



Ata da 305^a Reunião Ordinária do Plenário do Conselho Estadual do Meio Ambiente - CONSEMA, realizada no dia 26 de março de 2013.

Realizou-se no dia 26 de março de 2013, às 09h00, na Sala de Reuniões do Conselho, Prédio 6 da SMA/CETESB, Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345, a 305^a Reunião Ordinária do Plenário do CONSEMA. Compareceram os conselheiros: **Bruno Covas, Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, Maria Auxiliadora Assis Tschirner, Daniel Smolentzov, Antonio Abel Rocha da Silva, Ronaldo Severo Ramos, Isaías Roberto Baptista, Dimitri Auad, Antônio Elian Lawand Junior, Antônio Carlos de Freitas Júnior, Felipe de Andréa Gomes, Jorge Hamada, Andrea Nascimento, Nelson Roberto Bugalho, Nerea Massini, Yara Cunha Costa, Zuleica Maria de Lisboa Perez, Rubens Nicareta Chemin, Jeferson Rocha de Oliveira, Carlos Alberto Maluf Sanseverino, Gilmar Altamirano, Isabel Cristina Baptista, Luiz Ricardo Viegas de Carvalho, Daniel Glaessel Ramalho, Ana Cristina Pasini da Costa, Luiz Antônio Cortez Ferreira, Daniel Teixeira de Lima, André Graziano, Benedito Mascarenhas Louzeiro, Suely Matsuguma, Rosa Ramos, João Carlos Cunha, Mário Imura, Marcos Camargo Campagnone, Paulo Roberto Dallari Soares, Sônia Maria Flores Gianesella, Rui Brasil Assis, Antônio Cesar Simão e Fábio Augusto Gomes Vieira Reis.** Constatavam do Expediente Preliminar: 1. Aprovação das Atas da 303^a e 304^a Reuniões Plenárias Ordinárias; 2. Comunicações da Presidência e da Secretaria-Executiva; 3. Assuntos gerais e inclusões de urgência na Ordem do Dia. Constatavam da Ordem do Dia: 1. EIA/RIMA do Prolongamento da Linha 2 – Verde do Metrô (Trecho Vila Prudente – Dutra), de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô (Proc. 1940/2009); 2. Minuta de Decreto que Regulamenta a Lei Estadual 13.577/09 sobre Diretrizes e Procedimentos para a Proteção da Qualidade do Solo e Gerenciamento de Áreas Contaminadas. O **Presidente do CONSEMA, Bruno Covas**, declarou abertos os trabalhos e submeteu à votação, nos termos regimentais, as Atas da 303^a e 304^a Reuniões Ordinárias do Plenário, que foram aprovadas. Passou-se às comunicações da Presidência e da Secretaria-Executiva. O **Secretário-Executivo do CONSEMA, Germano Seara Filho**, informou que retornava ao Conselho o Sr. Ademir Cleto de Oliveira, para complementar o mandato do conselheiro Ricardo Achilles, da Secretaria de Energia do Estado, suplente da PGE, tendo sido o conselheiro empossado imediatamente pelo **Presidente**. Passou-se aos assuntos gerais e inclusões de urgência na Ordem do Dia. A conselheira **Maria Auxiliadora Assis Tschirner** declarou-se porta-voz das reclamações de diversas empresas que, tendo dado entrada em processos de licenciamento na CETESB, viam sua tramitação totalmente paralisada. Tais processos teriam passado por uma revisão, a cargo da Corregedoria, enquanto autos de diversos licenciamentos teriam sido encaminhados pela Agência Ambiental de Embu para a de São Paulo. Informou que a situação havia levado alguns empreendedores a desistirem de processos, e requereu fossem implementadas medidas para se retomar sua análise e, consequentemente, sua tramitação. O conselheiro **Carlos Alberto Maluf Sanseverino** saudou a todos, augurando àqueles que professam a fé católica ou respeitam quantos a professam uma Semana Santa rica sob o aspecto da reflexão que suscita. Comemorou inicialmente a assinatura, pelo Governador do Estado, do Decreto do Zoneamento Ecológico-Econômico da Baixada Santista, notícia de que tomara conhecimento através do jornal “Tribuna de Santos”. Observou, entretanto, que, à vista da relevância de que se revestia o tema e posto desconhecer se, porventura, teria sofrido alterações o texto aprovado pelo Plenário do CONSEMA e encaminhado ao Palácio, era oportuno requerer, o que agora fazia, que o ZEE volte ao CONSEMA, para ciência e conhecimento de eventuais mudanças. Chamou, outrossim, a atenção para a gravidade da questão portuária na Baixada Santista, precisamente na região do Porto de Santos, onde se somam às dificuldades relacionadas à infraestrutura, pelas quais dividiriam a responsabilidade diversos setores da sociedade civil, outras, a exemplo da greve dos caminhoneiros. Enfatizou que, em face da dimensão dos impactos decorrentes da atividade portuária na região que se espraiam por todo o



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

Estado, seria fundamental que o tema fosse uma vez mais trazido ao Conselho. Propôs fosse feita, sob a responsabilidade da Agência Ambiental de Santos, uma apresentação ao Plenário a esse respeito, se possível já na próxima reunião ordinária. Por fim, propôs ao Pleno que convidasse e recebesse, ainda no primeiro semestre do ano corrente, técnicos que, em nome da Federação Internacional de Futebol–FIFA, possam prestar esclarecimentos acerca da infraestrutura montada especificamente para a Copa das Confederações e para a Copa do Mundo, na medida em que, segundo se prevê, os eventos produzirão relevantes impactos ambientais. Dentre as questões que merecem ser aprofundadas nessa discussão, citou a mobilidade urbana carente de adequação e a estratégia a ser desenvolvida com a finalidade de se receber ao redor de três milhões de turistas na cidade. O conselheiro **Dimitri Auad** noticiou que o CONAMA realizará, em sua sede em Brasília, no dia 16 de junho próximo, seminário sobre capacidade de suporte em regiões metropolitanas, e requereu que a Secretaria-Executiva do Conselho, tão logo receba o informativo a respeito, o torne acessível aos conselheiros. Comunicou também a posse, ocorrida a 20 do mês em curso, da nova bancada do CONAMA, integrada, entre outras, por duas entidades paulistas, a Sociedade de Defesa do Meio Ambiente de Piracicaba-SODEMAP e o Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental-PROAM, sendo o último na qualidade de representante nacional. O conselheiro **Jeferson Rocha de Oliveira** relatou que teve lugar no Município de Taubaté, no último dia 22, discussão acerca da revisão do zoneamento mineral da região, promovida pela Frente Parlamentar de Proteção e Recuperação da Bacia do Rio Paraíba do Sul, capitaneada pelos Deputados Padre Afonso Lobato, Hélio Nishimoto e Marco Aurélio, tendo participado também representantes da Subsecretaria da Mineração e do Departamento Nacional de Produção Minerária–DNPM, entre outros. Comentou haver avaliado positivamente o evento e parabenizou o Deputado Padre Afonso pelas iniciativas levadas a efeito na ocasião. Ainda sobre o mesmo tema, requereu maiores informações acerca do relatório sobre avaliação de plantio e da mineração na região, de responsabilidade da Coordenadoria de Biodiversidade e Recursos Naturais – CBRN e elaborado com base nos dados coletados em 2009. A conselheira **Zuleica Maria de Lisboa Perez** informou, acerca do Zoneamento Ecológico-Econômico da Baixada Santista e em resposta à colocação feita pelo conselheiro Carlos Sanseverino, que o decreto assinado recentemente pelo Governador do Estado resultara das discussões havidas em cinco plenárias do CONSEMA; em quatorze reuniões realizadas com diferentes grupos; três audiências públicas coordenadas pela Secretaria-Executiva deste Colegiado e, também, do árduo trabalho realizado pelas prefeituras e entidades da sociedade civil dos municípios envolvidos. Informou ainda que o texto final, aprovado pelo CONSEMA, foi submetido à Procuradoria Geral do Estado, que apontou para a necessidade de se operarem pequenas mudanças em sua redação. Submetido novamente ao grupo responsável, este decidiu por acatar as alterações propostas pela Procuradoria. A conselheira, ao final, colocou-se pessoalmente disponível – como também sua equipe – para maiores esclarecimentos a respeito e antecipou que solicitaria o envio de cópias do decreto aos membros do Conselho. O conselheiro **Luís Ricardo Viegas de Carvalho** lembrou que no ano passado o CONSEMA encaminhou ofício à Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transportes do Estado de São Paulo – ARTESP, tratando da questão relacionada à operação corta-fogo, e informou que, desde então, a agência tem-se empenhado em propiciar a eficaz implementação da operação, buscando, através de medidas de ordem prática, instar as concessionárias do setor rodoviário a se engajarem efetivamente no projeto, o qual lhe parecia estar produzindo os esperados frutos. Informou ainda, em resposta à intervenção da conselheira Maria Auxiliadora Assis Tschirner, que referidas empresas estavam sendo demandadas a implementar sinalização e campanhas de informação necessárias à publicidade da operação, e que as despesas decorrentes da afixação de placas de outros expedientes são de inteira responsabilidade das concessionárias. A conselheira **Maria Auxiliadora Assis Tschirner** registrou haver solicitado ao Departamento de Estradas de Rodagem – DER, há cerca de vinte dias, fosse afixada placa na divisa entre determinada via expressa e a via marginal, junto à Rodovia Raposo Tavares, e que após três



dias o departamento apresentou a escusa de que a placa que havia no local fora retirada para reparos, e que se aguardava, há cerca de dois anos, procedimento licitatório para a contratação de empresa responsável pelo emplacamento, o que ponderou um absurdo à vista dos riscos que se avultam diante da ausência de adequada sinalização. O conselheiro **Luís Ricardo Viegas de Carvalho** comprometeu-se, tão logo tenha em mãos o plano de comunicação de responsabilidade das concessionárias, a apresentá-lo ao Plenário do CONSEMA. Passou-se ao primeiro item da Ordem do Dia, qual seja a apresentação do EIA/RIMA do Prolongamento da Linha 2 – Verde do Metrô (Trecho Vila Prudente – Dutra), de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô. O arq. **Alfredo Nery Filho**, coordenador do Projeto Básico Civil 2, agradeceu a colaboração dos conselheiros – e também do Secretário-Executivo do CONSEMA –, pois, argumentou, todos têm-se empenhado em participar da discussão e avaliação dos estudos ambientais acerca do projeto, em propor alternativas e sugestões e, consequentemente, em promover sua melhoria. Passou a explicar as diretrizes que norteiam o projeto, que é uma extensão da Linha 2 – Verde, atualmente operando de Vila Madalena a Vila Prudente; suas principais características, a começar pela localização e extensão: exatamente treze quilômetros. Informou que o projeto descreve um arco no sentido sul/norte na Zona Leste de São Paulo, ao ligar Vila Prudente, numa das extremidades da linha já em operação, com a Rodovia Presidente Dutra, precisamente no Parque Novo Mundo. Explicou que o trecho será constituído por treze estações e ofereceu informações sobre cada uma. A **Estação Oratório**, por exemplo, se localizará na confluência da Avenida Oratório com a Rua do Orfanato, e a **Estação Água Rasa** ficará próxima da Adutora Rio Claro e da Avenida Sapopemba. Já a **Estação Anália Franco** se localizará na intersecção da Avenida Eduardo Coty com a Avenida Abel Ferreira – precisamente em frente do Shopping Anália Franco – e que a linha, após esta última estação, seguirá em direção ao Bairro Vila Formosa, em cuja parte mais alta – próximo da confluência da Rua Catuquita com a Avenida Coty – se localizará a **Estação Vila Formosa**. Informou ainda que a estação seguinte – **Estação Guilherme Jorge** – se localizará na cota mais alta da avenida de mesmo nome e que o trecho seguirá em direção à **Estação Nova Manchester**, situada na esquina da Avenida Carrão, no bairro de mesmo nome, até encontrar o Córrego Aricanduva, onde será construída a **Estação Aricanduva**. Explicou que a Linha 2 - Verde seguirá, então, a direção norte, onde se integrará com a futura **Estação Penha** da Linha 11 da CPTM e com a já existente **Estação Penha** da Linha 3 – Vermelha do Metrô. A estação seguinte se localizará na Avenida Penha de França, no Alto da Penha, percorrendo em seguida o espião do Bairro da Penha. Acrescentou que, em sequência, esse trecho descerá novamente até chegar ao Vale do Tietê, precisamente à **Estação Tiquatira**, que se integrará com a Linha 12 e a futura Linha 13 do trem metropolitano. Explicou também que essa estação será construída entre a Avenida Gabriela Mistral e a faixa da CPTM. Em direção ao norte, a linha seguirá o traçado desta avenida, atravessando a várzea do Rio Tietê e chegando à **Estação Paulo Freire**, que se localizará entre a Marginal Direita do Tietê e a Avenida Paulo Freire, onde já existe a ligação da Rodovia Fernão Dias com a Rodovia Presidente Dutra. Acrescentou que, tomando em seguida a direção à esquerda, o trecho alcançará a **Estação Dutra**, no Parque Novo Mundo, precisamente no final da Estrada da Conceição. **Alfredo Nery Filho** esclareceu igualmente que, no trecho compreendido entre a Avenida Paulo Freire e a Rodovia Presidente Dutra, se localizará o pátio de estacionamento e manutenção, precisamente em um grande terreno situado entre a Avenida Paulo Freire e a Rua Pedro Taques. Acrescentou que parte das estações será dotada de terminais de integração com o sistema de ônibus. Informou que a extensão da Linha 2 – Verde poderá ser inaugurada em duas etapas. O primeiro trecho, de 4,6 quilômetros, desde a **Estação Vila Prudente**, com mais quatro estações – **Orfanato, Água Rasa, Anália Franco e Vila Formosa** –, terminando no estacionamento estratégico de trens junto a essa última estação. Esclareceu que, na segunda etapa, serão implantadas mais oito estações – **Guilherme Jorge, Nova Manchester, Aricanduva, Água Rasa, Penha, Tiquatira, Paulo Freire e Presidente Dutra** –, construídos os terminais de ônibus responsáveis pela integração nas estações **Água Rasa, Vila**



Formosa, Tiquatira, Paulo Freire e Presidente Dutra, que, somados àquele já existente na Estação Penha, serão, ao todo, seis. Explicou que a linha como um todo e algumas estações serão construídas com método subterrâneo, compreendendo túnel convencional constituído por um grande poço no qual se situarão todas as circulações verticais, os *shafts* de ventilação e o sistema que percorrerá todo o traçado. No nível de superfície, se localizarão os acessos – mezaninos, *hall* de distribuição e bilheterias. Informou ainda que algumas outras estações serão construídas em valas a céu aberto e outras no sistema de vala invertida, desde as lajes superiores até as inferiores, com configuração normalmente retangular e paredes tipo diafragma. Acrescentou que, no que concerne à demanda, estima-se que seja da ordem de 1 milhão e 200 mil passageiros/dia, com carregamento máximo de 55 mil/hora, e que, com relação ao material rodante, para operação do trecho até Vila Formosa, será necessária a aquisição de 17 trens, e, até o trecho Vila Prudente/Dutra, mais 28 trens. Relatou que a composição será constituída por seis carros cada uma com capacidade para transportar 2 mil passageiros com nível de conforto, ou seja, 6 passageiros em pé por metro quadrado. Acrescentou que os equipamentos serão dotados de ar refrigerado, câmara de gravação, comunicação de voz, multimídia e sistemas de detenção de incêndio, e que as estações possuirão escadas rolantes com conceito inteligente – ou seja, funcionando à medida da demanda, gerando assim economia de energia quando a demanda não estiver caracterizada –, controle remoto da estação e controle local para as questões de segurança. Complementou que as estações também possuirão elevadores para transporte de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida e que eles serão supervisionados através de videofone e câmaras, com comunicação visual tática e sonora, portas de plataforma, sistema hidráulico de combate a incêndio e reuso de água. Informou que o sistema de captação da energia solar tornará exequível a realização de algumas atividades no pátio, e que as estações, na medida do possível, terão maior número de abertura para a superfície e maior aproveitamento da iluminação natural, objetivando economia de energia. Acrescentou que a comunicação visual será retroiluminada ao longo de todas as rotas de fuga e que, visando maior segurança em situações de emergência, todos os projetos serão elaborados em consonância com as normas nacionais e internacionais, além daquelas estabelecidas pelo Corpo de Bombeiros. Entre as especificações do sistema de ventilação instalado nas estações e nos trechos de túnel – primariamente dimensionado para remoção da carga térmica originada pelo trem e usuários – citou: reversibilidade de modo a remover a fumaça em casos de incêndio e a extrair, da melhor maneira, a fumaça do sistema. Descreveu as salas técnicas e as salas operacionais, com exaustão e insuflamento forçados, os ambientes onde os funcionários trabalharão, e reiterou a eficácia do método construtivo utilizado, principalmente no que concerne à segurança e à previsibilidade, aspectos muito importantes, pelo fato de as intervenções ocorrerem em áreas densamente urbanizadas. O geól. **Walter Sérgio de Faria**, gerente técnico-administrativo da Walm Ambiental, inicialmente informou ter sido o EIA/RIMA consolidado em cinco grandes blocos e que ele dá cumprimento à legislação pertinente e tem como diretriz um Termo de Referência previamente estabelecido pelo órgão ambiental. Referiu que o primeiro grande bloco acabava de ser apresentado pelo arquiteto Alfredo Nery Filho, e que, de modo sucinto, passaria a apresentar os demais blocos, com ênfase especial nos principais impactos previstos para esse empreendimento. Lembrou que o diagnóstico abrange de forma geral toda a temática ambiental e o subdivide em três grandes blocos – meios físico, biótico e socioeconômico –, que são discutidos em diferentes escalas de detalhamento e nas diferentes áreas denominadas de influência, além daquela reconhecida como diretamente afetada, dado que suportará as principais estruturas projetadas em superfície no entorno imediato do eixo projetado. Relacionou os três temas destacados, que são a qualidade do ar e os níveis de ruído e vibração, e ressaltou que o primeiro tomou como base o diagnóstico e os resultados colhidos pelas estações da CETESB. Já os níveis de ruído e vibração foram estabelecidos através de medições diretas e implementadas em campo pela equipe responsável. Referiu que, em contraponto à fase de construção, a etapa de operação do empreendimento promove a melhoria das condições atmosféricas, dado que o empreendimento



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

favorece a substituição de carros e de ônibus pelo transporte sobre trilhos. Referiu que outro item relacionado com a fase de construção da obra será a identificação das áreas potencialmente contaminadas e identificadas ao longo desse traçado principal ou próximo daquelas estruturas projetadas em superfície – aproximadamente quarenta –, com base nas listas divulgadas pela CETESB e pela Secretaria do Verde e do Meio Ambiente do Município de São Paulo. Referiu que, ainda com relação ao meio físico, analisaram-se e diagnosticaram-se as dimensões geológica e geotécnica e os métodos construtivos. No que concerne ao contexto geológico, por exemplo, os técnicos do Metrô o conhecem muito bem, apresentando-se, portanto, como um cenário absolutamente familiar, exceção feita à diferenciação do método construtivo e dos equipamentos a serem utilizados com os diferentes tipos de rochas: sedimentar, pré-cambriana e granítica. No que concerne ao contexto biótico, declarou que dois aspectos merecem maior atenção. Um deles diz respeito à possível interferência das obras do Metrô em unidades de conservação, embora uma primeira análise tenha evidenciado ausência de qualquer interferência, por parte das estruturas projetadas, quer no perímetro principal das unidades de conservação quer em suas zonas de amortecimento. No entanto, lembrou, caso ocorra eventual interferência no pátio da **Estação Paulo Freire** – precisamente na área de preservação permanente aí existente e que se encontra totalmente descaracterizada –, por força da legislação terão de ser implementados procedimentos de compensação e, obviamente, se farão também necessárias autorizações dos órgãos competentes. Referiu-se à realização de outro trabalho necessário ao diagnóstico, que foi o cadastramento de todas as árvores que, por ventura, aí existissem, identificando-se um total de 341 unidades na região do pátio. Quanto ao diagnóstico do meio socioeconômico, a primeira questão a se observar, e sobre a qual a equipe igualmente se debruçou, disse respeito ao uso e ocupação do solo atual, cuja verificação servirá de base para o caso de eventuais desapropriações. Outra questão que esse diagnóstico envolveu foi o mapeamento do entorno imediato do eixo projetado, que deu lugar à caracterização da ocupação, identificando-se, inicialmente, as residências horizontais e, a partir desse grande extrato, seus diferentes usos – residencial, comercial e industrial. Um bloco mais central englobou a concentração das residências ocupadas por comércios e serviços e, depois, novamente, em um bloco se observou a alternância entre o uso misto e o residencial. Pontuou que essa configuração tornou possível partir-se para uma etapa seguinte, a de relacionar as residências que necessariamente devem ser desapropriadas com vistas à implantação daquelas estruturas que estarão em superfície e que são, basicamente, as estações, os acessos, os poços de ventilação e as saídas de emergência. Referiu que, no contexto do EIA/RIMA, na fase de detalhamento, os imóveis não foram identificados de forma individual, mas formando blocos e perímetros de desapropriação, referindo-se cada um deles a uma determinada estrutura projetada em superfície, tendo-se estabelecido, ao longo de todo o traçado, 27 blocos. Ainda no contexto socioeconômico, enfatizou a importância, por força da legislação vigente, dos relatórios específicos relacionados aos patrimônios histórico, arqueológico, cultural, arquitetônico e turístico, os quais são apresentados por órgãos – entre eles o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico – CONDEPHAAT e o Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN. Tal manifestação é incorporada ao processo de licenciamento. Esses dois órgãos, acrescentou, já se manifestaram acerca desse empreendimento, indicando que sua implantação não causará qualquer interferência em bens móveis e imóveis que se constituem em patrimônio – histórico, arqueológico, arquitetônico, cultural ou turístico. Em outras palavras, se manifestaram favoráveis à concepção geral do projeto. Realizado o diagnóstico – observou ainda o representante da empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA –, passou-se à etapa seguinte, qual seja, identificar os potenciais impactos, positivos e negativos. No que tange aos impactos negativos, observou, a equipe não só os identificou como propôs ações para preveni-los ou mitigá-los ou, ainda, recuperar o meio ambiente original, ações e medidas – de controle, mitigação e monitoramento – estabelecidas, normalmente, através de programas ambientais. Com relação a possíveis desapropriações, identificadas como um dos impactos negativos



que podem ser causados, será implementado programa de acompanhamento desse processo, subsidiado por subprogramas de cadastramento e avaliação dos imóveis afetados, acompanhamento das indenizações e apoio à população afetada, além de um programa de comunicação social. Como contraponto de eventuais alterações dos níveis de ruído, vibração e de alteração da qualidade do ar nas frentes de serviço, a equipe propôs a implementação de programa de monitoramento dos níveis de ruído e vibração e da qualidade do ar, tanto na fase de implantação como na de operação do empreendimento. Acrescentou que, para neutralizar os impactos a serem causados pelas eventuais interferências na infraestrutura viária, no tráfego, nos transportes e, principalmente, no entorno das estruturas projetadas em superfície, a equipe propôs, como contraponto, a implementação de programa de comunicação social e de controle de trânsito a serem submetidos preliminarmente à Secretaria Municipal de Transporte e à Companhia de Engenharia de Tráfego – CET. Informou ainda que a proposta ofertada pela equipe como contraponto à poluição causada pelos canteiros de obra, frentes de trabalho, bota-fora e, até mesmo, pelos processos de erosão e assoreamento, foi a implementação de plano de gestão e de controle ambiental das obras como um todo; de mitigação dos eventuais passivos ambientais e de gerenciamento das áreas contaminadas. Enfatizou ser esta a diretriz adotada: para cada impacto identificado, uma medida ou ação será adotada, quer seja de controle, de mitigação ou de recuperação. Comentou que, em relação aos impactos positivos, sobressaem: melhorias e adequação do sistema de transporte público (uma vez que essa linha agregará, aproximadamente, 13 quilômetros ao sistema metro-ferroviário); aumento da mobilidade da população, em especial daquela residente na Zona Leste e no Município de Guarulhos; possibilidade de integração com a rede metro-ferroviário; valorização imobiliária dos bairros da região e, obviamente, geração de empregos diretos e indiretos ao longo de toda a fase de construção e, posteriormente, de operação. Enfatizou que a possibilidade de troca de modal de transporte – de carros e, em especial, de ônibus pelo Metrô – promoverá, quando essa linha entrar em operação: a diminuição da emissão de poluentes, do consumo de combustíveis, do custo da manutenção das vias públicas e do sistema viário, do tempo de viagens e de seu custo, dos acidentes de trânsito, e que tudo isso quantificado atinge algo da ordem de 830 milhões de reais por ano. Ao concluir enfatizou que, com base no que foi exposto brevemente e, principalmente, no contexto do EIA/RIMA, a equipe técnica responsável pelos estudos entende que o empreendimento projetado está sendo desenvolvido em bases sustentáveis, pois integrado ao meio ambiente local, e que, com a implementação das medidas de controle e dos programas e subprogramas ambientais recomendados pelo EIA/RIMA, ele contribuirá para se atingir uma situação de conciliação dos interesses e obrigações do empreendedor, de cunho social, legal e de preservação ambiental, e, da mesma forma, para se atender às necessidades e direitos da população em geral. Acrescentou ainda que os técnicos que elaboram os estudos que compõem o EIA/RIMA entendem também que a implantação e a operação da Linha 2 – Verde vão ao encontro do conceito de mobilidade como vetor de desenvolvimento urbano sustentável, por integrar o planejamento urbano, promover a acessibilidade e a gestão da qualidade do ar e diminuir o consumo de energia, de emissão de poluentes e da ocorrência de acidentes de trânsito. Portanto, concluiu, com base nos resultados consolidados pelo EIA/RIMA e em determinadas informações colhidas, a equipe entende que a implantação e operação da Linha 2 – Verde são ambientalmente viáveis e, por conta disso, recomenda que a licença prévia seja emitida. Finalizou ofertando o devido crédito à equipe técnica responsável pela elaboração desse estudo. O conselheiro **Luiz Antônio Cortez Ferreira** destacou uma vez mais a importância da expansão da rede metro-ferroviária em São Paulo, e lembrou aos conselheiros que, quando da apresentação do projeto da Linha 6 – Laranja do Metrô ao Conselho, teceu considerações acerca da coragem do Governo do Estado que, simultaneamente às quatro linhas que estavam em construção, lançava ainda uma quinta linha. Agora mais uma vez apresenta outra linha, a sexta a ser implantada, em resposta à urgência de se expandir o sistema, refletida integralmente nas ações do Governo do Estado nesse sentido. Enfatizou a relevância não apenas da linha ora apresentada, como também e principalmente,



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

da recém licenciada linha laranja, que cumpria papel extremamente importante, em particular por se constituir na primeira linha não-radial de toda a rede, inaugurando o que futuramente comporá um leque de alternativas de rotas de transporte para que as pessoas possam se dirigir ao Centro expandido e a outras regiões da cidade, sem que, para tanto, seja necessário passar pelo perímetro central do município, cumprindo assim o escopo de redistribuição do volume de usuários do sistema ao longo de toda a malha. Avaliou muito boa a apresentação técnica do projeto, que logrou demonstrar em cifras os benefícios socioambientais da obra, ao redor de 830 milhões de reais ao ano, traduzidos na redução de tempo no deslocamento, acompanhada de redução na aplicação de insumos, na energia gasta e no consumo de combustíveis, além da expressiva repercussão que terá sobre as estatísticas, principalmente naquela que registra a ocorrência de acidentes. Ao lado desses efeitos, destacou, demonstrou-se que a linha produzirá respeitável redução na emissão de poluentes. Por estas razões, declarou sua convicção plena nos benefícios que serão obtidos pela implantação da linha. Parabenizou, ao final, a equipe responsável pelo projeto, especialmente a que cuidou da elaboração dos estudos ambientais, que tão bem demonstrou as virtudes da obra, e esclareceu os programas de controle previstos para sua implantação, programas esses que, arrematou, serão de grande valia para mitigar as interferências previstas e reduzir os impactos da fase de obras no dia-a-dia dos paulistanos. Não havendo mais quem desejasse fazer uso da palavra, passou-se à votação. Submetido à votação o EIA/RIMA do Prolongamento da Linha 2 – Verde do Metrô (Trecho Vila Prudente – Dutra), de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo-Metrô, foi este aprovado por unanimidade, dando origem à seguinte deliberação: **“Deliberação CONSEMA 05/2013. De 26 de março de 2013. 305ª Reunião Ordinária do Plenário do CONSEMA. Aprova o EIA/RIMA do prolongamento da ‘Linha 2-Verde 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/109/13/IE sobre o respectivo EIA/RIMA, a viabilidade ambiental do empreendimento ‘Prolongamento da Linha 2-Verde do Metrô (Trecho Vila Prudente – Dutra)’, de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, no município de São Paulo (Proc. 1.940/2009), e obriga o empreendedor a cumprir as exigências, recomendações, medidas mitigadoras e de compensação constantes desses documentos.”** Passou-se ao segundo item da Ordem do Dia, qual seja, a Minuta de Decreto que Regulamenta a Lei Estadual 13.577/09 sobre Diretrizes e Procedimentos para a Proteção da Qualidade do Solo e Gerenciamento de Áreas Contaminadas. O conselheiro **Antônio Carlos de Freitas Junior**, relator da matéria na Comissão Temática Processante e de Normatização, lembrou já haver-se realizado exposição técnica acerca da minuta de decreto em discussão, e que, na ocasião, a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo – FIESP, a Ordem dos Advogados do Brasil – OAB/Seção São Paulo, e a Procuradoria Geral de Justiça – PGE manifestaram oposição, em questões relacionadas ao mérito, no texto tal como apresentado, ao par da propositura de Ação Direta de Inconstitucionalidade perante o Tribunal de Justiça, julgada improcedente. Aproveitou-se o ensejo, declarou, para aprimoramento do projeto, que foi enviado à CT de Normatização. Várias reuniões com a presença de representantes da FIESP, Ministério Público e OAB tiveram lugar, do que resultou alterações no texto com respeito às obrigações dos funcionários da CETESB e sua responsabilização em caso de descumprimento de alguma das etapas de gerenciamento do projeto, prevendo que se oficie o Ministério Público Estadual, informando-se a situação técnica da questão em discussão, de modo a possibilitar sejam tomadas as medidas necessárias à apuração civil e penal da atividade em questão, potencialmente poluidora. Desculpou-se, em razão de haver sido enviada aos conselheiros uma versão anterior da minuta, que ainda não incorporava duas alterações aplicadas ao texto, e declarou que informaria naquele momento mesmo, de viva voz, o teor dessas alterações. Esclareceu que o item 30 do documento teve sua redação modificada pela seguinte, que passou a ler: “Por fim cumpre salientar a oposição do representante da FIESP quanto ao item 17, no que diz respeito aos parágrafos



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

6º e 7º do artigo modificado, bem como aos itens 20 e 21, em sua integralidade. Asseverou ainda a sua completa e frontal oposição à redação do artigo 69 da minuta, registrando-se, também, que a redação dos mesmos foi aperfeiçoada com sugestões do representante da referida instituição.” Acrescentou que fora ainda incluído o item 31, passando a lê-lo: “Conforme solicitado pela FIESP, fica o registro neste relatório de que as exigências constantes da Lei e da Minuta dos Decretos de Seguro e Garantia Bancárias para aprovação do plano de mediação, irá paralisar o processo de mediação de áreas contaminadas no Estado, em razão da inexistência de seguros e das onerosidades das garantias. Sobre o tema, a Comissão registra ciência de que não há no mercado securitário seguro com risco e cobertura requerido pela legislação vigente.” O **Presidente do Conselho** interveio ponderando que, em vista do fato de a versão da minuta que ficou disponível para os conselheiros não corresponder completamente à última versão aprovada pela Comissão Temática, e, considerando que o Regimento Interno do Conselho prevê que a documentação seja encaminhada ao Conselho com, no mínimo, oito dias de antecedência da data da reunião, de modo a possibilitar-lhe adequadamente informar-se acerca de seu teor, propunha que, em havendo oposição de um único conselheiro que seja a que a apreciação da matéria continue, fosse ela retirada da pauta. O conselheiro **Antônio Abel Rocha da Silva** disse, então, que não se sentia à vontade para votar o assunto, e o Presidente, com a concordância tácita dos demais conselheiros, retirou o assunto da pauta. E, como mais nada foi tratado, o **Presidente do CONSEMA** declarou encerrados os trabalhos. Eu, **Germano Seara Filho**, Secretário-Executivo do CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.