



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 “Implantação da Perimetral de Itatiba”, de responsabilidade da Concessionária Rota das Bandeiras S/A, (Proc. nº 115/2014), realizada às 18h00 do dia 31 de janeiro de 2018, na cidade de Itatiba/SP.

Realizou-se no dia 31 de janeiro de 2018, no Auditório da Prefeitura Municipal de Itatiba, localizado à Avenida Luciano Consoline, 600 - Jardim de Lucca, em Itatiba/São Paulo, a Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente – EIA/RIMA – do empreendimento “**Implantação da Perimetral de Itatiba**”, de responsabilidade da Concessionária Rota das Bandeiras S/A (Proc. nº 115/2014). Dando início aos trabalhos, o **Secretário-Executivo** declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, Maurício Brusadin, saudava e dava boas-vindas aos representantes do Poder Executivo – nas pessoas dos Excelentíssimos Senhor José Roberto Fumachi, vice-prefeito Prefeito Municipal; do Senhor Jeferson Boava, Secretário de Governo; do Senhor Jorge Nicolau, Secretário de Planejamento; e da Senhora Dorothea Antonia Pereira Monteiro, Secretária de Meio Ambiente e Agricultura, todos da Prefeitura de Itatiba; do Poder Legislativo – nas pessoas dos Excelentíssimos Senhor Flávio Monté, Presidente da Câmara Municipal de Itatiba, e dos vereadores de Itatiba Senhora Débora Cassia de Oliveira; Senhor Hiroshi Bando e Senhor Ailton Fumachi; – dos organismos da sociedade civil –; do Poder Judiciário, do Ministério Público do Estado de São Paulo; – dos órgãos públicos; 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 “**Implantação da Perimetral de Itatiba**”, de responsabilidade da Concessionária Rota das bandeiras S/A (Proc. nº 115/2014). 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, faculta-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, por um representante da CETESB, no caso o engenheiro ambiental Camilo Fragoso, gerente da Divisão de Avaliação de Empreendimentos de Transportes



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

da CETESB, e composta ainda por até dois membros do CONSEMA eventualmente presentes à audiência. Passou-se a etapa na qual na qual **Fábio Souza**, diretor da Empresa de Operações da concessionária Rota das Bandeiras apresentou um breve histórico do empreendimento, sua organização, etapas de desenvolvimento e objetivos, após o que o geólogo **Fernando Kertzman**, representante da Geotec, 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 que se inscreveram para fazer uso da palavra. **Pedro Golden Stein** salientou que a Perimetral é um projeto aguardado há pelo menos nove anos pelo município, desde o início desta concessão. Recordou que tal iniciativa já esbarrou com sucessivos adiamentos a cada novo traçado apresentado, e esse processo confere aos cidadãos de Itatiba a sensação contínua de recomeço, e de eterna demora em seu início. Dissertou sobre a crise econômica do país e sua relação com esse processo repetitivo de reinício. No entanto, pontuou que o setor de Concessão de Rodovias, mesmo em época de crise, continua sendo um dos setores mais lucrativos, o que não justifica os sucessivos adiamentos da obra. Nesse contexto, o dinheiro continua no bolso da Concessionária, sem que a estrada seja construída com prejuízos para Itatiba. Como segundo ponto, queixou-se que no lugar de uma Perimetral como havia sido discutido no passado, foi apresentado um Projeto de uma diagonal. Explicou que Perimetral é aquilo que passa por fora da cidade, no entanto, o que se tem é um projeto novo que está invadindo não só a área de expansão urbana, entrando quilômetros adentro, dividindo bairros e criando muros entre as regiões. Portanto, disse não ter conseguido entender a lógica desse traçado. Destacou, como exemplo, a necessidade de se proceder à reurbanização da Avenida Luciano Consoline, uma vez que essa via é a pior da cidade pela ausência, ao longo do trajeto, de calçadas, ciclovia, iluminação pública, faróis para travessia. Essa via, portanto, é desprovida de tudo. Mesmo assim, a Concessionária irá duplicar a Avenida Luciano Consoline transformando-a em uma estrada sem os devidos acessos para pedestres, a não ser em poucos locais designados. Salientou que mesmo que por 1.4 km, o tráfego doméstico acabará misturado ao de saída, em direção a outras cidades, tais como Bragança, Jundiaí, o que se transformará em uma grande confusão. A cidade Itatiba, por exemplo, sofre muito com a duplicação mal feita na Jundiaí – Itatiba pela Rota das Bandeiras. É uma estrada que não tem nenhuma drenagem de águas pluviais e provenientes de cursos de água e nascentes e, razão pela qual, os acidentes por aquaplanagem são constantes. Destacou que cinco metros de canteiro central é muito pouco. Solicitou esclarecimento sobre qual estrada será realizada, a que foi mostrada na apresentação ou a constante da página quinze do projeto. Finalizou afirmando que os projetos anteriores eram mais razoáveis porque não adentravam na Macrozona de Expansão Urbana e na Zona Urbana de Itatiba. Por esses motivos disse que não ver viabilidade e nenhuma vantagem para Itatiba, se for implantado o projeto da forma que foi apresentado. **Rogério Carride** destacou que se ateria a analisar o Programa ambiental, correspondente ao capítulo 5 do EIA, que por sinal, não se encontrava disponível para acesso no site. Apenas foi possível consultá-lo quando ficou disponibilizado na biblioteca, porém sem a possibilidade de tirar cópia do mesmo. Afirmou que o projeto será como um muro de Berlim, separando o lado ocidental do oriental da cidade. Tal cisão revelou, se dará justamente passando por sua chácara com área verde e muitos animais silvestres, a qual planejou toda a vida iria morar. **Sérgio Bianco** apresentou-se como empresário, empreendedor, nascido em Itatiba e dono de uma propriedade na SP-360 que sofre com também com um processo de desapropriação, ainda não resolvido, desprovido de um programa social destinado a esse fim. Nesse contexto, relatou que precisou se virar para obter alguma informação quanto às desapropriações. Dissertou sobre o tratamento particular que as cidades recebem dos órgãos públicos, qualificando Itatiba como aquele leitãozinho menor junto das leitoas, que seriam as cidades de Jundiaí, Campinas e Bragança, com mais poder junto às instituições, principalmente da Secretaria de Transportes. As coisas são feitas geralmente em função destas cidades e o que está acontecendo com Itatiba, decorre do fato de estar no meio do caminho e ser o traçado mais econômico, e por isso foi revisado e aprovado no dia 26 de dezembro, época na qual não se encontra quase ninguém nos locais. Dissertou sobre o que depreendeu da leitura do EIA, e as dificuldades que virão decorrentes do projeto ora apresentado, dentre as quais apontou a inexistência de acessos para a via principal, acarretando maior consumo de combustível e também a incidência de enchentes pelo escoamento deficiente das águas. Destacou que Itatiba precisa de algum tipo de compensação econômica, sob o risco de virar uma cidade fantasma principalmente nos quesitos de iluminação e de asfaltamento das vias públicas e deficiências estruturais de



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

acesso ao shopping Itatiba Mall. Portanto, ressaltou a necessidade de que a cidade conquiste um desenvolvimento autossustentável, mais do que servir apenas de caminho de passagem. **José Wilson Capeletto** disse que as pessoas que o antecederam, os engenheiros, os arqueólogos, os geólogos, os filósofos, não falaram a verdade sobre aquilo que constatarem nessa região. Discordou das informações históricas ofertadas ao longo da apresentação principalmente quanto ao que primeiro idealizou a Perimetral para Itatiba, no caso, Giacomino Reli, em 1973, à época em que a cidade contava com 31.500 habitantes. Refutou a informação de que o traçado da via será totalmente rural. Afirmou que, contrariamente daquilo que se diz, o traçado será totalmente urbano, e passará atrás de vários loteamentos, dentre eles o Scavone, dividindo as cidades de Itatiba e São Francisco. Portanto, o que foi apresentado é uma enganação, pois não corresponde ao que realmente será implantado. Como biólogo afirmou existir muito mais animais na fauna local, do que se apresenta no levantamento faunístico apresentado pelo empreendedor. Manifestou que o objetivo não é construir uma perimetral, mas sim destruir a cidade de Itatiba. **Marcos Napoleão Reinaldi** frisou que sua maior preocupação, além do traçado da perimetral, é a falta de acessos para os moradores. Afirmou que a existência de uma simples passagem, em se tratando de uma via com característica de marginal, como se prevê, além de ser insuficiente para a região, trará um enorme prejuízo aos usuários. Afirmou serem vagas as informações ofertadas sobre a passagem que se planeja implantar em frente da empresa Address House. Sobre o total dos acessos planejados, destacou que além das informações serem vagas e o número insuficiente, da forma como se apresenta, trará um grande prejuízo para os usuários, não somente por serem deficientes, mas também pelo fato de que futuramente será necessário construir uma marginal, a custos dos do bolso dos municípios. Portanto, ao invés do dinheiro do contribuinte ser destinado à saúde e educação, acabará por servir à construção de uma marginal. O vereador **Ailton Fumachi** questionou se haverá o acesso do produtor rural a rodovia por meio de alguma marginal. Questionou sobre a implantação de bacia de contenção para águas pluviais e também da implantação de barreiras antirruído para “Colina 1” e “Colina 2”, Country e Companhia Ltda. Tal medida, completou, será importante para conter o incômodo do tráfego noturno de caminhões. Perguntou qual será a medida de proteção a ser adotada para as margens do Rio Atibaia. Dissertou sobre a necessidade de se prover acessos para as fazendas e propriedades rurais da região, de forma que possam escoar seus insumos, produtos e maquinários, e para tanto, chamou a atenção para a importância da liberação da autorização de implantação da Rota das Bandeiras pela ARTESP. Reivindicou que a compensação florestal seja realizada na própria bacia hidrográfica do município de Itatiba, que sofreu o impacto, e não fora dela e que tais compensações sejam devidamente registradas em papel. Reivindicou que se providencie não somente o monitoramento do atropelamento dos animais, mas sim medidas para evitar que aconteçam principalmente nos pontos mais críticos, os quais descreveu um a um. O vereador **Hiroshi Bando** disse que concordava com todas as reivindicações apresentadas pelo seu antecessor, especialmente quanto a inclusão de uma marginal. Acentuou que se não houver marginal, o projeto se tornará inviável. Solicitou fosse incluída também uma ciclovia e trevos de acesso. Passou-se para a manifestação dos representantes do poder executivo. **Dorothea Antonia Pereira**, Secretária de Meio Ambiente e Agricultura da Prefeitura de Itatiba demonstrou enorme preocupação com os processos erosivos que incidem 30% na sub-bacia do ribeirão Jacaré, a qual faz parte do Plano Municipal da Mata Atlântica, aprovado pelo CONDEMA, do qual é presidente. Lembrou que o Plano Diretor do Município exige se faça um plano de controle ambiental de processos erosivos e assoreamentos dos cursos d'água, para as movimentações de solo. Reforçou, por conta disso, que o projeto deve prever todos os dispositivos de drenagens provisórios e permanentes, incluindo, entre outros, dissipadores de velocidade das águas pluviais e as bacias de contenção em toda a sua extensão. Tais medidas apontou como necessárias serem implantadas, principalmente, no trecho a montante do Parque da Juventude. Devido ao elevado número de espécies animais silvestres do município, inclusive ameaçados de extinção, afirmou como sendo muito importante que as passagens de fauna sejam implantadas. Também pontuou a necessidade de se fortalecer e ampliar os corredores ecológico do município, por meio de reflorestamento das APPs. Destacou a presença e a importância ecológica dos fragmentos florestais. Afirmou a necessidade de se implantar passagens adequadas para os animais considerando o grau de umidade presente em cada local. Solicitou esclarecimentos sobre a operação de resgate dos animais e a existência de parcerias entre a Concessionária e entidades ou ONGs voltadas para este fim, para não sobrecarregar a estrutura municipal. Comentou que a Prefeitura já mantém uma parceria com a ONG Mata Ciliar, para que ela faça o resgate, condução e recuperação dos animais. Mostrou-se preocupada com as barreiras fixas que serão implantadas, pois tal medida poderá elevar a incidência de animais atropelados. Com relação à reposição florestal afirmou



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

que o município de Itatiba possui, aproximadamente, quatrocentos fragmentos remanescentes, muitos deles, menores que 10 hectares, alguns com até cinquenta hectares e muitos poucos com mais do que 100 hectares. Todos representam 15,8% do território do município. A maior parte deles, portanto, de pequena extensão, isolados e antropizados. Frisou que em função da Perimetral incidir na porção média da sub-bacia do Ribeirão Jacaré, e em atendimento ao Plano Diretor Municipal e Lei 5.093/2018, a compensação florestal pela supressão, deverá ser feita no município, preferencialmente na sub-bacia citada e em suas cabeceiras. Deverá também ser feita a varredura de fauna, antes da supressão. Não será possível, portanto, suprimir sem que se empreguem as técnicas necessárias para tanto e também de faça o resgate dos animais. Não é justo, reclamou, que 0,5% do valor de compensação de um empreendimento que venha se implantar no município, seja destinado a uma Unidade de Preservação fora dele. Considerando a Política Ambiental do Estado, que tem sido fortalecida pelo Programa Município Verde Azul, do qual Itatiba, que ocupava, em 2016, a centésima vigésima terceira posição do ranking estadual, passou agora a décimo sétimo lugar, posição em que já deveria ocupar, entre os primeiros, devido aos trabalhos ambientais que sempre feitos em Itatiba. Reforçou a necessidade do Programa de Controle de Erosão, que fiscalizado pela Secretaria do Meio Ambiente de Itatiba. Após apresentar inúmeras considerações e requisitos da Lei Federal 9985/2000, reivindicou que a compensação ambiental, seja realizada em áreas prioritárias no município de Itatiba, e a proposta é que seja para o Parque Luis Latorre, conhecido como Parque da Juventude, por meio da sua revitalização ou outras obras complementares, contribuindo desta forma diretamente à melhoria ambiental desta região do município. Passou-se as trélicas. **Fábio Souza**, Diretor de Operações da Concessionária Rota das Bandeiras ofertou os seguintes esclarecimentos: - com relação à ciclovía, disse não ser habitual nessa classe de rodovia, mas tal solicitação será avaliada em conjunto com a agência reguladora; - garantiu que a falha de não se ter previsto canteiro central no EIA será corrigida, no entanto, tal previsão já constava do projeto; - quanto a implantação de barreira ambiental para ruído, afirmou que está sendo realizada a campanha de avaliação de ruído. A partir de tal avaliação serão tomadas as medidas mitigadoras para cada bairro, para cada região afetada; - como se trata ainda de um projeto funcional e básico não se dispõe de todos os detalhes de drenagem. As informações detalhadas serão agregadas ao Projeto Executivo. Nesta fase serão avaliadas todas as drenagens, onde é necessário fazer bacia de contenção, diques de contenção e desvios. A partir daí o Projeto Executivo será apresentado e discutido com a agência reguladora, CETESB e com o município. Ao longo desse processo, todos os proprietários também poderão fazer suas considerações, individualmente; - as questões da acessibilidade e de implantação das vias marginais ou vias locais já estão sendo discutidas com a Prefeitura. Ainda não foram contatados todos os proprietários com o objetivo de saber onde vão querer a sua travessia ou via de acesso. Garantiu, no entanto, que o assunto será tratado individualmente com cada proprietário, durante o desenvolvimento do Projeto Executivo. Até por exigência da ARTESP, nenhuma propriedade ficará encravada, sem acesso. A localização das vias locais, ao longo da via perimetral ou marginal, também será objeto de discussão com a Prefeitura. Quanto ao acesso à Address House, afirmou já existir um acesso projetado para estrada. Este ponto também será melhor detalhado no Projeto Executivo; - reforçou a importância de que a Prefeitura seja incluída em todas as discussões quanto a implantação dos acessos. No entanto, deixou claro que, obviamente, a rodovia não poderá contar com acessos a cada 100 metros, no entanto, todas as solicitações serão avaliadas; - a implantação de bacias de contenção e pontos de drenagem será minuciosamente avaliada; - afirmou que é preferível que as compensações sejam realizadas dentro de Itatiba. Desta forma, será necessário contar com a colaboração do município para a indicação das áreas para compensação. A compensação financeira, por sua vez, será decidida pela CETESB e SMA; - quanto ao monitoramento da incidência de atropelamentos da fauna, esclareceu que será realizada nas fases de execução das obras, assim como na fase de operação. Não será realizado monitoramento de atropelamento nenhum, garantiu; - a questão das marginais e dos trevos serão também avaliadas, mas já está previsto um trevo na SP-063, e um também na estrada municipal. O detalhamento sobre essas conexões será ofertado *a posteriori*, individualmente, à medida que forem demandados; - todas as questões ambientais (passagem de fauna, monitoramentos, operação de resgate) serão também detalhadas; - quanto a barreira rígida, disse que está prevista no projeto, não só o ponto de passagem, mas o tratamento longo, para que o animal possa transitar de uma ponta a outra justamente; - quanto a compensação de plantio disse que contará com parceria. Afirmou que a perimetral não infringirá o Plano Diretor, muito pelo contrário, ambos estarão concatenados entre si e também com as ampliações futuras. **Fernando Kertzman**, representante da Geotec afirmou que tudo o foi dito está sendo gravado, e todas as informações se transformação em perguntas e respostas que irão embasar



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

as próximas etapas do processo. Explicou que a CETESB elaborará um relatório baseado nas informações já fornecidas e se for necessário, irá requerer informações complementares, que deverão ser ofertadas, por escrito, pela Concessionária e Geotec. Todo esse material é público, reforçou. Portanto, a discussão não termina por aqui, ela tem continuidade. Afirmou que todas as questões específicas de meio ambiente foram registradas e serão avaliadas. Afirmou concordar plenamente com a questão do plantio, ou seja, ele pode e deve ser feito aqui na própria região. O que ocorre, é que a empresa deverá trabalhar essa questão junto à CETESB. A própria Secretaria de Meio Ambiente tem hoje um Projeto, chamado Nascentes, onde as áreas a serem compensadas são cadastradas pelos próprios proprietários que querem receber o plantio. Portanto, a tendência é que tais compensações sejam realizadas nessas áreas. Haverá uma negociação entre a Prefeitura e a Secretaria de Meio Ambiente para que, de fato, esse plantio seja feito no município. Quanto as travessias de fauna, o ideal é exatamente o que foi colocado, ou seja, fazer as travessias de fauna, aonde já tem remanescentes de mata de forma que a conexão entre os corredores ecológicos seja mantida. A Concessionária já elaborou outros projetos deste tipo e não tem nada contra isso. Sobre os tipos de travessia de fauna, lembrou já existir metodologias bem conhecida de passagens, quer seja seca ou úmida. Depois que o projeto for aprovado o mesmo será detalhado em todos os pontos. Ofertou detalhamento sobre as duas metodologias existentes para se proceder o resgate dos animais. Quanto ao 0,5% do valor do empreendimento deverá ser destinado a compensação ambiental, segundo a lei federal, especificamente para parques já existentes. Tal requisito, afirmou é uma briga eterna. Cada município deve batalhar para que esse valor lhe seja destinado. A Concessionária já sofreu este tipo de problema em outras obras, em que a compensação vai para o Horto Florestal de São Paulo. A própria CETESB também é contra isso. É processada pelo MP muitas vezes por causa disso. Então, é uma questão para ser melhor resolvida. Por fim, ressaltou tratar-se de um processo que não termina na audiência, mas continuará com outras etapas. **Camilo Fragoso**, gerente do Setor de Avaliação de Empreendimento de Transportes da CETESB, disse que cabia um esclarecimento por parte da CETESB, relacionado a compensação ambiental. Explicou que, realmente, existe uma legislação que engessa um pouco esse processo, mas há um consenso de que seria melhor se esse, até 0,5% (meio por cento), seja destinado para o município impactado. Então, como isso é possível negociar para a próxima fase do licenciamento. Em relação à compensação explicou ainda que quando existe uma área de preservação ambiental no Município ela tem que se enquadrar aos requisitos da Lei específica de compensação, ou seja, teria que ser destinada a uma unidade de conservação, de proteção integral, sustentável, que fosse diretamente afetada. Tem umas regras a serem seguidas. No entanto, reforçou que o detalhamento ocorrerá na fase da Licença de Instalação. Garantiu, haverá tempo hábil para a Prefeitura se organizar no pleito do recurso, na forma como a legislação prevê. Alertou que o pleito deverá ser feito junto à Câmara de Compensação Ambiental da Secretaria do Meio Ambiente, pois é ela que decide a destinação dos recursos. Retomando as etapas do licenciamento ambiental, o especialista informou que o EIA-RIMA encontrava-se em análise pela equipe técnica da CETESB. Após a conclusão da análise dessa equipe, será emitido um parecer técnico, para concluir pela viabilidade ou não do empreendimento. Caso o parecer da CETESB 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. 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, Maurício Brusadin, 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, lavrei e assino a presente ata.