



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

Ata da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Contorno Ferroviário da Região Metropolitana de São Paulo – Ferroanel Norte”, de responsabilidade da Empresa de Planejamento e Logística S/A - EPL, (Proc. nº 282/2015), realizada às 17h00 do dia 31 de julho de 2017, na cidade de São Paulo/SP.

Realizou-se no dia 31 de julho de 2017, no Auditório do CEU Jaçanã-Tremembé, localizado à Rua Francisco Espólio Tonetti, 105, Jardim Guapira, em São Paulo/São Paulo, a Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente – EIA/RIMA –do empreendimento “**Contorno Ferroviário da Região Metropolitana de São Paulo – Ferroanel Norte**”, de responsabilidade da Empresa de Planejamento e Logística S/A - EPL (Proc. nº 282/2015). Dando início aos trabalhos, o **Secretário-Executivo** declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, Ricardo Salles, saudava e dava boas-vindas aos representantes do Poder Executivo; do Poder Legislativo – na pessoa do Excelentíssimo Senhor José Adriano Pereira de Souza, que está representando o prefeito regional Excelentíssimo Senhor Alexandre Batista; dos organismos da sociedade civil; do Poder Judiciário, do Ministério Público do Estado de São Paulo; dos órgãos públicos, nas pessoas do Ilustríssimo Senhor Ivan Carlos Regina, que representa o Ilustríssimo Senhor Bento Gonçalves, Presidente da CPTM e da Ilustríssima Senhora Neusa Marcondes que representa o Ilustríssimo Senhor Eduardo Trani, Coordenador da Coordenadoria de Planejamento Ambiental da SMA; da Polícia Militar Ambiental; de conselhos estaduais e municipais de meio ambiente; das entidades ambientalistas, enfim a todos que compareceram a esta audiência pública sobre o empreendimento “Contorno Ferroviário da Região Metropolitana de São Paulo – Ferroanel Norte”, de responsabilidade da Empresa de Planejamento e Logística S/A - EPL (Proc. nº 282/2015). Declarou que possuía a função regulamentar de conduzir as audiências públicas promovidas pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente e pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente-CONSEMA sobre empreendimentos, projetos e obras em licenciamento, planos de manejo, enfim, acerca de tudo aquilo que diz respeito ao Sistema Estadual do Meio Ambiente. Declarou ainda que a audiência pública, como indicava o próprio nome, é um evento aberto a qualquer interessado, dado que se pretende sempre democrático, e em cujo desenrolar determinada proposta ou projeto é apresentado a todos, para que deem as opiniões, formulem indagações, apresentem suas contribuições, sugestões e críticas e tudo o que possa contribuir para o aprimoramento dos estudos e do projeto e/ou proposta apresentada. Esclareceu também que seu papel nas audiências públicas é completamente isento, e sua função tão somente conduzir os trabalhos de forma totalmente neutra, para garantir que aqueles que tenham algo a dizer possam fazê-lo de modo democrático e organizado. Expôs resumidamente as normas estabelecidas pela **Deliberação CONSEMA Normativa 01/2011** para a condução das audiências públicas e declarou que o Conselho prevê que elas se desdobrem em três momentos ou partes. Esclareceu que na primeira parte tem lugar a apresentação, pelo empreendedor ou seu representante, do projeto ou proposta, e, em seguida, uma exposição detalhada dos estudos ambientais elaborados sobre o empreendimento. Explicou que, imediatamente após, fazem uso da palavra àqueles que representam as organizações da sociedade civil, com direito cada um deles a até cinco minutos, seguidos por cidadãos que não representam quaisquer órgãos públicos ou entidades civis, mas que falam em seu próprio nome, com direito a três minutos cada um. Sequencialmente, manifestam-se os representantes de órgãos públicos das esferas federal, estadual e municipal; a seguir, os representantes do CONSEMA e dos COMDEMAS que se inscreverem, com direito também a cinco minutos cada um. Por fim, acrescentou, falam os representantes do Poder Executivo, seguidos daqueles que representam o Poder Legislativo, destacando que o motivo pelo qual os representantes desses dois poderes falam em último lugar é que apenas assim lhes é plenamente assegurado o direito a manifestar-se acerca das críticas e sugestões feitas pelos diferentes segmentos da sociedade que antes deles tenham se manifestado, podendo assim opinar ou oferecer esclarecimentos que eventualmente os pontos de vista expostos tenham suscitado. Por fim, no terceiro e último momento da audiência, facultou-se ao empreendedor e equipe responsável pelos estudos técnicos que ofereçam resposta aos questionamentos e comentem as colocações feitas, pelo prazo de até quinze minutos cada um destes. Ao cabo, franqueia-se aos representantes do CONSEMA eventualmente presentes a prerrogativa de manifestarem-se por até dez minutos, distribuídos por tantos quantos desejarem fazer uso da palavra. Reiterou que só poderia fazer uso da palavra quem se inscrevesse, e que, portanto, aquele que desejasse fazê-lo e ainda não houvesse se inscrito, o fizesse naquela hora. Informou que a Mesa Diretora dos Trabalhos era presidida por ele, Secretário-Executivo,

Página 1 de 5



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

por um representante da CETESB, no caso o engenheiro ambiental Camilo Fragoso, gerente do Setor de Avaliação de Empreendimento de Transporte Rodoviário da CETESB, e composta ainda por até dois membros do CONSEMA eventualmente presentes à audiência. Passou-se a etapa na qual na qual **Igor Moreira Motta**, engenheiro e representante da Empresa de Planejamento e Logística S/A - EPL apresentou um breve histórico do empreendimento, sua organização, etapas de desenvolvimento e objetivos, após o que o geólogo **José Luiz Ridente Jr.**, representante da PRIME Engenharia empresa de consultoria responsável pela elaboração dos estudos ambientais, apresentou uma síntese do EIA/RIMA, precisamente dos motivos da escolha da localização, da capacidade pretendida para o empreendimento quando de sua plena operação, dos impactos que ele promoverá, principalmente nos recursos hídricos e nos meios físico, biótico e antrópico, e acerca das medidas de mitigação que serão implementadas com o objetivo de preveni-los ou mitigá-los. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes das entidades da sociedade civil. O ferroviarista **Paulo Rodrigues**, do Instituto de Ferrovias e Preservação Cultural disse que mesmo sendo favorável a implantação do Ferroanel, tendo em vista que retirará da Linha 7-Rubi, o trem de carga, apresentaria algumas críticas. Destacou a necessidade de realizar uma obra de arte ou um túnel próximo do trecho da Estação de Vila, pela existência de um grande desnível no terreno, que o torna vulnerável ao transporte ferroviário. Também apontou como necessário a realização de audiências públicas em Francisco Morato, Caieiras e Franco da Rocha, uma vez que também serão afetados. Criticou a utilização de trens de carga e de passageiros compartilhando a mesma linha, a retirada de vagões e o atraso de 50 anos na implantação dessa linha. Defendeu a interligação desses projetos com o trem regional, intercidades com o objetivo de ligar as cidades do interior e a cidade de São Paulo, como forma de desafogar o transporte rodoviário. Acentuou a necessidade dos governos conversarem entre si de forma a promover uma discussão mais qualificada quanto ao assunto. Lembrou-se da existência de projetos vinculados ao Banco Mundial para discutir o planejamento para interligação de modais de transporte. Discorreu sobre a necessidade de obras para correção de rampas existentes no trajeto, que para trens de carga o ideal é 2% de declividade do terreno e não 6% que seria normal para transporte rodoviário. Discorreu sobre a falta de oferta de vagas de mercado de trabalho em Perus, principalmente após o fechamento da fábrica de cimento. Atualmente somente 12.400 pessoas que residem em Perus encontram-se empregadas, o que reforça a necessidade de criar uma área industrial nessa região, a qual qualificou como sendo uma “esquina importantíssima do Brasil”. Mencionou a tentativa de mudar o CEASA para Perus, como forma de criar empregos. Solicitou seja realizada audiência pública também no bairro de Perus. Afirmou que a população não concorda que o ponto zero seja em Perus, mas sim que seja atribuído esse marco após a Estação de Francisco Morato, de forma que o projeto de trem de carga e de passageiros possa, de fato, se desenvolver. Reafirmou a necessidade das Secretarias governamentais saírem de suas caixinhas e conversarem entre si, e também de promover a ligação do Projeto do PAM do Banco Mundial com o Projeto do trem regional, que já foi pago pelo governo e precisa “sair da gaveta”. Passou-se a etapa na qual se manifestam os representantes de Órgãos Públicos. **Moacir Carnelós**, biólogo e professor da ETEC - Guaracy Silveira disse trouxe os alunos para entenderem a dinâmica de uma audiência pública na implementação de uma obra do porte do Ferroanel. Disse que não iria questionar com a qualidade da obra e que concorda com o que foi dito anteriormente sobre a necessidade de ser eliminado o conflito entre o transporte de carga e de passageiro e também sobre o ponto zero do Ferroanel não estar alocado em Perus, e sim mais adiante. Questionou como será realizado o monitoramento do fluxo gênico nas áreas reflorestadas, tendo em vista os 100 hectares, ou 77 hectares de vegetação em estágio secundário, serão suprimidos. Questionou se o reflorestamento a ser adotado garante a qualidade genética das matrizes e sobre a oportunidade se serem reintroduzidas espécies muito raras, próprias da Serra da Cantareira, de forma a colaborar com um tipo de paisagismo que pense em espécies nativas. **Carlos Albano**, professor da área de meio ambiente da ETEC – Guaracy Silveira lembrou ser essa uma escola com mais de 65 anos, no bairro de Pinheiros e que, assim como o que lhe antecederam, também acompanhava um grupo de alunos do curso Técnico em Meio Ambiente, para que pudessem conhecer algumas questões básicas do Projeto do Ferroanel Norte. Destacou que a ferrovia pertence a um modal de transporte ambientalmente mais limpo, mais verde por gerar quantidade muito menor de emissões de carbono. Além de reduzir os riscos ambientais, pareceu-lhe seus custos serem mais baratos. Ambientalmente, tal modal é ambientalmente mais viável que os outros, com exceção do hidroviário. Sobre o Ferroanel Norte destacou: que deveria ter vindo antes que o Rodoanel, sendo que esse, não deveria existir, mas sim a ferrovia, somente. Discorreu sobre as vantagens e desvantagens do modal rodoviário e o ferroviário. Destacou que a ferrovia realmente necessita ser realizado muito



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

assentamento do solo, para corrigir curvas e desníveis, e para tanto, a terraplanagem tem que ser feita de forma muito melhor. Para a implantação de túneis e viadutos, muita movimentação de massa deve ser realizada, e nesse ponto lembrou que tanto a Zona Norte de São Paulo, como Itaquaquecetuba e Guarulhos são cidades nas quais incidem de forma comum, áreas de risco de deslizamento e desmoronamento. Ao destacar que a atividade mitigatória é composta pela adoção de medidas de prevenção, correção, mitigação e compensação, indicou existir falha drástica no EIA-RIMA, com relação à prevenção porque antes de dar início a obra, deveria atentar-se as medidas de prevenção de deslizamento e desmoronamento nessas áreas de risco. Afirmou que tal coisa já vem acontecendo há muito tempo com obras no anel viário, na Cidade de São Paulo, mas por serem indiretas, não chamam tanto a atenção. Alertou também para a necessidade de refletir sobre razão de existência do Parque Estadual da Cantareira. Tal reflexão, talvez tenha sido esquecida, em São Paulo que viveu a crise hídrica, pelo fato da quantidade de chuvas ter se elevado nos últimos anos. Contudo, relembrou que a importância do Parque Estadual da Cantareira reside no papel que desempenha na manutenção dos recursos hídricos que abastecem cinco milhões de pessoas na capital. Porém, quando se fala em construir um túnel sob o Parque Estadual da Cantareira, desconsidera-se a sua zona de amortecimento e o corredor ecológico, que não estão presentes no EIA-RIMA. Denominou tal ausência como sendo uma falha grotesca, pois, boa parte desses recursos hídricos está na zona de amortecimento e no corredor ecológico, que são quase inexistentes por causa da ocupação urbana. Previu que haverá uma ampliação do problema, pelo impacto que incidirá nos recursos hídricos como, por exemplo, o assoreamento dos mesmos, acarretando reduzindo a disponibilidade hídrica. Observou que os mapeamentos disponíveis já indicam a existência de déficits hídricos. Por essa razão, o EIA/RIMA deve conter medidas preventivas contra o assoreamento nessa zona que abastece cinco milhões de pessoas na Cidade de São Paulo. Quanto a supressão de vegetação afirmou que não considera pouco a informação que a dimensão da área a ser suprimida corresponde a 77 campos de futebol, o que significa 77 hectares. Queixou-se sobre a superficialidade do EIA-RIMA quanto a existência de propostas de que o reflorestamento seja realizado em áreas de zona de amortecimento de Parques e Unidades de Conservação, que serão afetadas pela ferrovia e que não são poucas. Considerou como mais complicado, o assunto referente às desapropriações, que dizem corresponde a 3% do que foi realizado no Rodoanel. Como parte do Rodoanel já está em funcionamento e parte em construção, destacou que os 3% trata-se apenas de uma estimativa, pois na prática essa porcentagem será muito maior. Também reforçou que não se pode esquecer que a Ferro e o Rodoanel serão construídos juntos, assim como as medidas de mitigação. Deixou claro que não é contrária a ferrovia, por ser, talvez, um dos modais de transporte mais sustentáveis que existe. No entanto, entende que o assunto deva ser abordado de forma mais clara, principalmente em relação à estimativa de desapropriações e quanto a extensão da área afetada. **Danilo Amilcar Quirino Salvador**, após apresentar-se como sendo da ETEC Guaracy e morador da Brasilândia comentou sobre a importância da audiência e do Ferroanel como um sistema de transporte mais sustentável do que o automóvel. Defendeu que a sociedade precisa evitar sistemas que causam problemas tais como a poluição do ar e ocupação indevida de áreas. Discorreu que os moradores da Brasilândia que moram próximos ao Jardim Paraná, desconhecem o projeto, pois muitas vezes acreditam que será uma obra de trem outras de que é o Rodoanel, apenas. Por esse motivo, disse que teria sido melhor se a população tivesse esse conhecimento, uma vez que imaginam que acontecerão coisas tais como, aquelas que se deram com a implantação do Rodoanel, quando isso não é verdade. O Ferroanel é muito mais positivo do que o Rodoanel. Após ler o EIA-RIMA, verificou tratar-se de um documento vago, sem informações mais precisas relacionadas às desapropriações, de registros do que será desapropriado e de que forma ocorrerá a ampla divulgação para a sociedade. Para que a população possa formar uma opinião crítica sobre o Ferroanel e o Rodoanel, ressaltou a importância de que todos os moradores da Brasilândia, Perus e da Freguesia, tenham conhecimento do projeto, por meio de audiência pública e outros meios, mesmo aqueles estabelecidos nos locais mais distantes. Passou-se a etapa na qual se manifestam os representantes dos órgãos públicos. **Ivan Carlos Regina**, representando o Presidente da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM que seu papel era trazer o apoio dessa companhia a obra, que muito auxiliará a desafogar a malha urbana de transporte. Informou que o Projeto do Ferroanel possui recursos do governo federal, ao passo que o trem intercidades, possui recursos da iniciativa privada, ambos, totalmente compatibilizados. Antecipando-se a etapa das réplicas o **Secretário-Executivo** passou a palavra para o representante da CETESB, para que fizesse suas considerações acerca do processo de licenciamento em curso. **Camilo Fragoso**, gerente do Setor de Avaliação de Empreendimento de Transporte Rodoviário da CETESB, O especialista declarou que o procedimento tramitava inicialmente na primeira fase do licenciamento



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

ambiental. Nesta fase, acrescentou, a equipe técnica da CETESB está analisando o EIA-RIMA, precisamente a concepção e a localização do empreendimento. Após a conclusão da análise dessa equipe, será emitido um parecer técnico, para concluir pela viabilidade ou não do empreendimento. Caso esse nosso parecer conclua pela viabilidade, ele será encaminhado ao CONSEMA que, no âmbito de sua plenária, deliberará sobre a emissão da Licença Prévia, ou não. Observou a propósito que a licença prévia, por regra, condensa uma série de condicionantes cujo atendimento vincula a emissão da licença seguinte, qual seja, a de instalação do empreendimento. O cumprimento de tais determinações, pontuou, é acompanhado de perto pela agência ambiental. Novas exigências são impostas e, ao final, emite-se a licença de operação, ato que coroa o procedimento licenciador. Passou-se a etapa das réplicas. **Igor Moreira Motta**, engenheiro e representante da Empresa de Planejamento e Logística S/A – EPL afirmou que, por tratar-se de etapa preliminar do processo de licenciamento, a audiência era o momento para se discutir, recepcionar e analisar as solicitações de alterações e sugestões de melhoria, que os empreendedores consideram muito bem vidas. Afirmou que nas etapas seguintes, a ideia é construir um empreendimento que, cada vez mais, busque de forma mais ampla o interesse público. Quanto aos questionamentos realizados esclareceu que: - conforme apresentou na última transparência de sua apresentação, quanto aos canais de divulgação, existe um 0800 da DERSA, que está totalmente disponível para a população, não só para buscar informações, tirar dúvidas sobre o empreendimento, mas também fazer sugestões. Que também existem os sites das duas instituições que compõem a parceria. Além disso, o estudo em si, encontra-se disponibilizado nas prefeituras, partícipes do empreendimento; - ressaltou que se o órgão ambiental entender pela viabilidade do empreendimento, irá formular suas condicionantes ambientais, que deverão ser atendidas por meio de um projeto básico ambiental onde serão detalhadas todas as ações em conformidade com a legislação. Citou também a existência do Programa de comunicação social; - Quanto a interligação dos projetos ratificou que haverá a interligação dos projetos, sendo que os passageiros e as cargas não estão sendo segregadas, tendo em vista que o quilômetro zero, de fato, será em Perus. Informou que a MRS já apresentou um programa para renovação de sua concessão à ANTT. Existe, portanto o projeto estende-se desde Perus, chegando até Jundiaí e em Campinas. As faixas, completou, seriam seis integradas, duas faixas para carga, duas faixas para o TIC e duas faixas para a CPTM. Então, esse projeto foi desenvolvido aqui, no Estado de São Paulo, e está praticamente pronto. No entanto, o cenário econômico do Estado de São Paulo fez com que o próprio Estado de São Paulo procurasse o governo federal para que se viabilizasse esse projeto. Então, também para o Ferroanel, o governo federal tem bem claro que o *time* dessa renovação das concessões abre uma boa oportunidade para que seja viabilizada a implantação desses outros projetos, como o TIC e a segregação de carga no trecho Perus até Campinas, proposto e de interesse também da RMS, que cumpre um papel de fazer a segregação completa. O Governo Federal tem atentado para que isso aconteça de uma forma integrada e que, de fato, traga a resolução do problema. Além disso, existe um programa que foi apresentado rapidamente, que é o Programa Intermodal, promovido pelo Estado de São Paulo. Este se encontra ainda em uma fase preliminar de finalização de estudos, que está dentro do PDLT de 2030 e que também está sendo pensado de uma forma integrada, em que o Ferroanel faz parte desse processo. Portanto, afirmou que os projetos tem que ser pensado baseado na ideia de segregação completa da carga. Após discorrer sobre o time de renegociação das concessões, disse que a expectativa é que se consiga atingir as metas, mesmo com o atual cenário econômico difícil. Afirmou que o modelo não se encontra fechado, pois envolve vários governos, mas existe, pelo menos, a intenção da EPL em que, por exemplo, a implantação do Ferroanel comece no segundo semestre de “2009”. Desta forma, o governo está, sim, olhando isso de uma forma integrada, tanto quanto possível. **José Luiz Ridente Jr.**, representante da PRIME Engenharia empresa de consultoria responsável pela elaboração dos estudos ambientais esclareceu que: - o Ferroanel encontra-se paralelo ao Rodoanel, mas nem sempre se encontram no mesmo *grid*. A maior rampa do Ferroanel é de 1,25%, não chegando jamais aos 6% colocados aqui. Portanto, por ser extremamente suave foi realmente colocado em paralelo ao Rodoanel por uma questão locacional, mas, em grande parte do traçado, estão em cotas diferentes, ora em viaduto, ora em túnel. Em alguns lugares, paralelo no mesmo nível que o Rodoanel; - com relação as desapropriação de moradias afirmou serem, de fato, 3% em relação às moradias desapropriadas e desocupadas pela obra do Rodoanel. São 133 moradias as moradias previstas para serem desapropriadas, reduzidas se comparadas ao número do Rodoanel, aproximadamente, 5.000 moradias. Lembrou que 43% do traçado do Ferroanel encontram-se na faixa de domínio do Rodoanel, que já realizou grande parte dessas desapropriações; - quanto aos recursos hídricos, expôs a necessidade de se entender que o empreendimento encontra-se na face sul do Parque da Cantareira, da



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

Serra da Cantareira, e desta forma o recurso hídrico do sistema de abastecimento da Cantareira não será atravessado em nem um metro quadrado porque está ao norte da Serra da Cantareira. Desta forma, o sistema de abastecimento da Cantareira está garantido, ao norte. O Ferroanel, assim como o Rodoanel, encontra-se na face sul do Parque Estadual da Cantareira. Isso é muito claro no projeto e essa é uma das opções do traçado. Explicou que as alternativas D1 e D3 foram evitadas por cortarem o sistema de abastecimento da Cantareira, ao norte da Serra da Cantareira; - quanto ao assoreamento, durante a implantação do empreendimento, todas as medidas preventivas para evitar o assoreamento dos lagos serão adotadas. Para evitar, ao máximo, o transporte de sedimento para os córregos, com todas as medidas preventivas possíveis de serem aplicadas, tais como: drenagem provisória, cobertura de taludes e paralelamente à implantação do empreendimento, todo o sistema de proteção das margens dos córregos. Se caso ocorrer um eventual assoreamento, imediatamente será solicitada a remoção do material; - Quanto às medidas mitigadoras afirmou serem elas basicamente medidas preventivas, para que seja evitado o impacto ambiental. Quando as áreas de risco são tratadas dentro do Estudo de Impacto Ambiental, as áreas de risco já identificadas e mapeadas pelas prefeituras, muitas vezes, com a participação do IPT, são consideradas para que se evitem acidentes futuros. Assim como vem acontecendo com o Rodoanel deverão ser realizadas reuniões periódicas com as construtoras, sempre prévias às estações chuvosas, com as comunidades residentes em áreas de risco, como um trabalho de prevenção à ocorrência de acidentes. Portanto, completou, são essas as medidas apresentadas no EIA-RIMA, como o mapeamento e o levantamento das áreas de risco dentro da área de influência direta do empreendimento; - Com relação à manutenção do fluxo gênico entre o sul e o norte do Rodoanel foram feitas mudanças significativas no projeto do Rodoanel, principalmente na região da APA do Cabuçu-Tanque Grande, em Guarulhos. Os aterros e cortes previstos no projeto foram alterados para viadutos de forma a propiciar a passagem de fauna, sendo que a mesma será avaliada por meio de um monitoramento efetivo da operação do empreendimento. O Rodoanel esclareceu, já caminha para sua décima campanha, com o objetivo de verificar a ocorrência de alterações. Por enquanto, os dados, provenientes desses monitoramentos do Rodoanel, mostram que o fluxo está sendo mantido, de alguma maneira; - com relação à compensação ambiental, afirmou que, prioritariamente, para o plantio compensatório, são privilegiadas unidades de conservação. O plantio previsto na primeira etapa do Rodoanel vai ser quase que 100% dentro de unidades de conservação, assim como, para o Ferroanel disse acreditar que também será realizado prioritariamente dentro das unidades de conservação. Afirmou ser claro que o Ferroanel corta a zona de amortecimento do Parque, conforme claramente explicitado no Estudo de Impacto Ambiental. Como compensação disso, prevê-se o plantio compensatório nas proximidades, dentro das unidades de conservação. Afirmou ser um trabalho extremamente difícil, o de encontrar áreas possíveis para plantio. No entanto, em uma ação conjunta com o Instituto Florestal e outros órgãos estaduais, foi possível identificar, para o Rodoanel, o plantio, dentro de áreas do Parque. Acredita que os plantios compensatórios no Ferroanel serão realizados da mesma forma. Depois de constatar e informar que todas as etapas da audiência haviam sido regularmente cumpridas, o Secretário-Executivo do CONSEMA, **Germano Seara Filho**, esclareceu que todo e qualquer interessado teria ainda o prazo de cinco (5) dias úteis, contados da data desta audiência, para enviar contribuições ou sugestões que tenham por finalidade o aperfeiçoamento do projeto, seja diretamente à CETESB, seja por meio eletrônico, seja protocolizando-as no órgão para tanto destinado. E, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, Ricardo Salles, agradeceu a presença de todos, após o que declarou encerrados os trabalhos desta reunião. Eu, **Rosana Maria Henrique**, responsável pelo Núcleo de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do CONSEMA, lavei e assino a presente ata.