



Ata da 65^a Reunião Plenária Extraordinária do Conselho Estadual do Meio Ambiente, realizada no dia 16 de agosto de 1999.

Realizou-se no dia 16 de agosto de 1999, no Auditório Augusto Rushi da Cetesb, a 65^a Reunião Plenária Extraordinária, à qual compareceram os seguintes conselheiros: Ricardo Tripoli, Secretário de Meio Ambiente e Presidente do Consem, Antonio Carlos Gonçalves, Agamenon Dantas, Sílvia Morawski, Mohamed Habib, Antonio Carlos Gonçalves, Miguel Calderaro Giacomini, Marlene Gardel, Antonio Cyro J. Azevedo, José Carlos Isnard Ribeiro, Sérgio Pascoal Pereira, Alípio Teixeira dos Santos, Marta Dora Grostein, Gláucia Savin, José Carlos Meloni Sícoli, Luiz Soares de Lima, Roselice Duarte de Medeiros, Luís Sérgio Osório Valentim, Lady Virgínia Traldi Meneses, Anícia A Baptistello Pio, Eduardo Trani, José Ricardo de Carvalho, Romildo de Oliveira Campelo, Arthur Yamamoto, Elson Maceió dos Santos, Sônia Maria Dorce Armonia, José Mauro Dedemo Orlandini, Sônia Maria B. de Oliveira, João Affonso Lacerda, Adalton Paes Manso, Vírgílio Nelson S. de Carvalho, Armando Shalders Neto, Roberto Eisenberg Saruê, Hélvio Nicolau Moisés, José Fernando R. Dominguez e Roberto Francine Jr. Depois de declarar abertos os trabalhos e de ler a pauta da reunião – Expediente Preliminar: 1. Comunicações da Presidência e da Secretaria Executiva; 2. Pedidos eventuais de inclusão, em regime de urgência, de matéria na ordem do dia. Ordem do Dia: Apreciação do pedido de reformulação de item da Deliberação Consem 038/89, que trata da duplicação da Imigrantes, com base no Parecer Técnico CPRN/DAIA162/99 (Proc. SMA 025/89). Assuntos de Interesse Geral -, o Secretário Executivo passou a palavra ao conselheiro Sérgio Pascoal, que chamou a atenção para o Mem. CPRN/DAIA 489/99, que a todos havia sido entregue no início da reunião e dava conhecimento de que havia sido protocolado nesse departamento o Plano de Trabalho elaborado pelo Departamento de Estrada e Rodagem para elaboração do Termo de Referência do EIA/RIMA do empreendimento “Duplicação da SP-270, Trecho Cotia-Sorocaba”, e solicitou que o assunto fosse inserido na Ordem do Dia, em regime de urgência, para que os conselheiros se posicionassem sobre a participação ou não do Consem na análise desse documento. Em seguida, o Secretário Executivo solicitou aos conselheiros que se posicionassem sobre a participação do Colegiado, o que foi aprovado ao receber quatorze (14) votos favoráveis, um (1) contrário e ter sido objeto de três (4) abstenções, o que resultou na seguinte decisão: “Deliberação Consem 27/99 - De 16 de agosto de 1999. 65^a Reunião Extraordinária do Plenário do Consem. O Conselho Estadual do Meio Ambiente, em sua 65^a Reunião Plenária Extraordinária, resolveu, nos termos da Resolução SMA 42/94, avocar, para análise da Câmara Técnica de Sistemas de Transporte, o Plano de Trabalho para elaboração do Termo de Referência do EIA/RIMA do empreendimento “Duplicação da Rodovia Raposo Tavares (SP 270), Trecho Cotia-Sorocaba”, de responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem-DER (Proc. SMA 13741/98).” Em seguida, o conselheiro Elson Maceió dos Santos solicitou ao Presidente que o Consem fosse informado sobre os motivos da dispensa do funcionário da SMA vinculado à regional do Departamento de Proteção dos Recursos Naturais-DEPRN na Baixada Santista, Evandro José de Alencar Paton, com grande experiência junto à sociedade civil dessa região e que vinha desenvolvendo um importante trabalho com o Ministério Público; que pedia essa informação porque acreditava ter este funcionário sido vítima de pressão e não ter tido direito de defesa; e que, embora soubesse que o Presidente do Consem e Secretário do Meio Ambiente não tivesse conhecimento



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

desse fato, achava que também era função do Conselho tomar conhecimento das causas de demissão de bons técnicos como este. O Presidente do Conselho informou que, realmente, não tinha conhecimento deste fato e que, embora se tratasse de uma decisão interna, ofereceria ao Conselho informações a esse respeito numa próxima reunião. O Secretário Executivo declarou, então, que se passava à Ordem do Dia, dando-se início à apreciação do pedido de reformulação do item da Deliberação Consema 38/89, que tratava da duplicação da Imigrantes, com base no Parecer Técnico CPRN/DAIA 162/99 (Proc. SMA 025/89), e convidando o Secretário de Transportes, Michael Zeitlin, que ofereceu, entre outras, as seguintes informações: que se estava reunido para analisar algumas propostas de ajuste na Del. Consem 38/89 para que se pudesse dar continuidade à obra de duplicação da Rodovia dos Imigrantes, precisamente ao seu trecho da pista descendente; que a Secretaria de Transportes era responsável por este empreendimento, necessário e que representava um grande anseio da população; que o Governo do Estado resolveu fazer uma concessão com duração de vinte anos, embora o patrimônio continuasse público; que todas as obras que o Governo do Estado vinha realizando por meio da Secretaria de Transportes atendiam às exigências que os órgãos ambientais estabeleciam; que a apresentação que será feita mostrará o cuidado com os ajustes para que não provoquem dano ambiental, principalmente ao lançar mão da evolução tecnológica que ocorreu nesses dez anos. Em seguida, fez uso da palavra o representante da Ecovias dos Imigrantes S.A., Irineu Meirelles, que teceu as seguintes considerações: sobre a responsabilidade assumida pela Ecovias, que enfrentava a questão ambiental como fundamental para o sucesso do empreendimento, motivo por que mantinha com a área um diálogo constante; sobre o atendimento de todas as exigências ambientais, principalmente por se tratar de uma região em que o meio ambiente apresentava características especiais; sobre o fato de esse entendimento ter permitido que se adotassem medidas conjuntas e se consolidassem trabalhos técnicos atualizados, através de consórcios com empresas de engenharia, cujo objetivo era a aquisição de ganho ambiental; que um dos cuidados adotados em relação ao meio ambiente dizia respeito à contratação da mão-de-obra local, que, além de evitar que se causassem maiores impactos ainda aos ecossistemas, minimizaria a taxa de desemprego. Em seguida, o representante da equipe técnica responsável pela elaboração da proposta, Juan Piazza, além de oferecer todas as informações sobre o processo de licenciamento, deu os seguintes esclarecimentos sobre o projeto básico consolidado: que houve um aumento da extensão em túnel, que passou dos 5.570 m do projeto original para 7.455m, reduzindo à metade a extensão dos trechos em viaduto ou terraplenagem; que houve redução do número de túneis de cinco (5) para quatro(4) e, consequentemente, da quantidade de emboques de 10 para 8, diminuindo-se com isto intervenções de maior impacto ambiental; que houve melhoria do setor VD-01 onde o rebaixamento do “grade” e aproximação do traçado à pista existente permitiu dividir o viaduto em três, aproximando as fundações da estrada de serviço existente; que houve geração antecipada de excedentes de corte em quantidade suficiente para concluir o aterramento do Bolsão 9 dentro do limite dos primeiros 15 a 18 meses de obra; que, com a eliminação do VD-04, será instalada uma janela (acesso intermediário), viabilizando a escavação do túnel TD-01 a partir de quatro frentes de escavação; que com a eliminação do VD-05 e a redução da extensão do VD-06 do projeto inicial (de 440,00m para 276,00), seriam também reduzidas as intervenções a serem realizadas em áreas imediatamente a montante da captação da Sabesp no Rio Pilões; que, com a eliminação do VD-09, VD-10, VD-11, substituídos pelo túnel TD-04, o traçado adentrava o maciço rochoso afastando-se do corpo de talus e da região de instabilidade em torno do VA-19; que houve redução do número de pilares dos viadutos passando de 63 para 23, sendo que apenas 11 localizados em condição de difícil

Pág 2 de 11



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

acesso, com a consequente redução de desmatamento; que houve redução da quantidade das áreas principais de apoio, em especial aquelas com possibilidade de interagir mais intensamente com os bairros-cota; que existiam cinco alternativas locacionais no planalto (A,B,C,D,E); que fariam parte da infra-estrutura secundária da frente de obra contêineres, centrais móveis de concreto, silos de concreto, unidade de re-britagem para graduação de brita, estoques de material escovado (bota-esperas), pátio de compostagem, bota-fora vegetal, não sendo prevista a instalação de usina de asfalto; que toda a região seria objeto de severas restrições ambientais; que, no planalto, as áreas fora do Parque Estadual da Serra do Mar-PESM inseriam-se na área de proteção dos mananciais da RMSP; que na Baixada Santista as restrições também seriam grandes, uma vez que a maior parte da planície de maré era coberta por manguezais; que as áreas não-atingidas pela maré encontravam-se em geral urbanizadas, sendo que em muitos casos a urbanização invadia o mangue; que havia três categorias principais de impactos e que, dentro dos impactos ambientais estacionários na área de implantação proposta, estaria prevista a supressão da vegetação, movimentação de terra e alteração do relevo, interferências com usos adjacentes e fauna; que dentro dos impactos logístico-ambientais nas rotas entre cada alternativa e a frente de obras estariam previstos ruído e poeira nas rotas utilizadas, poluição por emissões veiculares, interferência com o tráfego no sistema rodoviário existente, impactos associados ao alargamento/pavimentação/perenização de estradas dentro do Parque Estadual da Serra do Mar (erosão, assoreamento de cursos d'água, supressão de vegetação), interferências com a fauna e potencialização de novos usos irregulares dentro desse parque; que dentro dos impactos ambientais associados ao risco de indução de ocupação irregular no entorno estavam previstas possibilidades de controle e a proximidade a áreas urbanizadas; que, se adotada a alternativa A, os impactos estacionários seriam os seguintes: tamanho insuficiente para abrigar todas as instalações, supressão de vegetação nativa em estágio pioneiro, movimentação de terra, interferência com área de preservação permanente de um afluente secundário do Rio Cubatão de Cima, interferência com usos adjacentes, interferência com o tráfego das rodovias do Sistema Anchieta-Imigrantes; que, se adotada a alternativa B, haveria os seguintes impactos: tamanho insuficiente para abrigar todas as instalações em um único local, movimentação de terra e interferência com o tráfego das rodovias do Sistema Anchieta-Imigrantes; que, se fosse adotada a alternativa C, os principais impactos seriam os seguintes: tamanho insuficiente para abrigar todas as instalações em um único local, supressão de vegetação nativa em estágio pioneiro, movimentação de terra, interferência com o tráfego das rodovias do Sistema Anchieta-Imigrantes; que, se adotada a alternativa D, o principal impacto seria a interferência com o tráfego das rodovias do Sistema Anchieta-Imigrantes e que a adoção da alternativa E não traria nenhum impacto estacionário, sendo considerada a melhor opção dentro do projeto; que, dentro das diretrizes ambientais da implantação e operação da infra-estrutura proposta para a alternativa E, estaria previsto: afastamento mínimo de 30 m em relação a todos os cursos d'água, demarcação das áreas de preservação permanente, minimização das áreas de intervenção, implantação de paisagismo e forração vegetal, treinamento ambiental, medidas de proteção das áreas de mata adjacentes, controle da erosão e assoreamento, dispositivos de retenção de sedimentos e outros para a proteção de cursos d'água, medidas de controle da poeira em suspensão e emissões atmosféricas, de controle de ruído e de gestão de resíduos sólidos, tratamento dos efluentes domésticos e utilização dos mesmos para irrigação sub-superficial em projetos de revegetação em áreas degradadas próximas; que havia a preocupação com a ocupação irregular no entorno das obras e, por este motivo, foi criado o Plano de Controle da Indução de Ocupação Irregular no Entorno Durante as Obras, que previa a fiscalização de áreas do

Pág 3 de 11



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

entorno e de apoio às gestões para remoção imediata de qualquer ocupação ou atividade irregular, cercamento e controle do acesso nos limites da área, implantação de controle de acesso em pontos distantes dos limites da área, equipamentos de lazer e serviços de comércio internos para atender a demanda da população alojada, adoção de regulamento interno e de medidas disciplinares; que foram traçadas as diretrizes de desativação e recuperação posterior, incluindo a manutenção de parte das instalações para servir como áreas de apoio ao Parque Estadual da Serra do Mar a critério do Instituto Florestal, remoção de todas as instalações remanescentes, inclusive restos de pavimento, revegetação de todos os setores desativados, revegetação integral de toda a área adjacente a ser utilizada para irrigação sub-superficial com efluentes tratados; que se obedecerá o disposto na Deliberação Consem 38/89, que fez as seguintes exigências: que as estradas de serviço existentes no local deverão ser reaproveitadas na construção de uma nova pista; que as demais obras de infra-estrutura, ao contrário do recomendado pelo EIA/RIMA, deverão localizar-se fora da área do Parque Estadual da Serra do Mar; que a britagem deve ser implantada fora do Parque Estadual da Serra do Mar; que a Pedreira O. Ribeiro deverá localizar-se na Rodovia Padre Manuel da Nóbrega; que o alojamento deve ser localizado no Planalto e sua instalação deve adaptar-se à legislação relativa à proteção dos mananciais da RMSP; que o sistema de gestão ambiental do empreendimento previa: o gerenciamento contínuo de atendimento às exigências da SMA, Plano de Monitoramento e Documentação Ambiental das Obras, Manual de Monitoramento, Programa de Recuperação de Passivos Ambientais e Convênios Compensatórios. Abriu-se a discussão e, logo, manifestou-se o conselheiro Mohamed Habib, tecendo as seguintes considerações: que o projeto era muito importante e que poderia acrescentar às justificativas apresentadas para sua implantação a de que ele contribuiria para que os veículos permanecessem menos tempo no trajeto e, consequentemente, gerassem menos poluentes, o que era importante principalmente levando-se em conta o aumento de 10% de carros por ano; que era favorável a este projeto e, para que ele obedecesse os critérios de desenvolvimento sustentado e pudesse, daqui a dez anos, ser visto de maneira diferente desta, a partir da qual se analisavam as etapas elaboradas justamente há dez anos atrás, propunha que se desse abertura para que qualquer impacto pudesse vir a ser resolvido pelas soluções advindas com o desenvolvimento tecnológico; que, nessa perspectiva, propunha que a expressão “ganhos ambientais” fosse retirada do item “Conclusão” do Parecer Técnico, pois as medidas que seriam adotadas não lhe acrescentaria nenhuma qualidade, apenas diminuiriam os impactos que o empreendimento causaria no meio ambiente, contribuindo, assim, para que continuasse próximo do estágio em que atualmente se encontrava; que deveria ser mantida a exigência de que uma verba correspondente a 4% do valor do investimento seria destinada à transferência dos moradores das áreas críticas, devendo estabelecer-se ainda um percentual do valor arrecadado pelo pedágio, mediante convênio com a SMA, enquanto durar o contrato de concessão, e destiná-lo ao financiamento de programas de pesquisa e de preservação do Parque Estadual da Serra do Mar. Depois de o conselheiro Sérgio Pascoal argumentar que o Parecer Técnico CPRN/DAIA 162/99 já sugeria que esta compensação financeira fosse uma exigência, e não uma recomendação como propunha a Deliberação 38/89, mediante convênio com a SMA, que se mantivesse a medida anterior de que parte dessa compensação fosse aplicada na transferência dos moradores dos bairros-cota da região da Baixada Santista e parte em medidas de preservação e em pesquisa ambiental, lembrando que este posicionamento ia ao encontro das exigências estabelecidas pela deliberação acima mencionada no que dizia respeito à compensação financeira, só fixando o percentual em 4%, e não entre 2 e 4%, o consultor Juan Piazza esclareceu ter sido o contrato de concessão baseado numa concorrência pública e que, nas condições da

Pág 4 de 11



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

concorrência, não havia sido estipulada a contribuição do pedágio, mas que, se for uma decisão política aditar o valor do pedágio especificamente nesta obra, e não em outras, porque acreditava não ser esta uma diretriz política do Estado, isso poderia ser incluído no contrato e previsto para que houvesse repasse de verba, e que, apesar de não ter sido prevista esta cláusula no contrato de concessão, por causa de toda a evolução dos últimos dez anos, inclusive da forma como a questão ambiental passou a ser vista, não só pela Secretaria do Meio Ambiente, mas também pelos órgãos financiadores como o BID, a Ecovias dos Imigrantes S.A. desenvolveu um sistema de gestão ambiental integrado para toda concessão, comprometendo-se com um programa que, embora genérico, seria detalhado gradativamente para recuperação dos passivos ambientais, e que todos os compromissos ou ônus que estará cumprindo durante o período de concessão representarão uma porcentagem do custo operacional da concessão muito maior do que aquilo que estava previsto na Deliberação Consem 38/89 como participação da receita do pedágio. Em seguida, o conselheiro Elson Maceió dos Santos encaminhou a seguinte questão de ordem: que, quando se pediu que as questões ligadas à duplicação da Imigrantes fossem incluídas como ponto de pauta, as entidades ambientalistas tinham a idéia de que fosse discutida a compensação financeira de 2 a 4% para construção de casas populares e até para investimento em outros setores de preservação do Parque Estadual da Serra do Mar, como contratação de guarda-parques e adoção de medidas para se evitarem as centenas de mortes de pessoas que trabalharam na construção dessas pistas; que foi pedida a inclusão desse ponto de pauta porque se constatava que se estava dando continuidade à obra sem qualquer discussão, inclusive sobre os novos estudos elaborados acerca do Parque Estadual da Serra do Mar; que, portanto, sua dúvida relacionava-se ao fato de a discussão estar restrita à apreciação do pedido de modificação de item da Deliberação Consem 38/89, embora se pensasse que, mesmo se fazendo isto, estes outros aspectos seriam apreciados; que, além de tudo isso, este material só havia chegado às mãos de alguns conselheiros na última quinta-feira. O Presidente do Consem, depois de esclarecer que, por ocasião da 147^a Reunião Plenária Ordinária, ocorrida no último dia 16, os conselheiros nela presentes, além de terem sido avisados da realização desta reunião extraordinária, receberam em mãos o material, o qual, de qualquer forma, havia sido postado para todos no dia anterior; que se estava apreciando aspectos relativos à construção do terceiro trecho da duplicação da Rodovia dos Imigrantes, pois já se havia concedido licença para o primeiro trecho, que correspondia à Baixada Santista, e ao segundo trecho, que correspondia ao Planalto, e que se tratava da terceira parte; e que não havia desconhecimento de que esta obra estava sendo realizada através de concessão; que, quanto à compensação financeira e ambiental, cujo percentual havia sido recomendado pela Deliberação 38/89 que fosse entre 2 e 4% do valor da obra, a SMA estipulou que fosse de 4%, e o que se discutia era destinar-se 2% para a recuperação ambiental e 2% para o assentamento de boa parte dos bairros-cota, porque se pretendia a recuperação dessas áreas, retirando-se de parte deles as pessoas que aí moravam, acomodando-as em outros locais com este recurso, o que seria feito, se possível, com a própria CDHU, que era um órgão do Estado, em convênio com a SMA; que a outra parte deste percentual destinada à preservação poderia ser empregada na fiscalização e controle do Parque Estadual; que era melhor destinar-se uma verba correspondente à execução da obra do que ao pedágio, porque, no segundo caso, estaria vinculada ao prazo de contrato da concessão, que será de vinte anos, enquanto que, se vinculada à execução das obras, isso ocorreria num prazo menor, já que estas obras estavam previstas para serem concluídas em quatro anos; que, das páginas 53, 54 e 55 do Parecer Técnico CPRN/DAIA 162/99, constavam as medidas compensatórias, que estabeleciam a destinação de itens do pedágio num projeto de

Pág 5 de 11



educação ambiental a ser monitorado pela SMA, que incluía compra de equipamentos, laboratório, centro de tratamento de animal silvestre da região, viveiros de mudas; que entendia que, com estas medidas, se recolocava a questão da preservação, porque, se se destinavam esses 2% para os bairros-cota, a população que neles se encontrava seria retirada e se recuperariam estas áreas e elas seriam devolvidas ao Parque Estadual da Serra do Mar. O conselheiro Elson Maceió dos Santos formulou as seguintes questões: se, com a redução dos viadutos e dos pilares de sustentação, o valor do projeto inicial, que inicialmente girava em torno de 500 milhões, se reduziria e, em consequência, o valor da compensação seria menor; e se as duas áreas contaminadas definidas no projeto eram aquelas próximas à Água Fria no Rio Pilões, que lhe pareciam ter sido bota-fora da Rhodia e das indústrias de catalisadores de Cubatão; se o alojamento se localizaria em Água Fria ou em Pilões; qual área alternativa era a A-2 e qual a dimensão dos dois canteiros que estavam na proposta dentro do Parque Estadual da Serrado Mar, pois, quando fora aprovado o EIA/RIMA, estabeleceu-se que eles se localizariam fora do Parque Estadual. Na condição de assessor do conselheiro Elson Maceió dos Santos e complementando o seu tempo, fez uso da palavra o ex-conselheiro Condesmar Fernandes de Oliveira, que expôs os seguintes pontos de vista: que a licença de instalação desse empreendimento foi concedida em três vezes, para cada um dos trechos, em vez de conceder-se a licença para o empreendimento como um todo, o que era uma prática usual da SMA; que esse empreendimento era necessário, pois a sociedade civil da Baixada Santista e da região vinha há anos apresentando uma grande demanda em relação ao transporte entre a Baixada Santista e o Planalto, não tendo havido nenhuma manifestação contrária em relação a este empreendimento; que era necessário adotar alguns cuidados, inclusive com as técnicas construtivas utilizadas, pois, embora o empreendedor tivesse nesta longa exposição mostrado a excelência das técnicas utilizadas, as pessoas que moravam na região da obra constataram que elas não vinham sendo empregadas, pois se via desde a utilização de dinamites na execução de testes de resistência de material até desmatamentos sem licença, tendo presenciado um deles; que, embora a Deliberação Consem 38/89 houvesse determinado que se deveria usar técnicas construtivas mais adequadas, o uso de veículos carregando muito peso vinha sendo feito, o que gerava grande problema, porque o solo era extremamente frágil e qualquer pequena alteração dava origem a escorregamentos e ravinas; que outra questão dizia respeito à segurança dos trabalhadores, pois se sabia que haviam morrido centenas de pessoas na construção da primeira pista da Rodovia dos Imigrantes e que, por esta razão, perguntava como a segurança dos trabalhadores estava sendo tratada na construção deste trecho da obra; que se havia constatado que uma das áreas onde se assentara uma das frentes de trabalho era o Vale do Rio Pilões, na qual havia sido feita a disposição de organoclorados em grande quantidade, razão por que perguntava como haviam sido identificadas as áreas contaminadas e onde estavam sendo assentadas essas frentes de trabalho, pois uma delas, como havia constatado, era uma área contaminada há bastante tempo, em relação à qual alguns cientistas elaboraram um estudo; que a segurança do trabalho era uma questão que deveria receber toda a atenção na construção da segunda pista, para que não acontecesse o que ocorreu com a primeira. Manifestou-se, a conselheira Gláucia Savin, que teceu as seguintes considerações: que ficava evidente ter havido alguma evolução entre o projeto inicial e o que estava sendo apreciado, mas que, até pela exiguidade do tempo, não pôde analisar o EIA/RIMA elaborado há dez anos, motivo por que passava a fazer alguns questionamentos; que, em primeiro lugar, parecia haver um consenso no que dizia respeito à necessidade da duplicação da rodovia, mas se preocupava com o afunilamento dos veículos, pois esta rodovia chegava à Baixada Santista provocando um afunilamento no trânsito, o que constituía a grande causa dos congestionamentos, e não sabia se este



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

aspecto havia sido abordado no âmbito do EIA/RIMA, embora achasse que ele deveria ser equacionado, pois havia atualmente um tráfego intenso, com movimento unidirecional, ou subida ou descida, dando origem a congestionamentos, o que colocava a necessidade de uma análise das alternativas até os pontos de destino; que outra questão dizia respeito ao solo da região, que era bastante frágil, o que a levava a perguntar se todas essas alternativas haviam sido embasadas em estudos de solo e sondagem; que outro esclarecimento dizia respeito se às premissas do EIA/RIMA, se, após dez anos de sua elaboração, continuavam válidas. O conselheiro Hermen Benjamin teceu os seguintes comentários: que inicialmente felicitava, em nome do Ministério Público, o Secretário Ricardo Tripoli pelo procedimento adotado no licenciamento desse trecho da duplicação da Rodovia dos Imigrantes, pois a prática nesta Casa, em vários momentos, particularmente quando se licenciavam projetos dessa envergadura, era simplesmente, como se dizia em linguagem chula, ligar o motor ou trator e aprovar a qualquer custo; que, da parte do Ministério Público, informou-se o Secretário das restrições que se tinha em relação a esse projeto, que recebeu todas as informações solicitadas, sem qualquer necessidade de requisição, simplesmente por contato telefônico; que, não obstante, o Ministério Público possuía algumas preocupações acerca deste empreendimento, algumas das quais já haviam sido mencionadas por aqueles que o haviam antecedido, mas tinha mais algumas que passaria a mencionar; que o ponto mais importante das discussões entre o Ministério Público e a SMA dizia respeito à compensação ambiental, que, como já foi visto na última reunião plenária, vinha sendo profundamente mal interpretada por todos que trabalhavam no licenciamento ambiental; que compensação ambiental, até porque sua nomenclatura era qualificada pelo “ambiental”, era algo que substituía ou que vinha a pretexto de substituição daquele fragmento de qualidade ambiental ou de cobertura vegetal que se perderá, e que se tinha de observar que a compensação ambiental que vinha sendo feita levava em consideração apenas o momento da construção da obra, ou seja, se compensavam apenas os estragos feitos por esta construção, mas não se estava levando em consideração que a própria ampliação da rodovia e do tráfego acarretaria danos contínuos ao meio ambiente, parte futura esta que não se estava compensando absolutamente com nada; que, portanto, os 4% levavam em conta o momento anterior, e não a fase continuada de exploração por muitos anos da rodovia; que outro ponto ainda relativo à compensação e que foi discutido com a SMA dizia respeito, não ao valor do percentual, mas à forma de sua utilização; que a posição do Ministério Público era a de que a compensação ambiental não substituía obrigações orçamentárias e de fiscalização do Estado, como se vinha observando não só no Estado de São Paulo, mas em outros Estados da Federação; que todas estas razões levaram o Ministério Público a propor à SMA e à Ecovias que os 4% fossem utilizados em sua totalidade para remoção da população dos bairros-cota, e que esta era ainda a posição do Ministério Público, que entendia que qualquer medida no Parque Estadual da Serra do Mar, ou em qualquer outra área, quer isto proporcionasse aumento da fiscalização quer isto murasse o que havia de área verde naquela região, seria simplesmente paliativa quando se tinha um “cancro” inserido no parque, que era um cartão postal não só do Estado de São Paulo, mas do Brasil; que este “cancro” inserido no Parque Estadual da Serra do Mar tornava a situação ruim para São Paulo e também para o resto País, porque se São Paulo, o Estado mais rico da Federação, com a melhor estrutura de fiscalização de suas unidades de conservação e com tradição nesta área, não conseguia fiscalizar uma unidade de conservação que estava a poucos quilômetros da sede da Secretaria do Meio Ambiente, o que se dizer da Amazônia, o que se dizer do Parque de Iguaçu, cujas áreas estavam sendo invadidas; que, portanto, o Ministério Público continuava e continuaria defendendo que os 4% deveriam ser usados em sua inteireza, em sua totalidade, na

Pág 7 de 11



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

remoção dos bairros-cota e na construção de unidades habitacionais para os moradores; que se acreditava que a implementação do item 7 da Deliberação Consem 38/89, que falava do percentual do pedágio do Sistema Anchieta/Imigrantes destinado à implementação do Parque Estadual da Serra do Mar, deveria ser levada em conta, ou seja, que fosse feita a compensação ambiental inicial pelos ataques que o meio ambiente viesse a sofrer com a construção propriamente dita e a perda substancial de áreas verdes e que também fosse feita uma compensação que se propagasse no tempo, na medida ou proporcional ao período de exploração dessa mesma área; que outro item dizia respeito ao fato de que o Ministério Público consideraria a empresa co-responsável pela utilização posterior dos bota-foras, ou seja, que fosse estabelecida como exigência o dever da empresa de recuperar estas áreas, e não apenas limpá-las dos dejetos e apetrechos que lá estejam, e que esta obrigação se perpetuasse por cinco anos, devendo ser apresentados relatórios anuais à SMA; que esta exigência de que a empresa recupere a área com o replantio de árvores nativas deveria constar da ata, para que mais tarde o empreendedor não venha a alegar desconhecimento, pois esta era uma proposta do Ministério Público que, caso não seja cumprida, leva-lo-á a entrar com Ação Civil Pública e, se for o caso, com procedimentos criminais; que o Ministério Público considerará a empresa responsável por atos de poluição se as obras localizadas nas proximidades do Rio Pilões significarem retirada de contaminantes de resíduos tóxicos e transposição desses resíduos para outras áreas, não só em termos de contaminação dos operários que nelas trabalharão, mas também da retirada de material contaminado propriamente dito e sua deposição em outras áreas sem uma autorização expressa da SMA e deste Colegiado. O conselheiro Roberto Saruê teceu as seguintes considerações: que pedia esclarecimentos sobre os impactos causados pelo canteiro de obras e pela rodovia; que, no tocante ao canteiro, se sabia ser ele um grande indutor de ocupação, daí a preocupação de que sua localização fosse mais isolada para que não possibilitasse a conurbação e a integração com vilas já existentes, e que o relatório não deixava claro o que será feito com o canteiro depois de concluídas as obras, pois, por exemplo, em Ilha Solteira ele se transformou em uma cidade; que, no caso da Alternativa-E, havia referência no parecer à disposição final dos resíduos e ao fato de que seriam retirados os blocos e os resíduos de terra daquela área, mas nada havia em relação ao seu futuro; que deveria constar das exigências a implementação, pelo empreendedor, de um Plano de Recuperação da Área Degradada-PRAD, ou seja, que o empreendedor implemente um PRAD, mesmo que a área que vier a utilizar já tenha sido degrada anteriormente, pois, inevitavelmente, o empreendimento acrescentará mais resíduos àqueles já existentes, e o empreendedor, além de removê-los, promova a recuperação da área com plantio de árvores nativas e outras alternativas; que, se isso não acontecer, fatalmente esta área voltará a ser usada, por ser de fácil ocupação, tornando-se mais uma área de invasão e de degradação; que muito se havia falado do impacto da rodovia na área da Serra do Mar, na área do Parque Estadual, mas não havia nenhuma referência aos impactos que seriam provocados na cidade para onde ela levará o tráfego, pois a Baixada Santista era quem mais sofreria com os impactos provocados pela chegada desses veículos, porque, quando se facilitava uma viagem, ela se tornava mais rápida e, consequentemente, um número maior de pessoas chegaria, com maior facilidade, à região, fazendo com que o impacto na área urbana fosse enorme; que não havia detectado no Parecer Técnico nenhuma medida compensatória, nenhuma exigência, nenhuma recomendação, para que o benefício de se viajar melhor não se transforme num malefício para aqueles que moram na Baixada Santista, por não dispor de uma infra-estrutura adequada; que, quando a Imigrantes chegava a São Paulo, a rodovia acabava e entrava nas ruas sem que nenhum estudo tivesse analisado este tipo de impacto nos acessos e pontos de chegada, pois tanto estes como os pontos de saída tornavam-se

Pág 8 de 11



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

verdadeiros transtornos; que, quando a chegada era mal projetada, a cidade ia avançando, com as pessoas oferecendo mercadorias nas pistas, sem qualquer controle do crescimento das “lateralidades” da rodovia, e precisamente as desta rodovia, cuja duplicação se apreciava, a qual, no trecho que vai de São Paulo a São Bernardo e a Santo André, já está totalmente ocupada por falta de um plano de impacto para a área urbana do seu entorno; que, portanto, era necessário que o empreendedor apresentasse um estudo apontando medidas que minimizem estas ocorrências na Baixada Santista, para que não se repitam os mesmos erros que se verificaram na junção da Rodovia dos Imigrantes com a cidade de São Paulo. Manifestou-se, em seguida, a conselheira Marta Dora Grostein, que teceu as seguintes considerações: que, da leitura do material recebido, ficaram evidentes os avanços da qualidade do projeto e do papel do Consema e da SMA em relação à possibilidade de introdução de melhorias num projeto executado há dez anos, em relação ao qual o avanço tecnológico permitiu uma série de vantagens; que, por outro lado, fazendo um vôo na área, constatou-se que existia uma grande defasagem entre os avanços tecnológicos e a realidade social refletida principalmente no crescimento dos bairros-cota ao longo desses últimos dez anos; que a análise da população residente nessas áreas remetia ao fato de que, entre as vantagens apresentadas pelo projeto, existia aquela relativa à liberação do Bolsão 9, em tempo anterior ao previsto inicialmente; que, se compreendera corretamente, o Bolsão 9 era onde seriam alocados o projeto de reassentamento da população e o projeto habitacional; que, na medida em que se tornará possível liberar essa área em quinze meses e levando-se em conta a dificuldade de se promover, no âmbito do governo, a articulação dos diversos setores envolvidos nesta questão, perguntava pelo compromisso existente entre a SMA e a CDHU para liberação dessa área e o necessário assentamento da população e para o cumprimento desse novo cronograma; que perguntava também se a ocupação do Bolsão 9 seria objeto de discussão no Consema, se haveria compromisso, por parte da SMA e do empreendedor, de formularem um projeto de ocupação dessa área, ou seja, de aproveitar-se a vantagem que ele apresentava para o conjunto das questões colocadas na duplicação da Rodovia dos Imigrantes. O Presidente do Conselho ofereceu os seguintes esclarecimentos: que, no que dizia respeito à discussão dos bairros-cota, havia percebido três posições: uma constante do Parecer Técnico que propunha que 2% dos recursos se destinasse à recuperação desses bairros, e que ele próprio havia sugerido que se fizesse através da CDHU, até porque havia um convênio firmado entre a SMA e o empreendedor; a proposta levantada pelo representante da Unicamp de que esses recursos se destinasse ao reassentamento; e a proposta do Ministério Público de ampliar a destinação para os assentamentos; que, se for acolhida proposta de que a totalidade vá para o reassentamento ou a de que 50% seja destinada à recuperação de vegetação, ou seja, aplicada em área de preservação ambiental, e 50% na recuperação dos bairros-cota, a sugestão da SMA era a de que se solicitasse estudos à CDHU, baseados nos recursos que viriam do empreendedor, para que fosse estabelecido quantas casas ou apartamentos poderiam ser construídos e qual a dimensão a ser ocupada; que se tinha uma grande responsabilidade, e isto tinha de ser colocado claramente, pois receava que, ao se noticiar que iria recuperar-se parte dos bairros-cota, eles crescessem do ponto de vista populacional; que se deveria ter a garantia de que se congelaria uma determinada área, em havendo esta possibilidade, e esta área seria recuperada futuramente e as pessoas iriam para um local onde teriam suas residências fornecidas pela CDHU; que era necessário esclarecer também que o Estado não tinha como graciosamente fornecer estas casas, era necessário estudar-se uma compensação, motivo por que acreditava que a construção delas poderiam também gerar recursos que poderiam ser investidos na recuperação de outras áreas ou na construção de mais casas, pois não havia como fazer isso sem se cobrar nenhum valor, pois o Estado



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

não tinha condições de gratuitamente oferecer estas casas sem exigir nenhuma contrapartida. Depois de o representante da equipe consultora, Juan Piazza, o Secretário dos Transportes, Michael Zeitlin, e o conselheiro Sérgio Pascoal oferecerem todos esclarecimentos sobre as dúvidas levantadas, manifestaram-se Léa Correia, na condição de assessora do conselheiro Elson Maceió dos Santos (que, além de cumprimentar os empreendedores pelas mudanças significativas feitas no projeto, solicitou-lhes que considerassem a possibilidade de inserirem sistema de filtragem dos gases emitidos pelo túnel, ao serem liberados para a atmosfera externa), Mohamed Habib (que modificou sua proposta de modo que ela fosse ao encontro daquela formulada pelo Ministério Público que pleiteava que o percentual de 4% fosse destinado ao processo de transferência dos moradores), Condesmar Fernandes (que encaminhou duas propostas de exigência: 1.que fossem estabelecidas adequadas condições sanitárias e de segurança do trabalho para os operários que atuavam no empreendimento; e 2. que os alojamentos dos operários e das frentes de trabalho não sejam assentados em áreas contaminadas) e José Carlos Sícoli (que questionou se foi executado ou não algum tipo de drenagem nas áreas de bota-fora e que fossem identificados seus proprietários, uma vez que já existia uma previsão de sua utilização para projetos habitacionais). Depois de o representante do consultor, Juan Piazza oferecer os esclarecimentos solicitados, o conselheiro João Affonso Lacerda ratificou a proposta feita pelo Condesmar Fernandes sobre as condições de segurança do trabalho e a assessora do conselheiro Elson Maceió dos Santos, Léa Correia ratificou seu pedido de que fosse instalado sistema de filtragem dos gases emitidos pelos túneis. O representante da equipe responsável pela elaboração do EIA/RIMA, Juan Piazza, ofereceu novos esclarecimentos, após o que o Secretário Executivo colocou em votação o Parecer Técnico CPRN/DAIA 162/99, chamando a atenção para a sua conclusão, tendo ele sido aprovado ao receber vinte e cinco (25) votos favoráveis, nenhum contrário e quatro (4) abstenções. Iniciou-se a votação das propostas encaminhadas pelos conselheiros Herman Benjamin e Mohamed Habib e pelo Condesmar Fernandes, em cujo contexto manifestou-se os conselheiros Sérgio Pascoal (que discordava da proposta de utilização de um percentual do pedágio porque ela tanto representava um ônus para a população como transcendia a competência do empreendedor), José Carlos Sícoli (dizendo que antes de se decidir era necessário ter informações precisas sobre o número de famílias que seriam deslocadas, pois só assim se poderia calcular o montante realmente necessário), o conselheiro Arthur Yamamoto (afirmando que era necessário definir o número de famílias que deveriam ser retiradas, porque, caso contrário, se terá apenas uma suposição), Hélio Nicolau Moisés (dizendo que havia consenso em relação aos 4% e que sugeria que se fizesse um estudo das áreas prioritárias, dos programas que a Secretaria poderia propor para preservação da área e, então, se discutisse a destinação de quanto desses 4% iria para pesquisa e quanto para o assentamento) e a conselheira Gláucia Savin (dizendo que se devia exigir a remoção das famílias, não importando se o percentual necessário para isso era 2 ou 4%). O Presidente do Conselho interveio, declarando que deveria ficar assegurado que parte dos 4% seria destinada ao reassentamento das famílias dos bairros-cota e parte para a preservação ambiental, e que se discutiria, numa próxima reunião, qual percentual exato iria para cada uma dessas partes. Manifestaram-se o conselheiro José Carlos Sícoli (pedindo que constasse textualmente da deliberação que o exato percentual a ser destinado a cada uma das partes será decidido posteriormente e que esta decisão será precedida da apresentação de estudos que mostrem o que, em valores reais, o reassentamento da população implica), o Secretário dos Transportes, Michael Zeitner (esclarecendo que se estava aprovando que o concessionário deveria destinar 4% do valor do investimento e se estava postergando, para uma outra deliberação,

Pág 10 de 11



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

como se daria sua aplicação), a conselheira Roselice Duarte de Medeiros (afirmando que este encaminhamento tornava inviável o andamento do processo), Armando Shalders Neto (que fora correta a decisão tomada de destinar-se 4% e que a remoção dos bairros-cota era uma atividade ambiental, estava incluída neste escopo, e que, portanto, a aplicação dos recursos nessa remoção já implicava aplicação na recuperação) e Romildo Campelo (que, depois de tecer considerações sobre o processo de votação, declarou ter entendido que haveria uma nova reunião do Consema para se decidir qual percentual de 4% iria para uma parte e para a outra). Colocada em votação esta proposta, ela foi aprovada ao receber vinte e oito (28) votos favoráveis, tendo ocorrido uma (1) abstenção. Colocada em votação a primeira proposta encaminhada pelo Condesmar Fernandes, ela foi aprovada ao receber dezenas (16) votos favoráveis, nenhum contrário e ter sido objeto de dez (10) abstenções. Colocada em votação a segunda proposta do Condesmar Fernandes, ela também foi aprovada ao receber quinze (15) votos favoráveis, um (1) contrário e ter sido objeto de dez (10) abstenções. Destas votações resultou a seguinte decisão: “Deliberação Consema 28/99. De 16 de agosto de 1999. 65ª Reunião Extraordinária do Plenário do Consema. O Conselho Estadual do Meio Ambiente, em sua 65ª Reunião Plenária Extraordinária, tomou as seguintes decisões: 1. aprovou o Parecer Técnico CPRN/DAIA 162/99 favorável à reformulação de itens da Deliberação Consema 38/89, que trata da Duplicação da Rodovia dos Imigrantes, no que se refere à proposta da Ecovias dos Imigrantes S/A de que se façam ajustes no traçado de duplicação da rodovia e nos locais selecionados para implantação de áreas de apoio, corroborando todas as medidas mitigadoras e compensatórias e as exigências adicionais constantes deste parecer (Proc. SMA 025/89); 2. modificou a redação da “Conclusão” do parecer, às páginas 56, cujo conteúdo passa a ser o seguinte: “Atendidas todas as propostas apresentadas nos estudos e relatórios, as condicionantes deste Parecer Técnico, além das condicionantes da Deliberação Consema 38/89, somos pelo acolhimento favorável do pleito apresentado, por entender que a adoção dos ajustes propostos acarretará diminuição significativa dos impactos ambientais”; 3. acatou sugestão feita às folhas 54 do parecer de que, diferentemente da Del. Consema 38/89 que recomendava verba entre 2 e 4%, exige-se que o percentual a ser usado a título de compensação financeira pelo uso da área e pelos danos que sejam eventualmente causados ao patrimônio ambiental do Estado será de 4% do valor da obra; 4. reiterou que este montante de 4% do valor da obra seja aplicado do seguinte modo: parte para investimento na unidade de conservação e parte para a remoção de população das áreas de risco, deixando-se para definir numa próxima reunião do Plenário, depois que os subsídios necessários lhe forem encaminhados, como se dará a distribuição da verba; 5. acrescentou às exigências, recomendações e medidas mitigadoras constantes desse parecer as seguintes exigências: a) que sejam estabelecidas adequadas condições sanitárias e de segurança do trabalho para os operários que atuam no empreendimento; b) que os alojamentos dos operários e das frentes de trabalho não sejam assentados em áreas contaminadas.” E, como mais nada foi tratado, deram-se por encerrados os trabalhos desta reunião. Eu, Germano Seara Filho, lavrei e assino a presente ata.

GSF-PS