



**Ata da 303<sup>a</sup> Reunião Ordinária do Plenário do Conselho Estadual do Meio Ambiente-CONSEMA, realizada no dia 29 de janeiro de 2013.**

Realizou-se no dia 29 de janeiro de 2013, às 09h00, na Sala de Reuniões do Conselho, Prédio 6 da SMA/CETESB, Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345, a 303<sup>a</sup> Reunião Ordinária do Plenário do CONSEMA. Compareceram os conselheiros: **Bruno Covas, Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, Patrícia Faga Iglecias Lemos, Gerson Araújo de Medeiros, Benedito Mascarenhas Louzeiro, Alberto José Mamede Filho, Maria Auxiliadora Assis Tschirner, Marcelo Pereira Manara, Andrea Nascimento, Olavo Reino Francisco, Daniel Teixeira de Lima, Zuleica Maria de Lisboa Perez, Daniel Smolentzov, Miguel Luiz Menezes Freitas, Antônio Abel Rocha da Silva, Antônio Carlos de Freitas Júnior, Antônio Elian Lawand Junior, Ana Cristina Pasini da Costa, Rosa Ramos, Nelson Roberto Bugalho, André Graziano, Dimitri Auad, Romeu Luizatto Filho, Luiz Ricardo Viegas de Carvalho, Ronaldo Severo Ramos, Luiz Antônio Cortez Ferreira, Sido Otto Koprowski, Rubens Nicareta Chemin, Gilmar Altamirano, Nerea Massini, Yara Cunha Costa, Carlos Alexandre Ribeiro, Marcos Camargo Campagnone, Rui Brasil Assis, Daniel Glaessel Ramalho, Mario Imura, Lídia Helena Ferreira da Costa Passos, Arlete Tieko Ohata, Carlos Alberto Maluf Sanseverino, Antônio César Simão, Isabel Cristina Baptista, Matilde da Costa, Paulo Roberto Dallari Soares, Olavo Coutinho Nogueira e o conselheiro honorário Paulo Nogueira-Neto.** Constavam do Expediente Preliminar: 1. Comunicações da Presidência e da Secretaria-Executiva; 3. Assuntos gerais e inclusões de urgência na Ordem do Dia. Constavam da Ordem do Dia: 1) Apreciação do EIA/RIMA do empreendimento Linha 6-Laranja do Metrô (Trecho São Joaquim – Brasilândia), de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, em São Paulo (Proc. 116/2010); Apreciação da Proposta de Concessão do Direito de Uso e Exploração de Bem Público para fins de instalação de Centro de Exposições e atividades complementares, segundo determina o Art. 2º da Lei Estadual 14.944/2013. Passou-se às comunicações da Presidência e da Secretaria-Executiva. O **Secretário-Executivo do CONSEMA, Germano Seara Filho**, anunciou que seriam empossados no Conselho, naquele dia, a Profª. Patrícia Faga Iglecias Lemos, representante suplente da Universidade de São Paulo, para complementar o mandato de Maria Olímpia de Oliveira Rezende; e o Sr. Mário Imura que, na qualidade de representante da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Regional, exercerá a função de representante suplente da Secretaria da Justiça e Defesa da Cidadania, cujo titular é o conselheiro Rubens Nicareta Chemin. O **Secretário de Meio Ambiente e Presidente do Conselho, Bruno Covas**, declarou então empossados os novos conselheiros, aos quais transmitiu votos de boas vindas, passando, ato contínuo, aos assuntos gerais e inclusões de urgência na Ordem do Dia. O conselheiro honorário **Prof. Dr. Paulo Nogueira-Neto** lembrou aos presentes o trágico evento ocorrido no município de Santa Maria, no Rio Grande do Sul, no qual um incêndio de grandes proporções atingiu uma casa noturna, vitimando até então 234 pessoas. Comentou tratar-se o fato de um crime ambiental de descomunais proporções, uma vez que o ar envenenado pela fumaça decorrente da combustão é, sim, parte daquilo a que se denomina “meio ambiente”, e conclamou o Conselho a posicionar-se, tomando as resoluções necessárias a evitar que a tragédia se repita, como, a título de exemplo, a proibição do uso de fogos de artifício, sinalizadores e similares em recintos fechados. Ponderou que, muito embora o Corpo de Bombeiros cumpra seu papel – quer prevenindo, quer oferecendo eficaz e corajoso combate aos eventos incendiários –, ele atua tão somente atrelado ao que determina a legislação em vigor. Cumpre ao Governo do Estado propor a edição de normas que disciplinem o uso dos espaços fechados, como casas noturnas. Por essa razão e à vista da preocupação que o tema suscita, questionava da possibilidade de o próprio CONSEMA editar norma a respeito, proibindo o uso de artefatos aptos a



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

provocar incêndios em tais espaços. **Maria Auxiliadora Assis Tschirner** manifestou sua gratidão ao Secretário de Estado Bruno Covas, assim como a seu adjunto, Rubens Rizek, pelas providências prontamente tomadas no caso do entupimento de bocas de lobo que havia denunciado na reunião precedente. Na esteira do pleito apresentado pelo conselheiro honorário Prof. Paulo Nogueira-Neto, propôs fosse editada lei exigindo dos proprietários de casas noturnas, teatros e similares que ingressem com pedido de revalidação do alvará de funcionamento de seus estabelecimentos junto à Prefeitura Municipal, pelo menos seis meses antes do vencimento do alvará em vigor. Observou a respeito que era prática comum entre os empresários somente requerer a renovação do alvará quando já vencido o precedente. **Marcelo Pereira Manara** agradeceu inicialmente a acolhida da proposta de inclusão de informação sobre o *link* do CONSEMA nos convites para as audiências públicas, de modo a facilitar o acesso ao arquivo eletrônico do EIA/RIMA do empreendimento que será discutido na audiência. Reiterou denúncia acerca do lançamento de esgotos pela SABESP em terreno de várzea no Município de Lorena. Relatou haver consultado a instituição que apresentou a denúncia e foi informado que, por ocasião de recente vistoria realizada no local, constatou-se que nenhuma providência fora tomada acerca do problema identificado. Noticiou que o COMAM – Conselho do Meio Ambiente de Lorena – publicara moção em que solicita, no que diz respeito ao empreendimento Termo São Paulo, a realização de audiência pública no Município de Cachoeira Paulista, e que o pedido, apresentado à Secretaria de Estado do Meio Ambiente e encaminhado à Presidência da CETESB, fora negado sem que contudo as justificativas para a recusa se mostrassem satisfatórias. Declarou haver participado, no dia anterior, de reunião com o prefeito municipal de Paraibuna e representantes do Conselho Municipal do Meio Ambiente de Paraibuna, destinada à discussão do EIA/RIMA sobre a duplicação do trecho de serra da Rodovia dos Tamoios, cuja audiência pública terá lugar no próximo dia 20 de fevereiro. Em nome da Prefeitura e do Conselho Municipal de Meio Ambiente, relatou que solicitações encaminhadas à Petrobrás e os compromissos por ela assumidos à época em que se discutia a implantação do Plano Diretor de Dutos – entre outros, financiar os estudos necessários à elaboração do plano diretor dos municípios – restaram ausentes de qualquer resposta ou retorno. Lembrou ainda ter igualmente ficado sem resposta a solicitação de que essa empresa destinasse verba a ser utilizada na estruturação da APA Federal cuja finalidade é proteger os mananciais localizados na orla do Reservatório de Paraibuna. Ao final, perguntou como poderia obter cópia das atas da Câmara de Compensação Ambiental da SMA e solicitou lhe fossem encaminhadas as atas das reuniões da Câmara realizadas em 2012. O conselheiro do CONSEMA e também Presidente da Comissão de Logística, Infraestrutura e Desenvolvimento Sustentável da Seção São Paulo da OAB, **Carlos Alberto Maluf Sanseverino**, inicialmente, lembrou ser este dia dedicado aos jornalistas. Cumprimentou os conselheiros, especialmente aqueles que iniciavam nesse momento seu primeiro mandato, e fez uma saudação especial a Profª. Dra. Patrícia Faga Iglecias Lemos, que possui folha intensa de serviços prestados não só à Universidade de São Paulo, como titular na área das ciências ambientais, como também à Ordem dos Advogados do Brasil, seção de São Paulo, onde vem ocupando cargos de coordenação, como a vice-presidência da Comissão Estadual de Meio Ambiente, e defendendo a classe dos advogados. Reiterou as informações oferecidas pelo Presidente Bruno Covas sobre sua eleição como Presidente da Comissão de Infraestrutura, Logística e Desenvolvimento Sustentável para o próximo triênio. Enfatizou a importância da comissão ao argumentar que mais de 70 % dos casos analisados pelo CONSEMA e que tramitam também por outros Conselhos são vinculados à área de infraestrutura e logística, como é o caso dos portos, aeroportos, hidrovias e rodovias. Referiu que tal constatação não só fez vir à tona a carência de advogados especializados nessa área como motivou a criação da referida comissão, “que continuará sempre à disposição do CONSEMA”. Reportou-se à preocupação da OAB de continuar colaborando para suprir tal carência, com a realização, entre outras medidas, de curso de especialização na Escola Superior de Advocacia. Enfatizou também a disposição do órgão de acompanhar, passo a passo, a Operação Porto Seguro, que alcançou o Porto



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

de Santos, o mais importante do país, como também a atuação de vários órgãos, entre os quais o Ministério Público e a Agência Ambiental do Estado de São Paulo. Em relação a essa agência, informou que a OAB solicita que as licenças por ela concedidas se tornem disponíveis em seu sítio eletrônico, de modo a possibilitar a todos o acesso às mesmas. Além disso, observou, tornando tais licenças disponíveis, demonstram-se a lisura, a postura e a seriedade com que esta Casa trata as questões de sua competência. A **Profª. Patrícia Faga Iglecias Lemos** observou que, a propósito da informação oferecida pelo Profº Paulo Nogueira-Neto de que o Estado de São Paulo não dispunha ainda de um Centro de Prevenção em Desastres, noticiou que a Universidade de São Paulo e o Governo do Estado firmaram convênio com vistas à implantação desse centro e que a cerimônia de seu lançamento ocorreria na próxima quinta-feira, dia 14, às 15h00. O conselheiro **Antonio Abel Rocha da Silva** observou que, como o conteúdo de sua intervenção já fora apresentado pelo Profº Paulo Nogueira-Neto, abria mão do uso da palavra. Depois de determinar à Comissão Processante e de Normatização, com o consenso do Plenário, que formule estratégia para atender a demanda formulada pelo conselheiro Paulo Nogueira-Neto, o **Presidente do CONSEMA** informou que se passaria ao item 1 da Ordem do dia, qual seja, apreciação do EIA/RIMA do empreendimento Linha 6–Laranja do Metrô (Trecho São Joaquim–Brasilândia), de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo–Metrô, em São Paulo (Proc. 116/2010). **Epaminondas Duarte Junior**, assistente da Diretoria de Planejamento e Expansão de Transporte do Metrô, ofereceu uma série de informações sobre o empreendimento, sua localização, principais características e abrangência, e sua integração com as linhas 7 e 8 da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos–CPTM, na Estação Água Branca; e com a Linha 4–Amarela, na Estação Higienópolis/Mackenzie, e a Linha Azul, na Estação São Joaquim, possibilitando a parcela considerável da população de São Paulo acesso ao Metrô, um transporte rápido e confiável. Ofereceu também informações sobre as condições socioeconômicas das regiões atendidas, principalmente a área de influência direta, que compreende duas regiões totalmente distintas. Mostrou o início do traçado da linha em Brasilândia, Subdistrito Morro Grande, e informou quais equipamentos serão aí construídos e implantados, entre os quais pátio de estacionamento e manutenção. Informou que uma estação será construída na Estrada do Sabão, outra na Vila Cardoso – que contará com terminal de integração –, e que o traçado, seguindo essa inflexão, cruzará a Avenida Ministro Petrônio Portela, alcançando a Avenida Itaberaba, em cujo pico será construída a Estação João Paulo II. Acrescentou que o traçado seguirá em direção ao Subdistrito da Freguesia do Ó, com a Estação Freguesia do Ó, após o que passará sob o Rio Tietê, tomando a direção da Avenida Santa Marina, em cujo cruzamento com a Marquês de São Vicente será construída a Estação Santa Marina. Neste percurso funcionam diversas universidades, com volumes de matrícula muito altos. Acrescentou que a linha seguirá em direção ao eixo da Avenida Santa Marina e ao encontro com a CPTM, na Estação Água Branca, onde terá lugar integração livre com os trens metropolitanos. Prosseguindo, informou que o traçado segue em direção à Avenida Pompéia, em cujas proximidades, precisamente na Rua Venâncio Aires, será construída a Estação SESC–Pompéia. Seguindo em direção ao Parque Antártica, nas imediações do eixo da Rua João Ramalho, será implantada a Estação Perdizes, precisamente entre as Rua Apiacás e Apinajés, e, a partir desse ponto, o traçado alcançará a PUC, na Rua Cardoso de Almeida, onde será construída a Estação PUC –Cardoso de Almeida. O traçado prossegue em direção ao Vale do Pacaembu, precisamente à FAAP e à Rua Sergipe, e alcançará, em seguida, a Estação Angélica–Pacaembu, que será construída entre as Ruas Bahia e Ceará, atendendo assim toda a região. Informou ainda que, no cruzamento com a Linha 4–Amarela, será implantada a Estação Higienópolis–Mackenzie, no cruzamento com a Rua Sergipe com a Rua da Consolação. Daí prossegue em direção à Bela Vista, alcançando a Praça 14 Bis, onde será construída estação com o mesmo nome. Acrescentou que esse traçado seguirá em direção ao eixo da Rua Pedroso, próximo da Avenida Brigadeiro Luiz Antônio, onde será construída a Estação Bela Vista, após o que seguirá o trajeto do Viaduto Pedroso alcançando a Estação São Joaquim da Linha 1–Azul, onde se torna se dará mais uma integração.



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

Teceu comentários, em seguida, sobre a importância desse traçado para a comunidade da Freguesia do Ó e da Vila Brasilândia, que tanto lutaram por sua implantação, mas também para a população que frequenta as várias universidades existentes em seu percurso, como também o público que frequenta a Escola de Formação e Aperfeiçoamento dos Professores do Estado de São Paulo situada na Rua João Ramalho. Informou ainda que todas as estações e vias ao longo do traçado de 15,9 quilômetros serão subterrâneas, excetuando-se o pátio de estacionamento e manutenção, que será implantado em superfície, na extremidade norte da linha. Acrescentou que a linha contará com o mais moderno sistema de sinalização e controle da circulação de trens disponível, o mesmo que já vem sendo implantado nas linhas existentes do Metrô e da CPTM, permitindo menor intervalo entre as composições, com máxima segurança. Mais ainda, os trens da linha 6 serão totalmente automáticos, circulando sem operadores, sob a supervisão remota de um centro de controle. Referiu-se à capacidade nominal dos trens – hum mil e seiscentas e cinquenta pessoas –, a sua composição – seis carros por trem e seis pessoas por metro quadrado – e aos equipamentos e dispositivos, que atendem às exigências da legislação, como, por exemplo, ar refrigerado, câmeras, comunicadores de voz, multimídia, sistemas de detecção de incêndio, escadas rolantes, elevadores para o transporte de pessoas com redução de mobilidade, portas de plataforma – dispositivos para evitar interferências operacionais e garantir maior segurança para os passageiros, impedindo quedas de objetos ou pessoas nas vias –, com dispositivos para evitar que as pessoas caiam ou segurem as portas quando o trem dá partida, bilheterias blindadas e bicicletários. Ofereceu uma série de informações sobre os dispositivos que conferem confiabilidade a esse tipo de transporte, inclusive no que concerne aos horários, dado que são regulares seus intervalos – dois a três minutos –, o que representa não só ganho de tempo como também melhoria no trânsito e, consequentemente, na qualidade de vida, inclusive por proporcionar maior integração entre os bairros em decorrência da facilidade de acesso e da diminuição das distâncias. Ao concluir, referiu-se à valorização promovida nas regiões junto a novas linhas do Metrô, em razão de todos esses benefícios, valorização que enseja maiores investimentos, como se vê na concentração de equipamentos comerciais e outros, no entorno de suas estações.

**Walter Sérgio de Faria**, Gerente Técnico-Administrativo da Walm Engenharia e Tecnologia Ambiental, empresa responsável pela elaboração dos estudos ambientais, apresentou as análises dos estudos que compõem os cinco principais blocos que consolidam o EIA/RIMA. Abordou, com detalhes, as análises feitas sobre as alternativas de localização – ao todo, oito alternativas –, que foram analisadas com base em critérios preestabelecidos de ordem técnica, econômica e ambiental, os quais atendem de forma geral os conceitos de operacionalidade do Metrô. Referiu-se ao comportamento e às demandas de viagem da população que se utilizará da linha como também a questões ligadas à geologia, à geotecnologia, ao uso e à ocupação do solo do entorno imediato da linha, à disponibilidade de áreas para implantação das estruturas em superfície, e assim por diante. Deteve-se no diagnóstico ambiental dos meios físico, biótico e econômico que, enfatizou, foram analisados em diferentes níveis de detalhamento. No que se refere ao meio físico, destacou a qualidade do ar que, confirmou, foi analisada com base nos dados oficiais oferecidos pelas estações de monitoramento da CETESB e, no que concerne aos passivos ambientais, levou em conta o uso e a ocupação pretéritos das áreas utilizadas, uma vez que o uso de parte considerável delas foi predominantemente industrial e, por consequência, com potencial alto de contaminação. Sobre a caracterização dos aspectos geológicos e geotécnicos, asseverou que dois cenários foram encontrados. Um compreendido desde o extremo noroeste do pátio até o Rio Tietê e composto por rochas, ou seja, basicamente geológico; o outro abrangendo desde a passagem do Rio Tietê até o outro extremo, composto por rochas sedimentares típicas da formação de São Paulo, tratando-se, pois, de cenários conhecidos pelos técnicos do Metrô, pois absolutamente recorrentes no município, não oferecendo novidade alguma e, em contrapartida, não exigindo a utilização de métodos construtivos específicos. Relatou outras características dos cenários acima aludidos, subdividindo-os em trechos, e elencou os procedimentos realizados que se fizeram necessários para elaboração do diagnóstico do meio biótico, como a



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

investigação acerca da quantidade de indivíduos arbóreos existentes – 1.775 ao todo – e cuja supressão decorrente do cruzamento das estruturas projetadas em superfície pode abranger 387 indivíduos, tratando-se a maioria – cerca de 70% – de espécies exóticas. Já com relação às Áreas de Preservação Permanente–APPs, pontuou que ocorrerão intervenções pontuais naquelas existentes ao longo do Rio Tietê, inclusive para construção de poço já projetado. Referindo-se ao diagnóstico socioeconômico, pontuou que se levou em conta o uso e a ocupação atuais do solo do entorno imediato da área de influência do eixo projetado como também o uso predominantemente residencial horizontal, com exceção da região central cujo uso é predominantemente industrial. Tal levantamento, observou, subsidiou a identificação das áreas passíveis de desapropriação, que será feita através de decreto de utilidade pública para efeito da consolidação do EIA/RIMA. Acrescentou terem sido projetadas em fotografia todas as áreas em superfície que darão apoio operacional ao empreendimento, em especial estações, poços de ventilação e saídas de emergência. Por fim, esclareceu que, no que diz respeito aos diagnósticos socioeconômicos que envolviam patrimônios históricos, arqueológicos, culturais e arquitetônicos, além de serem ouvidos o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional–IPHAN, o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo–CONPRESP e o Conselho de Defesa do Patrimônio Arqueológico, Artístico e Turístico – CONDEPHAAT, suas manifestações foram consolidadas no diagnóstico que faz parte do EIA/RIMA. Encerrados os esclarecimentos relacionados com a fase de diagnóstico, Walter Sérgio de Farias passou a tecer comentários sobre os procedimentos de identificação e previsão dos impactos negativos, entre os quais destacou o processo de desapropriação necessário à implantação das estruturas em superfície; a indução à alteração pontual do uso do solo, em especial no entorno das estações; a alteração pontual dos níveis de ruído, em especial nas fases de execução das obras, e interrupções temporárias de serviços de infraestrutura, como desvios de tráfego. Reiterou que a imensa maioria desses impactos ocorrerá na fase de execução das obras, de forma pontual e localizada e, obviamente, por um período de tempo limitado. Com relação aos impactos positivos, observou que se destacam: a redução do tempo de viagem e, também, da ocorrência de acidentes de trânsito; a valorização imobiliária de determinadas regiões; a geração de empregos diretos e indiretos; a possibilidade de troca frequente de modal, já que o usuário de carro poderá usar o metrô; a diminuição da emissão de poluentes atmosféricos e de ruídos e melhorias e adequações nos sistemas de transporte público, uma vez que a linha em análise, além de acrescentar ao sistema atual aproximadamente 16 quilômetros, enseja o aumento da mobilidade, em especial na região noroeste do município e em todo o centro expandido de São Paulo. Pontuou que cada impacto obrigatoriamente dará lugar à adoção de ações ou à implementação de programas de controle, quer sejam de monitoramento quer sejam de mitigação. Concluiu afirmando que a equipe técnica responsável pelo EIA entende que o empreendimento projetado está e continuará sendo desenvolvido em base sustentável, o que favorece sua integração no meio ambiente local. Acrescentou que, com os resultados obtidos com base no EIA/RIMA e demais informações colhidas durante seu processo de elaboração, a equipe de profissionais responsável por sua elaboração conclui que a implantação e operação da Linha 6–Laranja são amplamente viáveis, recomendando a concessão da licença prévia. Passou-se à discussão. O conselheiro **Antônio César Simão** declarou serem indiscutíveis as vantagens proporcionadas pelo uso do metrô no que concerne, principalmente, à atenuação dos possíveis impactos negativos que promove. Ponderou que, apesar desta certeza, perguntava se haviam sido elaborados estudos para investigar se a implantação dessa nova linha causará impacto nas estações já em funcionamento. O conselheiro **Luiz Antônio Cortez Ferreira**, por sua vez, declarou que destacaria três pontos em relação ao projeto apresentado. Em primeiro lugar, a importância fundamental da linha proposta, por corrigir uma distorção histórica no desenvolvimento da Cidade de São Paulo que foi o isolamento da região noroeste, situada ao norte do Rio Tietê, com uma população de aproximadamente 330 mil habitantes e com uma oferta de empregos da ordem de 0,33 empregos por habitante em idade economicamente ativa. Já na região ao



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

sul do Rio Tietê e na região central, observou, a totalidade da população [na área de influência da Linha 6] alcança 250 mil habitantes e a oferta de empregos é da ordem de 2,4 empregos por habitante [em idade economicamente ativa]. Argumentou que essa ausência de empregos na região noroeste e, consequentemente, a baixa renda de sua população são frutos do isolamento acima referido, que será rompido com o funcionamento dessa nova linha. Para que se possa ter ideia mais clara dos benefícios, ponderou, basta entender o que significa na vida de um trabalhador, de sua família e de toda a comunidade a redução de duas horas por dia no tempo de viagem, porque se trata, em outras palavras, de benefícios sociais e econômicos enormes para a população, ampliando o tempo disponível para trabalhar, para atividades de lazer, estudo, ou simplesmente para o aumento da convivência familiar, permitindo aos pais, por exemplo, exercerem um acompanhamento mais próximo das atividades escolares de seus filhos e, consequentemente, contribuir em muito para a melhora do desempenho escolar. O segundo aspecto, para o qual chamava atenção, diz respeito ao fato da implantação da linha de metrô vir acompanhada de uma melhoria significativa da qualidade ambiental, da acessibilidade, da confiabilidade e da segurança no transporte. A respeito do número de passageiros/dia que serão transportados, acrescentou, oscilará entre 600 e 650 mil passageiros em dias úteis, os quais provavelmente também utilizarão toda rede do Metrô e da CPTM e, igualmente, a rede de ônibus através do sistema de bilhetagem integrada. Obviamente, ponderou, a aferição desses benefícios implica em alguns impactos negativos, especialmente na fase de implantação da linha, os quais são sobrepujados, como se viu, pelos benefícios ofertados na fase de operação. O caótico trânsito paulistano resulta num consumo demasiadamente elevado de energia e na consequente emissão de poluentes atmosféricos e de gases de efeito estufa. Em comparação, o Metrô - transporte sobre trilhos movido a eletricidade - traz enormes ganhos, destacando-se para a Linha 6 uma redução de 135 mil toneladas/anos de dióxido de carbono, por conta da substituição das viagens antes realizadas em veículos automotores. Verifica-se, observou, que o consumo energético por passageiro/km do Metrô é cerca de vinte e sete vezes inferior ao dos automóveis, o mesmo acontecendo com as emissões dos gases de efeito estufa, tal como comprova o inventário anual que o Metrô realiza sobre esses poluentes. Diminuição semelhante, pontuou, verifica-se também no que se refere à emissão de contaminantes atmosféricos locais, o que reforça o ponto de vista segundo o qual a utilização do Metrô acarreta um grande ganho ambiental, seja do ponto de vista da redução do consumo de combustível, da redução do consumo de energia e, consequentemente, da redução da pressão ambiental sobre as fontes de energéticos. Permite, ainda, que seja evitada uma quantidade significativa de acidentes de trânsito, evitando a perda de produtividade, os afastamentos para tratamento de saúde, os custos de seguridade social, a perda de recursos materiais e, acima de tudo, a perda de vidas nesses acidentes. Por fim, como terceiro ponto de destaque, solicitou fosse registrado seu elogio à coragem do Governo do Estado de São Paulo pela implantação de mais essa linha do Metrô, em um momento sem precedentes em que já estão sendo implantadas outras quatro linhas simultaneamente, além de ambicioso plano de modernização e ampliação de capacidade dos trens metropolitanos e das linhas de metrô existentes. Constitui-se assim, efetivamente, uma rede de transporte de alta capacidade, à qual se somarão os benefícios decorrentes da implantação da Linha 6 – Laranja. A **conselheira Maria Auxiliadora Assis Tschirner** declarou que concordava com os comentários feitos pelo conselheiro Luiz Antônio Cortez e que, a despeito do atendimento a toda essa população por esse modal de transporte, em que pese o direito e a necessidade que esta população tenha à disposição um transporte ágil, com essa expansão virão novos usuários se utilizando da conexão à Linha 4-Amarela, que nem concluída está, com as obras da estação da Vila Sônia ainda em andamento, e que já se encontra saturada nos horários de pico. Isto vai piorar ainda mais pelo fato de terem acesso direto à região Oeste, à procura de emprego, buscando novas oportunidades em Osasco, Alphaville, Lapa, e não exatamente na região central, pela estação Sé. O conselheiro **Marcelo Pereira Manara** parabenizou a iniciativa do Governo como defensor que é do investimento em transporte público, principalmente do transporte público de qualidade, informando



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

que, quando vem a São Paulo, deixa seu veículo e usa o Metrô. Questionou se no processo de licenciamento dessa nova linha foram ouvidos os conselhos municipais e os comitês de bacia que têm interface com esse tipo de obra no tecido urbano. Declarou que fazia tais questionamentos pelo fato de que participava de vários conselhos municipais, por acreditar nesses colegiados, os quais, a seu ver, “são primos do CONSEMA”. Asseverou que toda e qualquer obra, principalmente essas de grande importância e que promovem grandes impactos, deveriam, em seu processo de análise, fomentar essa participação cidadã. Observou que, por esses motivos, perguntava se fora dada oitiva a tais instâncias no decorrer do licenciamento dessa expansão. Declarou que aproveitava a oportunidade para agradecer a atenção que lhe fora dispensada pela equipe da CETESB, no dia 17 de janeiro último, ao fazer uma consulta sobre a URE/Barueri, oportunidade em que, se por um lado verificou que o Conselho Municipal de Barueri havia se pronunciado sobre a obra, por outro não encontrou no processo o posicionamento da CETESB acerca dessa manifestação e das contribuições oferecidas por outros órgãos e instituições que representam a sociedade civil, o que o levava a formular a seguinte questão: “será necessário que a sociedade se escore em um escritório de advocacia para que a CETESB responda seus questionamentos?” **Epaminondas Duarte Junior**, comentando as questões levantadas pelos conselheiros Antonio César Simão e Maria Auxiliadora Assis Tschirner, esclareceu que a expansão permitirá que os usuários da Rede Metrô-CPTM se dirijam a seus destinos de diferentes maneiras, e exemplificou algumas possibilidades. Explicou também serem igualmente importantes as linhas de Metrô que já se encontram em funcionamento, porque, em decorrência das melhorias de que foram e de que ainda serão alvo juntamente com a melhoria na rede ferroviária da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos–CPTM, terá lugar um ganho considerável no tempo da viagem e, mais ainda, se desfrutará de maior conforto na transferência das linhas, apesar da tendência da demanda de sempre aumentar. Argumentou que, além da oitiva dos conselhos municipais, foram realizadas as audiências determinadas por lei e reuniões com representantes de toda a região noroeste e central, oportunidade em que foram oferecidas explicações tanto acerca dos problemas e questões ligadas com a construção e o funcionamento do Metrô propriamente ditos – entre as quais a localização dos acessos às estações – como acerca de problemas não concernentes a essa modalidade de transporte, como o processo de drenagem em curso na Rua Venâncio Aires e o funcionamento do Comitê Pró-Metrô da Freguesia do Ó, na região noroeste. Referiu-se à interlocução que o empreendedor manteve com diversos órgãos, entre outros, a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, o Comitê Diretor de Transporte Integrado–CDTI e a Comissão de Legislação Urbana. Respondendo ao conselheiro Antonio Abel Rocha da Silva, Epaminondas Duarte Junior concordou com a importância de se realizar uma reunião com o Comitê de Bacias do Alto Tietê – o que até então não foi feito. O conselheiro **Antonio Abel Rocha da Silva** sugeriu que também fossem consultados os conselhos gestores das Áreas de Proteção Ambiental–APAs aí existentes. A conselheira **Rosa Ramos** comentou ser também usuária do Metrô, meio de transporte pelo qual possuía grande apreço, até mesmo por ser evidente o quanto seus responsáveis se empenham para promover a qualidade de seus serviços. Acrescentou ser visível também a mudança da qualidade dos locais onde funcionam as estações, que sempre se enriquecem, como bem demonstra a Estação Butantã, cuja construção conferiu uma qualidade “tremenda” à região. Asseverou que “a região ganhou com sua instalação um meio ambiente artificial mais qualificado”, e perguntou se havia possibilidade de se conferir uma permeabilidade maior às estações com a desapropriação de um número maior de imóveis, o que contribuiria para que os serviços prestados aos usuários possuíssem maior qualidade ambiental. O conselheiro **Marcelo Pereira Manara** reiterou esse posicionamento, pois se tratava de “uma observação perfeita da conselheira Rosa”, uma contribuição para a implementação do “green building”, e, portanto, para uma questão muito importante. **Epaminondas Duarte Junior**, assistente da Diretoria de Planejamento e Expansão de Transporte do Metrô, passou a palavra ao coordenador da área de arquitetura do projeto civil do Metrô, que asseverou que este órgão dá pleno cumprimento à legislação municipal que trata



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

dessa questão. Acrescentou que o sistema de captação de água pluvial será utilizado como reuso para a própria limpeza e manutenção dos jardins. Pontuou que, dessa forma, se tem um acréscimo, se enriquece o aspecto relacionado com a permeabilidade, porque não se trata tão somente da percolação direta das águas da chuva, mas, sim, do reaproveitamento dessas águas. Lembrou que outro fator relacionado com a garantia da sustentabilidade da estação e que diz respeito também à questão ambiental são os ajardinamentos, que se qualificam não só pelo elemento constituído e construído, mas também pela paisagem que resulta. O conselheiro **Antonio Abel Rocha da Silva** questionou se poderia ser esclarecido o motivo do “gradeamento” e do fechamento das transversais da Estação Tucuruvi que está sendo discutido pelo CADES. **Epaminondas Duarte Junior** informou que o “gradeamento” resulta do cumprimento de uma exigência da Prefeitura do Município de São Paulo, para evitar qualquer tipo de ocupação debaixo do Metrô - para moradia ou estacionamento irregular de veículos - e resulta de acordo firmado entre este órgão municipal e o Metrô. Epaminondas Duarte Junior passou a palavra para **Manoel da Silva Ferreira Filho**, chefe do Departamento de Gerência do Meio Ambiente e Sustentabilidade, que declarou terem sido feitas ao Departamento de Águas e Energia Elétrica-DAEE, durante o processo e elaboração dos estudos, várias consultas relacionadas com questões ligadas às travessias de canais e de rios. O conselheiro **Antonio Abel Rocha da Silva** observou ser o DAEE um órgão governamental, enquanto o Comitê de Bacia, um órgão tripartite, ou seja, composto por representantes da sociedade civil, Estado e município, e que, portanto, não é suficiente dirigir-se apenas ao Governo, pois se tem de discutir também com a sociedade civil que se faz representar no comitê. Depois de **Epaminondas Duarte Junior** declarar que podia agendar nesse mesmo dia uma reunião com o Comitê de Bacias com a finalidade de lhe apresentar o projeto em discussão, o **Presidente do CONSEMA** declarou que, como não havia mais nenhum inscrito, declarava encerrada a discussão e se entrava em regime de votação. Perguntados sobre seu posicionamento favorável ou contrário à viabilidade ambiental do empreendimento Linha 6-Laranja do Metrô (Trecho São Joaquim – Brasilândia), de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, em São Paulo (Proc. 116/2010), e com base no Parecer Técnico/CETESB/015/13/I/E sobre o EIA/RIMA, os conselheiros manifestaram-se, por unanimidade, favoráveis, o que deu lugar à seguinte decisão: **“Deliberação CONSEMA 01/2013. De 29 de janeiro de 2013. 303ª Reunião Ordinária do Plenário do CONSEMA. Aprova o EIA/RIMA do empreendimento “Linha 6-Laranja do Metrô”.** 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/030/13/IE sobre o respectivo EIA/RIMA, a viabilidade ambiental do empreendimento “Implantação da Linha 6-Laranja do Metrô (Trecho São Joaquim – Brasilândia)”, de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, no município de São Paulo (Proc. 116/2010), e obriga o empreendedor a cumprir as exigências, recomendações, medidas mitigadoras e de compensação constantes desses documentos”. Passou-se ao segundo ponto da Ordem do Dia, qual seja a Apreciação da Proposta de Concessão do Direito de Uso e Exploração de Bem Público para fins de instalação de Centro de Exposições e atividades complementares, segundo determina o Art. 2º da Lei Estadual 14.944/2013. **Sibele Franzese**, Secretária-Adjunta da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Regional do Estado de São Paulo, expôs, em linhas gerais, em que consiste a proposta. Informou inicialmente que o projeto tem sua implantação prevista no exato local em que se encontra hoje o Centro de Exposições Imigrantes, área objeto de concessão para eventos agropecuários desde 1992 e que, à vista do iminente término do contrato de concessão, deixara de receber os necessários melhoramentos. Estudos de viabilidade confirmaram a vocação da área para a realização de eventos agropecuários, e o projeto vinha oportunamente suprir a carência de espaços do gênero em São Paulo, que perdia eventos para a cidade do Rio de Janeiro e mesmo para outros países, a exemplo da Argentina, e mencionou, para ilustrar essa carência, o Centro de Convenções do Anhembi, com agenda lotada até



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

o ano de 2014. Noticiou haver sido realizado estudo de referências para estimar os parâmetros da nova concessão, com vistas à modernização das atuais instalações, nada obstante mantendo-se a vocação do espaço, a mesma há vinte anos. Reuniões foram realizadas com representantes do Instituto Geológico e da Secretaria da Agricultura do Estado de São Paulo, em cujas instalações será levada a efeito a ampliação prevista no projeto, sendo que se definiu que a sede do IG irá para a Vila Mariana. Foram ainda realizadas reuniões com o CONDEPEFI – Conselho de Defesa do Parque Estadual das Fontes do Ipiranga e o CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico, além de audiências públicas sediadas na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, resultando ao final na Lei 14.944, de 9 de janeiro de 2013. Observou que, entre as novidades que o projeto passou a incorporar no curso das discussões, vindo a compor o próprio texto da lei, figura a destinação de 50% dos recursos do empreendimento, a título de compensação ambiental, à mitigação dos impactos verificados nos arredores da respectiva área, ouvidos CONSEMA, CONDEPEFI e CONDEPHAAT, assim como a implantação do plano de manejo do Parque Estadual. Situou, com o auxílio de mapas, a área em que haverá de instalar-se o empreendimento e seus respectivos limites. Discorreu sobre a natureza jurídica do contrato em questão, esclarecendo acerca das diretrizes fixadas no edital de licitação e sua fundamentação. Esclareceu que o prazo total da concessão é de trinta anos, e que é prerrogativa do empreendedor propor equipamentos alternativos para a viabilidade econômica do empreendimento, observando sempre que constitui ônus do concessionário a obtenção de todas as licenças para tanto necessárias. Finalizou declarando que o escopo do projeto, levado a efeito em colaboração com a Secretaria da Agricultura, é a criação de um novo espaço de eventos, a partir da reestruturação do espaço atualmente existente, com o que, entre outros impactos positivos, tem-se a ampliação da oferta de vagas de empregos e o incremento da arrecadação de tributos através do resgate da vocação do Estado para sediar grandes eventos. Passou-se então à discussão. O conselheiro **Antônio César Simão** alertou para a necessidade de se discutir a implementação de um plano viário que possibilite melhorar o trânsito de veículos naquele trecho da rodovia dos Imigrantes, já bastante sobrecarregado, especialmente quando realizados eventos no atual Centro de Exposições. A conselheira **Zuleica Maria de Lisboa Perez** perquiriu se a área já fora concedida e que valores o Estado recebe atualmente pela referida área. A conselheira **Rosa Ramos** requereu esclarecimentos acerca da inteligência da Lei 14.944/13, face ao objeto da pauta daquela reunião, isto é, se se estava atendendo o que constava do art. 2º da Lei ou o que constava do art. 6º, ao que replicou o **Secretário do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA** que aquela discussão destinava-se a propiciar que o Conselho se manifestasse sobre o artigo 2º de referida lei, que leu, e sublinhou que antes da concorrência do que prevê o art. 6º da lei, prevê-se que o CONSEMA seja ouvido. O conselheiro **Marcelo Pereira Manara** informou que não havia numeração nas páginas e que não era possível localizar os anexos citados no documento disponibilizado. Propôs fosse mencionado como requisito da proposta de metodologia da execução, no texto em discussão, a adoção de sistemas construtivos sustentáveis, mais conhecidos como “Green Building”, propondo ainda fosse incluído no item 12.2, b: “... empresas de renome, consolidadas no mercado, não poluidoras e que apresentem seus respectivos programas de gestão ambiental para operação.” A secretária-adjunta **Sibele Franzese**, em reposta ao questionamento do conselheiro Antônio César Simão, assinalou que era atenta aos desdobramentos do empreendimento sobre o tráfego de veículos na Rodovia dos Imigrantes, e que destarte estudava sugestão dos moradores da região de manutenção dos acessos hoje existentes para o Jardim Botânico e Parque Zoológico, além da utilização subsidiária, também como acesso, da Avenida Miguel Estéfano, de sorte a não criar óbice ao livre acesso aos citados equipamentos. Passou em seguida a palavra ao conselheiro **Alberto José Macedo Filho**, que, em resposta à indagação da conselheira Zuleica Maria de Lisboa Perez, informou que o Estado recebia R\$ 17.000,00 fixos ao mês pela utilização do Centro, mais participação sobre os valores auferidos nas bilheterias, nos eventos em que fossem cobrados ingressos. **Sibele Franzese** acrescentou que era



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

prevista, para a nova concessão, uma outorga em valor mínimo ao redor de R\$ 360.000,00 mensais, considerando que metade desses recursos será aplicada na mitigação dos impactos ambientais. Quanto à observação do conselheiro Marcelo Pereira Manara, segundo a qual faltariam anexos ao documento apresentado, declarou que de fato a observação procedia, e que os anexos encontravam-se ainda em processo de finalização, o que entretanto não era fator impediente do esclarecimento de dúvidas eventualmente remanescentes, para o que se colocava disponível. **Antônio Elian Lawand Junior** observou, quanto à proposição feita pelo conselheiro Marcelo Manara, que o selo “Green Building” é uma certificação privada, e que, como tal, fazia uso de uma metodologia de análise também privada. Não se prestava, por conseguinte, à utilização num procedimento regulado por um edital público, como este, regido pelo texto da Lei 8.666/93, que disciplina as licitações. Ponderou, sob esse fundamento, seria mais adequado fosse tal exigência substituída, senão suprimida, do texto do projeto, sob pena de maculá-lo com uma nulidade insanável. Acolhendo a orientação do conselheiro, o também conselheiro **Marcelo Pereira Manara** propôs fosse suprimida a menção à certificação “Green Building” do documento em discussão, mantendo-se “sistemas construtivos sustentáveis”, com as necessárias adequações do texto. Encerrada a discussão, passou-se à votação da Proposta de Concessão do Direito de Uso e Exploração de Bem Público para fins de instalação de Centro de Exposições e atividades complementares, segundo determina o Art. 2º da Lei Estadual 14.944/2013. Submetida ao Pleno, a proposta logrou aprovação por 26 (vinte e seis) votos favoráveis, 1 (um) voto contrário e 1 (uma) abstenção. **Andréa Nascimento**, em declaração de voto, justificou que se isentara de votar por constar como requerente no inquérito civil de iniciativa do Ministério Público. **Marcelo Pereira Manara**, também em sede de declaração de voto, fundamentou sua manifestação contrária à proposta por causa da ausência dos anexos, posto que sumamente relevantes para uma apropriada compreensão do documento, ou seja, sua ausência comprometia substancialmente sua análise. Passou-se à votação dos destaques do conselheiro Marcelo Manara. Submetido ao Pleno o destaque de número um, qual seja, a inclusão, no corpo do documento e como requisito da proposta de metodologia da execução, da recomendação de “adoção de sistema construtivo sustentável”, foi a proposta acolhida com dez (dez) votos favoráveis, 6 (seis) contrários e 13 (treze) abstenções. Submetido ao Plenário o segundo destaque, qual seja o de complementação do texto do item 12.2 da proposta, que passaria a ter a seguinte redação: “... empresas de renome, consolidadas no mercado, não poluidoras e que apresentem seus respectivos programas de gestão ambiental para operação”, foi este rejeitado pelo quórum de seis (seis) votos favoráveis, nove (nove) contrários e 14 (quatorze) abstenções. Aprovada a proposta, juntamente com o primeiro destaque do conselheiro Marcelo Pereira Manara, deu-se origem à seguinte deliberação: **“Deliberação CONSEMA 02/2013. De 29 de janeiro de 2013. 303ª Reunião Ordinária do Plenário do CONSEMA. Manifesta-se favorável à proposta de concessão de direito de uso e exploração de bem público. O Conselho Estadual do Meio Ambiente-CONSEMA, no exercício de sua competência legal, em especial da atribuição que lhe confere o artigo 2º da Lei 14.944/2013, delibera: Artigo único – Declara-se favorável, nos termos do Art. 2º da Lei 14.944/2013, à Proposta de Concorrência Pública Nacional para Concessão do Direito de Uso e Exploração de Bem Público para fins de instalação de Centro de Exposições e atividades complementares, apresentada pela Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Regional, recomendando que na parte do edital que trata da “Metodologia de Execução” seja acrescentada ao item 12.2 “b” a exigência de “adoção de sistema construtivo sustentável”.** Nada havendo mais a tratar, o **Presidente do CONSEMA** deu por encerrada a reunião. E eu, Germano Seara Filho, Secretário-Executivo do CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.