



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

**Ata da 87ª Reunião Extraordinária do Plenário do Conselho Estadual do Meio Ambiente- CONSEMA, realizada no dia 26 de setembro de 2012.**

Realizou-se no dia 26 de setembro de 2012, às 09h00, na Sala de Reuniões do Conselho, Prédio 6 da SMA/CETESB, Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345, a 87ª Reunião Extraordinária do Plenário do CONSEMA. Compareceram os conselheiros: **Bruno Covas, Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, Maria Auxiliadora Assis Tschirner, Simone Aparecida Vieira, Luiz Fernando Rocha, Lúcia Helena Ferreira da Costa Passos, Jorge Hamada, Matilde da Costa, Nerea Massini, Lacir Ferreira Baldusco, Antônio Carlos de Freitas Junior, Antônio Elian Lawand Junior, Daniel Teixeira de Lima, Andrea Nascimento, Daniel Glaessel Ramalho, Ana Cristina Pasini da Costa, Felipe de Andrea Gomes, Jéferson Rocha de Oliveira, Rubens Nicaretta Chemin, Marcelo Pereira Manara, Olavo Coutinho Nogueira, Antonio Abel Rocha da Silva, Luiz Ricardo Viegas de Carvalho, Marcos Lopes Couto, Zuleica Maria de Lisboa Perez, Alberto José Macedo Filho, André Graziano, Gilmar Altamirano, Isaias Roberto Baptista, João Carlos Cunha, Antônio César Simão, Yara Cunha Costa, Nelson Roberto Bugalho, Daniel Smolentzov, Paulo Roberto Dallari Soares, Marcos Camargo Campagnone, Luiz Antônio Cortez Ferreira, Casemiro Tércio dos Reis Lima Carvalho, Pierre Ribeiro de Siqueira, e o conselheiro honorário Paulo Nogueira-Neto.** 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 “Contorno Norte de Caraguatatuba”, de responsabilidade do DER – Departamento de Estradas de Rodagem e da DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S/A, em Caraguatatuba (Proc. 097/2011). O **Presidente do CONSEMA** declarou abertos os trabalhos e, não havendo comunicações a ser feitas, passou-se aos assuntos gerais e inclusões de urgência na ordem do dia. A conselheira **Maria Auxiliadora Assis Tschirner** informou que o geólogo Álvaro Rodrigues dos Santos, bastante conhecido por ter prestado serviços ao Estado de São Paulo, lançou recentemente, pela editora PINI, o livro “Enchentes e Deslizamentos: causas e soluções. – Áreas de risco no Brasil”. Considerou que a aquisição desse livro é importante, por causa das informações que possui, e declarou que, por petição do autor, trouxe consigo alguns exemplares para serem entregues aos conselheiros, ao ex-Secretário de Estado Francisco Graziano e a outros representantes do SEAQUA. O conselheiro **Marcos Lopes Couto** declarou que complementaria a intervenção que fez durante a 299ª Reunião Plenária Ordinária, em 18 de setembro último, sobre os acidentes ambientais que ocorrem na Serra de São Sebastião, especialmente aqueles de natureza química causados pelo derramamento de óleo no transporte dos produtos. Referiu ter participado de reunião com a coordenação, em Caraguatatuba, do Plano Nacional de Prevenção, Preparação e Resposta Rápida a Emergências Ambientais com Produtos Químicos Perigosos – P2R2, cuja organização se dá em nível federal, com desmembramento nos Estados. Informou ser esse grupo constituído, entre outros órgãos, pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente e pela CETESB, e que trouxe consigo, para serem entregues ao Secretário de Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, relatórios elaborados pelo Corpo de Bombeiros, pela Defesa Civil e Regional da Secretaria da Saúde, seção de Caraguatatuba, que externam as preocupações do grupo com o despreparo das instituições do Estado e dos Municípios – como a falta de treinamento e de logística –, o que ocorre em Caraguatatuba e em outras cidades do Litoral Norte. Acrescentou que as recomendações feitas nos relatórios têm por fito buscar solução para sanar esse despreparo no atendimento a eventuais emergências e acidentes, em especial as de natureza química, como incêndios e queimadas. Voltou-se, então, ao objeto da plenária, que é apreciar o parecer oferecido



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

pela CETESB sobre o “Contorno Norte de Caraguatatuba”, cujo EIA/RIMA teve a cautela de examinar e sobre o qual possuía uma série de dúvidas. Todavia, ponderou, não sabia ser o Expediente Preliminar o momento adequado para apresentá-las. O **Presidente do CONSEMA** respondeu que ficava a critério do conselheiro a escolha do momento para relatá-las, e o conselheiro preferiu voltar ao assunto quando a matéria entrasse em discussão. Concedido o aparte solicitado, o conselheiro **Daniel Smolentzov** informou que trouxera a proposta de ofício à ARTESP de cuja elaboração fora incumbido por ocasião da 299ª Reunião Plenária Ordinária, quando da apresentação da “Operação Corta-Fogo”. O **Presidente do CONSEMA** requereu ao Plenário que se posicionasse sobre a inclusão ou não do assunto, em regime de urgência, na Ordem do Dia. Submetida à votação e aprovada, a apreciação da proposta passou a constituir o item 2 da Ordem do Dia. Passou-se, então, à apreciação do EIA/RIMA do empreendimento “Contorno Norte de Caraguatatuba”, de responsabilidade do DER – Departamento de Estradas de Rodagem e da DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S/A, em Caraguatatuba (Proc. 097/2011). O engenheiro **Estanislau Marcka**, representante do DER, declarou inicialmente que esse departamento é vinculado à Secretaria Estadual de Logística e Transporte e que o “Contorno Norte de Caraguatatuba” faz parte do denominado “Sistema Viário Logístico Norte”, que procura melhorar as condições de acesso ao Planalto com algumas intervenções. Uma delas já se encontra em curso no Sistema Tamoios – entre os quilômetros 0 e 11 – e outras devem ser executadas na Rio/Santos e a na SP-55. Referiu já ter sido discutido pelo Conselho e concedida licença prévia para o “Contorno Sul”, cujas obras se iniciarão no começo do próximo ano. Elencou as justificativas da obra em discussão: inserção de nova alternativa rodoviária tanto para o tráfego de passagem como o regional; reordenação do tráfego e da rede da área urbana de Caraguatatuba; melhoria da qualidade dos serviços e das condições para o turismo no Litoral Norte e aumento da segurança dos usuários. Tais condições, observou, solucionarão os problemas atuais, em parte causados pela pista que adquiriu características de avenida urbana, o que concorre para o esgotamento da capacidade de tráfego, inadequação dos serviços, deficiência tanto na fluidez como na segurança do tráfego, e grande conflito entre o tráfego rodoviário e o urbano e a circulação de pedestres e ciclistas. Relatou que o EIA/RIMA foi protocolado na CETESB em dezembro de 2011 e resultou de convênio estabelecido entre o DER e a DERSA. Se comparado o projeto atual de engenharia com aquele constante do EIA/RIMA, o primeiro passou por significativa evolução com a inclusão das sugestões e propostas oferecidas durante as audiências públicas realizadas. Elencou as características gerais da obra e esclareceu que o prazo para sua execução são vinte meses, com início em março/abril de 2013, e que a mão de obra, composta por seiscentas pessoas, não será terceirizada. **Ana Maria Iverson** declarou que, em nome da empresa de consultoria responsável pela elaboração do EIA, faria um breve resumo das principais conclusões a que chegaram os estudos e das sugestões oferecidas e aceitas na fase de consulta pública. Lembrou que, de acordo com o projeto proposto pelo DER e embutido no EIA/RIMA, a área de influência direta engloba porção do Município de Caraguatatuba – que detalhou através das imagens que apresentava – e que, na busca de espaços e de corredores ainda livres, chegou-se a quatro alternativas de traçado, que apresentou através de imagens. Mostrou a alternativa escolhida, que foi objeto tanto de estudos como de debate público, e detalhou por que ela se confirmou como a melhor, desde que incorporados os ajustes com o objetivo de minimizar os potenciais impactos identificados. Referiu-se à audiência pública que, realizada após a entrega do EIA/RIMA, lotou o Teatro de Caraguatatuba, com aproximadamente seiscentas pessoas, e cuja participação, ao mesmo tempo organizada e combativa, era composta basicamente por moradores dos bairros que, próximos do traçado, sofrerão desapropriação. Esses moradores apresentaram e encaminharam abaixo-assinado com cerca de mil assinaturas, solicitando fosse executado um ajuste no traçado que evitasse a afetação desses bairros. A Prefeitura de Caraguatatuba reiterou



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

tal solicitação, ao requerer fossem estudadas alternativas construtivas que evitassem esse impacto social tão forte – e sustentou esse pedido em fundamentada análise técnica que encaminhou à Mesa Diretora dos Trabalhos da Audiência. Enfatizou a consultora ter sido debatida essa proposta, buscando-se um consenso entre a Prefeitura e a Associação dos Moradores desses bairros. Ela também apresentou os resultados da análise dos ajustes de traçado propostos e reiterou que tal análise era fruto da mobilização da população durante as audiências. Observou também que entre as propostas formuladas pela Prefeitura incluía-se a adoção de estratégia de comunicação social, antes que se iniciassem as obras, com o intuito de tranquilizar os moradores. Referiu-se às desvantagens do primeiro traçado proposto em relação àquele formulado com as contribuições das audiências, pois este último não requer considerável movimentação de terra, com cortes e aterros altos no local e, além disso, garante a travessia da estrada por pedestres e ciclistas. Outro ganho significativo que os ajustes no traçado favoreceram foi a minimização da intervenção na área do entorno. Ofereceu esclarecimentos também sobre a superação de um problema que a primeira alternativa de traçado causava, qual seja, a interrupção do consolidado bairro Cidade Jardim, pois a população mobilizou-se a ponto de favorecer a implementação de mudança na concepção de engenharia do projeto, que consiste em um pequeno aumento na extensão do viaduto, sem que ele adentre o Parque Estadual da Serra do Mar. Referiu-se a mais uma modificação, desta feita na intersecção com a atual SP-55 que, na primeira alternativa de traçado, afetava alguns bairros lindeiros, entre os quais o Casa Branca. Com a construção de um túnel, além da diminuição da movimentação de terra, se reduzirá praticamente a zero o número das edificações afetadas. Pontuou que o projeto ora submetido ao Plenário incorporou vários ajustes sobre os quais a Prefeitura se manifestou favoravelmente, e a CETESB, em seu parecer, já o apresenta ajustado. Reiterou que, com esses ajustes, serão menos significativos os impactos causados na população e nos recursos naturais no trecho do traçado executado fora dos limites do parque, e passou a tecer considerações sobre a avaliação dos impactos sobre os meios antrópico, biótico e físico. Ao final, relatou que a CETESB igualmente acolheu cinquenta e nove medidas propostas com vistas a garantir a viabilidade ambiental do empreendimento, e igualmente solicitou detalhamento de outras tantas, atrelando-as a condicionantes que obrigam o empreendedor a executá-las e demonstrar seu atendimento. Referiu-se aos quatorze programas ambientais propostos no EIA para as três etapas – de planejamento, de construção e, posteriormente, de operação –, e informou terem sido todos confirmados pela CETESB. Teceu considerações sobre a especificidade do empreendimento no que concerne ao meio físico e aos recursos hídricos, como, por exemplo, a existência de uma única captação, que se localiza no Bairro Cantagalo, um quilômetro a montante da obra, não existindo, portanto, a menor possibilidade de serem afetados os recursos hídricos no que concerne ao abastecimento humano. Referiu-se, ainda, à interferência do empreendimento nas drenagens e na vegetação, especificamente na cobertura da mata atlântica. Dada a preocupação com o contínuo existente entre o Morro Santo Antonio e o P.E. da Serra do Mar, informou que foram feitos levantamentos primários com a fauna que, embora já conviva com o movimento urbano, ainda demanda planejamento no que diz respeito à passagem, de modo a não serem criadas barreiras para sua circulação, mas, pelo contrário, condições favoráveis à abertura permanente dos corredores. Finalmente, na parte social, que é o foco desse projeto, as mudanças e o novo traçado favoreceram a diminuição, em até 70%, do número de edificações que seriam afetadas, demandando uma parte a solução do reassentamento, e a outra parte, indenização. Ofereceu informações sobre o processo de negociação entre as famílias e a Companhia de Desenvolvimento Habitacional Urbano – CDHU. Informou que, com o propósito de não atrair mão de obra que possa favorecer ocupações irregulares, que já é um passivo no litoral, a mão de obra não será terceirizada. Referiu-se aos impactos que serão causados durante a construção – o



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

uso das vias locais por caminhões a serviço da obra e interrupções parciais – e ao conjunto de ações de mitigação e de comunicação que serão parte integrante do EIA. Dado que o projeto se insere na área do P. E. da Serra do Mar, a Fundação Florestal teve de se manifestar, o que fez favoravelmente ao empreendimento, com a recomendação de que os recursos da compensação sejam direcionados a programas que fortaleçam essa unidade. A consultora observou que, por se tratar de atributo importante do ponto de vista paisagístico e de se localizar parcialmente no interior da área natural tombada, o Morro Santo Antonio foi objeto de análise minuciosa por parte do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico – CONDEPHAAT. Observou, ao final, que a consultoria reconhece a viabilidade ambiental do empreendimento e recomenda sua aprovação desde que todas as ações e medidas mitigadoras e compensatórias sejam contempladas. Passou-se à discussão. O conselheiro **Marcelo Pereira Manara** declarou que seu primeiro questionamento dizia respeito à ausência de ciclovias no projeto, ausência que, se realmente confirmada, retiraria da obra seu caráter modernizador, uma vez que as ciclovias atualmente permitem o uso de um tipo de transporte indispensável à mobilidade urbana, o que, no caso do projeto em tela, atenderá não só à demanda do cidadão e do morador dos bairros que serão interceptados como também à dos turistas. Sua segunda observação dizia respeito à proposta de que fossem utilizados na construção da rodovia agregados recicláveis, ou, em outras palavras, material proveniente das usinas de reciclagem. Lembrou que algumas iniciativas dessa natureza estão em curso no Vale do Paraíba e região e, também, no Litoral Norte, e que, quando da discussão do Trecho Planalto da Rodovia dos Tamoios, foi feita a mesma recomendação. Outra questão que chama a atenção, observou, dizia respeito ao número de funcionários previstos – foi mencionado que seriam seiscentos –, 70% dos quais residiriam no município, o que sem dúvida é uma opção bastante adequada do ponto de vista social, pois é importante reforçar a preparação e o recrutamento de mão de obra local. Até mesmo porque, acrescentou, já existe um déficit de mão de obra em face do grande número de empreendimentos cuja execução se encontra em curso e outros cuja implantação na região vem sendo anunciada. Referiu-se à interceptação do córrego Guaxiduva e observou ainda que, levando-se em conta a proposta de implantação de uma APA, que contribuirá para que todo o trecho passe a ser considerada unidade de conservação, sugeria que, em todo trabalho de revegetação do solo e dos taludes, não sejam utilizadas gramíneas exóticas, mas apenas espécies nativas. Recomendou ainda que, como constava do projeto a implantação de novos viveiros florestais para suporte da implantação de medidas compensatórias, se verificasse antes a possibilidade de os viveiros locais atenderem a essa demanda, uma vez que vários dos que existem na região enfrentam problema de comercialização – muitos já quebraram do ponto de vista financeiro – em decorrência da alteração havida no Código Florestal. O conselheiro **Marcos Lopes Couto** manifestou-se nos seguintes termos: Eu gostaria que o empreendedor esclarecesse as razões por que a ‘Duplicação da Rodovia Tamoios’, no trecho do Planalto, está orçada em quinhentos e quarenta e sete milhões de reais (R\$547.000.000,00), para uma extensão de 40 km, enquanto o trecho do ‘Contorno Norte de Caraguatatuba’ está orçado em duzentos e quarenta milhões de reais (R\$240.000.000,00), para uma extensão linear de 6 km. Assim considerado, o preço por quilômetro linear do trecho do Planalto está orçado em treze milhões de reais (R\$13.000.000,00), enquanto o trecho de Caraguatatuba, em quarenta milhões de reais (R\$ 40.000.000,00). Solicito, portanto, esclarecimentos ao empreendedor para esta aparente discrepância de valores cujos dados foram obtidos no sítio eletrônico oficial do Governo do Estado de São Paulo e no Parecer CETESB que está sendo examinado. Solicitou que as condicionantes para a implantação do empreendimento sejam acompanhadas pela sociedade civil e que os planos ambientais lhe sejam apresentados, inclusive em audiência pública. O conselheiro **Nelson Roberto Bugalho** propôs que o estatuto da unidade de conservação a ser criada assegure proteção ambiental maior do que a de uma APA,





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

elevando-se sua categoria para um parque, por exemplo. No que concerne à questão dominial, declarou que obtivera informações de que a ação para retirada das residências do Bairro Cantagalo já havia transitado em julgado. **Estanislau Marcka**, representante do empreendedor, referiu que a questão da ciclovía não fora omitida, como afirmou na apresentação inicial, e que o grande objetivo com a execução do empreendimento era, evidentemente, ordenar e discriminar os diferentes tráfegos: rodoviário, urbano, de ciclistas e de pedestres, o que contribui para que essa rodovia seja classe 1A e, portanto, com acesso restrito, existindo acesso apenas no entroncamento com a Rodovia dos Tamoios e, depois, no entroncamento com a SP-55, em Martim de Sá. Argumentou que essa rodovia não possui acessos intermediários, e tem característica essencialmente rodoviária. Acrescentou que, com relação aos reciclados, a colocação foi muito bem feita e tanto o DER como DERSA têm procurado partir para soluções de maior sustentação ambiental, o que os leva a encampar essa proposta. Já no que diz respeito aos empregos, era evidente que se enfrentará a mesma dificuldade que se enfrenta em Caraguatatuba com qualquer tipo de construção civil, e que, portanto, alguma importação de mão de obra ocorrerá, porém lembrava que os editais já têm sido bastante restritivos com relação às condições de contratação. Ao concluir, fez uma síntese acerca do custo da obra com o seguinte teor: o Trecho Planalto possui 49 km e não 90, pois o trecho de intervenção começa no 11,5 até o 60,4 km, perfazendo quase 49 km, e quinhentos e cinquenta milhões de reais (R\$ 550.000.000,00) é o valor da contratação, já com os descontos dados pelas empreiteiras. O valor orçado, por sua vez, corresponde a setecentos e cinquenta milhões (R\$ 750.000.000,00). Existe uma diferença muito grande de características das obras do Trecho Planalto, do Contorno Norte e as do Contorno Sul, disse. O Contorno Norte é muito mais complexo que o Trecho Planalto. Este está sendo executado praticamente na faixa de domínio, sem muitas obras de arte, ao passo que o Contorno Norte tem dois túneis e cinco pontes ou viadutos, e por isto custa duzentos e quarenta e sete milhões (R\$ 247.000.000.000) para 6,5 km. O Contorno Sul é ainda mais complicado em termos de execução, ele vai custar praticamente de 1,3 a 1,5 bilhão, porque ele é muito mais complexo e tem uma extensão muito maior de túneis e de viadutos. Então, a obra civil é muito mais cara, ou seja, na medida em que a gente faz uma duplicação simples, como é o caso da Rodovia Euclides da Cunha, no Interior, numa região bastante plana, o preço por quilômetro custa muito menos. É claro que esses valores são os orçados e na licitação se terá com certeza algum desconto, concluiu. Depois de a consultora **Ana Maria Iverson** reiterar informações já oferecidas, a conselheira **Lídia Helena Ferreira da Costa Passos** esclareceu que, na qualidade de membro do Ministério Público, representava ali o Grupo de Atuação Especial de Defesa do Meio Ambiente-GAEMA do Litoral Norte, grupo de promotores públicos com atuação específica na área ambiental, e pediu que a palavra fosse dada, pelo tempo que lhe cabia, ao promotor de justiça **Matheus Jacob Fialdini**, para que fizesse as colocações pertinentes acerca do tema em discussão. **Matheus Jacob Fialdini** referiu sua preocupação relativa ao traçado do Contorno Norte, que margeia locais de alta densidade demográfica e tráfego muito intenso, como a alça próxima ao Colégio Módulo, na Praia Martim de Sá, assim como o Bairro de Olaria e a Praia do Massaguaçu. Alertou para o fato de o empreendimento seccionar áreas de acelerada expansão urbana, ainda que sem contemplar o município por completo, e que em determinados aspectos mais se assemelha a uma avenida do que propriamente a uma rodovia. Registrou sua preocupação com a origem do material que será utilizado no aterramento do traçado, posto existir representativo passivo ambiental decorrente da extração irregular de minérios nas pedreiras do município de Caraguatatuba e demais municípios vizinhos. Denunciou que, salvo engano, o traçado da rodovia irá interceptar a área da reserva legal florestal do loteamento Cidade Jardim. Trata-se de área florestada e devidamente aprovada e registrada que, aliás, foi definida a título de compensação ambiental, por ocasião do licenciamento ambiental da obra, razão pela qual não via possibilidade



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

de se mitigar eventual dano a essa área, ainda que sob a alegação de utilidade pública. Apelou, à vista deste cenário, para que o Conselho considerasse cuidadosamente a questão quando da votação acerca da viabilidade ambiental do empreendimento, e propôs fossem as alternativas para o traçado refletidas e estudadas com maior profundidade. A esse respeito, defendeu fossem reestudadas as alternativas que consideram a utilização de túneis, a exemplo do que ocorre com o Contorno Sul, e ponderou que razões de ordem econômica não podem constituir empecilhos à definição do melhor traçado. Por fim, chamou a atenção para a fragmentação do licenciamento da Ampliação do Porto de São Sebastião, com inúmeros empreendimentos de natureza diferente que acabam por produzir impactos sinérgicos e cumulativos que não são a contento mitigados. O conselheiro **Marcelo Pereira Manara** repeliu os argumentos justificadores da não implantação de ciclovias ao longo de toda a rodovia, e enfatizou que é inadmissível, modernamente, que se conceba uma malha viária que não seja, ao menos em seu perímetro urbano, coberta por ciclovias. No que tange às vagas de emprego geradas pelo empreendimento, sugeriu que se buscasse estabelecer sinergia entre o cadastro de vagas do Contorno Norte e os cadastros dos empreendimentos em execução ou já concluídos na mesma região, de modo a tornar possível que se faça uso da mão de obra de profissionais já experimentados nas respectivas áreas, muitos deles novamente disponíveis. Por último, na esteira e em apoio ao que declarara o promotor de justiça quanto à fragmentação dos licenciamentos de empreendimentos, ressaltou a relevância da discussão em torno da análise dos aspectos sinérgicos e cumulativos dos impactos produzidos pelas obras dos Contornos. Chamou a atenção para o fato de os efeitos dessa cumulatividade serem desconhecidos da maioria da sociedade, uma vez que não são devidamente aprofundados nos estudos dos projetos, impossibilitando sua inserção nos debates a respeito. Indagou ao final se a manifestação favorável do empreendedor às propostas apresentadas em sede de Plenária significa que ele acolhe e anui em incorporá-las ao projeto. O conselheiro **Jéferson Rocha de Oliveira** lembrou, a propósito da questão relativa aos resíduos sólidos das obras de construção civil, que, por ocasião das audiências públicas de São José dos Campos e de Paraibuna, o representante da DERSA declarou que já se estudava a utilização desse material como sub-base do asfalto, e que, no entanto, ficava agora surpreso ao saber que essa destinação dos resíduos ainda não teria sido contemplada. Requereu então se esclarecesse se a técnica já é ou não utilizada e, se porventura ainda não o é, quando será enfim contemplada pelo projeto. Passou-se às respostas do empreendedor. **Estanislau Marcka**, diretor de engenharia do DER, declarou, com relação à chegada do contorno a Martim de Sá, questão suscitada pelo promotor de justiça, que toda região do litoral tem sido objeto de uma preocupação muito grande do DER, da DERSA e das concessionárias, inclusive daquelas acionadas pela ARTESP, no sentido de melhorar a fluidez do tráfego em todo o litoral. Informou sobre uma série de intervenções já em curso para melhoria do Litoral Sul, que incluem a implantação de uma terceira faixa nos trechos de Praia Grande e Mongaguá; o aumento da capacidade no trecho entre Peruíbe e Miracatu; a licitação da duplicação do trecho após o Viaduto Estaiado Mário Covas até a região de São Vicente, e uma série de viadutos que eliminam semáforos e cruzamentos complicadores do trânsito local. Relatou encontrar-se em estudo a possibilidade de se fazerem “binários” com outras vias locais, alternativa inclusive para o aproveitamento do antigo traçado da BR 101, que é do DNIT. Com relação à questão das jazidas e áreas de bota-fora, informou que o projeto prevê a minimização dos grandes aterros e cortes através das soluções de engenharia e a partir do uso de obras de arte especiais e com túneis. Sobre o tema, informou que foi feito um estudo de áreas de empréstimo e de jazidas, inclusive com aproveitamento, que está sendo considerado, dos resíduos da construção civil – basicamente materiais de terceira categoria da escavação de túneis. Observou certa dificuldade de reaproveitamento do material de primeira qualidade em função das características da obra. Informou enfim haver sido realizado um balanço dos volumes de resíduos produzidos, a



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

serem destinados a áreas de bota-fora pré-definidas, e que eventuais necessidades de matéria-prima serão supridas a partir de jazidas já estudadas. **Ana Maria Iverson** comentou que a preocupação com a avaliação dos efeitos cumulativos e sinérgicos dos empreendimentos no Litoral Norte é uma preocupação que surgiu no CONSEMA já em 1989, e que desde então foram analisados e inclusive deram origem a diversos instrumentos de avaliação ambiental estratégica aprovados pelo Conselho, que justamente permitem ter essa visão global de identificação de problemas e potencialidades, de modo a articulá-los com os projetos setoriais que, ao final, constituem objeto de um EIA-RIMA. Declarou que os estudos retomam o Planejamento Ambiental Estratégico das Atividades Portuárias aprovado com recomendações pelo CONSEMA, além do Zoneamento Ecológico-Econômico da Baixada Santista, dentre outros estudos, o que permitiu um embasamento detalhado dos programas e iniciativas que serão implementadas. Explicou, em linhas gerais, como se dará a integração do trecho da rodovia inserido no contexto urbano e as características peculiares que o compõem, e finalizou sublinhando que muitas das sugestões apresentadas – sem de modo algum lhes tirar o valor – eram pertinentes muito mais à seara das políticas públicas que àquele projeto em particular. O conselheiro **Daniel Smolentzov** ressaltou, com relação à avaliação ambiental estratégica, que a eventual “fragmentariedade” de determinado empreendimento não lhe era por modo algum conflitante, o que ademais fora sacramentado em decisório recentemente prolatado pela Justiça. O que caberia, sim, era uma avaliação ambiental estratégica mais ampla, no âmbito de uma política nacional de meio ambiente, e não no bojo de um específico licenciamento. Mencionou a propósito a Coordenadoria de Planejamento Ambiental da Secretaria de Estado do Meio Ambiente, responsável pelos estudos referentes ao planejamento em âmbito estadual, e enfatizou que era absolutamente impraticável realizar-se de modo integrado todos os licenciamentos que ocorrem na seara paulista. O conselheiro **Marcelo Pereira Manara** chamou a atenção para os problemas decorrentes da ausência de uma leitura integrada dos diversos empreendimentos em licenciamento concomitante, e enfatizou ser possível, sim, que os projetos sejam concebidos de modo a considerar os efeitos cumulativos de cada obra sobre as demais, face, por exemplo, à disponibilidade de espaço físico, recurso natural em extinção. Nesse diapasão, mencionou a questão relativa aos bota-fora propostos pelos projetos em curso, por causa do material derivado, dentre outros, dos inúmeros túneis previstos. Observou que, cotejando-se os projetos, torna-se possível eleger áreas de bota-fora comuns a mais de um empreendimento, com otimização de custos e de espaço físico. Ponderou pouco razoável que regiões com a mais alta significância do ponto de vista ambiental sediarem projetos que pouco ou nada se comunicam entre si, e alertou para o fato de que, muito embora desde 2010 se publiquem estudos pautados nessa sinergia dos empreendimentos, eles ainda não resultaram em medidas práticas efetivas de conjugação de esforços à vista de um objetivo comum, tanto relativamente ao meio físico como à questão social. Por fim, citou mais um exemplo expressivo dessa abordagem sinérgica dos projetos, desta vez exemplificando com os oleodutos da Petrobrás. O conselheiro **Marcos Lopes Couto** observou que, reduzindo-se de 90 para 40 km o trajeto total do Contorno Norte, o custo da obra cai dos atuais 39 milhões para 14 milhões de reais o quilômetro, e que esses números lhe causavam estranheza, razão pela qual requeria fosse dilatado o prazo para análise do processo. Requereu ainda fosse atendido seu pleito por uma mais ampla divulgação dos atos e informações relativos a este como a outros licenciamentos, hoje restrita quase que exclusivamente ao entorno imediato do empreendimento em análise. Manifestou apoio ao promotor de justiça Matheus Jacob Fialdini, do GAEMA/Litoral Norte, e ao conselheiro Marcelo Pereira Manara, mormente por chamarem a atenção para o caráter lacunoso de muitos projetos, que carecem de uma adequada análise dos efeitos cumulativos e sinérgicos dos respectivos empreendimentos. Relatou ainda experiência desenvolvida há cerca de três anos no Litoral Norte, resultado de convênio firmado entre quatorze



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

organizações não governamentais da região e a própria Petrobrás, e que tem por foco o aprofundamento dos estudos relativos à sinergia cumulativa. O trabalho, já em sua fase final, deverá ser ultimado até o mês de dezembro do corrente ano. Ponderou, ainda sobre a sinergia dos empreendimentos, que o processo de licenciamento, muito embora em certa medida burocrático, deve cumprir eficazmente seu escopo, sendo, portanto, inadmissível que se licencie de modo estanque empreendimentos que compõem um todo unitário, a exemplo do que ocorre com os dutos da Petrobrás. O conselheiro **Casemiro Tércio dos Reis Lima Carvalho** observou, quanto à avaliação ambiental estratégica, que o instrumento atua efetivamente integrando as políticas públicas setoriais do Governo do Estado, assim como e principalmente as políticas municipais das prefeituras envolvidas, a que se acrescentam setores privados e o interessado de um modo geral. Declarou que, enquanto representante não apenas da Secretaria de Logística e Transporte, mas também enquanto autoridade portuária em São Sebastião, desenvolve trabalho em colaboração com a DERSA, o DER e a SABESP, com vistas à integração de políticas, o que nem sempre resultava suficiente, como por exemplo no caso das ciclovias, contexto para cuja intervenção apenas o município é competente. Comentou por fim que não se pode desdenhar da complexidade e do nível de detalhamento requerido de um licenciamento ambiental do porte deste que se analisava, mas que exatamente por isso não era pertinente que se questionassem aspectos estritamente técnicos do projeto naquele foro, como, por exemplo, os relativos ao preço da obra. A conselheira **Zuleica Maria de Lisboa Perez** relatou que a equipe técnica da Petrobrás procurou a Secretaria do Meio Ambiente, mais especificamente a Coordenadoria de Planejamento Ambiental, responsável pelo Zoneamento Ecológico-Econômico da Baixada Santista, com o intuito de coletar informações que a instrumentalizem para possibilitar sejam desenvolvidos estudos na órbita de uma visão integrada do empreendimento. O conselheiro **Antônio Elian Lawand Junior** registrou, na esteira do posicionamento firmado pelo conselheiro Tércio e reforçado por entendimento judicial, seu repúdio à idéia de trazer à discussão, naquele momento, um plano de integração de todas as obras relativas ao Contorno Norte, e propôs que o estudo que então se analisava apenas referenciasse os empreendimentos previstos para virem à análise em momento ulterior. Repeliu ainda a idéia de se discutir naquela ocasião a questão relativa à disponibilidade de espaço físico para áreas de bota-fora, argumentando que os aterros de inertes criam espaço, num momento futuro, para a implantação de novo empreendimento. Por derradeiro, opinou que as ressalvas colocadas ao projeto no capítulo relativo aos túneis diziam respeito tão somente à sua embocadura, e que, do ponto de vista técnico, os estudos solucionavam a contento a questão. O conselheiro **Marcos Lopes Couto** redarguiu que não era seu intento desqualificar os estudos conforme realizados, mas que, enquanto membro do Grupo de Trabalho do Setor de Gerenciamento Costeiro do Litoral Norte e conselheiro da APA do Litoral Norte, julgava oportuno que questões relevantes como a que dizia respeito aos custos da obra fossem, ainda que não aprofundadas, mencionadas em sede de Reunião Plenária. A conselheira **Ana Cristina Pasini da Costa** informou que o tema relacionado com a mão de obra a ser utilizada pelo empreendimento merece particular atenção, em especial nas regiões litorâneas, e citou exemplo bem-sucedido atinente ao projeto de exploração da camada de pré-sal, no Litoral Sul, em que empreendedores e prefeituras locais acordaram a capacitação técnica e resultante aproveitamento da mão de obra disponível na própria região. Quanto à discussão acerca do aprimoramento do traçado da rodovia junto ao Colégio Módulo, declarou que será contemplada na etapa seguinte do licenciamento ambiental, e que, portanto, não deve ser razão de maiores preocupações. Outrossim, reiterou o ponto de vista já defendido por outros conselheiros e segundo o qual a fragmentação da obra em cujo contexto se encontra o projeto ora analisado era sob todos os aspectos legítima, posto tratar-se de obras independentes e não interferentes cada qual sobre as demais – e ofereceu razões justificadoras do argumento. Ponderou, agora no que diz respeito à





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

cumulatividade dos efeitos dos empreendimentos, que a legislação ambiental, ao longo dos já vinte e seis anos de existência do CONAMA 1/86, muito evoluiu, e que, se outrora os efeitos cumulativos de uma obra sobre as demais eram consideráveis, hoje o modelo ambiental adotado já exibe a maturidade necessária para evitar que o sejam. Esclareceu didaticamente ao final que a etapa do licenciamento em curso não faz mais que testificar ou não a viabilidade do empreendimento, ou seja, tão somente corrobora os estudos inicialmente apresentados, sem, contudo, oferecer juízo definitivo a seu respeito – o detalhamento do projeto, bem como o esclarecimento de questões que dizem respeito, por exemplo, ao organograma, às responsabilidades e às parecerias e custos previstos para o empreendimento serão oportunamente abordados, em fase ulterior do licenciamento, que se encerra com a concessão da licença de instalação e a de operação. Nessa ocasião, arrematou, novas exigências e parâmetros são impostos ao empreendedor, com vistas ao aprimoramento do projeto e solução dos problemas identificados. Não havendo mais inscrições para fazer uso da palavra, o **Presidente do Conselho** deu por encerrada a discussão, passando-se à votação do parecer técnico. Submetido ao Pleno, logrou aprovação pelo quórum de 24 (vinte e quatro) votos favoráveis, 6 (seis) votos contrários e uma (1) abstenção, dando origem à seguinte decisão. **“Deliberação CONSEMA 32/2012 De 26 de setembro de 2012 87ª Reunião Extraordinária do Plenário do CONSEMA Aprova a viabilidade ambiental do “Contorno Norte de Caraguatatuba”. O Conselho Estadual do Meio Ambiente-CONSEMA, no exercício de sua competência legal, em especial da atribuição que lhe confere o inciso VI do artigo 2º da Lei 13.507/2009, delibera: Artigo único - Aprova, com base no Parecer Técnico/CETESB/433/12/IE sobre o respectivo EIA/RIMA (Processo 097/2011), a viabilidade ambiental do empreendimento “Contorno Norte de Caraguatatuba”, de responsabilidade do DER-Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo e da DERSA-Desenvolvimento Rodoviário S/A, no município de Caraguatatuba, e obriga o empreendedor a cumprir as exigências, recomendações, medidas mitigadoras e de compensação constantes desses documentos.”** Passou-se ao último ponto da Ordem do Dia, qual seja a apreciação de ofício redigido pelo conselheiro Daniel Smolentzov solicitando apoio das concessionárias de rodovias estaduais à divulgação da Operação Corta-Fogo. A conselheira **Yara Cunha Costa** sugeriu emenda aditiva ao ofício, propondo fossem também dispostos, ao longo da via, placas e painéis com o mesmo teor, qual seja o de apoio à operação. Submetido ao Pleno o ofício, primeiro em sua redação original e, depois, acrescido da emenda proposta pela conselheira, logrou aprovação por quórum unânime, resultando na seguinte decisão: **“Deliberação CONSEMA 33/2012 De 26 de setembro de 2012 87ª Reunião Extraordinária do Plenário do CONSEMA Pede que se oficie à ARTESP solicitando apoio para a Operação Corta-Fogo. O Conselho Estadual do Meio Ambiente – CONSEMA, no exercício de sua competência legal, delibera: Artigo Único – Aprova encaminhamento de ofício à Diretoria Geral da ARTESP – Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo, informando que o CONSEMA conta com a parceria dessa Agência Reguladora para que solicite às concessionárias de rodovias estaduais o apoio necessário à divulgação do material impresso da Operação Corta-Fogo em suas respectivas praças de pedágio, bem como a disposição, ao longo das vias, de placas e painéis com o mesmo teor”**. Nada mais havendo a tratar, deram-se por encerrados os trabalhos. Eu, **Germano Seara Filho, Secretário-Executivo do CONSEMA**, lavrei e assino a presente ata.