empreendimento em execução na América Latina, que muito contribuirá para a melhoria do meio ambiente, ao dispensar-lhe cuidado necessário para garantir sobrevivência e qualidade de vida. Declarou que este é o objetivo e é o que se tem feito: executar essa obra-modelo, o trecho sul do Rodoanel Metropolitano, construído em 34 meses, a obra mais rápida de qualquer modelo. Acrescentou que nunca antes neste país se executou obra desse porte com tamanha rapidez e qualidade. Declarou ainda que espera que o Governador, no próximo dia 30, libere o trecho, para que a população possa usufruir dos benefícios dessa “obra ambiental que tem uma rodovia no meio”. **Ana Maria Iversson**, representante da JGP-PRIME, empresa de consultoria responsável pela elaboração do EIA/RIMA, apresentou os principais aspectos do estudo sobre a obra. Em primeiro lugar, lembrou que, em 2004, o CONSEMA apreciou a Avaliação Ambiental Estratégica do Programa Rodoanel em seu todo. Em segundo lugar, que o EIA/RIMA do Trecho Leste do Rodoanel foi amplamente divulgado nos sítios eletrônicos da Dersa e do CONSEMA e por meio de telefone do sistema 0800 e esteve à disposição dos interessados, de maio a setembro de 2009, nos Centros de Informação do Rodoanel–CIR, que, instalados nos municípios que fazem parte da Área de Influência Direta do empreendimento atenderam a 9.522 pedidos de esclarecimento (1.014, em Arujá; 1.826, em Itaquaquecetuba; 399, em Mauá; 2.117, em Poá; 2.723, em Ribeirão Pires; 343, em São Paulo; e



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

1.100, em Suzano). Em terceiro lugar, recordou que mais de 3.500 pessoas participaram das sete audiências públicas realizadas nos municípios atravessados pelo trecho, no período transcorrido entre 02 de junho e 23 de julho. Em quarto lugar, enfatizou que esse estudo foi discutido com Prefeituras Municipais, Comitê da Reserva da Biosfera, DAEE, Comitê Gestor da Várzea do Tietê e CETESB, e que os temas ou aspectos mais questionados foram: a) desapropriação e reassentamento; b) alternativas de traçado (utilização do Eixo da Rodovia Índio Tibiriçá e do Parque da Gruta de Santa Luzia); c) acessibilidade urbana (manutenção da ligação do Jardim Suzanópolis, em Suzano, com a Vila de Mauro, em Poá, atualmente realizada pela Rua Doutor José dos Santos); d) revisão do acesso que será utilizado pelos caminhões para chegarem à Avenida Ibar, em Poá; e) revisão do projeto de interligação com a SP-066, com o objetivo de evitar a realocação de trecho em Suzano; f) manutenção do acesso às indústrias localizadas na Rodovia Presidente Dutra e próximas das alças de acesso ao Rodoanel; g) impactos sobre áreas de proteção de mananciais (entre os quais o aterramento de nascentes, o que comprometeria a capacidade total de recarga do Reservatório Billings e da Bacia Hidrográfica do Rio Guaió; h) impermeabilização, que resultaria em diminuição da recarga do aquífero; i) assoreamento resultante das obras de terraplenagem, o que diminuiria a capacidade de armazenamento dos reservatórios e comprometeria o abastecimento futuro. Em quinto lugar, esclareceu que os temas mencionados nos relatórios técnicos fornecidos pelas prefeituras e por outros órgãos diretamente afetados diziam respeito: a) à necessidade de planejamento das interferências no sistema viário local; b) a solicitações de ajustes de traçado (apresentadas no item anterior); c) à necessidade de planejamento das interferências na etapa de construção; e d) a intervenções nas várzeas do Rio Tietê e do Guaió. Em sexto lugar, pontuou que um dos benefícios que o funcionamento do Rodoanel acarretará será a retirada dos caminhões pesados das vias da Capital e, em decorrência, a reestruturação e o desafogamento do seu tráfego e a redução das emissões atmosféricas e dos riscos de acidente; e que outro benefício, o de contribuir para a descentralização das atividades econômicas e para a melhoria da qualidade ambiental da ocupação no anel Peri Urbano, será usufruído por toda RMSP. Em sétimo lugar, detalhou que o Trecho Leste do Rodoanel possuirá 44,5 km de extensão, atravessará o território de sete municípios da RMSP – São Paulo, Ribeirão Pires, Mauá, Suzano, Poá, Itaquaquecetuba e Arujá – e contará com quatro acessos: a) com o Trecho Sul – em sua interligação com a Avenida Papa João XXIII, em Mauá; b) com a Rodovia Henrique Eroles – SP-066, em Suzano; c) com a Rodovia Ayrton Senna – SP-070, em Itaquaquecetuba; e d) com a Rodovia Presidente Dutra – SP-116, em Arujá. Em oitavo lugar, relatou que a velocidade-diretriz de projeto dos demais trechos contempla o desenvolvimento de 120km/h, duas pistas com três e quatro faixas de rolamento e cruzamentos com os sistemas viários dos municípios exclusivamente em desnível (viadutos), garantindo-se o controle total das vias às quais o Rodoanel não terá acesso. Em nono lugar, informou que as etapas de elaboração dos estudos de traçado comportam a realização de estudos ambientais e de engenharia e das macrodiretrizes que incluem seleção de corredor preferencial. Em décimo lugar, que a concepção de alternativas de traçado se baseia em estudos anteriores e leva em conta as restrições físicas e ambientais identificadas na interação com os órgãos municipais, e tais alternativas incluem pontos de passagem, interpolação de traçados viáveis e tecnologias como o “encontro leve estruturado” e o “aterro estaqueado”, que serão utilizadas na travessia das várzeas dos Rios Tietê e Guaió. Em décimo primeiro lugar, que foram avaliados 63 potenciais impactos no meio ambiente cuja mitigação e compensação requerem a implementação das 99 medidas contempladas em 26 programas, que abrangem os impactos nos meios físico (terrenos, recursos hídricos superficiais e subterrâneos e ar), biótico (fauna e cobertura vegetal) e antrópico (infraestrutura viária, tráfego e transporte, estrutura urbana, atividades econômicas, infraestrutura física e social, qualidade de vida, finanças públicas e patrimônio histórico, cultural e arqueológico). Em décimo segundo lugar, que a implementação de alguns programas terá início na fase pré-constructiva, e entre eles se incluem o de otimização dos projetos de engenharia e de obras complementares, o de incorporação



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

das condições ambientais nos editais de licitação e/ou de concessão e a prévia comunicação social. Em décimo terceiro lugar, que, na fase de execução das obras, será implementado o planejamento ambiental contínuo da construção e feita a adequação ambiental dos procedimentos construtivos e de gestão a serem implementados pelas construtoras. Informou que serão também executados o monitoramento e a supervisão ambiental da construção, como também o planejamento e o controle ambiental da desativação temporária de frentes de obra. Em décimo quarto lugar, observou que, na fase de construção, no que concerne aos impactos sociais, serão indenizadas as desapropriações, executados o resgate arqueológico, a compensação ambiental, a prospecção e a preservação do patrimônio arqueológico, histórico e cultural, e feita a comunicação social. Em décimo quinto lugar, pontuou que: a) no que diz respeito à mitigação dos impactos causados no meio ambiente na fase de construção, serão também atendidas as emergências ambientais; realizados o paisagismo e os plantios compensatórios; compensados os impactos causados nas unidades de conservação e feito o resgate da fauna e da flora. Em décimo sexto lugar, afirmou que serão adotadas ações preventivas que, incluídas nos editais de contratação das obras, visam à redução e à supervisão dos impactos ambientais provocados – com o acompanhamento sistemático das atividades de construção – e à certificação da conformidade ambiental, que estabelece o vínculo entre a qualidade ambiental e o pagamento pelos serviços. Em décimo sétimo lugar, que a fase de operação do programa contempla o monitoramento e a supervisão das medidas de segurança do trabalho e de saúde ocupacional, o atendimento a emergências e a realização de atividades com os órgãos municipais e o acompanhamento dos níveis de carregamento do sistema viário local. Em décimo oitavo lugar, antecipou: a) que no que diz respeito aos aspectos relevantes do balanço dos impactos positivos e negativos, será dada continuação ao “Programa do Rodoanel”, com a retirada da malha viária urbana do tráfego de passagem; b) e que, no que concerne aos benefícios que sua implementação trará para a Zona Leste, consistirão na atração que esta passará a exercer sobre as atividades econômicas, principalmente industriais, comerciais, de serviços e logística, dada a facilidade de acesso que será criada e a geração de novos postos de trabalho na região. Em décimo nono lugar, salientou que, de acordo com o EIA, 1.071 edificações serão afetadas – 77% de uso urbano (habitações e atividades econômicas); 21% de uso rural e isoladas (habitações e benfeitorias); sendo que os 2% restantes são equipamentos urbanos e sociais. Em vigésimo lugar, que, no que diz respeito ao balanço dos impactos positivos e negativos causados nos terrenos e na paisagem, serão adotadas medidas de controle ambiental, refeito o paisagismo e executada a revegetação. Em vigésimo primeiro lugar, previu que, no que diz respeito à proteção dos recursos hídricos superficiais, será feita manutenção da produção hídrica, controle da erosão e do assoreamento e o manejo adequado de produtos perigosos e efluentes. Em vigésimo segundo lugar, que, no que diz respeito às interferências nos cursos de água e nascentes, 13 sofrerão desvio para jusante, serão feitos cruzamentos de vários portes (39 por meio de bueiros e 22 transposições por pontes e viadutos) e retificados pequenos trechos do Rio Guaió e do Córrego Itaim. Em vigésimo terceiro lugar, fez saber que, em relação à supressão de vegetação, serão suprimidos aproximadamente 80 hectares de vegetação/mata, 100 hectares de tipos de vegetação compensáveis na área diretamente afetada e, aproximadamente 70 hectares de áreas agrícolas. Em vigésimo quarto lugar, que será executado o plantio compensatório de 510 hectares, e, de acordo com a legislação do Sistema Nacional de Unidades de Conservação-SNUC – Lei 9.985/2000 – e decisão da Câmara de Compensação da SMA, determinado percentual do valor da obra será destinado à compensação em unidades de conservação, entre as quais se incluem o Parque Natural Municipal da Gruta Santa Luzia (recursos serão investidos em sua ampliação, reforma de seus equipamentos e implantação de um centro de visitantes) e a APA Várzea do Tietê (onde os recursos serão investidos na implantação do Parque do Tietê, principalmente dos Núcleos Itaquaquecetuba e Poá). Em vigésimo quinto lugar, noticiou que: a) o Trecho Leste dará continuidade à implantação do Programa Rodoanel e que os impactos positivos que causará na RMSP superarão os impactos negativos; b) as experiências decorrentes da implantação dos



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

Trechos Oeste e Sul e que foram consideradas na etapa de planejamento, o serão também na fase de implantação do novo trecho; c) os impactos negativos produzidos durante a construção são passíveis de mitigação e são imensuráveis os benefícios auferidos pela Região Leste e, enfim, pela RMS, uma vez na fase de operação; d) o EIA recomenda o licenciamento prévio, desde que considerados todos os programas propostos. Passou-se à discussão. A conselheira **Cristina Godoy** perguntou se o mapeamento das áreas de preservação permanente contempla as interferências que nelas ocorrerão com a implantação desse programa, e **Roberto Varjabedian**, assessor do Ministério Público, observou inicialmente que, ao ser examinada pelo CONSEMA a Avaliação Ambiental Estratégica do Programa Rodoanel, um dos elementos que favoreceu o reconhecimento de sua viabilidade ambiental foi o modelo matemático, cuja utilização mostrou que esse programa não favoreceria a indução à ocupação urbana, pois nenhuma interferência promoveria nas dinâmicas de crescimento populacional, e que, caso isso acontecesse, a interferência ocorreria de forma circunscrita, característica esta que lhe rendeu o nome de “bolha de crescimento”. Este assessor comentou também que a fragmentação da obra e seu licenciamento “por trecho” desrespeitaram e continuam desrespeitando a diretriz estabelecida pela Deliberação CONSEMA 44/97, que, ao aprovar o Trecho Oeste, estabeleceu que o empreendimento fosse considerado “em sua totalidade de traçado”. Argumentou que, por não terem sido demonstradas nem tampouco avaliadas as experiências e as consequências reais dos Trechos Oeste e Sul, não são oferecidas no licenciamento desse novo trecho da obra contrapartidas ao modelo que orienta esse programa, principalmente no tocante à efetividade do controle que a obra exerce nos processos de uso e ocupação do solo. Observou ainda que, com base nos dados coletados, é possível prever que a supressão de vegetação nativa remanescente será bem maior que a estimada e apresentada no EIA/RIMA, aspecto este de consistente gravidade, principalmente porque, se por um lado esse estudo revelou grande diversidade de flora e fauna na área de influência direta, por outro subestimou sua extensão, de 1 km ao longo da faixa de traçado da obra. Acrescentou que, mesmo assim, os estudos identificaram 25 espécies da flora e 31 espécies da fauna ameaçadas de extinção e mostraram que se trata de região onde os remanescentes de ecossistemas naturais são ecologicamente relevantes e abrigam rica diversidade. Questionou a eficácia do resgate dessas espécies nos moldes propostos pelo EIA/RIMA com o argumento de que, se utilizado o modelo proposto, serão causados prejuízos e perdas irreparáveis às espécies ameaçadas de extinção e aos ecossistemas em que as mesmas se inserem. Declarou que os remanescentes de ecossistemas naturais e a biodiversidade diagnosticada pelo EIA/RIMA devem ser preservados e que, para a consecução de tal propósito, se justificam alterações de traçado que evitem intervenções nesses ambientes. De igual modo, argumentou, é necessário discutir melhor as características das proposições construtivas que operam intervenções em várzeas – como o “encontro leve estruturado” –, pois cabe, em primeiro lugar, preservar as funções hidrológicas e ecológicas desses ambientes, uma vez que são elas que tornam possível a manutenção da sua diversidade. O conselheiro **Jaques Lamac** elogiou os cuidados adotados com o empreendimento, embora não impeçam que sérios danos sejam causados ao meio ambiente, mais precisamente à fauna, o que exige a busca de soluções. Questionou se alternativas tecnológicas, como o “encontro leve estruturado”, não poderiam ser utilizadas no Trecho Sul, precisamente em sua passagem pela Represa Billings. O **Presidente do Consema** observou que, na etapa de conclusão do parecer, surgiu uma situação crítica que dizia respeito a exigências relacionadas com a passagem do novo trecho por área de várzea, que, caso não fossem inseridas no parecer final do documento fornecido pela CETESB, obstariam a apreciação do documento pelo CONSEMA. Declarou que, além deste, outros cuidados foram adotados para se chegar a esse parecer final, inclusive o aprimoramento proposto pelo Governador para a Várzea do Alto Tietê, que visa assegurar a eficácia do mecanismo que previne sua ocupação. Acrescentou que, embora do ponto de vista da avaliação geral, este traçado possua um grau de complexidade menor que o do Trecho Sul, mesmo assim foram estabelecidas 102 condicionantes que visam conferir-lhe viabilidade ambiental.



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

Acrescentou que julgava insatisfatório o percentual compensatório proposto para esse novo trecho, e propôs que a extensão da área destinada ao plantio fosse igual ou superior àquela proposta para o Trecho Sul. O conselheiro **Carlos Bocuhy** nomeou cada uma das espécies de fauna existentes na região atravessada por esse novo trecho e identificou todas as que fazem parte da lista oficial daquelas ameaçadas de extinção. Argumentou que a área a ser desmatada correspondia a aproximadamente 120 campos de futebol, cada um com a extensão de 80 hectares, e fez menção aos prejuízos decorrentes dos cortes efetuados nos Braços da Represa Billings, próximo do Município de Santo André, quando da construção do Trecho Sul, precisamente na travessia da Várzea do Embu-Mirim, o que demonstrava que, quanto mais se avança na natureza, maior necessidade tem o Poder Público de intervir para reparar os danos. Ao final, propôs que o traçado fosse revisto com o intuito de se evitar que as espécies ameaçadas sejam definitivamente extintas. O conselheiro **Mauro Wilken** questionou se existiria expediente de engenharia capaz de contornar o congestionamento que vem ocorrendo na Rodovia dos Trabalhadores, por causa da construção da alça de acesso à Avenida Jacu Pêssego, cuja maior consequência tem sido o aumento em uma hora da duração da viagem até o Vale do Paraíba. O

conselheiro **Marcelo Arreguy** comentou que, no tocante à compensação da cobertura vegetal, foram adotados os critérios técnicos determinados pela SMA, mas que, sem dúvida, pode ser ampliada a área de plantio. Acrescentou que, com relação ao congestionamento na Rodovia dos Trabalhadores, está prevista a construção de uma pista marginal que, juntamente com a ciclovia e a estrada-parque, conferirá maior fluidez ao tráfego de veículos nessa rodovia. A conselheira **Ana Cristina Pasini** declarou terem sido considerados no estudo todos os níveis e âmbitos das áreas de preservação permanente e que a ordem de grandeza da cobertura vegetal do Trecho Leste é de 80 hectares, enquanto no Trecho Sul foi de 202, mantendo-se, neste último trecho, a proporção de dois hectares por um. Acrescentou que a utilização de recursos da informática, como é o caso da “modelagem matemática”, permite fazer previsões a partir das variáveis existentes, e que tal expediente vem sendo usado há décadas em outras áreas da prospecção de resultados, como é o caso do planejamento. Acrescentou que a modelagem matemática mostrou que as características do Rodoanel são diversas daquelas presentes em uma rodovia aberta, particularmente quanto aos acessos. Acrescentou ainda que a modelagem demonstrou também que serão valorizados os terrenos que margeiam esse anel rodoviário, sem que contudo se possa desse dado inferir que necessariamente ocorrerá indução à ocupação. No tocante à fauna, afirmou que ela apresenta característica circulante, e que, portanto, não respeitará os limites da área de influência direta, e também que foram feitas várias campanhas para identificá-la, cujos dados dão conta que os indivíduos descritos não correspondem aos que figuram na lista oficial das espécies ameaçadas de extinção. Acrescentou ainda terem sido analisados todos os estudos complementares solicitados pela CETESB com relação às alterações de traçado, exceção feita às condicionantes estabelecidas pelo SSE/DAEE para outorga e licenciamento da obra. O conselheiro **Marcelo Arreguy** ofereceu os motivos da opção por viadutos para a travessia da Represa Billings – e não de estrutura sobre pilotis, que se presta eficazmente a evitar inundações sem, contudo, permitir a passagem de veículos. Respondendo a questão formulada pela representante da Procuradoria Geral de Justiça, Cristina Godoy, a conselheira **Ana Cristina Pasini** esclareceu que a vegetação existente na Várzea do Rio Tietê apresentava-se muito alterada por ter sido objeto de intensa atividade antrópica. O **Presidente** do CONSEMA arrematou que, apesar das interferências sofridas e de abrigar apenas a presença de gramíneas, essa várzea constitui um alagado que continua a cumprir sua função mais importante, qual seja a manutenção do regime hídrico, o qual, como referiu-se, será preservado. A conselheira **Ana Cristina Pasini** informou que o parecer da CETESB abriga todas as exigências e recomendações feitas pelo IBAMA, tornando-as condicionantes para a concessão da licença de instalação. O conselheiro **Carlos Sanseverino** relatou que a OAB já participou de outras concessões do Rodoanel e reconhece que as obrigações assumidas pelo empreendedor nem sempre são levadas a efeito. Reclamou que a comissão criada para



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

acompanhar a execução das obras do Rodoanel não cumpriu sua função precípua, motivo por que reitera que ela efetivamente cumpra seu papel. A conselheira **Helena Carrascosa** comentou que as obras do Rodoanel inquestionavelmente causam danos e o que se discute é como mitigá-los, e, explicitando o que já pleiteara o Secretário e Presidente do Conselho, propôs que às exigências constantes do parecer técnico elaborado pela CETESB e daquele constante do EIA/RIMA se acrescentasse a de que, sem prejuízo do plantio compensatório em área de 510 hectares, se promovesse a recuperação das áreas de preservação permanente, preferencialmente de nascentes e mata ciliar, em mais 510 hectares. Respondendo à questão formulada pelo conselheiro Jaques Lamac acerca das propostas do traçado que estão sendo apreciadas, a conselheira **Ana Cristina Pasini** argumentou que se está examinando uma proposição de traçado que sofrerá ajustes por ocasião do projeto executivo. A conselheira **Cristina Godoy** reiterou a necessidade de o CONSEMA ser comunicado se ocorrerem mudanças no método construtivo, ao que a conselheira **Ana Cristina Pasini** retorquiu que o CONSEMA será informado sobre qualquer mudança na tecnologia, até mesmo se for superior a essa que ora se examina, e que, por isso, propõe a exigência de que qualquer alteração no método construtivo que implique modificação das condicionantes constantes da licença prévia deva ser submetida ao CONSEMA por intermédio da comissão competente, que informará o Plenário. O conselheiro **Carlos Bocuhy** propôs que toda e qualquer mudança no método construtivo, até mesmo sua aceleração, deverá ser comunicada à comissão Especial de Sistemas de Transporte, que terá como tarefa acompanhar a execução dessa obra e o cumprimento das condicionantes, e oferecer relatório ao Plenário. O conselheiro **Marcelo Arreguy** reiterou que a Dersa respeita todas as decisões do CONSEMA, e que, durante a execução do Trecho Sul, todas as questões relevantes relacionadas com a Represa Billings foram comunicadas. Colocada em votação a viabilidade ambiental do empreendimento, nos termos do Parecer Técnico da CETESB, juntando-se a ele as duas propostas de exigência acima referidas foi ela aprovada pelo quórum de dezessete (17) votos favoráveis, nenhum contrário e (3) abstenções, dando origem à seguinte decisão: **“Deliberação Consema 07/2010. De 24 de março de 2010. 83ª Reunião Extraordinária do Plenário do Consema. 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 - Aprova, com base no Parecer Técnico/Cetesb/18.163/2010/TA sobre o respectivo EIA/RIMA (Proc. SMA 6.563/2009), a viabilidade ambiental do empreendimento “Rodoanel Mário Covas–Trecho Leste”, de responsabilidade da Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S/A, nos Municípios de Arujá, Itaquaquecetuba, Mauá, Ribeirão Pires, Poá e Suzano, e obriga o empreendedor a cumprir as exigências, recomendações, medidas mitigadoras e de compensação constantes desses documentos. Artigo 2º - Acrescenta mais duas exigências para serem cumpridas pelo empreendedor: a) promover, sem prejuízo da realização de plantio compensatório em área de 510 ha, a recuperação de áreas de preservação permanente, preferencialmente de nascentes e mata ciliar, em mais 510 ha; b) submeter ao CONSEMA, por intermédio da Comissão Especial de Sistemas de Transporte, qualquer alteração no método construtivo que implique modificação das condicionantes constantes da Licença Prévia. Artigo 3º - Confere à Comissão Especial de Sistemas de Transporte a tarefa de acompanhar a execução das obras do “Rodoanel Mário Covas – Trecho Leste” e o cumprimento das exigências estabelecidas quando da concessão da Licença Prévia”.** Ao final, a conselheira **Cristina Godoy** declarou que se absteve de votar em favor dos promotores das comarcas do Interior, responsáveis pelo acompanhamento do processo. E, como mais nada foi tratado, deram-se por encerrados os trabalhos dessa reunião. Eu, **Germano Seara Filho, Secretário-Executivo do Consema**, lavrei e assino a presente ata.