



Ata da 237^a Reunião Ordinária do Plenário do Conselho Estadual do Meio Ambiente-Consema, realizada em 18 de julho de 2007.

Realizou-se, no dia 18 de julho de 2007, na Sala de Reuniões do Conselho, Prédio 6 da SMA/Cetesb, 1º andar, a 237^a Reunião Plenária Ordinária do Consema. Compareceram os seguintes conselheiros: **Francisco Graziano Neto, Secretário de Meio Ambiente e Presidente do Consema, Cláudia Fedeli, José Fernando Bruno, Flávio José de Oliveira Brizida, Neusa Serra, Pedro Umberto Romanini, Rosa Ramos, Ana Cristina Pasini da Costa, Antônio Augusto da Fonseca, Juhei Muramoto, Alberto Epifani, Elaine Cristina dos Anjos Papoy, Valdemir Martins da Luz, Carlos Alberto Maluf Sanseverino, Ubirajara S. de Campos, Casemiro Tércio R. L. Carvalho, Manuel Cláudio de Souza, Marcelo Sacenco Asquino, Lauro Pedro Jacintho Paes, Uriel Duarte, Dora M. Aguiar Whitaker, Ten. Marcelo Robis F. Nassaro, Eduardo Trani, Nelson Pereira dos Reis, Luís Sérgio Osório Valentim, Fernando Batolla Junior, Marco Antonio Trauzzola, Antonio Cezar Leal, Marlene Gardel, Carlos A. Cruz Filho, Carlos H. Bocuhy, Heitor Marzagão Tommasini, Paulo Jorge M. Figueiredo, Roberto Francine Júnior, Mauro Frederico Wilken e Patrizia Tommasini S. Coelho.** Constavam do Expediente Preliminar: 1) Posse dos conselheiros para o mandato 2007-2008; 2) Comunicações da presidência e da secretaria executiva; 3) Assuntos gerais e inclusões de urgência na ordem do dia. Constavam da Ordem do Dia: 1) Eleição da Comissão Especial Processante para o mandato 2007-2008; 2) Apresentação do andamento das obras do Rodoanel Metropolitano Mário Covas – Trecho sul. Abertos os trabalhos, o Presidente do Consema, **Francisco Graziano Neto**, declarou que o momento era de consternação em decorrência do triste acidente ocorrido na noite anterior com o vôo JJ3054 da TAM, no Aeroporto de Congonhas, que provocou a morte de aproximadamente 200 pessoas, fato que o levara a tomar a decisão de suspender a audiência pública que se realizaria no dia seguinte, 19 de julho, em Ribeirão Preto, sobre o EIA/RIMA da Ampliação do Aeroporto Leite Lopes, de responsabilidade do DAESP-Departamento Aerooviário do Estado de São Paulo, uma vez que não haveria isenção de ânimos para se discutir um empreendimento dessa natureza, o que tornaria a audiência improdutiva. Pediu, em seguida, que se fizesse um minuto de silêncio em memória dos mortos no acidente. O Secretário-Executivo, **Germano Seara Filho**, informou: 1) que se procederia à posse dos conselheiros e que não houve mudanças significativas na composição do Conselho, uma vez que elas já haviam ocorrido em grande número nos últimos meses, sobretudo na área governamental, em decorrência da posse do novo governo; 2) que faria a leitura do decreto de designação para o mandato de 2007-2008, nomeando cada um e pedindo ao nomeado para erguer a mão, a fim de ser reconhecido pelos seus pares, depois do que o Presidente do Conselho daria posse a todos os conselheiros, com exceção dos representantes das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, cujo processo de designação, em virtude de um problema burocrático, já sanado, não pôde ser encaminhado em tempo ao Palácio, mas, como seus mandatos ainda estavam em vigor, estavam participando de pleno direito desta reunião. Depois de o **Secretário-Executivo** fazer a leitura do decreto, o **Presidente do Consema** declarou empossados os conselheiros designados e desejou a todos um profícuo trabalho. Passou-se às comunicações da presidência e da secretaria executiva. O **Secretário-Executivo** informou que: 1) através do Ofício nº 187/2007/Conama/MMA, o Conselho Nacional de Meio Ambiente convidou este Consema para participar do “I Encontro Nacional de Colegiados Ambientais-I ENCA”, que se realizará de 16 a 18 de outubro, em Brasília /DF,



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

para o qual foram convidado todos os Conselhos e Comissões Nacionais da área ambiental, os 27 Conselhos Estaduais/Distritais de Meio Ambiente, os 23 Conselhos Estaduais de Recursos Hídricos e os Conselhos Municipais de Meio Ambiente e Comitês de Bacias Hidrográficas; 2) como deram duas vagas para cada conselho estadual e a inscrição para participação deve ocorrer até o dia 25 de julho, se o Consemá considerar que deve enviar representantes, propõe que se aprove a proposta de se inserir na ordem do dia, em regime de urgência, a escolha desses representantes, proposição de inserção que, aprovada por unanimidade, passou a constituir o item 3 da ordem do dia. O **Presidente do Consemá** informou: 1) terem sido aprovados pela Assembléia Legislativa os Projetos de Lei nº 534 e 211/2007, os quais, se vierem a ser sancionados pelo Governador, obrigarão os estabelecimentos comerciais e os órgãos da administração direta e indireta do Estado a utilizarem, para acondicionamento de produtos, mercadorias em geral e lixo, embalagens plásticas oxi-biodegradáveis; 2) ser o parecer emitido pela SMA contrário a essa sanção e, para subsidiar tal posicionamento, ela se baseou nos pareceres emitidos pela Cetesb e pela Secretaria Estadual de Agricultura e Abastecimento, que, por sua vez, utilizaram-se dos subsídios contidos em laudo emitido pelo Instituto de Tecnologia de Alimentos de Campinas; 3) ter solicitado ao Secretário-Executivo que envie aos conselheiros cópias desses dois pareceres, para que todos se informem sobre esses projetos de lei, o processo de biodegradabilidade neles referido e sua contestação pelos órgãos ambientais; 4) serem os oxi-biodegradáveis, de acordo com esses documentos, polímeros como quaisquer outros, que recebem um aditivo durante o processamento, o qual, incorporado à estrutura do material, causa a diminuição do seu tamanho e, consequentemente, das cadeias moleculares, não sendo possível, no entanto, se afiançar se eles são efetivamente biodegradáveis e se serão ou não incorporados ao meio ambiente; 5) arriscar-se a dizer que existe um *lobby* muito forte para que esse novo processo seja introduzido pelos órgãos ambientais, mas, assim como PMSP vetou a proposta, igualmente a SMA o fará, porque, na verdade, seus efeitos ambientais são muito mais dissimuladores do que efetivos. Em seguida, convidado pelo Presidente do Consemá a oferecer informações sobre o andamento do Projeto Estratégico Município Verde, **Ubirajara Guimarães**, coordenador do projeto e Chefe de Gabinete da SMA, ofereceu as seguintes informações: 1) que, lançado no Palácio dos Bandeirantes, no último dia 03, o projeto contou com a adesão de 392 municípios, e, depois desse evento, outros prefeitos compareceram à SMA e também aderiram, o que fez com que seu número passasse para 402 municípios; 2) que o próximo passo serão as reuniões com as Unidades de Gerenciamento de Recursos Hídricos-UGRHs, com vistas à elaboração dos planos municipais, diagnósticos locais com base nos critérios estabelecidos pelas dez diretrizes do programa e a partir dos quais serão estabelecidas as metas e os cronogramas para cada município; 3) que cada prefeito já indicou um interlocutor para tratar desse plano com a SMA; 4) que solicitava aos conselheiros que estimulassem a participação das entidades da sociedade civil, de modo a evitar que o desenvolvimento desse programa dependa exclusivamente das prefeituras; 5) que as reuniões que tratarão da implementação desse programa começarão por aquela que se realizaria no dia seguinte – 19 de julho – no município de Franca, precisamente como o Comitê da Bacia Hidrográfica Sapucaí/Grande, e que a última se realizara no dia 23 de agosto, desta feita com o Comitê da Bacia Hidrográfica Turvo/Grande; 6) que, com vistas a estimular o apoio ao programa, seriam convidados para as reuniões os prefeitos que até agora não manifestaram sua adesão. Passou-se aos assuntos gerais e inclusões de urgência na ordem do dia. O conselheiro **Roberto Francine Junior** comentou que: 1) no sábado anterior, ao fazer, de balsa, o trajeto São Sebastião-Ilha Bela, testemunhou um



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

descarregamento de barrilha no Porto de São Sebastião que o deixou preocupado, pois, embora esse descarregamento já fosse objeto de um Termo de Ajustamento de Conduta firmado com o MP, exigia-se a adoção de medidas mais contundentes, de modo a se tornar menos prejudicial à saúde, uma vez que, em decorrência da predominância do vento sul, ele contribuía para a formação de uma pluma que se dirigia à cidade de São Sebastião e causava, entre outros, problemas respiratórios, inchaço das mucosas e lacrimejamento dos olhos; 2) entre outras medidas, solicitava à Cetesb que instalasse na região aparelho de medição da concentração do material particulado, de modo a se tornar possível identificar o grau de comprometimento da qualidade do ar, levando-se em conta que esse problema pode ser intensificado com a iminente ampliação do Porto de São Sebastião. O conselheiro **Carlos Bocuhy** declarou que: 1) apelava ao Secretário, para determinar fosse apresentado ao plenário o projeto do licenciamento ambiental unificado, porque, como ele declarou ao assumir a Pasta, o Consema deveria debruçar-se sobre suas tarefas mais nobres, prioritariamente a elaboração de políticas públicas como essa e, como havia constatado, as duas brochuras distribuídas pela FIESP, intituladas “SILIS-Sistema de Licenciamento Simplificado – Volumes I e II”, demonstravam que essa entidade já estava absolutamente envolvida nesse processo, enquanto o Consema sequer fora informado sobre seu andamento; 2) na última plenária, o Presidente do Consema, ao se referir à situação de alguns aterros da RMSP, declarou que os representantes das entidades ambientalistas cometiam exagero, em especial o representante de uma entidade ambientalista da região de Perus que denunciou irregularidades no Aterro Bandeirantes, porque ele, Secretário, vistoriara esse equipamento e constatara terem sido encerradas suas atividades e, inclusive, feita a sua cobertura; ocorre que o término da operação impediu que o Presidente do Consema constatasse que a grande proximidade do aterro com as residências do entorno colocava em risco a saúde da população, principalmente dos idosos e crianças que aí permaneciam o dia inteiro; 3) enfrentar situações como essa, que colocam em risco a saúde humana, está na origem da própria SMA, mas que, em um determinado momento, a aproximação do sistema estadual de meio ambiente com a área de controle contribuiu para que esse órgão ambiental transformasse seu perfil e perdesse a sensibilidade sobre situações como essa, em que a população sofre o impacto de aterros, entre outros o Aterro São João. Cuja distância das moradias é menos de 20 metros, embora a Cetesb estabeleça como distância mínima 500 metros, não importando se as moradias próximas são fruto ou não de invasões; 4) por essas razões, era necessário se reconhecer o importante papel das entidades ambientalistas, por funcionarem como os olhos e ouvidos do Ministério Público e da própria SMA, deixando-os as par de situações como a que descrevera. O conselheiro **Heitor Marzagão Tommasini** comentou que: 1) era muito difícil abordar o trágico acidente ocorrido com o vôo da TAM na noite anterior no Aeroporto de Congonhas, que fez lembrar o acidente que aconteceu em 1996 também no Aeroporto de Congonhas, que se localiza em uma das áreas mais densamente povoadas da cidade de São Paulo e cujo tráfego intenso coloca toda a população do entorno em risco. Que se reportava a esse fato, pois, como disse o conselheiro Carlos Bocuhy, as entidades ambientalistas são os olhos e os ouvidos dos órgãos ambientais e do MP ao informá-los sobre situações como essa, difíceis de serem enfrentadas pela população; 2) os representantes de entidades da sociedade civil têm participado de inúmeras reuniões com a ANAC e a Infraero sobre os perigos dos aviões em áreas urbanas, e que, por possuir características precárias como essa para receber aviões, Congonhas é chamado de porta-avião urbano, e que há muito tempo o movimento ambientalista chamou atenção



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

para essa situação e solicitou à SMA que exigisse a elaboração de estudos ambientais sobre esse aeroporto, mas que esse órgão vem se negando a fazê-lo sob a alegação absolutamente infundada de que os impactos são locais, embora esses mesmos órgãos exijam de outros aeroportos, como os de Viracopos e Guarulhos, que apresentem tais estudos; 3) acidentes como esse que acaba de ocorrer revelam o afastamento do Estado de suas atribuições e responsabilidades, o que se agrava pelo fato de a agência reguladora dessa atividade não contar com a participação de organizações não-governamentais, o que impede o Estado de ouvir os reclamos desse segmento da sociedade; 4) os representantes das entidades ambientalistas cadastradas no Consema protocolaram novo pedido na Secretaria Executiva do Consema para que a SMA realize o licenciamento ambiental do Aeroporto de Congonhas, pois era proeminente, nesse momento, como o fora no passado, a responsabilidade da SMA em relação à adequação desse equipamento. O **Presidente do Consem**a informou que: 1) desconhecia os problemas acarretados pelo descarregamento de barrilha no Porto de São Sebastião e solicitava ao representante da Cetesb no Consem que, na próxima plenária, informe o Plenário sobre o posicionamento deste órgão em face desse problema; 2) decidiu não apresentar nesta plenária o projeto de implementação do licenciamento ambiental unificado para não sobrecarregar a pauta da reunião, da qual já constava a apresentação das obras executadas para a construção do Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano Mário Covas, mas que faria isso em uma próxima plenária; 3) indiscutivelmente era importante a discussão sobre a situação dos aterros da RMSP, e que, para compreendê-la melhor, vem procurando se aprofundar sobre as particularidades de cada um, e que, sem dúvida, os problemas relacionados com a destinação dos resíduos serão consideradas pelos órgãos ambientais, que contarão, inclusive, com os subsídios trazidos pelo grupo de técnicos da SMA que acaba de chegar da Baviera com dados a esse respeito, e que, sem dúvida, em uma próxima plenária será apresentada a Política Estadual de Resíduos Sólidos, com a participação dos técnicos da PMSP e de outros órgãos que tratam dessa questão, informando que o Secretário-Adjunto, Pedro Ubiratan, organizará o debate; 4) embora não pudesse reiterar nem contestar as críticas feitas pelo conselheiro Heitor Marzagão Tommasini à postura dos órgãos ambientais estaduais em face do Aeroporto de Congonhas, pois desconhecia essa problemática, compartilhava do ponto de vista sobre a inadequação desse equipamento e a necessidade de serem discutidas, pelo Consem, as implicações de seu funcionamento – entre outros, o incômodo causado pelo ruído, o adensamento do entorno etc. – e desativação, e que solicitava à Diretora do DAIA, Ana Cristina Pasini da Costa, que refletia como tal discussão poderá ser feita. Passou-se ao primeiro item da ordem do dia, qual seja, a eleição dos membros da C.E. Processante para o mandato 2007-2008. O **Secretário-Executivo** declarou que se encontrava aberta a inscrição dos conselheiros que desejasse compor tal comissão, cuja tarefa é analisar os pedidos de reconsideração das decisões do Consem e cujos membros são eleitos nominalmente, e não como representantes de órgãos, informando quais deles compunham a CE até agora. Inscreveram-se os conselheiros Ana Cristina Pasini da Costa, Rosa Ramos, Uriel Duarte, Nelson Pereira dos Reis e Eduardo Hipólito do Rego, os quais foram aprovados por unanimidade pelo Plenário, o que deu lugar à seguinte decisão: **“Deliberação Consem 19/2007. De 18 de julho de 2007. 237ª Reunião Ordinária do Plenário do Consem. O Conselho Estadual do Meio Ambiente, em sua 237ª Reunião Plenária Ordinária, decidiu que, nos termos dos artigos 9º e 14 da Deliberação Consem 36/95, a Comissão Especial Processante será composta, no presente exercício de 2007/2008, pelos conselheiros Ana Cristina Pasini da Costa, Rosa Ramos, Eduardo Hipólito do Rego, Uriel Duarte e Nelson**



Pereira dos Reis”. Passou-se ao segundo item da ordem do dia, a apresentação do andamento das obras do Rodoanel Metropolitano - Trecho Sul. **Thomas de Aquino Nogueira Neto**, presidente Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S.A., informou que: 1) o Trecho Sul do Rodoanel se estende desde a Rodovia Regis Bittencourt até o município de Mauá, num total de 62 km de extensão, e que só os custos das obras de engenharia previstas serão de em torno de 03 bilhões e 600 milhões de reais, sendo que desse total 500 a 600 milhões serão despendidos nas obras ambientais; 2) à época do licenciamento prévio, o conselheiro José Fernando Bruno era responsável pela área ambiental da Dersa, em setor separado, mas, tão logo foi eleito presidente, transferiu esse setor para a Presidência, para que a questão ambiental não se subordine a outros interesses ou setores; 3) o Governo Estadual é o responsável pela obra, com o apoio do Governo Federal, que lhe repassará 1 bilhão e 200 milhões de reais; 4) o primeiro objetivo da construção desse trecho é disciplinar o trânsito na RMSP; o segundo, oferecer segurança, dado que cada vez mais pessoas morrem no trânsito; o terceiro, promover melhorias ambientais, um dos fundamentos do Rodoanel, e o quarto, disciplinar o uso e a utilização do solo, prioritariamente em áreas de mananciais; 5) o licenciamento do Trecho Sul do Rodoanel se iniciou há alguns anos, com base na metodologia proposta pela Avaliação Ambiental Estratégica-AAE; 6) como economista, tem-se preocupado, inclusive, com os aspectos difusos de uma determinada realidade, e que a AAE permitiu se obtivesse uma análise abrangente e de longo prazo dos impactos cinéticos e cumulativos provocados pelo empreendimento; 7) a AAE levou em conta o tráfego de passagem e a circulação metropolitana, a problemática e o desejo de se reduzirem os acidentes – inclusive com cargas privadas -, a qualidade do ar e as condições climáticas, o uso e o consumo dos recursos naturais, a política de preservação e conservação dos mananciais e o uso e a ocupação do território metropolitano; 8) as conclusões da AAE reconheceram a viabilidade ambiental do empreendimento, principalmente por possibilitar a melhoria da qualidade ambiental da RMSP com a retirada dos veículos pesados do trânsito de dentro da cidade; 9) a RMSP é a origem e o destino da maioria das cargas do Hemisfério Sul, e recentemente teve informações de que ela era a quarta metrópole mundial, o que era motivo de comemoração, porque há pouco era considerada a segunda; 10) o Plano Diretor de Desenvolvimento de Transportes-PDDT – que se tem esforçado para manter atualizado – mostra que 93% do transporte é rodoviário e a tendência é que, em 2020, ele corresponda apenas a 65%, mas essa redução ocorre apenas em termos relativos, porque, de modo absoluto, esse tipo de transporte tende a crescer; 11) também o percentual de transporte por ferrovias crescerá de modo significativo, o que diminuirá o transporte rodoviário e o de cargas; 12) outro benefício importante dessa obra é a ordenação e redução do tempo de viagem, pois, atualmente, nos horários de pico, existem milhões de motores estacionários emitindo gases e material particulado na atmosfera, o que os torna uma das principais fontes de poluição da cidade; 14) outros benefícios a serem promovidos pelo Rodoanel serão o menor tempo nas viagens internas, melhoria do fluxo de passagem e de carros que saem da RMSP, redução, em torno de 6.2%, da poluição atmosférica global e, em torno de 8.3%, das emissões de monóxido de carbono, embora esteja previsto um crescimento dos óxidos de nitrogênio por volta de 6.5%; 15) outra conclusão da AAE é que essa obra não causará impactos na produtividade hídrica das bacias, pois o traçado foi escolhido de modo a minimizar os impactos sobre o solo, a drenagem e a vegetação e proteger as várzeas e parques como elementos adicionais, em decorrência da facilitação da penetração da água no subsolo, reduzindo, até 2020, de 20 a 25% a carga de fósforo na Bacia do Guarapiranga, e promovendo redução significativa da carga difusa nessa bacia, no Rio Grande e nos



demais cursos d'água afetados; 16) como se comprovou, o Trecho do Rodoanel não contribuiu para aumentar a densidade populacional de seu entorno, e um dos motivos foi que, com a valorização dos imóveis, seus proprietários passaram a monitorá-los mais efetivamente, evitando as ocupações irregulares; 17) essa obra também contribuirá para a melhoria ambiental do anel periurbano, e, ao se concluir esse segundo trecho, serão adotadas as providências para a construção do terceiro; 18) o trecho Sul se articula com o programa de mananciais, evitando a ocupação das várzeas e promovendo a melhoria das ocupações, não exercendo indução à construção de moradias; 19) alguns trechos são considerados verdadeiras obras de arte, como a construção em andamento da ponte sobre a Represa Guarapiranga e Trevo da Rhodia Régis Bittencourt; 20) foi adotado esquema de proteção de nascentes, construção de barreira e de caixas de contenção de líquidos, e foi elaborado TAC sobre algumas questões, entre as quais, as terras indígenas, a mata Atlântica e a Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo; 21) esse empreendimento suprimirá 212 hectares de vegetação e preservará 5.548 hectares; 22) o processo de licenciamento, principalmente no âmbito federal, tem-se dado de forma desarticulada e lenta; 23) foi feito contrato de supervisão ambiental para cada um dos lotes, e todo o processo de execução da obra é condicionado ambientalmente, ou seja, a obra é construída concomitantemente com as medidas que ou evitam ou minimizam os impactos; por exemplo, à medida que o corte é executado, as canaletas de drenagem são feitas e também realizado o revestimento vegetal, de modo que, com apenas quarenta dias após a execução da obra, a grama já está plantada no talude, o que dispensa a execução de consertos; 24) as obras estão sendo executadas em ritmo acelerado com o propósito de que sejam concluídas no tempo previsto e não seja necessário recorrer a recursos adicionais para pagamento de multas pelos atrasos; 25) neste momento, o acesso aos canteiros de obra é complicado, motivo por que não é oportuna a visita dos conselheiros, mas logo mais, esse acesso será facilitado e a Dersa terá o prazer de convidar a todos para que possam avaliá-la e constatar que ela se constitui em um novo paradigma do relacionamento entre ambientalismo e engenharia.

Presidente do Consem comentou que, quando convidou o Presidente da Dersa para fazer essa apresentação, seu intuito era contribuir para a “transparência total” dessa obra, pois a melhor forma de se enfrentar as dificuldades é tornando-as acessíveis a todos, e que, por meio do conselheiro José Fernando Bruno, os conselheiros poderão organizar-se e agendar visitas, no momento em que elas se tornarem viáveis, como também obter informações, para que não pairem dúvidas sobre o andamento aqui exposto. Aberta a discussão, manifestou-se o conselheiro **Carlos Bocuhy** que, depois de argumentar ter sido a obtenção de informações sobre a implantação de sistema de pedágio nessa obra o motivo do pedido da apresentação que acabava de ser feita, uma vez que, à época do licenciamento do Trecho Oeste, a implantação de pedágios não foi prevista, principalmente porque sua implantação ia na contramão da justificativa do empreendimento, que era atrair o tráfego de veículos pesados, o qual, provavelmente, já não de sentirá tão atraído em virtude do valor que vier a ser cobrado nos pedágios, comentou que: 1) a discussão de política contribuía para que não se repetisse a experiência ocorrida com o acervo do pantanal, que foi dizimado quando do enchimento do reservatório da UHE Ministro Sérgio Motta, pois a retirada desse animal da área que seria inundada, apesar do compromisso da CESP de realizá-la de forma monitorada, provocou a morte de mais de 1.000 indivíduos, colocando tal espécie na lista daquelas ameaçadas de extinção; 2) era necessário que os empreendedores tivessem a coragem de informar a sociedade sobre os impactos que uma determinada obra causará, como o que diz respeito a seu papel na indução à ocupação do solo, caso do Trecho Oeste do Rodoanel;



3) era inquestionável que essa obra causará impactos num ecossistema frágil como era o caso da Represa Billings, precisamente no que diz respeito à perda de produção de águas; 4) a Dersa deveria providenciar helicópteros para que os conselheiros pudessem vistoriar a obra quinzenalmente, e que esses mecanismos de transparência deveriam ser adotados como igualmente oferecidas informações sobre a implantação de pedágios no Trecho Sul. O **Presidente do Consema** ponderou que, embora não pudesse assegurar a exequibilidade de sobrevoos quinzenais sobre a obra, considerava pertinente que eles fossem feitos com certa regularidade, com vistas a que não se repetissem equívocos como a construção da Usina de Balbina, que sequer gerava energia. O conselheiro **Eduardo Trani** comentou que: 1) reiterava o posicionamento do Presente sobre a oportunidade desses sobrevoos, só que duvidava da possibilidade de eles serem realizados a cada quinze dias; 2) testemunhou, por ocasião das inúmeras reuniões e audiências públicas, a exaustiva discussão havida sobre o Trecho Sul do Rodoanel, que, embora se tratasse de um projeto estratégico para todo o país, colocava dúvidas sobre a ocorrência ou não de impactos, ou se todas as cautelas efetivamente tomadas seriam capazes de minimizá-los, e que considerava factível a segunda alternativa, pois, a seu ver, essa obra não induzirá a uma ocupação desordenada, especialmente nas áreas de mananciais; 3) desde o início das obras, começaram os trabalhos conjuntos da Secretaria da Habitação e da Dersa relacionados com a retirada e a construção de moradias, como, por exemplo, a execução do cadastro dos moradores que serão retirados do entorno do traçado; 4) era relevante o trabalho elaborado pelo SEADE sobre a diminuição do adensamento ao longo do Trecho Oeste e que o Trecho Sul terá papel fundamental como barreira para ocupação dos mananciais, desde que sejam adotadas, conjuntamente com as prefeituras, medidas que vão ao encontro das disposições legais sobre o uso do solo, e desde que sejam feitos os investimentos pelo Governo Federal com os recursos do PAC; 5) as opiniões divergentes acerca de impactos eventuais a serem causados pela obra é mais um motivo para que ela seja monitorada. O conselheiro **Ubirajara Sampaio de Campos** comentou que: 1) não participou da discussão do processo de licenciamento do Rodoanel Metropolitano e questionava a participação deste Conselho na operação da obra, no que diz respeito à instalação do sistema de pedágio, embora concordasse que este Colegiado deva acompanhar de perto o desenvolvimento das obras e se coloque à disposição para ajudar, pois, com certeza, o empreendedor enfrenta dificuldades, porque não se trata de um trabalho trivial coordenar um conjunto de empreiteiras numa relação comercial, de qualidade e de eficiência na gestão ambiental; 2) em relação à Usina Hidrelétrica Ministro Sérgio Mota, muitos aqui não participaram do seu licenciamento, mas se tinha de ser honesto nas críticas, pois, como se sabia, ela era uma das últimas obras de aproveitamento hidrelétrico do Estado de São Paulo, concebida na década de 70, em um contexto em que o país vivia num regime totalmente ditatorial, e se materializou, com o efetivo licenciamento ambiental. No final da década de 90, norteando-se por princípios aprovados e consolidados pela Constituição de 1988, sendo que a dificuldade de enquadrar uma concepção de engenharia com princípios constitucionais de trinta anos depois constituiu, sem dúvida, o grande problema desse empreendimento; 3) A CESP, pela experiência que adquiriu nesses anos, assumiu todos os problemas e, obviamente, buscou recursos factíveis para dimensionar ou assumir verdadeiramente os impactos causados, e foi pioneira no mundo na reprodução do cervo do pantanal em cativeiro, experiência que adquiriu quando da implantação da Usina Hidrelétrica de Três Irmãos, onde existe uma área de conservação, manejo e reprodução dessa espécie, que já foi, mas não é mais, ameaçada de extinção, o que se devia à utilização dos resultados das pesquisas desenvolvidas pela própria CESP. O **Presidente do Consema** comentou que,



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

como o conselheiro Carlos Bocuhy havia feito uma solicitação formal de informações sobre a implantação do sistema de pedágio no Trecho Sul do Rodoanel, tornava-se necessário se recolherem dados a esse respeito, para que a discussão fosse bem feita, inclusive porque existiam informações de que esse tipo de exigência não fazia parte do EIA/RIMA, e que, portanto, seria dada a devida atenção a esse requerimento, e, se fosse factível, essa discussão seria trazida ao Plenário em uma próxima reunião. Depois de a conselheira Cláudia Fedeli reiterar o pedido de discussão sobre pedagiamento formulado pelo conselheiro Carlos Bocuhy, o **Presidente da Dersa** emitiu os seguintes pontos de vista: 1) sobre a importância da transparência e do papel da gestão ambiental no processo de implantação do Trecho Sul, uma vez que se trabalhava com cinco empresas contratadas, uma para cada lote, e que recebia diariamente, fotos da frente de obras; 2) sobre a necessidade de a questão ambiental ser resolvida no processo construtivo, caso contrário, as faturas não eram pagas, e maior firmeza do que essa é difícil; 3) sobre a importância dos sobrevôos, os quais só devem ser feitos para se chegar aos locais onde são executadas as obras, o que poderá ocorrer em breve, mas que, por enquanto, é impossível. O conselheiro **Roberto Francine** solicitou ao Presidente da Dersa fossem ampliadas as fotos sobre a execução da obra, por exemplo, por meio do software Power Point, e distribuídas em CD aos conselheiros ou colocadas no site, já que, nesse momento, inexistiam condições de elas serem vistoriadas “in loco”. Depois de o conselheiro **Heitor Marzagão Tommasini** solicitar fosse encaminhado aos conselheiros o material utilizado nesta apresentação, o **Presidente do Consema** pediu ao conselheiro **José Fernando Bruno** que providenciasse o atendimento dessa solicitação. O conselheiro **Carlos Bocuhy** esclareceu que: 1) a informação de que o Trecho Sul não possuiria sistema de pedágio constava do item 1.6 do Capítulo I do EIA/RIMA, às páginas 26; 2) defendia a utilização de fotos aéreas e de instrumentos de geoprocessamento geral na gestão ambiental, e que as entidades ambientalistas cadastradas no Consema decidiram lançar mão desses recursos desde 1994, porque, desse modo, não só se identificavam alguns problemas, como, posteriormente, se tornava possível analisá-los, e foram eles que possibilitaram diagnosticar a situação da Bacia Hidrográfica do Piracicaba, da Baixada Santista e do Vale do Paraíba. O **Presidente do Consema** declarou que planejava vistoriar essa obra, proximamente, e que convidava os ambientalistas para disto participarem, e que, sem dúvida, era muito importante o uso de recursos sofisticados, que permitiam, inclusive, se acompanhar *on line* a execução de algumas obras, o que conferia maior transparência ao processo. Passou-se ao terceiro item da ordem do dia, qual seja, escolha de representantes para o “I Encontro Nacional de Colegiados Ambientais-ENCA”. Candidataram-se os conselheiros Roberto Francine, pelo setor não-governamental, e Casemiro Tércio R. L. Carvalho, representando o setor governamental, candidaturas estas que, aprovadas por unanimidade, resultaram na seguinte decisão: **“Deliberação Consema 2/2007. De 18 de julho de 2007. 237ª Reunião Ordinária do Plenário do Consema. O conselho Estadual do Meio Ambiente, em sua 237ª Reunião Plenária Ordinária, atendendo solicitação do Conselho Nacional do Meio Ambiente-Conama, resolveu indicar os conselheiros Roberto Francine Júnior, do segmento não governamental, e Casemiro Tércio R. L. Carvalho, do segmento governamental, para representa-lo no “I Encontro Nacional de Colegiados Ambientais- I ENCA”, que se realizará em Brasília/DF, nos dias 16 a 18 de outubro de 2007”**. E, como mais nada foi tratado, foram encerrados os trabalhos. Eu, Germano Seara Filho, Secretário-Executivo do Consema, lavrei e assino a presente ata.