



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

**Ata da 117<sup>a</sup> Reunião Ordinária do Plenário do Conselho Estadual do Meio Ambiente,  
realizada em 28 de fevereiro de 1997.**

Realizou-se, no dia 28 de fevereiro de 1997, no Anfiteatro Augusto Ruschi da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental - Cetesb, a 117<sup>a</sup> Reunião Plenária Ordinária do Consem, à qual compareceram os seguintes conselheiros: Stela Goldenstein, Secretária Adjunta e Presidente do Conselho em Exercício, **Neusa Maria Marcondes Viana de Assis, Emílio Y. Onishi, João Alfredo Oliveira Lacerda, Hélvio Nicolau Moisés, Benedito Aristides Riciluca Matielo, Miguel Kozma, Sílvia Morawski, Luiz Antonio Dias Quitério, José Mauro Dedemo Orlandini, Roberto Israel Eisenberg Saruê, Ricardo Ferraz, Condesmar Fernandes de Oliveira, Luís Carlos Tabet Gomes, Jorge E. S. Funaro, Keniti Amiya, Maria de Fátima Andrade, Carlos Alberto Hailer Bocuhy, Alfred Szwarc, Eduardo Trani, Helena de Queiroz Carrascosa von Glehn, Alcir Vilela Jr., Adalton Paes Manso, Marlene Gardel, Leonora Portela Arrizabalaga, Antonio Carlos Gonçalves, Virgílio Alcides de Farias, Ailema Back Noronha, Emerson de Paula e Djalma Weffort**. Depois de declarar abertos os trabalhos e de ler a pauta da reunião -- 1. aprovação da Ata da 116<sup>a</sup> Reunião Plenária Ordinária; 2. exame do parecer da Câmara Técnica de Empreendimentos Imobiliários e Projetos Urbanísticos sobre a viabilidade ambiental do empreendimento “Iporanga Campos do Jordão”, de responsabilidade de Iporanga Campos do Jordão Empreendimentos Imobiliários Ltda., baseado no Parecer Técnico CPRN/DAIA no 229/96 sobre o respectivo EIA/RIMA (Proc. SMA no 7006/93); 3. apreciação da minuta de decreto sobre o macrozoneamento das Bacias dos Rios Mogi Guaçu, Pardo e Médio Grande, previsto pela Lei Estadual no 7641/91; 3. exame do Parecer da Câmara Técnica de Sistemas de Transporte sobre a viabilidade ambiental do empreendimento “Dinamização da Linha Sul e Ligação Campo Limpo/Santo Amaro”, de responsabilidade da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos-CPTM, baseado no Parecer Técnico CPRN/DAIA no 019/97 sobre o respectivo EIA/RIMA (Proc. SMA no 7185/94) --, o Secretário Executivo ofereceu as seguintes informações: ter sido encaminhado, junto com a convocação, o Memo CPRN/DAIA no 127/97, dando notícias de que o Plano de Trabalho do empreendimento Mineração Lufra Ltda., que se pretende instalar em Campinas e cujo número do Processo Cetesb é 06/00405/94, se encontrava em análise no DAIA; que, no início da reunião, haviam sido distribuídas cópias do Mem. CPRN/DAIA 144/97, informando que igualmente se encontravam em análise dois outros Planos de Trabalho, referentes aos empreendimentos Aeródromo Municipal de Ilhabela e Aterro de Resíduos Industriais Perigosos de Tremembé. Depois de o Secretário Executivo declarar que submetia à aprovação a Ata da 116a Reunião Plenária Ordinária, solicitou aos conselheiros que dispensassem sua leitura e à Presidente que a considerasse aprovada, e, ao constatar terem sido aceitos ambos os pedidos, informou que qualquer modificação deveria ser encaminhada no prazo regulamentar de quarenta e oito (48) horas. Em seguida, manifestaram-se os conselheiros Miguel Kozma e Condesmar Fernandes de Oliveira. O primeiro solicitou fosse feita inversão nos itens da pauta, de modo que o parecer sobre a viabilidade ambiental do empreendimento “Dinamização da Linha Sul e Ligação Campo Limpo/Santo Amaro” fosse apreciado no início dessa reunião, pois, “sem demérito das outras questões constantes da pauta”, era urgente que se iniciasse o processo de licenciamento desse projeto, levando-se em conta a grande demanda da população por transporte. O conselheiro Condesmar Fernandes de Oliveira declarou que há algum tempo vinha solicitando fossem enviadas ao Colegiado, para análise, as propostas de reestruturação do sistema de meio ambiente e o Projeto de Lei no 53/92, de autoria do Deputado Ricardo Trípoli, recentemente



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

aprovado pela Assembléia Legislativa, e que reivindicava fosse a análise desse projeto incluída na pauta da reunião que se desenvolvia. Intervieio a Presidente do Conselho oferecendo as seguintes informações: acatar o pedido do conselheiro Kozma e decidir que o empreendimento da CPTM, Dinamização da Linha Sul, fosse discutido logo depois da análise do parecer sobre Iporanga Campos do Jordão; não ter sido solicitado há um ano, mas há um mês tão somente, a análise desse projeto de lei, que, ao ser aprovado pela Assembléia Legislativa, não poderia mais ser alterado pela SMA ou pelo Consema, podendo apenas ser vetado no todo ou em parte pelo Governador; que o pedido de inserção em pauta desse projeto formulado há um mês atrás não pôde ser atendido, por não ter o Consema competência para alterá-lo, depois de sua aprovação pela Assembléia Legislativa, e pela necessidade de se analisarem outras questões importantes, remanescentes de pautas anteriores; que qualquer discussão sobre esse projeto não teria nenhuma ressonância prática, razão por que não havia sentido analisá-lo durante a reunião que se desenvolvia e deixar de proceder assim com relação às questões acima mencionadas. Depois de o conselheiro Condesmar Fernandes de Oliveira, contestando os pontos de vista emitidos pela Presidente do Conselho, argumentar que, mesmo existindo apenas uma pequena possibilidade de intervenção por parte do Consema, ela não deveria ser desprezada, principalmente pelo fato de o Governador não ter ouvido o Conselho, a Presidente argumentou possuir a Assembléia Legislativa maior legitimidade, por ser seu objetivo precípua a defesa da sociedade, e que o compromisso assumido pela Casa com o Conselho havia sido possibilitar fosse analisada a proposta de reforma da SMA que, àquela época, estava sendo elaborada por uma comissão interna, mas que, por não terem sido concluídos os trabalhos dessa comissão, essa proposta não foi encaminhada ao Consema para apreciação. Intervieio o conselheiro Condesmar Fernandes de Oliveira, reiterando seu posicionamento com o argumento que, por existir ainda a possibilidade de o Governador se posicionar, ele poderá até mesmo acatar sugestões que o Consema venha a fazer e, nessa medida, vetar ou modificar artigos desse projeto de lei. Em seguida, manifestaram-se os conselheiros Carlos Bocuhy, Alcides Virgílio de Farias, Adalton Paes Manso e Horácio Pedro Peralta. O primeiro declarou que esse processo vinha-se desenvolvendo há muitos anos e que poderia criar-se a oportunidade de dar-se oitiva ao Consema, pois esse Colegiado não poderia ficar à margem dessa discussão. O conselheiro Alcides Virgílio Dias Farias argumentou que, na reunião anterior, havia-se decidido que a análise do Projeto de Lei 53/92 faria parte da pauta da reunião e que sua entidade havia encaminhado ao Secretário Fábio Feldmann um protesto contra a aprovação de uma lei que mexia com os interesses da sociedade e que, por isso, deveria ser com ela discutida, assim como o foram outros projetos de lei, como estava ocorrendo em relação à legislação de proteção dos mananciais. O conselheiro Adalton Paes Manso declarou ter sido um equívoco a não-inclusão da análise desse projeto de lei na pauta da reunião que se desenvolvia e que, quando essa lei entrasse em vigor, tanto o IAB como a OAB seriam excluídos do Consema, embora houvessem protestado, não em relação a essa exclusão, mas ao fato de essa medida ter sido adotada arbitrariamente, sem se dar oitiva à sociedade civil, que foi literalmente eliminada desse processo, pois o substitutivo fora aprovado “de modo golpista”, num acordo de lideranças. O conselheiro Horácio Pedro Peralta declarou ter-se deliberado na última reunião que a análise desse projeto seria objeto de uma reunião extraordinária e que se tinha pressa em debatê-lo, pelo fato de ele já ter sido encaminhado pela Assembléia Legislativa para o Governador; e que solicitava se marcasse uma reunião extraordinária para os próximos dias. Intervieio a Presidente do Conselho tecendo as seguintes considerações: que se estava contestando a aprovação, por todos os partidos, de uma lei, e que se estava propondo que o Poder Executivo interviesse, contestando a legitimidade desse ato; que

Pág 2 de 13



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

qualquer um dos conselheiros possuía autonomia para dirigir-se pessoalmente aos deputados e discutirem esse problema; que o Consemá não poderia fazer essa discussão durante a reunião que se desenvolvia, pois a pauta estava sobrecarregada de questões cuja análise era urgente, mas que, se se insistia, preferia que se marcasse uma reunião extraordinária, cuja data deveria ser confirmada o mais breve possível. O conselheiro Condesmar Fernandes de Oliveira interveio argumentando que a presidência da Assembléia Legislativa deveria mudar nos próximos dias e que se dispunha de quinze dias apenas para examinar-se esse projeto e propor-se alguma modificação, pois esse era o prazo de que o Governador dispunha para apreciá-lo, e que não havia sentido em marcar-se uma reunião depois de o projeto ter sido sancionado. O Secretário Executivo declarou que, sem dúvida nenhuma, todo esforço será feito para realizar-se uma reunião extraordinária o mais breve possível, embora considerasse quase inviável encontrar espaço para reuniões que esteja disponível na primeira semana de março, uma vez que todas as dependências da Cetesb destinadas a esse fim estarão sendo preparadas para o evento “Do Rio às Ruas”, que será promovido pela SMA e que constitui uma discussão preparatória da “Rio + 5”. Argumentando contrariamente ao encaminhamento feito pelo conselheiro Alcides Virgílio de Farias de se aprovar uma moção solicitando ao Governador que não sancione essa lei enquanto ela não for examinada pelo Consemá, a Presidente do Conselho declarou que, se assim se proceder, se estaria pleiteando que o Poder Executivo se sobreponha ao Legislativo. Depois de o Assessor Jurídico Augusto de Miranda declarar que não cabia ao Governador alterar aquilo que foi aprovado pela Assembléia Legislativa, podendo vetá-lo em seu todo - o que significaria desprezar todo o trabalho do Legislativo --, ou em parte, o que implicaria em suprimir alguns artigos do texto, o conselheiro Condesmar Fernandes de Oliveira declarou concordar com a proposta de que se marcasse uma reunião extraordinária para discutir-se esse processo nos próximos dias. O Secretário Executivo declarou que envidaria todos os esforços necessários para que ela fosse realizada o mais breve possível. Em seguida, informou que se passaria a apreciar o próximo item da pauta, o parecer da Câmara Técnica de Empreendimentos Imobiliários e Projetos Urbanísticos sobre a viabilidade ambiental do empreendimento “Iporanga Campos de Jordão”. A conselheira Neuza Marcondes fez a leitura do parecer que, grosso modo, possuía o seguinte teor: tratar-se de um empreendimento residencial turístico, com implantação de equipamento de recreação e lazer de uso exclusivo dos sócios proprietários; que ele será implantado em área remanescente da antiga fazenda Embari e que seu acesso se daria pela “Estrada do Horto”, que acompanhava o Rio Sapucaí; que a área do empreendimento é de 275 ha e ficava a 8 quilômetros do centro de Campos do Jordão; que se encontrava totalmente englobada na APA Estadual de Campos do Jordão, que ainda não estava regulamentada, mas não se inseria na APA Federal; que, do ponto de vista municipal, o empreendimento se localizava em área de transição rural-urbana, em zona em que se permitem usos tais como clubes, residências unifamiliares, hotéis de lazer, colônias de férias etc.; que o prazo para implantação e consolidação total do empreendimento será de 8 anos, para o que se estimava uma ocupação de 1466 pessoas (1386 como população flutuante e 80 como permanentes); que o empreendimento compreendia três setores: de lazer e serviços, residencial e áreas de preservação; que o setor de lazer destinar-se-á à recreação, serviços correlatos e abrigará também a sede do clube, com o aproveitamento da antiga fazenda (área de 1.000.000m<sup>2</sup>); que se projetaram para essa área quadras de tênis, sauna, bar, viveiros de plantas e que ali também será implantada a estação de tratamento de água; que o setor residencial comportará dois tipos de ocupação: 7 locais de uso coletivo com 134 residências unifamiliares e agrupadas, construídos pelo empreendedor; que os locais de uso privativo possuirão 251 residências unifamiliares, isoladas, de uso privado, construídas



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

pelos adquirentes, com lotes de aproximadamente 2.400 m<sup>2</sup>; que o uso do lote será restritivo a 20% para construção e a 40% para impermeabilização; que tais percentuais de uso estavam garantidos pela convenção de condomínio; que as áreas de preservação serão setores com vegetação florestal e encosta com altas declividades, totalizando 182,4 ha, já averbadas; que se destacava terem sido suprimidos alguns lotes projetados para haver corredor de fauna entre o empreendimento e a área de preservação; que haverá 8.060m com estradas como eixo principal e vias secundárias com seção de 6 a 5m e faixa de domínio com 14m (com piso drenante); que esse traçado viário procurará acompanhar os caminhos e trilhas já existentes; que o sistema de drenagem será superficial com escoamento por canaletas laterais à via, dissipadores com escadas, utilizando madeira de eucalipto tratado e pedra rachão e tubos de concreto de 60cm de diâmetro para travessa de drenagem; que, para o abastecimento do empreendimento, na primeira fase se pretende utilizar uma represa já existente na propriedade; que essa represa era formada por dois córregos e tinha 17,5 m<sup>3</sup>/h de volume, o que demonstrava ser suficiente para satisfazer as necessidades das mil e 100 pessoas (350 litros dia/pessoa); que, para a segunda fase, previa-se a captação no córrego Ferradura, afluente do Rio Sapucaí-Guaçu, com capacidade de 3,76 l/s; que a estação de tratamento de água será do tipo convencional: a captação será armazenada em um reservatório de água bruta, a partir do qual será feita a alimentação para o reservatório de abastecimento do empreendimento; que, para a coleta e tratamento dos esgotos domésticos, previa-se que seis locais de uso coletivo terão seus esgotos tratados em uma unidade de processo de lodos ativados e uma unidade por fossa séptica e poço sumidouro; que, com relação às unidades isoladas, o tratamento também será por fossa séptica e poço sumidouro; que o tratamento de lodos ativados será por aeração prolongada (removendo-se 80% de DBO); que seu lançamento será feito no Rio Sapucaí-Guaçu que possuía capacidade de suporte para receber a vazão de esgotos tratados; que o lodo gerado de 611/dia será usado como adubo em áreas de jardins do condomínio, sendo armazenado junto ao viveiro, ficando estocado por 60 dias antes de ser usado, para eliminação do risco de patogenicidade do material (uso para grama e plantas); que, para os resíduos sólidos gerados, estavam previstas a coleta seletiva interna, a reserva, refrigeração e posterior coleta pela Prefeitura; que as redes de eletrificação serão todas subterrâneas, menos aquelas que o órgão estadual assim não permitir; que a Prefeitura já havia se comprometido com a coleta e transferência de lixo; que durante a reunião da Câmara Técnica haviam-se manifestado os conselheiros Roberto Saruê, José Ricardo de Carvalho, Sílvia Morawski e Ronaldo M. Figueira e Carlos Bocuhy; que foram aceitas todas as exigências do DAIA e acrescidas outras, que diziam respeito à necessidade de se garantir fossem subterrâneas as redes elétrica, de telefonia e de Tv a cabo, de modo a se preservar a qualidade da paisagem e evitar-se a poda da vegetação; à necessidade de se incluir no projeto o tratamento terciário do esgoto doméstico, minimizando-se ao máximo o lançamento de efluentes no Rio Sapucaí-Guaçu; e à necessidade de o empreendedor levar em conta, em todas as fases do empreendimento, que ele está sendo inserido numa APA. Em seguida, o conselheiro Luiz Antonio Dias Quitério declarou que, levando em conta as considerações feitas às páginas 5 do Parecer Técnico CPRN/DAIA sobre o tratamento, controle e monitoramento da água, encaminhava para exame do Plenário a proposta que, em relação à água destinada ao consumo humano, o empreendimento, através do Conselho Condominial, obedecesse o disposto na Portaria 36 GM/90, do Ministério da Saúde, que estabelecia o padrão de potabilidade e os procedimentos destinados à realização do controle da qualidade da água produzida e distribuída, bem como o estabelecido pela Resolução SS 293/95 da Secretaria de Saúde, que especificava os instrumentos a serem apresentados à autoridade sanitária. Respondendo ao pedido de esclarecimento do conselheiro

Pág 4 de 13



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

Condesmar Fernandes de Oliveira acerca das informações sobre vegetação constantes das páginas 12 do Parecer Técnico CPRN/DAIA, o representante do empreendedor ofereceu as seguintes informações: que a área se situava em um domínio de mata atlântica, onde se localizava uma antiga fazenda, cuja vegetação se achava bastante alterada, mas que, mesmo assim, se manteriam campos de preservação natural; que eram muito poucos os hectares nos quais se interferiria e que a mata de grotão fora preservada inteiramente; e que essa questão foi analisada pelo Instituto Florestal, DEPRN e Ibama. A conselheira Helena Carrascosa ofereceu, em seguida, as seguintes informações: sobre a dificuldade existente em torno da identificação exata de área de topo de morro, tendo-se convencionado que o critério a ser utilizado deveria ser a proximidade de um outro morro; sobre o fato de o Ibama já ter admitido a necessidade de se rever essa legislação, sobre a qual o DEPRN oficializou uma interpretação; acerca do fato de se identificarem, através das plantas, as porções significativas do campo que serão preservadas, às quais não será destinado nenhum uso; sobre o aspecto de esse projeto ser considerado interessante do ponto de vista da preservação, levando-se em conta a garantia dos mecanismos a serem utilizados e o fato de ele promover a preservação dos campos; acerca do fato de esse projeto já ter sido modificado pela Prefeitura para que fossem criados corredores de fauna. Atendendo ao pedido de esclarecimento formulado pelo conselheiro Ricardo Ferraz, a conselheira Helena Carrascosa ofereceu as seguintes informações: que o estabelecimento da linha de cumeada não havia ficado clara, pois a legislação propunha diferentes critérios -- o Código Florestal definia um e a Resolução Conama estabelecia outro; e que 80% das matas estavam sendo preservadas, em virtude principalmente dos cuidados que estavam sendo tomados. Manifestou-se, em seguida, o conselheiro Antonio de Castilho, nos seguintes termos: que, de antemão, pedia desculpas porque levantaria algumas questões já analisadas pela Câmara Técnica, da qual não pudera participar por impossibilidade; que, em segundo lugar, confessava sua propensão em votar contrariamente a propostas que propugnavam o desenvolvimento turístico em área turística, motivo por que o Município de Campos de Jordão vivia uma situação dramática; que os investimentos em segunda residência passaram, da década de 70 para cá, de 7 mil para 27 mil leitos; que não se poderia atribuir esse fenômeno apenas aos empreendimentos dessa natureza localizados em Campos de Jordão, pois no Município de Socorro também estava acontecendo algo similar; que se estavam expandindo os empreendimentos de segunda residência, o que estava causando grande impacto; que, nessa perspectiva, chamava atenção para a carga de água citada nos documentos; que, segundo esses documentos, levando-se em conta a população usuária, se teria uma taxa de 3.6 pessoas por residência, embora cada uma recebesse de 5 a 7 leitos; que se perguntava, pois, se a carga de água planejada estava ou não subdimensionada. Depois de o representante do DAIA, Sérgio Pascoal, e a conselheira Neusa Marcondes oferecerem esclarecimentos a esse respeito, o conselheiro Condesmar Fernandes de Oliveira teceu considerações acerca do fato de a implantação desse empreendimento requerer uma significativa supressão de vegetação de topo de morro - pois assim qualificava essa vegetação, na medida em que não concordava com a interpretação oferecida pelo DEPRN -, e que, para se conceder o licenciamento, não se estava considerando sua fragilidade nem tampouco as legislações específicas existentes a esse respeito. A conselheira Helena Carrascosa informou que não haverá corte de vegetação em área de topo de morro e que, se se considerar correta a interpretação oferecida pelo conselheiro Condesmar, todo o Vale do Paraíba será considerado topo de morro, e que o Ibama aprovou a supressão a ser feita com a implantação desse empreendimento. Em seguida, o Secretário Executivo declarou que submetia à apreciação as propostas encaminhadas pelo conselheiro Luiz Antonio Dias Quitério (que, em relação à água destinada ao consumo humano, o

Pág 5 de 13



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

empreendimento, através do Conselho Condominial, obedecesse o disposto na Portaria 36 GM/90, do Ministério da Saúde, que estabelecia o padrão de potabilidade e os procedimentos destinados à realização do controle da qualidade da água produzida e distribuída, bem como o estabelecido pela Resolução SS 293/95 da Secretaria de Saúde, que especificava os instrumentos a serem apresentados à autoridade sanitária) e pelo conselheiro Condesmar Fernandes de Oliveira (que se transformasse em exigência a recomendação transcrita às páginas 14 do Parecer Técnico, cujo teor é o seguinte: “considerando que comedouros e ninhos artificiais não são apropriados para uma área de preservação natural, pois as espécies animais devem alimentar-se naturalmente, recomenda-se que, em relação ao programa de proteção e atração da fauna local que visa uma adequada proteção das espécies animais, o plantio seja feito apenas com espécies nativas da região, floríferas e frutíferas, atrativas para a fauna local, e que não sejam removidas as árvores mortas, pois estas servem de ninhos para as aves”). Em seguida, o Secretário Executivo declarou que submetia à votação o Parecer da Câmara Técnica de Empreendimentos Imobiliários e Projetos Urbanísticos sobre esse empreendimento, o qual abarcava as recomendações e exigências estabelecidas pelo Parecer Técnico CPRN/DAIA, e as propostas encaminhadas pelos conselheiros Luiz Antonio Dias Quitério e Condesmar Fernandes de Oliveira, o que foi aprovado ao receber 21 (vinte e um) votos favoráveis e 3 (três) contrários, resultando na seguinte decisão: “Deliberação Consem 05/97 - De 28 de fevereiro de 1997.117a Reunião Ordinária do Plenário do Consem. O Conselho Estadual do Meio Ambiente, em sua 117a Reunião Plenária Ordinária, depois de acolher o parecer elaborado pela Câmara Técnica de Empreendimentos Imobiliários e Projetos Urbanísticos sobre a viabilidade ambiental do empreendimento “Iporanga Campos do Jordão”, de responsabilidade de Iporanga Campos do Jordão Empreendimentos Imobiliários Ltda. (Proc. SMA 7006/93), tomou as seguintes decisões: A) transformar em exigência a recomendação constante do parágrafo segundo da página 14 do Parecer Técnico CPRN/DAIA 19/97, cujo teor passa a ser o seguinte: considerando que comedouros e ninhos artificiais não são apropriados para uma área de preservação natural, pois as espécies animais devem alimentar-se naturalmente, o DAIA exige que, em relação ao programa de proteção e atração da fauna local que visa uma adequada proteção das espécies animais, o plantio seja feito apenas com espécies nativas da região, floríferas e frutíferas, atrativas para a fauna local, e que não sejam removidas as árvores mortas, pois estas servem de ninhos para as aves; b) acrescentar às exigências, recomendações e medidas mitigadoras contempladas pelo Parecer Técnico CPRN/DAIA 19/97 a exigência e as recomendações propostas pela Câmara Técnica e pelo Plenário, que passam a ser transcritas: Exigência: 1. que, no que concerne à água destinada ao consumo humano, o empreendimento, através do Conselho Condominial, respeite o disposto na Portaria 36 GM/90 do Ministério da Saúde, que estabelece o padrão de potabilidade e os procedimentos destinados à realização do controle de qualidade da água produzida e distribuída, e atenda o estabelecido na Resolução SS 293/95, da Secretaria de Estado da Saúde, que especifica os instrumentos a serem apresentados à autoridade sanitária. Recomendações: 1. que, por localizar-se o empreendimento em Área de Proteção Ambiental, sejam subterrâneas as redes elétrica, de telefonia e de TV a cabo a serem instaladas, de modo a se garantir a qualidade da paisagem e se evitar a poda da vegetação arbórea; 2. que seja incluído no projeto o tratamento terciário do esgoto doméstico, minimizando-se ao máximo o lançamento de efluentes no Rio Sapucaí-Guaçu; 3. que, em todas as fases do processo de implantação e de operação do empreendimento, tenha-se presente encontrar-se ele localizado em uma Área de Proteção Ambiental Estadual.” Em seguida, o conselheiro Carlos Bocuhy fez a seguinte declaração: que votou favorável, porque participou da reunião dessa Câmara Técnica e constatou

Pág 6 de 13



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

serem convincentes todas as explicações oferecidas, mas que ressaltava a necessidade de ser apreciada a legislação sobre vegetação de topo de morro, uma vez que ela abria um vácuo e poderia levar a distorções. Passou-se, então, a analisar o parecer da Câmara Técnica de Sistemas de Transporte sobre o empreendimento “Dinamização da Linha Sul e Ligação Campo Limpo-Santo Amaro”. Inicialmente, o conselheiro Hélvio Nicolau Moisés relatou: que o empreendimento denominado Projeto Sul de Trens Metropolitanos tinha como objetivo implantar um sistema de transporte de alta capacidade, composto por 32 km de linhas do trem metropolitano operado pela CPTM, integrado a toda rede de transportes coletivos, destinado a atender às demandas da região sudoeste da RMSP, transportando cerca de 720 mil passageiros por dia; que o empreendimento englobava dois componentes: a dinamização da Linha Sul e a ligação Campo Limpo-Santo Amaro; que a dinamização da Linha Sul compreendia – 1. construção de sete novas estações (Eusébio Matoso, Cidade Jardim, Vila Olímpia, Berrini, Morumbi, Granja Julieta e Socorro) e facilidades para integração com o sistema de ônibus existente e projetado; 2. implantação, junto à Estação Socorro, de um terminal para integração com ônibus; melhoramento dos acessos e facilidades para integração com ônibus em cinco estações existentes (Jaguaré, Cidade Universitária, Pinheiros, Santo Amaro e Jurubatuba); 3. adequação da via permanente; e 4. ampliação do pátio de Presidente Altino e complementação dos sistemas de alimentação elétrica, de sinalização, de controle e telecomunicações; 4. ampliação da frota de trens para operação com freqüência de três minutos entre composições, com oferta de 40 mil passageiros/hora/sentido; que este componente deverá utilizar cerca de 900 empregados que serão alojados em três canteiros ao longo da linha; que a Estação Campo Limpo-Santo Amaro compreendia: construção de 9km de linha (sendo 7,5km de via elevada, 750m em superfície e 780m subterrâneos); construção de seis estações (Capão Redondo, Campo Limpo, Vila das Belezas, Giovanni Gronchi, Santo Amaro e Largo 13), sendo quatro elevadas, uma construída sobre o Rio Pinheiros (Santo Amaro) e uma subterrânea (Largo 13); construção de terminais de integração com ônibus em cinco estações; implantação de pátio de manutenção e estacionamento, de sistemas de alimentação elétrica, de sinalização e controle, e de telecomunicações; que esta linha foi projetada para operar com modernos trens, com intervalo de até 75 segundos entre composições, com padrão semelhante ao Metrô e oferta de até 60 mil passageiros/hora/sentido; que o traçado escolhido terá início no entroncamento da Estrada de Itapecerica/Av. Elias Maas/Av. Carlos Caldeira Filho, seguindo pelo fundo de vale do Ribeirão Morro do S, Av. Giovanni Gronchi, Av. João Dias, margens do Rio Pinheiros (cruzando a Av. Guido Caloi), onde transpõe o Rio Pinheiros e segue em direção à Av. Padre José Maria até o Largo 13, em Santo Amaro; que sua construção utilizará cerca de 3 mil empregados, que serão distribuídos em sete canteiros; que a localização dos canteiros e das áreas de empréstimo e bota-fora serão definidas pelos empreiteiros após a licitação das obras, ficando condicionadas às normas de controle e licenciamento junto aos órgãos competentes; que, além desses componentes, o Projeto Sul deverá permitir a integração do sistema de transporte na região; integração com os corredores em construção ou projetados para a região: Diadema-Brooklin, Ibirapuera, Rio Bonito/Guarapiranga e Francisco Morato/Eusébio Matoso/Rebouças; integração com a futura Linha 4 do Metrô, na Estação Pinheiros; reorganização do sistema de ônibus da região, tendo o Projeto Sul como sistema estruturador; que os estudos de demanda previram o seguinte carregamento para o ano 2010: Linha Sul - que operará com fluxos de igual magnitude nos dois sentidos de tráfego, com alto nível de ocupação em quase toda sua extensão e carregamento máximo na hora-pico da manhã de 25 mil passageiros/hora no sentido sul e 27 mil passageiros/hora no sentido norte; ligação Campo Limpo-Santo Amaro – que, por

Pág 7 de 13



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

atender áreas predominantemente residenciais, terá uma ocupação pendular, com máximos na horário da manhã de 28 mil passageiros/hora no sentido Santo Amaro e 4.600 passageiros/hora no sentido Capão Redondo; que, durante a reunião da Câmara Técnica, a conselheira Helena Carrascosa fez um breve relato informando sobre os entendimentos havidos entre os diferentes órgãos do Governo do Estado acerca de questões afetas à proteção dos mananciais de interesse metropolitano, que, pela sua natureza, extrapolavam as competências da CPTM e da própria SMA; que essa conselheira informou também que, em função da preocupação com a garantia da proteção dos mananciais de interesse para o abastecimento metropolitano, buscou-se, por determinação do Governador, o entendimento entre Secretarias de Estado e os órgãos da Administração Estadual com os objetivos de identificar e viabilizar ações de governo que garantam as condições para afastar eventuais riscos de comprometimento dos mananciais; e que esse entendimento resultou na indicação de três linhas de ação: implantação do plano de fiscalização integrada proposto pela SMA, com recursos assegurados pelo Projeto Sul da CPTM e da Sabesp; conclusão das intervenções previstas no Programa de Saneamento Ambiental da Bacia de Guarapiranga e das propostas que forem de sua competência, a serem formuladas no Plano de Desenvolvimento e Proteção Ambiental da Bacia de Guarapiranga; desenvolvimento de estudos sobre a possibilidade de desapropriação de “áreas-tampão” e sua posterior cessão onerosa pelo Estado para implantação de empreendimentos ou atividades compatíveis com a proteção de mananciais, visando conter a ocupação indevida. Esta conselheira esclareceu também que a conclusão do Parecer Técnico CPRN/DAIA levou em conta os procedimentos já adotados para a viabilização das ações referidas, adotando-se como premissa a sua implantação; explicou também que, a esse respeito, cabia registrar que já houve a aprovação, pela Sabesp, da alocação dos recursos financeiros para a implantação do Plano de Fiscalização, que deverá ser consubstanciado em convênio a ser firmado em breve, e que, da mesma forma, já se definiu que os recursos financeiros para o desenvolvimento dos estudos referentes à implantação de “áreas-tampão” seriam oriundos do Programa de Saneamento Ambiental da Bacia de Guarapiranga. Em seguida, manifestaram-se os conselheiros Adalton Paes Manso, Roberto Saruê e Virgílio Alcides Dias Farias. O primeiro teceu as seguintes considerações: que, em primeiro lugar, declarava-se conceitualmente favorável à aprovação desse projeto, mas que chamava atenção para alguns dos seus aspectos; que um deles dizia respeito ao fato de terem ficado à margem, sem serem analisadas, dimensões do impacto ambiental que ele causará; que, por exemplo, o impacto que gerará uma nova demanda de tráfego e transformações urbanas no zoneamento não foram bem analisadas, ou, pelo menos, não se encontravam bem explicitadas; e que alguns dos problemas colocados pelo EIA não foram analisados na perspectiva ambiental. O conselheiro Roberto Saruê manifestou os seguintes pontos de vista: que não havia a menor dúvida sobre a necessidade de se melhorar o sistema de transporte e que esse projeto, nessa perspectiva, era bastante interessante; que um aspecto negativo dele era que constituía apenas um plano de transporte, não planejando o que acontecerá espacialmente, aspecto esse que necessitava ser bem examinado, pois, ao se fazer a interligação entre duas áreas, se contribuía, sem sombra de dúvida, para o surgimento de um fator de indução à ocupação; que, no Japão, existia até “trem bala” e que as pessoas se locomoviam até 300 km de casa para o trabalho; que, em virtude do seu papel de indutor à ocupação, a análise desse projeto não poderia resumir-se apenas à ocupação do solo das áreas por onde passarão as linhas, mas deveria incluir também o seu entorno; que projetos como o Aeroporto de Cumbica e o de Guarulhos, como se constatava, causaram grande transformação nas áreas que lhes eram próximas, chegando a implantarem-se, inclusive, loteamentos a 500 metros da cabeceira do Aeroporto de Cumbica; que o

Pág 8 de 13



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

responsável pelo projeto em exame deveria propiciar o estabelecimento de vínculos entre os órgãos estaduais e municipais para que se planejasse o índice de construção ao longo das ferrovias, de modo a se fixar o limite do aceitável; que algumas medidas deveriam também ser adotadas de modo a se conter o índice de ocupação junto às áreas próximas a mananciais; que outro aspecto importante era a preservação ambiental dos bairros, uma vez que no Município de São Paulo apenas 2% da área eram preservados, dos quais 1% eram lotes privados, cujos proprietários, através das sociedades de bairros, lutavam em defesa de sua preservação; que a ferrovia passará por alguns desses bairros (Cidade Universitária, Eusébio Matoso, Cidade Jardim) e que, portanto, se tornava necessária a adequação dos projetos das estações com aqueles planejados por essas sociedades de bairro. O conselheiro Virgílio Alcides Dias de Farias interveio formulando as seguintes propostas: 1. que se modificasse a exigência estabelecida pela Câmara Técnica, de modo que a implantação desse projeto não só obedecesse à legislação específica e demais normas municipais referentes ao sistema viário, mas também às leis de proteção dos mananciais; 2. que, levando-se em consideração as premissas que nortearam o parecer do DAIA e que foram relatadas pela conselheira Helena Carrascosa por ocasião da reunião da Câmara Técnica (as quais se encontravam transcritas às páginas 5 do parecer), se deliberasse que a continuação do processo de licenciamento, que se iniciava com a concessão por esse Colegiado da licença prévia, se vinculasse à constatação da adoção, pelo Governo do Estado, das medidas concretas relacionadas com a implementação das ações referidas nesse relato; e 3. que a SMA, a Secretaria de Recursos Hídricos, Saneamento e Obras e a Secretaria de Energia, ao elaborarem o “Projeto Billings”, incorporassem estudos sobre a possibilidade de desapropriação de “áreas-tampão” e de sua posterior cessão onerosa pelo Estado, para implantação de empreendimentos ou atividades compatíveis com a proteção de mananciais, visando-se conter a ocupação indevida, e contemplada a fiscalização das áreas de proteção dos mananciais. Depois de uma troca de pontos de vista entre os conselheiros Helena Carrascosa e Miguel Kozma, este último teceu comentários sobre as seguintes questões: sobre a necessidade de o processo de implantação de empreendimentos como esse, com grande capacidade de intervenção, congregar todos os órgãos envolvidos; acerca da impossibilidade de o Consem, por não ter competência para tanto, obrigar instâncias municipais a promoverem as articulações efetivamente necessárias para minimização dos impactos ambientais e ser essa uma das razões pelas quais algumas exigências estabelecidas pelo DAIA transformaram-se, por ocasião da Câmara Técnica, em recomendações; sobre o fato de essa preocupação ter sido considerada pelo EIA, na medida em que propôs medidas que envolvem as diversas esferas, e que essas, provavelmente, serão implementadas com sucesso, dada a natureza do empreendimento, pois as obras ligadas ao sistema de transporte promoviam naturalmente uma articulação entre os órgãos afins, inclusive pelo fato de os técnicos possuírem formação semelhante; sobre a necessidade de o projeto preocupar-se com os planos elaborados pelas sociedades de bairros, principalmente para aquelas estações onde haverá integração; sobre o fato de o transporte constituir, inquestionavelmente, fator de ocupação em alguns contextos - como no Brasil, por exemplo, pois, em função da situação econômica, a ampliação do sistema de transporte buscava sempre atender uma determinada demanda; sobre o fato de que, em outros países, a promoção de mudanças no sistema de transporte tinha, muitas vezes, o objetivo de diminuir a pressão da população sobre determinados áreas, como era o caso da indução positiva promovida pelo “trem bala” no Japão; sobre o aspecto de o transporte, no contexto da RMSP, estimular a pressão sobre as áreas de proteção dos mananciais, principalmente pela necessidade de moradia perto dos locais de emprego. Em seguida, manifestaram-se os conselheiros Carlos Bocuhy e Horácio Peralta. O primeiro teceu considerações sobre os seguintes

Pág 9 de 13



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

aspectos: constituir esse trem metropolitano fator indutor de ocupação das áreas nevrálgicas, que eram aquelas próximas aos mananciais; que a região do Cocaia apresentava um grau de ocupação incomparável, pois o crescimento populacional que se verificava nessa área era superior ao de qualquer outra na RMSP, e ser essa uma das preocupações que a implantação desse projeto causava, apesar da incontestável necessidade de se resolverem os prementes problemas do transporte urbano; que, com relação à zona sul e às áreas de mananciais, as medidas mitigadoras deveriam ser muito bem avaliadas nesse projeto, pois, em relação ao bairro Cocaia, por exemplo, apenas uma pequena área ainda não fora ocupada; que nada segurava o formigueiro humano que caminhava em direção da península localizada entre os dois principais reservatórios da RMSP; que outra questão era a estratégia utilizada pelos loteamentos clandestinos, pois, para fugirem da ação policial, distribuíam seus folhetos com propagandas de lotes em regiões distantes, como a zona leste por exemplo, favorecendo o deslocamento da população aí residente para a zona sul; que fazia essas considerações com a intenção de que as medidas mitigadoras propostas fossem analisadas também nessa perspectiva. O conselheiro Horácio Peralta teceu as seguintes considerações: que havia sido criada a Comissão de Avaliação Ambiental Estratégica e que o Consemá deveria concitar o empreendedor para que encaminhasse o projeto para esse fórum, pois, se nesse momento se pretendiam licenciar dois trechos, dentro de alguns anos, provavelmente, outros trechos seriam licenciados, sem que fossem analisados em sua globalidade, isto é, em sua dimensão de política pública. O representante do empreendedor, respondendo às questões formuladas pelo conselheiro Condesmar Fernandes de Oliveira, ofereceu os seguintes esclarecimentos: que, com relação à alteração do uso e ocupação do solo e à necessidade de que sua análise seja feita junto com a Prefeitura Municipal, algumas medidas adotadas por esse projeto refletem essa articulação, como, por exemplo, aquelas relativas às paradas de ônibus, pois foram analisadas com a Prefeitura; que os problemas relativos às vibrações foram objeto de estudo, o qual, constituindo um volume de complementação do EIA, demonstrava o tipo de material que será usado na fixação dos trilhos e dos dormentes, o ruído provocado pela operação dos trens e a solução técnica proposta para sua redução e manutenção nos níveis dos critérios legais; que a CPTM buscou uma série de soluções inovadoras e que, em relação à ferrovia, o estudo especificava a necessidade de uso de uma tecnologia que levasse em conta a legislação ambiental do País. Em seguida, o conselheiro Adalton Paes Manso declarou ter percebido, com o desenvolvimento da discussão, que esse projeto havia sido bem elaborado, e que, visando seu aprimoramento, encaminhava uma proposta de exigência ou recomendação, com o propósito de vincular a concessão das licenças de funcionamento e operação à entrega e ao detalhamento de alguns projetos, principalmente daqueles que exigiria uma articulação entre os órgãos estaduais e municipais, pois, embora algumas questões abrangidas por esses projetos fossem da competência do Poder Executivo Municipal, fazia-se necessária a utilização de estratégias que garantissem a troca de informações. O conselheiro Miguel Kozma, depois de declarar que se constrangia com o seu papel durante a apreciação desse projeto - de agente duplo -, pois, ao mesmo tempo que era conselheiro, estava defendendo a posição do empreendedor; que, no caso das exigências que acabavam de ser propostas pelo conselheiro Adalton Paes Manso, reconhecia nelas um aspecto negativo, na medida em que colocava em risco o andamento do projeto, pois, se essa articulação não ocorresse da forma esperada, se postergaria sua implantação. Manifestaram-se os conselheiros Roberto Saruê, Horácio Peralta e Adalton Paes Manso, reiterando todos a necessidade de efetivar-se uma articulação, principalmente em torno da adoção de medidas que dissessem respeito à proteção dos mananciais, o que se garantiria se esse projeto fosse encaminhado à Comissão

Pág 10 de 13



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

de Avaliação Ambiental Estratégica. Em seguida, uma representante do DAIA, Marisa Monfrinato, ofereceu as seguintes informações: que não havia dúvidas quanto à exigência de o empreendedor apresentar planos de reassentamento da população, pois o Parecer Técnico CPRN/DAIA assim estabelecia; que, por outro lado, a proximidade da área de reassentamento dos locais de moradia e emprego da população não constituía uma exigência, mas, sim, uma recomendação que esse órgão técnico fazia; e que a adequação desse projeto com aqueles elaborados pelas Sociedades de Bairros igualmente constituía uma recomendação, pois, dada à possibilidade de surgirem dificuldades para obtenção do referendo dessa compatibilidade, já que juridicamente não havia instâncias habilitadas para tanto, se essa recomendação constituísse uma exigência, se correria o risco de inviabilizar a implantação desse projeto, ou, no mínimo, atrasar seu processo de licenciamento; que foi com esse espírito - e com a preocupação em não se ferir a legislação municipal - que o conselheiro Célio Bermann propôs, por ocasião da reunião da Câmara Técnica, constituírem essas medidas recomendações, e não exigências. Ocorreu, então, uma troca de pontos de vista entre os conselheiros Horácio Peralta, Miguel Kozma e Eduardo Trani, em cujo contexto reafirmou-se, mais uma vez, constituir uma exigência a realização do reassentamento, e que implementá-lo em áreas próximas aos locais de trabalho e de moradia da população era que constituía uma recomendação, que a CPTM poderia acatar. Em seguida, o conselheiro Horácio Peralta encaminhou a proposta que fosse apresentado pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos à Comissão de Avaliação Ambiental Estratégica o Programa Integrado de Transportes Urbanos-PITU, para sua análise. O conselheiro Condesmar Fernandes de Oliveira, por sua vez, encaminhou a proposta de que as vibrações decorrentes da movimentação do material rodante estivessem abaixo do nível que pudesse gerar desconforto às pessoas ou risco para as edificações, utilizando-se a melhor tecnologia disponível internacionalmente. Interveio, em seguida, o conselheiro Carlos Bocuhy, sugerindo que fosse apreciada a seguinte proposta: que a CPTM, após a implementação do empreendimento e durante sua operação, se integrasse permanentemente às ações do Poder Público voltadas para a proteção dos mananciais. Depois de analisadas e discutidas essas propostas, o Secretário Executivo submeteu à votação o parecer da Câmara Técnica sobre esse projeto, declarando que ele, além de incluir as recomendações e exigências estabelecidas pelo Parecer Técnico CPRN/DAIA, acrescentava mais uma exigência e quatro recomendações, sendo que para uma delas - como foi anteriormente mencionado - foi proposta uma pequena modificação. Depois de constatar que esse documento havia sido aprovado por unanimidade, ele colocou em votação a proposta encaminhada pelo conselheiro Virgílio Alcides Dias Farias de se modificar a exigência estabelecida pela Câmara Técnica, de forma que ela passasse a ter a seguinte redação: “que a implantação desse empreendimento atenda à legislação e demais normas municipais relativas ao sistema viário e ao que estabelecem as leis de proteção dos mananciais”, a qual foi aprovada por unanimidade. Em seguida, colocou em votação a proposta encaminhada pelo conselheiro Horácio Peralta, de que fosse apresentado pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos, à Comissão de Avaliação Ambiental Estratégica, Programa Integrado de Transportes Urbanos-PITU, para sua análise. Depois de ocorrer uma troca de pontos de vista entre os conselheiros Miguel Kozma e Eduardo Trani, essa proposta foi aprovada ao receber 24 votos favoráveis. Em seguida, foi colocada em votação a proposta do conselheiro Condesmar Fernandes de Oliveira de que as vibrações decorrentes da movimentação do material rodante estejam abaixo do nível que possa gerar desconforto às pessoas ou risco para as edificações, utilizando-se a melhor tecnologia disponível internacionalmente. Depois de uma troca de pontos de vista entre os conselheiros Miguel Kozma e Roberto Saruê, ela foi aprovada ao receber 24 (vinte e quatro) votos

Pág 11 de 13



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

favoráveis. Em seguida, foi colocada em votação a proposta elaborada pelo conselheiro Carlos Bocuhy de que fosse apreciada a seguinte proposta: que a CPTM, após a implementação do empreendimento e durante sua operação, se integrasse permanentemente às ações do Poder Público voltadas para a proteção dos mananciais. Colocada em votação essa proposta foi aprovada por unanimidade. Todas essas votações resultaram na seguinte decisão: “Deliberação Consem 06/97 - De 28 de fevereiro de 1997. 117a Reunião Ordinária do Plenário do Consem. O Conselho Estadual do Meio Ambiente, em sua 117a Reunião Plenária Ordinária, acolheu o parecer favorável da Câmara Técnica de Sistemas de Transporte sobre a viabilidade ambiental do empreendimento “Dinamização da Linha Sul e Ligação Campo Limpo-Santo Amaro”, de responsabilidade da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos-CPTM (Proc. SMA 7185/94), e resolveu acrescentar às exigências, recomendações e medidas mitigadoras estabelecidas pelo Parecer Técnico CPRN/DAIA 19/97 as que foram propostas pela Câmara Técnica e pelo Plenário, que passam a ser transcritas com a sua nova redação: Exigências: 1. que a implantação desse empreendimento atenda à legislação e demais normas municipais relativas ao sistema viário e ao que estabelecem as leis de proteção dos mananciais; 2. que as vibrações decorrentes da movimentação do material rodante estejam abaixo do nível que possa gerar desconforto às pessoas ou risco para as edificações, utilizando-se a melhor tecnologia disponível internacionalmente. Recomendações: 1. que os projetos das estações e suas interferências no tráfego local, bem como a definição dos fluxos dos transportes coletivo e individual que a elas se destinam sejam compatibilizados com os projetos das Sociedades de Bairro locais, quando existirem; 2. que haja articulação entre a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos-CPTM e a Prefeitura do Município de São Paulo no que diz respeito aos sistemas viário e de transporte coletivo local, de forma a tornar compatível com a implantação do projeto o uso do solo urbano das áreas do entorno das estações previstas; 3. que a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos-CPTM e a Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental-Cetesb busquem integração no âmbito do Programa de Controle da Poluição Veicular, visando-se garantir o controle da emissão de poluentes e de ruído nos terminais; 4. que o Programa de Remanejamento da População e das Atividades Econômicas Afetadas ofereça possibilidades de realocação das famílias diretamente atingidas na área de influência indireta do empreendimento, preferencialmente naquelas mais próximas dos atuais locais de moradia e de trabalho; 5. que seja apresentado pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos, para análise no âmbito da Comissão de Avaliação Ambiental Estratégica da SMA, o Programa Integrado de Transportes Urbanos-PITU; 6. que a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos-CPTM, após a implantação do empreendimento e durante sua operação, integre-se permanentemente às ações do Poder Público voltadas para a proteção dos mananciais.” Em seguida, o Secretário Executivo colocou em votação a proposta do conselheiro Virgílio Alcides Dias Farias de que, levando-se em consideração as premissas que nortearam o parecer do DAIA e que foram relatadas pela conselheira Helena Carrascosa por ocasião da reunião da Câmara Técnica (as quais se encontravam transcritas às páginas 5 do parecer), se deliberasse que a continuação do processo de licenciamento, que se iniciava com a concessão por esse Colegiado da licença prévia, se vinculasse à constatação da adoção, pelo Governo do Estado, das medidas concretas relacionadas com a implementação das ações referidas nesse relato. Aprovada por unanimidade essa proposta, ela resultou na seguinte decisão: “Deliberação Consem 07/97 - De 28 de fevereiro de 1997. 117a Reunião Ordinária do Plenário do Consem - O Conselho Estadual do Meio Ambiente, em sua 117a Reunião Plenária Ordinária, considerando que, ao aprovar o empreendimento “Dinamização da Linha Sul e Ligação Campo Limpo-Santo Amaro”, de responsabilidade da Companhia Paulista de

Pág 12 de 13



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

Trens Metropolitanos-CPTM (Proc. SMA 7185/94), teve como premissa que o Governo do Estado de São Paulo: 1. implementará o “Plano de Fiscalização Integrada” proposto pela SMA, com recursos já assegurados e provenientes do “Projeto Sul”, de responsabilidade da CPTM, e da Sabesp; 2. concluirá as intervenções previstas pelo “Programa de Saneamento Ambiental da Bacia de Guarapiranga” e implementará as propostas de sua competência que forem definidas no “Plano de Desenvolvimento e Proteção Ambiental da Bacia de Guarapiranga”; 3. desenvolverá estudos sobre a possibilidade de desapropriação de “áreas-tampão” e sua posterior cessão onerosa pelo Estado para implantação de empreendimentos ou atividades compatíveis com a proteção de mananciais, visando-se conter a ocupação indevida; resolveu recomendar à SMA que a continuação do processo de licenciamento do “Projeto Sul/Dinamização da Linha Sul e Ligação Campo Limpo-Santo Amaro” esteja vinculada à constatação da adoção pelo Governo do Estado de medidas concretas relacionadas com a implementação das ações acima elencadas, informando-se o Consem.” Em seguida, o Secretário Executivo colocou em votação outra proposta do conselheiro Virgílio Alcides Dias Farias, com o seguinte teor: que a SMA, a Secretaria de Recursos Hídricos, Saneamento e Obras e a Secretaria de Energia, ao elaborarem o “Projeto Billings”, incorporassem estudos sobre a possibilidade de desapropriação de “áreas-tampão” e de sua posterior cessão onerosa pelo Estado, para implantação de empreendimentos ou atividades compatíveis com a proteção de mananciais, visando-se conter a ocupação indevida, e contemplada a fiscalização das áreas de proteção dos mananciais. Aprovada ao receber vinte e dois (22) votos favoráveis, essa proposta resultou na seguinte decisão: “Deliberação Consem 08/97 - De 28 de fevereiro de 1997. 117ª Reunião Ordinária do Plenário do Consem. O Conselho Estadual do Meio Ambiente, em sua 117ª Reunião Plenária Ordinária, resolveu recomendar à Secretaria do Meio Ambiente, à Secretaria de Recursos Hídricos, Saneamento e Obras e à Secretaria de Energia que, ao elaborar-se o “Projeto Billings”, sejam incorporados estudos sobre a possibilidade de desapropriação de “áreas-tampão” e sua posterior cessão onerosa pelo Estado, para implantação de empreendimentos ou atividades compatíveis com a proteção de mananciais, visando-se conter a ocupação indevida, e contemplada a fiscalização efetiva das áreas de proteção dos mananciais”. Em seguida, a Presidente do Conselho declarou que havia mais um ponto na pauta e consultava os conselheiros sobre a possibilidade de dar-se continuidade aos trabalhos, apesar de já se ter ultrapassado o teto estabelecido para a reunião. A resposta foi negativa e, como mais nada foi tratado, eu, Germano Seara Filho, Secretário Executivo do Consem, lavrei e assino a presente ata.

GSF-PS