



ATA DA 111ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Aos 19/03/2009, sob a presidência do Sr. Secretário Eduardo Jorge Martins Alves Sobrinho, realizou-se a 111ª Reunião Plenária Ordinária do Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - CADES, convocada com a seguinte Pauta:

Expediente:

1. Discussão e votação da Ata da 110ª Reunião Plenária Ordinária do CADES.
2. Posse dos Sr. Maurício Guilherme Simão e Sr. Carlos Eduardo Camarero Thomaz, como conselheiros titular e suplente respectivamente, representantes da Secretaria Municipal de Assistência e Desenvolvimento Social – SMADS.
3. Sugestões para inclusão na pauta desta reunião.

Ordem do Dia:

1. Entrega do **Prêmio Manequinho Lopes de Arborização** às Subprefeituras que se destacaram no plantio de árvores na cidade de São Paulo no ano de 2008.
2. **Discussão e Votação do Parecer Técnico 29/CADES da Câmara técnica II – Obras Viárias, Drenagem e Transporte** que analisa o EIA/RIMA da Adequação Viária da Marginal Tietê.
3. Sugestões para Pauta da próxima reunião e Assuntos Gerais.

Anexos:

- Ata da 110ª Reunião Plenária Ordinária do CADES.
- Parecer Técnico 29/CADES/2009 da Câmara técnica II – Obras Viárias, Drenagem e Transporte.



Presidente Eduardo Jorge: Eu convido nossos conselheiros e nossa coordenadora também, inclusive, Helena Magozo, na pauta do dia encaminhada para vocês que têm o expediente, discussão e votação da ata da reunião anterior, distribuída pra vocês... alguma objeção à ata distribuída?

Eu pediria aos conselheiros que se assentassem, que nós estamos dando início à reunião. Por favor! Então, alguma objeção à ata distribuída para vocês, por favor? Então a ata fica aprovada. Passamos ao item 2 do expediente, que é a posse do Sr. Maurício Guilherme Simão e o Sr. Carlos Eduardo Camareiro Tomás, conselheiros titular e suplente, respectivamente, representantes da Secretaria Municipal de Assistência e Desenvolvimento Social. O Conselho considera a posse formalizada, e dá as boas vindas aos novos conselheiros representantes da Secretaria Municipal de Assistência Social. A Helena fala que ninguém escutou o que eu falei, que a Ata está em discussão, então eu repito: volto ao ponto 1 – Discussão e votação da Ata da reunião anterior – alguma objeção à ata que foi distribuída aos conselheiros? Não tem quorum para votar, então a Ata fica em suspenso a votação. Continuo o ponto 2, a posse do Sr. Mauricio Guilherme, o ponto 3, sugestão de inclusão da pauta nessa reunião, alguma inclusão, por favor? Passamos, então, à ordem do dia.

A entrega do Prêmio Manequinho Lopes, de arborização na Subprefeitura que se destacaram no plantio de árvores na cidade. Já desde de três anos que a Secretaria do Meio Ambiente, a partir da iniciativa do Prefeito de criar um plano de arborização para a cidade de São Paulo, tem articulado o plantio em conjunto com as subprefeituras. A SVMA contratou em 2006, 4 equipes por licitação para ela própria fazer a arborização, coisa que não existia, era só as subprefeituras que faziam o plantio, e a partir, então de 2007, de 2006, o plano de arborização pegou o ritmo da cidade de São Paulo. É importante que se tenha uma noção histórica de como isso veio nos últimos anos. Para se entender a importância da premiação, que mais uma vez o Conselho Municipal vai homenagear, as subprefeituras que mais plantaram. Então, alguns pontos é preciso ser contextualizado:

1ª) O ritmo de plantio de árvores que a cidade tinha em anos recentes. O levantamento que nós fizemos nos anos anteriores era que a cidade plantava em torno de 20.000 a 25.000 árvores por ano. Já em 2005, com o estímulo às subprefeituras, o plantio passou pra 35.000 árvores. Com a entrada em vigor do plano de arborização e as 4 equipes de plantio da SVMA, em 2006 nós pulamos pra 160.000 árvores plantadas. Em 2007 chegamos em 170.000 e esse ano, nós estamos anunciando hoje, o plantio consolidado em todo 2008, foi de 185.000 árvores em todo 2008. Essas 185.000 árvores têm tantas árvores plantadas pelas equipes, as 4 equipes da SVMA, quanto as árvores feitas em compensação ambiental, parcerias com a SVMA e várias entidades, e também as árvores plantadas pelas próprias subprefeituras, a partir do fornecimento de mudas que a SVMA vem comprando, em licitações de 2006 para cá.

Então, o que nós vamos fazer hoje é, como nos outros anos, premiar tanto a equipe da SVMA que mais plantou, no ano passado, quanto as subprefeituras que mais plantaram no ano passado. A Secretaria vai anunciar, então, porque isso vai ser divulgado no Diário Oficial, inclusive, quais são as Subprefeituras e a equipe da SVMA que mais plantaram em 2008, para atingir esse nº de 185.000, esse recorde de plantio.



A equipe da SVMA que foi pelo 3º ano consecutivo, a equipe que mais plantou, foi a equipe do Núcleo da Secretaria da Região Centro-Oeste. Eu pergunto se tem alguém do Núcleo Centro-Oeste aqui presente....não tem, então eu guardo para entregar ao Pedro ,que é o diretor.

As subprefeituras que foram vencedoras esse ano em maior nº de plantio, das 185.000 mudas, cerca de 55.000 foram feitas pelas Subprefeituras, e as outras pela S,VMA, suas parcerias e compensações. Cerca de 50.000 pelas subs, com as árvores que nós fornecemos, vocês podem olhar aqui no viveiro. São essas árvores que estão saindo agora dos caminhões estão indo para as subprefeituras plantar. E a SVMA, suas parcerias e compensações têm sido responsáveis pela outra parcela. Então, esse ano, as 3 subprefeituras que mais se destacaram no plantio foram: o terceiro lugar, a equipe de plantio da SVMA, eu vou repetir... a que mais plantou foi a equipe do Centro-Oeste, que plantou 21.327; a subprefeitura do Itaim Paulista ficou em 3º lugar. A subprefeitura do Itaim Paulista plantou 4.072 árvores. Eu não sei se tem alguém da subprefeitura do Itaim aqui presente, porque mudou recentemente o subprefeito Diógenes, e esse plantio aqui ainda foi com o subprefeito Diógenes, que agora foi transferido pra subprefeitura de São Miguel. E agora nós temos um subprefeito novo lá no Itaim. Vamos guardar aqui então...o certificado e o prêmio da subprefeitura do Itaim.

A 2ª subprefeitura que mais plantou, e aí é um destaque especial, porque é o terceiro ano que essa subprefeitura sempre está em primeiro, segundo e terceiro. Uma vez foi primeiro, outra vez foi segundo e agora é segundo de novo. Então é uma coisa... tem que realmente parabenizar o subprefeito dessa subprefeitura, porque nos 3 anos seguidos ela está ficando entre a medalha de prata, de bronze e de ouro, e que é o nosso agrônomo Silas, que foi o agrônomo que contribuiu

O Silas é o agrônomo da subprefeitura de São Mateus. Por favor, Silas. O Silas já é conhecido aqui do conselho porque, vocês lembram, ele foi o que nos ajudou a formatar o manual de podas e a Portaria de Podas Racionais aqui na cidade de São Paulo. Foi o Silas, que é o agrônomo da subprefeitura de São Mateus que tem uma experiência de poda racional já há 3 anos, em São Mateus, que tem economizado muito dinheiro na prefeitura e muita saúde das árvores, que foi o nosso agrônomo que colaborou com o conselho municipal, com a Portaria de Podas Racionais da SVMA e da subprefeituras, e eu estava falando, Silas, que pelo terceiro ano seguido, São Mateus fica entre as 3 maiores. Ela é boa, né? Só que dessa vez vocês ficaram em segundo lugar, e não em primeiro... você vai melhorar, né?

Agradeço ao Subprefeito Clovis, lá de São Mateus.

O primeiro lugar, e é muito importante porque foi uma iniciativa do subprefeito, que não só plantou, mas a SVMA passou pra ele comprar as mudas. Porque como ele tinha uma vontade de comprar um tipo específico de mudas, ele queria dar uma cor especial à subprefeitura dele, e ele queria uma compra especial de Ipês, de várias cores, então a Secretaria passou o dinheiro para a subprefeitura e a própria subprefeitura fez a licitação e comprou. E é a subprefeitura de Itaquera que plantou 8.363 mudas... o subprefeito é o Laerte... não sei se o Laerte está aqui. Não está, né? Então Itaquera fica aqui comigo pra depois ser entregue. De toda forma, a Secretaria agradece esse esforço das subprefeituras, acho que tem dado resultados esse proselitismo de colocar a



árvore como local importante na subprefeitura....a subprefeitura é um pronto-socorro, todo mundo sabe, né? Então, o pronto-socorro os casos de infarto, de sangramento, passam na frente da fila. Então, a árvore vai ficando... vai ficando pra trás, né? Então é esse esforço dos subprefeitos, de colocar a árvore como destaque, como uma coisa importante pras subprefeituras, deve continuar e a SVMA deve continuar estimulando isso, nessa parceria com as subprefeituras. Vai sair a publicação no Diário Oficial, do ranking completo de quanto plantou cada subprefeitura, pra todo mundo ficar sabendo, não só os 3 mais... plantadores, mas também os que plantaram mais ou menos, e os que plantaram muito pouco. Então isso aí é combinado com o prefeito e vai sair o ranking como te saído nos anos anteriores. Subprefeitura por subprefeitura.

Bom, então isso daí era o 1º ponto na nossa ordem do dia, e aí eu acho que já tem quorum, eu pergunto se tem alguma objeção em relação à ata da reunião anterior, que foi distribuída pra vocês. As pessoas que concordarem, podem permanecer como estão....**aprovado!**

Então, voltamos à ordem do dia, e o ponto 2 da ordem do dia é discussão e votação do Parecer Técnico 29 do CADES, da Câmara Técnica 2, Obras Viárias de Drenagem e Transporte, que analisa o EIA/RIMA de Adequação Viária da Marginal Tietê.

Coordenadora Helena Magozo: Por favor, eu só pediria uma atenção...eu precisava dar dois avisos importantes para o Conselho, antes de nós começarmos esse ponto da ordem do dia.

No dia 16 de Abril, às 18:00hs, ainda não está definido o local, porque tem que ser mais amplo do que na audiência anterior, haverá...vocês todos serão avisados devidamente, é lógico, é só pra estar antecipando a agenda, haverá uma nova audiência pública do licenciamento ambiental do Aeroporto de Congonhas. Dia 16/04/09, às 18:00hs, o local está sendo definido e vocês serão devidamente avisados proximamente.

Outro aviso importante é que se encontra disponível pra consulta do CADES, e no CADES, pelo prazo de 45 dias a partir desta data, o Estudo de Viabilidade Ambiental referente a ampliação da subestação transformadora de distribuição ETD-Morumbi.

Presidente Eduardo Jorge: Voltamos então ao item 2 da pauta: discussão e votação do Parecer Técnico 29/CADES/09 que foi analisado na Câmara Técnica, foi submetido a audiência pública no Anhembi, e agora vem à votação aqui...em discussão e votação no Conselho. Eu passo para a Regina Luisa F. de Barros, Diretora do DECONT e relatora da Câmara Técnica de Obras Viárias de Drenagem e Transporte. O Conselheiro José Carlos Andersen, representante da Secretaria de Transportes, é o Presidente. O parecer estava à disposição, então leia todo, por favor.

Cons. Regina Barros: - Parecer Técnico 29/CADES/2009

Este Parecer Técnico trata da análise do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA para a implantação das obras de Adequação Viária da Marginal Tietê, que integra um conjunto de obras viárias a serem implantadas em Convênio entre o Governo do Estado de São Paulo e a Prefeitura do Município de São Paulo, tendo como intervenientes a SIURB – Secretaria Municipal de



Infraestrutura Urbana e Obras e a DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S.A, sendo esta a responsável pela execução das obras.

O Estudo foi elaborado pela PRIME Engenharia, para fins de obtenção da Licença Ambiental Prévia – LAP, que conforme o artigo 8º da Resolução CONAMA 237/97 é aquela concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade aprovando sua localização e concepção, atestando a viabilidade ambiental e estabelecendo os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nas próximas fases de sua implementação, ou seja, as fases de instalação e operação.

Este parecer foi elaborado a partir das discussões realizadas no âmbito da Câmara Técnica III – Obras Viárias, Drenagem, Transporte e Habitação, bem como daquelas ocorridas na Audiência Pública realizada em 12 de fevereiro de 2009, com base no Parecer Técnico nº 003/DECONT.2/2009 emitido pela Divisão Técnica de Licenciamento Ambiental da SVMA.

Conforme o EIA/RIMA as obras de adequação viária propostas têm por objetivo aumentar a capacidade de tráfego das vias que compõem a Marginal Tietê e aumentar a velocidade média do fluxo, reduzindo a lentidão, os congestionamentos e os acidentes provocados pelas atuais condições de operação dessa via estrutural, de modo que os ganhos com a redução dos tempos de viagem e dos níveis de emissões atmosféricas dela decorrentes contribuam para a melhoria da qualidade ambiental de sua área de influência.

Nesse sentido, o projeto de adequação viária proposto visa:

- Ampliar o número de faixas de rolamento;
- Ampliar a capacidade dos acessos existentes e criar novos acessos;
- Eliminar os gargalos representados por gabaritos sob algumas pontes existentes;
- Readequação da localização das agulhas de ligação entre as pistas expressa e local;
- Implantar ajustes geométricos horizontais e verticais para aumento da segurança de trânsito;
- Recuperar o pavimento;
- Implantar novo sistema de controle operacional.

AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS AMBIENTAIS

Conforme foi apontado no Parecer Técnico nº 003/DECONT.2/2009, com exceção da geração de emprego e renda os demais aspectos ambientais considerados nas etapas de Planejamento e Construção irão gerar impactos negativos passíveis de serem mitigados por meio das medidas apresentadas no EIA/RIMA bem como daquelas apontadas nesse parecer técnico da SVMA.

Quanto à etapa de operação o aspecto ambiental Transporte, Circulação Viária e Mobilidade mostra-se como impacto positivo para melhoria da fluidez ao longo da Marginal e Transposições bem como contribuição para



redução de riscos de acidentes. Da mesma forma o empreendimento mostra-se como impacto positivo para o aspecto ambiental Qualidade Ambiental Urbana no quesito melhoria da qualidade do ar.

Entretanto, quanto aos impactos negativos pela alteração dos elementos da paisagem e aumento do nível de ruído, estes deverão ser objeto de medidas mitigadoras específicas.

ASPECTOS DO MEIO BIÓTICO

Áreas de Influência

Para o meio biótico, são razoáveis as delimitações das Áreas de Influência, principalmente a Área Diretamente Afetada (ADA), considerada a área diretamente ligada às intervenções onde ocorrerá a supressão de vegetação e impermeabilização do solo, e a Área de Influência Direta (AID) faixa de 500m para cada lado do eixo do rio que sofrerá os efeitos diretos da intervenção. No entanto, a delimitação da Área de Influência Indireta (AII) considerou apenas os limites dos distritos lindeiros à Marginal Tietê, quando os efeitos indiretos da supressão vegetal e impermeabilização do solo em área densamente urbanizada e antropizada vão além de divisões políticas administrativas devendo estes serem analisados de forma sistêmica.

A redução de áreas verdes, já escassas no município, interfere na dinâmica de todo o sistema de áreas verdes da cidade que busca a harmonia paisagística, a garantia da qualidade de vida, a manutenção da biodiversidade a partir da integração de áreas significativas por corredores de vegetação, caminhos verdes e parques lineares. Já a impermeabilização do solo afeta o sistema de drenagem urbana e gera o aumento de vazões nos rios devendo sua influência ser considerada em termos de microbacias hidrográficas.

Vegetação existente

O EIA caracteriza a vegetação do Município de São Paulo como de domínio da Mata Atlântica (floresta ombrófila densa, floresta ombrófila densa alto montana, floresta ombrófila densa sobre turfeira e campos naturais), sendo que, atualmente, sua cobertura vegetal é composta por poucos fragmentos de mata secundária nativa e ambientes implantados, restritos a parques, praças, áreas verdes e a arborização viária. Conseqüentemente, pela escassez de áreas verdes, a arborização viária tem sua parcela de importância na melhoria da qualidade ambiental. Com a implantação do projeto de adequação viária da Marginal Tietê, ocorrerá o impacto da supressão da vegetação, para a implantação das novas pistas e obras de arte especiais, localizadas em sua totalidade na área de preservação permanente – APP do rio Tietê, representando uma perda significativa de vegetação de porte arbóreo. Deve-se destacar que, na AII, as regiões de Vila Guilherme, Vila Maria, Bom Retiro, Pari e Belém, conforme aponta o estudo, apresentam as temperaturas de superfície mais elevadas de todo o município e baixa presença de vegetação urbana comprovando o papel da vegetação na manutenção de temperaturas mais amenas.



Nesse contexto, coloca-se a necessidade de definição de medidas mitigadoras e compensatórias pela supressão de vegetação e aumento das áreas impermeabilizadas ao longo da via com a implantação do projeto.

Considerando as complexas relações inter e intraespecíficas que se estabelecem entre os espécimes, o fato de que são atrativas para avifauna e pequenos mamíferos e, conferem atributos paisagísticos e climáticos que contribuem para o bem-estar da população, verifica-se que, apesar de toda a antropização ao longo da via, o rio Tietê é um importante corredor que une as áreas verdes municipais e, junto com a arborização das vias adjacentes, parques lineares e caminhos verdes propostos nos Planos Regionais, atuam como trampolins de fauna possibilitando a conexão entre as áreas verdes mais significativas.

De modo que, o impacto decorrente da supressão das áreas verdes ao longo na Marginal Tietê, está relacionada à importância das APP para a conectividade das áreas vegetadas, possibilitando integração entre elas, atraindo espécies de fauna, possibilitando troca de fluxo gênico entre os fragmentos, sustentando, assim, a biodiversidade e contribuindo para a melhoria do conforto térmico, além de todas as melhorias quanto à qualidade de vida.

Nesse sentido, para a fase do licenciamento de instalação das obras deverá ser apresentado levantamento detalhado com a caracterização da vegetação, indicação e localização das espécies nas AII, AID e ADA, relacionando os Parques Estaduais, Municipais e Áreas Naturais Tombadas próximos à área do empreendimento, com relatório fotográfico de praças e ruas da AII, bem como estudo quantitativo da vegetação indicando os nomes científicos e populares, a localização, o DAP e a altura dos espécimes.

O levantamento apresentado no EIA/RIMA propõe preservação e transplante dos espécimes nativos priorizando os cortes, quando necessário, de espécimes exóticos.

As ruas da AII indicadas para abrigar parte das mudas decorrentes do plantio compensatório, apesar de algumas coincidirem com propostas de caminhos verdes ou parques lineares dos Planos Regionais, observa-se que as áreas apontadas pelo estudo como carentes de vegetação e com temperaturas médias mais altas tais como Vila Maria, Vila Guilherme, Bom Retiro, Pari e Belém, são áreas onde estão propostos o menor número de "calçadas verdes".

Desse modo, para a fase de licenciamento de instalação o empreendedor deverá readequar a proposta de modo a priorizar o plantio nas áreas mais carentes de vegetação e com temperaturas médias mais altas no



sentido de concretizar as propostas de caminhos verdes dos diversos Planos Regionais para que se tenha uma recomposição efetiva da vegetação que implique em proteção e melhoria da qualidade dos recursos hídricos, conexão entre áreas verdes significativas, equilíbrio térmico, melhoria da qualidade do ar e melhoria estética do ambiente.

O EIA aponta que na área de intervenção, junto à Ponte das Bandeiras, há vegetação considerada como Vegetação Significativa, patrimônio ambiental pelos Decretos Estaduais 30.443/89 e 39.743/94. Ainda pelo Decreto Estadual 30.443/89, em seu Art. 9º, tem-se que todas as árvores existentes na Praça Bento de Camargo Barros e na Avenida Santos Dumont são imunes ao corte em razão da sua localização (Carta 23 do documento *Vegetação Significativa do Município de São Paulo*). Observa-se também, junto à ponte Cruzeiro do Sul, mancha de vegetação significativa que, de acordo com o traçado apresentado, será afetada pela construção de uma alça de ligação que parte da pista expressa da marginal direita à Avenida Cruzeiro do Sul sentido centro – Marginal.

Desse modo, para a fase do licenciamento ambiental das obras o empreendedor deverá atender a Portaria 26/SVMA-G/2008 , bem como executar o manejo da vegetação dentro dos termos a serem firmados em Termo de Compromisso Ambiental – TCA com a SVMA.

Toda a área diretamente afetada pelo empreendimento está compreendida em Área de Preservação Permanente do Rio Tietê, embora totalmente descaracterizada e não atendendo às suas funções básicas.

A intervenção ou supressão de vegetação em APP, nos casos excepcionais de utilidade pública, interesse social ou de baixo impacto ambiental, está prevista e disciplinada na Resolução CONAMA nº 369, de 28 de março de 2006, que define os casos excepcionais em que o órgão ambiental competente pode autorizar a intervenção ou supressão de vegetação em Área de Preservação Permanente- APP para a implantação de obras, planos, atividades ou projetos de utilidade pública ou interesse social.

Considerando a notícia de que a SVMA realiza hoje, por contrato, a manutenção de 41.035 mudas de árvores na marginal Tietê, tendo sido plantados, no período de setembro de 2008 a janeiro de 2008, 8897 mudas de árvores, para a fase do licenciamento de instalação das obras o empreendedor deverá apresentar para a aprovação da autorização de manejo da vegetação a revisão do inventário oferecido no EIA/RIMA.

Avifauna

As espécies da avifauna informadas no EIA se resumem às mais comuns do meio urbano como o gavião-carijó (*Rupornis magnirostris*), a coruja-orelhuda (*Rhynoptynx clamator*), o pardal (*Passer domesticus*) e o



urubu-de-cabeça-cinza (*Coragyps atratus*). Aparentemente não foi realizado nenhum levantamento, pois não foi informada a metodologia nem o período de amostragens, além disso, não foi mencionada a presença de espécies comumente encontradas na área em questão.

Em vistoria realizada em maio de 2002 por técnicos do IBAMA, DEPAVE e DAEE com o objetivo de realizar o manejo das capivaras afetadas com o aprofundamento da calha do rio Tietê foram encontradas as seguintes várias espécies, tais como a garça-branca-pequena, *Egretta thula*; e garça-branca-grande.

Considerando que o Rio Tietê conecta o Parque Ecológico do Tietê e o Parque Municipal do Piqueri, localizados a leste, com os demais parques da Zona Oeste (Parques Municipais Cidade de Toronto, São Domingos, Vila dos Remédios), da Zona Norte (Parque Municipal Vila Guilherme) e com a Marginal do rio Pinheiros, onde está implantado o Projeto Pomar, e que o Parque Ecológico do Tietê, situado na várzea do rio Tietê, é um importante fragmento, coberto por uma mata composta por eucaliptais, em processo de recuperação da vegetação nativa e parte com vegetação arbustiva nativa, capinzais e áreas alagadas com farta vegetação aquática, projetos anteriores de plantio de árvores na Marginal Tietê introduziram espécies arbóreas atrativas para animais, com o intuito de alimentar, fornecer abrigo e permitir o trânsito de animais silvestres através dos corredores de mata ciliar.

Assim, dado que com a supressão da vegetação haverá uma perda de ambientes para a fauna, embora sendo uma área altamente antropizada e com a ocorrência de espécies comuns, para a fase do licenciamento de instalação das obras deverá ser apresentado estudo sobre a fauna existente na ADA, AID e AII, bem como os impactos a ela causados e as medidas mitigadoras para a sua atenuação.

Tanto a realização do plantio compensatório a ser definido pela SVMA como implantação do Projeto Paisagístico nas novas áreas verdes a serem implantadas, devem ser planejados de maneira tal que propicie a formação de maciços contínuos e com o plantio de espécies atrativas da avifauna. Dessa forma poderão em médio e longo prazo, formar novos corredores de apoio para a fauna, para descanso e alimentação dos indivíduos ou de grupos de indivíduos que ocupam ou freqüentam as áreas lindeiras à Marginal Tietê. Também deverá ser realizado levantamento prévio à instalação das obras, da fauna sinantrópica presente nas áreas lindeiras da Marginal e em função das espécies presentes seja desenvolvido um programa de manejo ambiental para controle desses animais.

Balanco de áreas permeáveis e impermeáveis



O projeto de Adequação Viária da Marginal Tietê está localizado na área centro-norte da cidade de São Paulo em uma região, naturalmente, sujeita a inundações em vários pontos, decorrentes da urbanização acelerada dos fundos de vales e encostas, onde ocorrem alagamentos nos meses mais chuvosos.

A implantação do empreendimento promoverá um aumento da área impermeabilizada ao longo do traçado da via, sendo as áreas permeáveis existentes aquelas dos canteiros centrais que separam as pistas expressas e locais em cada uma das margens do rio Tietê, nas alças de acesso às pontes ao longo do trecho, na faixa junto à calha do rio e na reduzida vegetação presente nas calçadas, locais onde se dará a intervenção.

No balanço entre áreas permeáveis e impermeáveis tem-se uma perda de 28,8 ha de áreas permeáveis e um ganho de 9,9 ha decorrentes de remanejamento de agulhas e ajustes geométricos diversos ao longo do trecho e onde trechos pavimentados serão desativados. Isso resulta em uma perda líquida de 18,9 ha, equivalente a 0,0062% da área da bacia do rio Tietê relativa à seção de jusante da intervenção e, de acordo com cálculos apresentados no Estudo baseados em simulações, num acréscimo na vazão do rio Tietê da ordem de 0,136m³/s.

Como proposta de mitigação pela impermeabilização do solo o empreendedor propõe realizar ajustes no projeto, durante a etapa de detalhamento executivo, visando reduzir a perda de áreas permeáveis, criar novas áreas permeáveis nas calçadas da pista local de ambas as Marginais para implantação de parte do plantio compensatório e apoiar a implantação do Programa Várzeas do Tietê, que tem como meta preservar as funções naturais das várzeas de armazenar parte das vazões de enchente e reduzir os picos de vazão a jusante.

Baseado na proposta de criação de novas áreas permeáveis nas calçadas da pista local e tendo em vista o disposto nos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras inseridas na AII, para a fase do licenciamento de instalação deverá ser apresentado Projeto Paisagístico que compatibilize os plantios compensatórios com as propostas de caminhos verdes e parques lineares dispostos nestes planos contribuindo para o aumento de áreas permeáveis e para uma progressiva valorização e melhoria da qualidade ambiental da Cidade.

ASPECTOS DO MEIO FÍSICO E ANTRÓPICO

Área de Influência

Para o desenvolvimento do Plano de Requalificação da Paisagem Urbana foi utilizada a Área de Influência Direta – AID definida pelo estudo, considerando que o maior impacto ambiental causado na paisagem ocorrerá pela perda da massa arbórea existente no canteiro central e nos ajustes viários nas pistas locais e calçadas.



Para a análise do uso do solo foi utilizado a Área de Influência Indireta – AII definida no estudo, apesar de que os impactos causados pela obra extrapolam os limites definidos para a AII.

Plano Diretor Estratégico do MSP e Planos Regionais Estratégicos

Verifica-se que o empreendimento será implantado em grande parte sobre a Macroárea de Reestruturação e Requalificação, sendo que alguns pontos da área de influência direta (AID) localizam-se em zonas de usos especiais.

Na subprefeitura de Santana/Tucuruvi toda a área da marginal até os limites do Campo de Marte é Zona de Ocupação Especial – ZOE, que se constituem em porções do território do Município destinadas a abrigar atividades que, por suas características únicas, necessitam de tratamento especial.

De acordo com o parágrafo 1º da Lei 13.885/2004, enquadram-se na Zona de Ocupação Especial – ZOE para a Área de Influência Direta (AID) do empreendimento em estudo: Campo de Marte, Parque Anhembi, Sambódromo, FEBEM na Vila Maria e Terminal Rodoviário Tietê.

Ainda sobre as zonas especiais, o Art. 28 do Plano Regional Estratégico da Subprefeitura Santana/Tucuruvi indica o Clube Espéria como Zona Especial de Preservação Cultural – ZEPEC, aquelas destinadas à preservação, recuperação e manutenção do patrimônio histórico, artístico e arqueológico, podendo se configurar como sítios, edifícios ou conjuntos urbanos.

Para a fase de licenciamento ambiental de instalação das obras deverão ser apresentadas as diretrizes da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU para as ZOE (s) afetadas. Deverá também ser apresentada autorização prévia dos órgãos de defesa do patrimônio cultural no âmbito do Município, Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - CONPRESP, em relação à Ponte das Bandeiras e Clube Espéria, os quais deverão observar as diretrizes de ocupação da área envoltória determinadas em seu tombamento.

O estudo aponta uma área de ZEPAM classificada como ZP02, compreendendo as alças da Ponte Jânio Quadros. Segundo o EIA/RIMA esse local será diretamente afetado pela ampliação da ponte e novas pistas locais da Marginal. Outra área existente dentro da AID é a ZP01 que compreende o Parque Municipal do Piqueri. No presente estudo este Parque apresenta-se como área protegida na forma de unidade de conservação.

Há sobreposição de propostas do Plano Diretor e o empreendimento (Parques Lineares x Obra proposta) em que pese o fato de que as intervenções indicadas em escala de planejamento deverão ser detalhadas quando da elaboração dos projetos executivos.



Desse modo, para a fase do licenciamento de instalação deverá ser resolvida a questão de compatibilidade entre o Projeto proposto e as diretrizes constantes nos PRE (s) referente aos Parques Lineares, com a devida anuência dos órgãos competentes (SMDU e Subprefeituras).

De outra parte, dados dentre os objetivo para o Desenvolvimento Urbano e Ambiental, constantes no inciso V do artigo 1º do Plano Regional Estratégico da Subprefeitura da Santana – Tucuruvi para a área de intervenção a proposta de se Viabilizar a Hidrovia Tietê, na Região Metropolitana de São Paulo, oferecendo transporte de produtos e de passageiros para ligações inter-bairros, o empreendimento não deverá impossibilitar futuros projetos co-localizados relacionados ao uso do rio Tietê para o transporte hidroviário de cargas e como área de lazer e fruição da paisagem. Na ocasião da apresentação dos Projetos Executivos, estes deverão estar compatibilizados com as diretrizes do projeto de transporte hidroviário de cargas no Rio Tietê, em desenvolvimento pelo Governo do Estado de São Paulo e previsto na revisão do Plano Diretor Estratégico.

Paisagem Urbana

Partindo do conceito de que a paisagem urbana constitui uma realidade física, composta por edificações e equipamentos públicos, por elementos da natureza e por espaços entre construções, a requalificação da paisagem urbana no eixo da Marginal e seu entorno, deve buscar aumentar a legibilidade, o fortalecimento da identidade e a valorização do Rio Tietê.

Para a fase de licenciamento de instalação das obras do projeto de Adequação Viária da Marginal Tietê, deverá ser apresentado Plano de Requalificação da Paisagem Urbana para o trecho de intervenção, buscando:

- incrementar a arborização das vias, canteiros e áreas livres, formando faixas contínuas de áreas arborizadas ao longo de todo trecho de intervenção da obra (Marginal Tietê), resultando em melhoria da qualidade ambiental, conforto térmico e amenizando a paisagem do ponto de vista da percepção visual;
- melhorar as calçadas, sarjetas e meio-fio, seguindo o estabelecido pela legislação para passeio público, ou seja, a Lei Municipal 45.904/05 e quando possível, criar calçadas verdes, seguindo o estabelecido pela Lei Municipal 13.293/02, regulamentada pelo Decreto 42.768/03, observando ainda as determinações da Lei 13.646/03, tornando as calçadas mais adequadas quanto a acessibilidade dos pedestres e aumento das áreas permeáveis no entorno do empreendimento;
- adequar a iluminação noturna, em particular nas áreas sob as vias elevadas do empreendimento, garantindo mais segurança, tanto para pedestres quanto para os motoristas;



- iluminar as calçadas, adequando-a ao estabelecido pela Lei Municipal 14.023/05 e o Decreto 47.817/06, promovendo além da melhoria quanto à segurança aos pedestres, uma melhoria na poluição visual que os atuais postes com fiação aérea provocam.

Poluição do Ar

A medição da concentração de poluentes atmosféricos pela rede de monitoramento da CETESB, sem dúvida, reflete as condições das regiões da cidade, pois as estações estão localizadas em pontos estratégicos da RMSP. Porém, para avaliação das emissões pontuais torna-se necessário a utilização dos dados obtidos de sistemas de avaliação locais.

É fato que os poluentes veiculares na atmosfera além de causarem prejuízos econômicos, afetam direta e indiretamente a saúde da população, entretanto, a afirmação “a ampliação da capacidade de tráfego na Marginal Tietê em decorrência das obras de readequação reduzirão as emissões de monóxido de carbono, de hidrocarbonetos, de material particulado e de óxidos de enxofre” fica comprometida sem se ter o volume atual de emissões no local.

Desse modo, para a fase de licenciamento de instalação das obras deverá ser apresentado Relatório Técnico com os resultados sobre as medições das emissões atmosféricas nas áreas lindeiras da Marginal Tietê, previamente à implantação das obras, com critérios pré-estabelecidos quanto à emissão de Partículas Inaláveis (MP₁₀), óxidos de Enxofre (SO_x), óxidos de Nitrogênio (NO_x), Monóxido de Carbono (CO) e Ozônio, com a análise das principais fontes de poluição.

Deverá também apresentar um Plano de Monitoramento e as medidas mitigadoras da poluição do ar nas áreas lindeiras da Marginal Tietê. Os pontos de medição da emissão e periodicidade das coletas deverão ser escolhidos em conjunto com a SVMA.

Poluição Sonora

O empreendedor realizou medições, segundo a NBR 10.151/2000, em apenas 1 dia ao longo do trecho na AID em 10 pontos.



Quadro 6.3.2.1 – Síntese dos Resultados das Medições de Ruído

Ponto	Ocupação próxima	Nível de Ruído Leq (em dB(A))
1	Área predominantemente industrial, porém com áreas residenciais e escola	71,8
2	Área predominantemente industrial, com a presença de conjunto habitacional	78,7
3	Área mista, com vocação comercial, presença de áreas residenciais e escola.	79,7
4	Área mista, com vocação comercial	78,1
5	Área mista, com predominância residencial	63,5
6	Área mista, com presença de grupo de casas próximas ao ponto	77,6
7	Área mista, com vocação comercial	70,1
8	Área mista, com predominância residencial:	75,3
9	Área industrial com presença de conjunto residencial	77,9
10	Área mista, com predominância residencial	76,7

Para o período diurno a NBR 10.151/2000 define Nível de Critério de Avaliação (NCA) para ambientes externos: 55 dB (A) para área mista predominantemente residencial e 60 dB (A). Entretanto, para área mista com vocação comercial/administrativa, e conforme aponta o Quadro 6.3.2.1 (Síntese dos Resultados das Medições de Ruído) todos os 10 pontos medidos estão acima do recomendado pela NBR 10.151/2000, tendo como fonte sonora predominante o tráfego de veículos da Marginal Tietê.

Isto posto, para a fase do licenciamento de instalação das obras o empreendedor deverá apresentar propostas de medidas mitigadoras para atenuar a poluição sonora nas áreas lindeiras da Marginal Tietê, em especial em pontos específicos previamente escolhidos em conjunto com a SVMA, tais como hospitais; escolas; casas de saúde; conjunto residencial; conjunto habitacional; instituições públicas.

Como referência de subsídio para tal assunto tem-se o Projeto de regulamentação para mitigação de ruídos em áreas lindeiras de rodovias, versão 01.10.2001, conduzido pelo Grupo Técnico de Licenciamento e Fiscalização de Obras Rodoviárias (GTR) da Secretaria de Estado do Meio Ambiente - com suporte técnico da CETESB.

De forma corretiva, esse tipo de impacto ambiental, pode ser minimizado das seguintes maneiras:

1. Por meio da inspeção da emissão do nível ruído, que será realizada pelo Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos, previsto pelo PROCONVE - regulamentado pelas Resoluções do CONAMA) em especial a Lei Federal 10.203/01 que atribui aos municípios com frota total ou superior a três milhões de veículos de implantar programas próprios de inspeção periódica de emissões de veículos em circulação, como é o caso do município de São Paulo.



2. Por meio de barreiras acústicas artificiais; substituição de pavimentos que torne o contato pneu/pista mais silencioso (atenuação de mais de 3 decibéis); a diminuição da velocidade de passagem dos veículos (mais 2 decibéis, para redução de velocidade de 110 para 80 km/h); o rebaixamento da pista. (Informações baseadas no artigo "O Desafio do Controle do Ruído em Rodovias" por Olimpio de Melo Álvares Jr.). Segundo Álvares Jr. a barreira acústica artificial colocada no início da Rodovia dos Bandeirantes que foi construída para mostrar a eficiência desta medida, reduziu os níveis de ruído de até 10 decibéis para os moradores dos conjuntos de apartamentos contemplados com sua "sombra acústica".

As barreiras acústicas artificiais podem estar integradas com barreiras vegetais como forma de reduzir a interferência visual, uma vez que o uso exclusivo da vegetação como uma barreira acústica, sem o acréscimo de outros elementos, não apresenta resultados satisfatórios quanto à redução nos níveis de ruído, como mostra a autora MALAFAIA C; SANTOS M.J.O.; SLAMA J. no estudo: "Integração de Barreiras Acústicas no Contexto Urbano". In ENCAC –ELACAC 2005. Maceió, Al, Brasil. Out 2005).

De outra parte, de forma preventiva, esse tipo de impacto ambiental, pode ser mitigado com a implementação de projetos constantes do Plano de Transporte Urbano como PITU 2025; Plano Diretor Estratégico 2002 (Rede Estrutural de Transporte Público) contemplando a Rede sobre trilhos (CPTM e Metrô); sobre pneus (Ônibus municipais); corredores de média capacidade; corredores de ônibus metropolitanos, entre outros, pois tudo isso contribuirá para a diminuição do número de veículos, tanto na via Marginal Tietê e nas pontes e acessos, quanto nas vias influenciadas pela Marginal Tietê.

Drenagem Urbana / Pontos de alagamentos

Conforme o EIA/RIMA, recentes estudos de macrodrenagem para a RMSP resultaram em propostas para esse problema envolvendo dois tipos de soluções: construção de reservatórios de contenção a montante dos pontos de inundações, de modo a reter as vazões em picos de chuvas, e o aprofundamento e ampliação da calha do rio Tietê, possibilitando maiores condições para escoamento das vazões de suas bacias afluentes.

O perfil longitudinal da Marginal mostra-se praticamente plano, apresentando suas rampas mais fortes próximo às interseções, certamente devido à necessidade de mergulho de greide com a finalidade de ganho de gabarito vertical para o tráfego de carga. Essas passagens sob as pontes são, no geral, os pontos baixos da via e, conseqüentemente, os locais mais sujeitos a alagamentos. Para reduzir as interrupções de tráfego por alagamento, a PMSP opera sistemas especiais de drenagem sob as pontes da CPTM (na margem esquerda), Casa Verde e Bandeiras (em ambas as margens) e Jânio Quadros (na margem direita). Nesses locais a Prefeitura instalou e opera há alguns anos, sistemas de drenagem especiais que incluem reservatórios subterrâneos para acumulação dos excessos de água e estações de bombeamento para condução da água acumulada na calha do rio Tietê.



Com relação ao risco potencial de alagamentos e inundações, para a fase do licenciamento de instalação o empreendedor deverá elaborar Manual de Procedimentos, contendo Plano de Emergência e Interrupção da Via por Motivo de Alagamento com medidas de segurança, que incluam procedimentos para interrupção do tráfego, uso de rotas alternativas e orientação dos usuários.

Segundo o EIA, o empreendimento não vai alterar a situação existente, pois os sistemas já instalados serão preservados, sendo que no detalhamento do projeto de engenharia, o dimensionamento dos sistemas de drenagem das pistas será revisado para verificar sua conformidade com os parâmetros de projetos, e caso seja necessário, os sistemas existentes serão ampliados para atender aos padrões de projeto.

Assim sendo, para a fase de licenciamento de instalação das obras deverá ser apresentado mapeamento dos pontos de alagamento na área diretamente afetada (ADA), ao longo do trecho sobre intervenção com sobreposição aos locais onde ocorrerão impermeabilizações bem como, o detalhamento das medidas mitigadoras utilizadas para minimizar estes impactos (medidas estruturais e não estruturais).

PROGRAMA DE COMPENSAÇÃO AMBIENTAL

O Programa de Compensação Ambiental inclui as propostas decorrentes da supressão de vegetação, da interferência em APP, da perda de áreas permeáveis e a compensação por impactos não mitigáveis. O Programa de Compensação pretende concentrar uma parcela considerável de suas ações e recursos para apoiar o Programa Várzeas do Tietê do Governo do Estado de São Paulo que busca restaurar e proteger as várzeas existentes a montante da barragem da Penha para que exerçam suas funções naturais de recebimento das vazões de cheia do rio Tietê.

Para a fase do licenciamento de instalação das obras o empreendedor deverá apresentar preliminarmente à SVMA o Plano de Compensação Ambiental detalhado, com cronograma (tentativo), indicação dos órgãos e instituições responsáveis pelas intervenções e custos envolvidos.

Compensação pela supressão da vegetação

De acordo com os cálculos apresentados no EIA, seria necessário plantar um total de 116.235 mudas com DAP=3cm. O empreendedor propõe, uma vez que a Portaria 26/SVMA.G/2008 considera essa possibilidade, a aplicação de 50% do valor total da compensação pela supressão de vegetação em mudas a serem plantadas na Marginal e em ruas de toda a AII e a conversão dos outros 50% em recursos para obras de implantação da Estrada Parque prevista no Programa Várzeas do Tietê.



O plantio compensatório de mudas de espécies nativas da flora brasileira a ser realizado em razão do manejo da vegetação de porte arbóreo, segundo a legislação em vigor deverá ser feito mediante projeto de arborização. O projeto paisagístico deve integrar o plantio compensatório e visar o ganho de solo permeável ajardinado e de vegetação de porte arbustivo e forrações, compatibilizando-se com o disposto nos Planos Regionais quanto aos parques lineares e caminhos verdes, e, priorizando as áreas mais carentes em vegetação e com as temperaturas médias mais altas buscando a melhoria das condições de vida da população.

Compensação por interferência em APP

Nesse caso, pela intervenção em uma área de 18,9 ha, está previsto o plantio de mudas em uma área de 37,8 ha equivalendo a cerca de 63 mil mudas. O empreendedor propõe o plantio integral em áreas da APA da Várzea do Tietê inseridas no Programa Várzeas do Tietê a serem definidas em conjunto pelo DEPRN e DAEE.

Compensação pela perda de áreas permeáveis

Apesar do EIA/RIMA de ter considerado insignificante, após a realização de simulações, o acréscimo de vazão ao rio Tietê decorrente da impermeabilização, o empreendedor propõe a compensação deste impacto face às políticas de controle de enchentes e melhorias da qualidade ambiental que vão contra tais processos de impermeabilização. Dessa forma sugere um aporte de recursos necessários para completar o valor estimado para a implantação da Estrada Parque prevista no Programa Várzeas do Tietê.

Compensação por impactos não mitigáveis

Quanto à compensação a que refere-se a Lei Federal 9.985 de 18/07/2000 – Lei do SNUC, o empreendedor propõe que o valor a ser estabelecido pela Câmara de Compensação seja aplicado integralmente na implantação de Unidades de Conservação propostas no Programa Várzeas do Tietê.

CONCLUSÃO, EXIGÊNCIAS TÉCNICAS E RECOMENDAÇÕES

A Câmara Técnica, após a análise da documentação apresentada e das informações contidas no processo administrativo em epígrafe, deliberou pela aprovação do Estudo de Impacto Ambiental – EIA e seu respectivo Relatório – RIMA, devendo o empreendedor cumprir as seguintes exigências e recomendações para a emissão das licenças ambientais de instalação e operação.

EXIGÊNCIAS

1. Quanto aos impactos no meio biótico

Supressão de vegetação e impermeabilização do solo



- o Apresentar levantamento detalhado com a caracterização da vegetação, indicação e localização das espécies nas AII, AID e ADA, relacionando os Parques Estaduais, Municipais e Áreas Naturais Tombadas próximos à área do empreendimento, com relatório fotográfico de praças e ruas da AII, bem como estudo quantitativo da vegetação indicando os nomes científicos e populares, a localização, o DAP e a altura dos espécimes
- o atender a Portaria 26/SVMA-G/2008 , bem como executar o manejo da vegetação dentro dos termos a serem firmados em Termo de Compromisso Ambiental – TCA com a SVMA.
- o apresentar à SVMA para a aprovação da autorização de manejo da vegetação a revisão do inventário oferecido no EIA/RIMA.
- o Apresentar Projeto Paisagístico que compatibilize os plantios compensatórios com as propostas de caminhos verdes e parques lineares dispostos no PDE e PRE (s) contribuindo para o aumento de áreas permeáveis e para uma progressiva valorização e melhoria da qualidade ambiental da Cidade.
- o deverá readequar a proposta de modo a priorizar o plantio nas áreas mais carentes de vegetação e com temperaturas médias mais altas no sentido de concretizar as propostas de caminhos verdes dos diversos Planos Regionais para que se tenha uma recomposição efetiva da vegetação que implique em proteção e melhoria da qualidade dos recursos hídricos, conexão entre áreas verdes significativas, equilíbrio térmico, melhoria da qualidade do ar e melhoria estética do ambiente.
- o Os projetos executivos deverão estudar e prever eventuais remanejamentos de trânsitos decorrentes das melhorias viárias propostas.

Avifauna

- o deverá ser apresentado estudo sobre a fauna existente na ADA, AID e AII, bem como os impactos a ela causados e as medidas mitigadoras necessárias à sua atenuação para a realização do empreendimento.
- o O levantamento da avifauna deverá informar a metodologia utilizada e proposta de manejo das espécies
- o Tanto a realização do plantio compensatório a ser definido pela SVMA como implantação do Projeto Paisagístico nas novas áreas verdes a serem implantadas, devem ser planejados de maneira tal que propicie a formação de maciços contínuos e com o plantio de espécies atrativas da avifauna, dessa forma poderão em médio e longo prazo, formar novos corredores de apoio para a fauna, para descanso e alimentação dos indivíduos ou de grupos de indivíduos que ocupam ou frequentam as áreas lindeiras à Marginal Tietê.
- o deverá ser realizado levantamento prévio à instalação das obras, da fauna sinantrópica presente nas áreas lindeiras da Marginal e em função das espécies presentes seja desenvolvido um programa de manejo ambiental para controle desses animais.



Balanco de Áreas Permeáveis e Impermeáveis

- o Baseado na proposta de criação de novas áreas permeáveis nas calçadas da pista local, e tendo em vista o disposto nos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras inseridas na AII, para a fase do licenciamento de instalação deverá ser apresentado Projeto Paisagístico que compatibilize os plantios compensatórios com as propostas de caminhos verdes e parques lineares dispostos nestes planos contribuindo para o aumento de áreas permeáveis e para uma progressiva valorização e melhoria da qualidade ambiental da Cidade.
- o Apresentar atualização da estimativa de perda de áreas permeáveis após detalhamento do projeto executivo.

2. Quanto aos impactos no meio físico e antrópico.

Uso do Solo

- o Os Projetos Executivos deverão ter suas diretrizes aprovadas pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU para as ZOE (s) afetadas, Operações Urbanas e sua compatibilização com os objetivos da política de desenvolvimento urbano. Deverá também ser apresentada autorização prévia dos órgãos de defesa do patrimônio cultural no âmbito do Município, Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - CONPRESP, em relação à Ponte das Bandeiras e Clube Espéria, os quais deverão observar as diretrizes de ocupação da área envoltória determinadas em seu tombamento.
- o deverá ser resolvida a questão de compatibilidade entre o Projeto proposto e as diretrizes constantes nos PRE (s) referente aos Parques Lineares, com a devida anuência dos órgãos competentes (SMDU e Subprefeituras).
- o apresentar detalhamento do projeto executivo referente a faixa de domínio da via, no trecho que coincide com o indicado como diretriz para implantação do Parque Linear Tietê, constante no Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Santana/Tucuruvi, Quadro 01 do Livro V da Lei 13.885/04, garantindo que a execução da Obra proposta não inviabilize as diretrizes propostas nos Planos Regionais para este trecho.
- o o empreendimento não deverá impossibilitar futuros projetos co-localizados relacionados ao uso do rio Tietê para o transporte hidroviário de cargas e como área de lazer e fruição da paisagem. Na ocasião da apresentação do Projeto Executivo, este deverá estar compatibilizado com as diretrizes do projeto de transporte hidroviário de cargas no Rio Tietê, em desenvolvimento pelo Governo do Estado de São Paulo.



Circulação de Pedestres e Ciclistas

- o apresentar projeto detalhado de como serão feitas as transposições não-motorizadas do Rio Tietê nas pontes e alças existentes e nos viadutos a serem construídos (quando for o caso), em particular as das bicicletas, constando infraestrutura para a circulação de pedestres e ciclistas.

Paisagem Urbana

- o deverá ser apresentado Plano de Requalificação da Paisagem Urbana para o trecho de intervenção, buscando:
 - a. incrementar a arborização das vias, canteiros e áreas livres, formando faixas contínuas de áreas arborizadas ao longo de todo trecho de intervenção da obra (Marginal Tietê), resultando em melhoria da qualidade ambiental, conforto térmico e amenizando a paisagem do ponto de vista da percepção visual;
 - b. melhorar as calçadas, sarjetas e meio-fio, com largura adequada à demanda de acessibilidade universal tanto na ADA quanto nas pontes existentes, seguindo o estabelecido pela legislação para passeio público, ou seja, a Lei Municipal 45.904/05 e quando possível, criar calçadas verdes, seguindo o estabelecido pela Lei Municipal 13.293/02, regulamentada pelo Decreto 42.768/03, observando ainda as determinações da Lei 13.646/03, tornando as calçadas mais adequadas quanto a acessibilidade dos pedestres e aumento áreas permeáveis no entorno do empreendimento;
 - c. adequar a iluminação noturna, em particular nas áreas sob as vias elevadas do empreendimento, garantindo mais segurança, tanto para pedestres quanto para os motoristas;
 - d. iluminar as calçadas, adequando-a ao estabelecido pela Lei Municipal 14.023/05 e o Decreto 47.817/06, promovendo além da melhoria quanto à segurança aos pedestres, uma melhoria na poluição visual que os atuais postes com fiação aérea provocam.

Poluição do Ar

- o deverá ser apresentado Relatório Técnico com os resultados sobre as medições das emissões atmosféricas nas áreas lindeiras da Marginal Tietê, previamente à implantação das obras, com critérios pré-estabelecidos quanto à emissão de Partículas Inaláveis (MP₁₀), óxidos de Enxofre (SO_x), óxidos de Nitrogênio (NO_x), Monóxido de Carbono (CO) e Ozônio, com a análise das principais fontes de poluição.
- o Apresentar um Plano de Monitoramento e as medidas mitigadoras da poluição do ar nas áreas lindeiras da Marginal Tietê. Os pontos de medição da emissão e periodicidade das coletas deverão ser escolhidos em conjunto com a SVMA.



Poluição Sonora

- o o empreendedor deverá apresentar propostas de medidas mitigadoras para atenuar a poluição sonora nas áreas lindeiras da Marginal Tietê, em especial em pontos específicos previamente escolhidos em conjunto com a SVMA, tais como hospitais; escolas; casas de saúde; conjunto residencial; conjunto habitacional; instituições públicas.

Drenagem Urbana e Pontos de Alagamento

- o deverá ser apresentado mapeamento dos pontos de alagamento na área diretamente afetada (ADA), ao longo do trecho sobre intervenção com sobreposição aos locais onde ocorrerão impermeabilizações bem como, o detalhamento das medidas mitigadoras utilizadas para minimizar estes impactos (medidas estruturais e não estruturais).
- o Apresentar o projeto da drenagem pluvial local em vista da readequação do sistema pela intervenção do empreendimento (obras complementares).
- o o empreendedor deverá elaborar Manual de Procedimentos, contendo Plano de Emergência e Interrupção da Via por Motivo de Alagamento com medidas de segurança, que incluam procedimentos para interrupção do tráfego, uso de rotas alternativas e orientação dos usuários.

3. Programa de Compensações Ambientais

- o o empreendedor deverá apresentar à SVMA, preliminarmente ao requerimento de licenças de instalação, o Plano de Compensação Ambiental detalhado, com cronograma (tentativo), indicação dos órgãos e instituições responsáveis pelas intervenções e custos envolvidos.
- o As Compensações relativas aos componentes: supressão da vegetação (Portaria 026/SVMA-G/08); interferência em APP (DEPRN); perda de áreas permeáveis e impactos não mitigáveis deverão ser acordadas em conjunto com SVMA.

4. Outras Exigências

- o A avaliação da eventual existência de passivo ambiental deverá ser realizada para as áreas contaminadas, com suspeita de contaminação ou com potencial de contaminação, nos termos da legislação em vigor.
- o No que tange as áreas de empréstimo e bota fora: informar a SVMA a localização, demonstrar a regularidade do licenciamento ambiental e apresentar o plano de transporte de material, incluindo o roteiro a ser utilizado
- o Os projetos executivos deverão compatibilizar o seu traçado com os acessos às garagens que estão sendo projetadas pela CPTM localizadas junto à ponte ferroviária próximo à Ponte do Piqueri.



- o Apresentar nos Projetos Executivos os fluxos de travessias de pedestres ao longo da Marginal Tietê, de maneira a incorporar as demandas atuais da população, bem como as prováveis demandas que resultarem da análise da localização dos grandes equipamentos
- o Fazer gestão junto à SMT - SPTrans e CET- no sentido de otimizar as condições de acessibilidade de pedestres, e de transporte coletivo ao longo da Marginal Tietê.
- o Apresentar Programa de Educação Ambiental vinculado aos plantios compensatórios.
- o Para a emissão da LAI o empreendedor deverá apresentar o detalhamento dos Programas Ambientais elencados no Capítulo 8 do EIA.
- o Para a fase de licenciamento da instalação das obras o empreendedor deverá estudar e apresentar as alternativas de remoção e transporte de material proveniente da remoção de terra justificando as alternativas adotadas, inclusive por via hidrica.
- o os Projetos Executivos deverão atender as diretrizes da Política Municipal de Transportes devendo ser submetidos aos órgãos e instituições responsáveis pela gestão do transporte coletivo na cidade.
- o que os Relatórios Técnicos com os Estudos para solicitação de licenças de instalação contemplem o aprofundamento das análises relativas às diretrizes da Política Urbana do Município para as áreas de intervenção dos Projetos Executivos.
- o Os projetos executivos deverão contemplar medidas preventivas de redução do risco de acidentes de trânsito.

RECOMENDAÇÕES

Recomenda-se que:

1. as compensações por supressão de vegetação, destinem parte dos recursos para a implantação de ciclovias em vias paralelas à Marginal Tietê e em vias e pontes que transpõem o rio, quando e onde estiver previsto nos Planos Regionais Estratégicos (Lei nº 13.885/2004) das subprefeituras afetadas, de modo que o projeto possa proporcionar à cidade outras alternativas de circulação para pequenas e médias distâncias nas regiões diretamente afetadas.
2. seja verificada a necessidade novas transposições ao longo da Marginal Tietê, pois as simulações de tráfego indicaram que a maior parte do tráfego percorre em média 5 km, o que reforça a importância do uso intenso dessa via pelos moradores da cidade.
3. seja estudada as possibilidades de implantação, no longo prazo, de ferrovia ao longo da Marginal Tietê.
4. que os projetos executivos apresentem soluções para os pontos localizados de enchentes que existem ao longo da marginal do rio Tietê.



- os projetos executivos facilitem a articulação das ciclovias perpendiculares ao Rio Tietê, inclusive as previstas em lei, com as novas condições de operação da Marginal Tietê.

É o parecer.

Assinaram o relatório:

José Carlos Andersen (SMT – Presidente), Regina Luisa de F. Barros (SVMA/DECONT – Relator), Heraldo Guiaro (SVMA/DEPAVE), Haroldo de Barros Ferreira Pinto (SMS), Marcos Moliterno (Instituto de Engenharia), Alejandra Maria Devecchi (SVMA/DEPLAM), Fernando Henrique Gasperini (SEMPA), Dirce Carregã Balzan (SIURB), Antonio Cunha do Nascimento Heitor (MOVIBELO)

O Conselheiro Antonio Cunha do Nascimento Heitor, integrante da Câmara Técnica votou contrário ao parecer técnico

Coordenadora Helena Magozo: Os conselheiros...nós vamos em seguida dar início ao posicionamento dos conselheiros...eu só pediria uma permissão a vocês, que nós estamos com um contingente muito grande de pessoas de São Mateus que participaram do plantio e chegaram um pouco atrasados pra premiação. Então eu vou pedir que rapidamente o Silas só faça uma referência a eles pra eles serem mencionados, eles se locomoveram de longe pra estarem aqui com a gente, chegaram um pouco tarde e daí nós damos início de modo contínuo à avaliação do relatório.

Engenheiro Agrônomo Silas (Subprefeitura de São Mateus): Bom, na verdade, duas coisas só, infelizmente, Sr. Secretário, o trânsito não permitiu que a gente chegasse mais cedo, né, mas são os plantadores e as plantadoras de árvores de São Mateus. Então, é graças a eles que nós conseguimos plantar tanto, né, uma média de 9.000 por ano, e são os grandes merecedores do prêmio Manequinho Lopes, pelo terceiro ano. E segundo, em nome deles, eu agradeço o apoio irrestrito do conselho e da secretaria, desde quando fomos para São Mateus, as portas da secretaria sempre abertas, somos parceiros. Levo o prêmio lá para a subprefeitura, Dr. Teixeira, representando o Dr. Clovis, aí chegando...e só agradecer e independente de plantar mais ou menos árvores, a parceria e o objetivo que nós conseguimos de plantar todo ano. Muito obrigado, em nome de todo o pessoal.

(palmas)

Coordenadora Helena Magozo: Obrigado a todos os presentes...

Presidente Eduardo Jorge: Eu quero pedir aos trabalhadores que venham até aqui, nós queremos fotografar pra registrar....por favor venham até aqui à frente, fiquem com o Silas e com o representante do subprefeito....podem se arrumar aqui na tela...vocês são os artistas!



Coordenadora Helena Magozo: Esse contingente não fica....só fica fora plantando.

Presidente Eduardo Jorge: Bom, vamos aqui... vamos conseguir tirar a foto? É muita gente! Por isso que planta...

Bom, então eu quero agradecer ao Silas, ao representante do subprefeito, a todos os trabalhadores de São Mateus, o Silas ta explicando que além da equipe de plantio, que eles plantam muito, aqui também o pessoal que faz, que é pioneiro na cidade, nas podas racionais. Foram eles que fizeram a experiência em São Mateus que depois deu origem ao Manual de Poda que a SVMA e as subprefeituras e os conselhos aprovaram. Foram eles que começaram há 2 anos atrás lá em São Mateus. Além disso, o Silas está colocando também que tem aqui alguns dos zeladores de praça, que é outro programa da SVMA com as subprefeituras, que em 8 subprefeituras, tem pessoas contratadas para cuidarem especificamente das praças. São trabalhadores que estavam desempregados, foram selecionados, estão ganhando uma bolsa, e tratam de uma praça perto da casa deles. Então, alguns aqui também....São Mateus faz parte desse programa, alguns são zeladores de praças, também dessa equipe de São Mateus. Então, eu agradeço novamente, a equipe de São Mateus, e vamos voltar à nossa discussão. Obrigado, pessoal!

Coordenadora Helena Magozo: Eu pelo aos conselheiros que retornem, por favor, aos seus assentos. Eu peço aos conselheiros que retomem aos seus assentos, por favor, para nós retomarmos a avaliação do parecer técnico.

Então está aberta a inscrição para os conselheiros:

- 1) Ros Mari Zenha
- 2) Yara Toledo
- 3) Antonio Cunha

Presidente Eduardo Jorge: Helena, por favor... para dividirmos melhor nosso tempo, eu quero dar uma pausinha e pedir que as pessoas.... Esse relatório vem sendo discutido já há bastante tempo, a câmara técnica esteve aberta, muitos de vocês participaram, teve a audiência pública, a SIURB e a DERSA estiveram o tempo todo à disposição de vocês nesse debate, inclusive estão aqui o Secretário da SIURB, Dr. Penido está aqui, e o Presidente da DERSA está aqui também, eu acho que eles podiam ficar à disposição, se houver alguma dúvida, que a Regina precise....que a Câmara Técnica precise... o Dr. Penido que é o secretário, e o presidente da DERSA podiam ficar um pouco mais na frente, porque se for o caso... se os conselheiros quiserem, podem também dirigir algum questionamento, alguma pergunta a eles, que têm acompanhado todo esse debate na audiência pública, na Câmara Técnica. Eu peço então que se faça um apanhado, foi lido todo o processo, as pessoas anotaram, dúvidas, críticas, sugestões...eu peço que as pessoas que querem fazer questionamentos se inscrevam pra se ter uma noção, divisão...fazer uma divisão de nosso tempo e planejar a respostas e ao diálogo, tanto com a relatora quanto com o secretário da SIURB e o presidente da DERSA. Vamos fazer então um apanhado das inscrições. Quantas pessoas inscritas?

Coordenadora Helena Magozo: A Ros Mari, o Cunha e a Iara.



Presidente Eduardo Jorge: Quem mais quer se inscrever, por favor? Bom, então nós vamos encerrar as inscrições, ouvir as intervenções dos conselheiros, pedir que a Regina comente, pedir se o secretário da SIURB e o presidente da DERSA quiserem fazer alguma ajuda para esclarecer aos conselheiros, falem também... aí nós passamos a uma fase seguinte da nossa discussão e votação. Alguém mais quer se inscrever, por favor?

Coordenadora Helena Magozo: O Giovanni se inscreveu... mais algum conselheiro, por favor?

Presidente Eduardo Jorge: Bom, então nós vamos encerrar as inscrições, viu, vamos adiante, então vamos ouvir as 4 pessoas inscritas e vamos passar a fase seguinte, por favor.

Coordenadora Helena Magozo: Sourak também se inscreveu. Então, vamos... Ros Mari, por favor.

Cons. Ros Mari: Bom dia a todos, e a todos eu pediria primeiro, Helena, que a intervenção do Movimento Defenda São Paulo fosse transcrita na íntegra na Ata.

Coordenadora Helena Magozo: Deixa eu só fazer uma prévia. A Ros Mari colocou...nós não temos transcrito na íntegra por conta do nosso contrato de transcrição. Nos interessa muito pela questão dos conselheiros que fica integral a fala, e também por nosso trabalho, porque nós temos que colocar vários funcionários dias e dias pra estar transcrevendo, mas em relação, por haver uma deliberação hoje eu vou solicitar firmemente, nós não temos o contrato ainda renovado, mas eu vou solicitar firmemente aos empreendedores que eles arquem com a transcrição, pra gente ter, por haver uma deliberação importante, Ros Mari, na íntegra a posição. Independente de sempre o Movimento Defenda São Paulo estar se posicionando por ter integralmente a sua fala refletida.

Cons. Ros Mari: OK, é só pra esclarecer que eu solicitei que fosse adotado o procedimento do CONSEMA, quando a ata não é transcrita na íntegra, os conselheiros devem solicitar anteriormente que assim seja feito. Bem, em seguida, eu gostaria de passar a palavra pra Dra. Lucila Lacrete, a diretora técnica do Defenda São Paulo, que vai fazer a intervenção sobre a avaliação do EIA em nosso nome. Por favor, Dra. Lucila.

Coordenadora Helena Magozo: Um microfone para a Dra. Lucila, por favor. Ros Mari, você passa?

Lucila Lacrete (Movimento Defenda São Paulo): Muito bom dia a todos. Essa é a nossa segunda intervenção, uma vez que estivemos presentes na audiência pública, e o teor dela é praticamente o mesmo. Nós lemos com muito cuidado o relatório que está bem extenso e aponta os enormes impactos a serem mitigados por essa obra, que são de tal magnitude, que muitos deles não são, inclusive, mitigáveis. A utilização da faixa da área de proteção permanente, ela...que existe hoje ao longo das marginais do rio Tietê, salvo engano, ela foi em decorrência de um acordo em relação da obra da calha... do aprofundamento da calha do Rio Tietê. E ela, na realidade, é vital para a segurança operacional dessa via. Existem vários acidentes. Acidentes inclusive com transportes de carga perigosa, e essas áreas são utilizadas por helicópteros, por ambulâncias, por carros do corpo



de bombeiro de polícia, e na realidade, esse projeto não há plano de contingenciamento quando houver acidentes dessa monta nas pistas da marginal. Outra coisa importante é que essas áreas de preservação permanente, elas servem inclusive como áreas pra futura absorção de algum projeto de transporte público. Porque essa obra está bem clara que trata-se de uma obra que vai prestigiar única e exclusivamente o transporte privado em detrimento do transporte público. Há dois ou três dias atrás, na rádio CBN, houve um debate entre dois vereadores, João Antonio e Police Neto, em relação a questão de investimentos e transporte coletivo. E, segundo ele, São Paulo tem por volta de um pouquinho mais do que 500 milhões de reais pra investimento em transporte coletivo, e eu chamo à atenção que essa obra, pelo que consta no EIARRIMA, é da ordem de 600 milhões de reais, então mais do que o município tem pra investir em toda a cidade de transporte coletivo. E para utilização dessas áreas de proteção permanente, de acordo com a resolução CONAMA 369/2006, tem que estar comprovado a excepcional utilidade pública dessa área de proteção permanente, o que essa obra, no nosso entender, não está. Ela não é de excepcional utilidade pública, uma vez que existem outros projetos do arco norte, do arco sul, do próprio Rodoanel... O arco norte e o arco sul, só pra esclarecer são vias previstas no norte e no sul, paralelas à Marginal Tietê, essa sim que são fundamentais para a organização do sistema viário da nossa cidade. Essa obra, da ocupação das áreas de proteção permanente com pistas de automóvel, na realidade ela vai piorar em muito a situação de haver numa cidade, numa metrópole como a nossa, o único caminho, Oeste-Leste, em direção praticamente a grandes estradas e aeroporto de Guarulhos. Enfim, não foi fechada a faixa para futuro trem, que inclusive é uma das recomendações desse relatório, e ocorre também que as obras propostas de interligação das pistas com os bairros adjacentes à marginal do Rio Tietê, tanto na área norte, como na área sul, que estão contempladas nos planos regionais estratégicos, que são lei, a proposta do sistema viário não coincide com a proposta, que é lei, quer dizer, é obrigatória, do planos regionais estratégicos. Essa também é uma recomendação do Parecer Técnico. Outra questão é a questão da compensação ambiental. Serão 116.000 árvores a serem plantadas, e como foi dito pelo próprio responsável pelo empreendimento na audiência pública, não há lugar pra plantar tal quantidade de árvores tanto na área indiretamente atingida, como na diretamente atingida. Então essa compensação seria em área bastante longe do empreendimento, o que fica um contra senso, porque se vai se ocupar uma área de proteção permanente que é vital, não só pra segurança da cidade, mas como pra abrigar projetos futuros, no caso do trem de metrô, de transporte público, vai se compensar em áreas até que não são tão vitais e tão perto de onde a obra será executada, que é onde deveria ter essa compensação. E ela não será feita ali por simples falta de espaço de onde colocar essa questão. Também a questão do patrimônio histórico, que tem que ser atendida e a questão muito grave, anteontem nós sofremos um caos total, em decorrência das chuvas, que é a questão da drenagem urbana. Então, pra que isso seja viável, pra se compensar, ta se propondo piscinões. Meu Deus do céu!! Quanto será o real montante do valor gasto nessa obra, porque são tantas as compensações que tem que ocorrer, tantas compatibilizações com os planos já existentes, constantes de lei, que certamente esses 600 milhões não serão suficientes pra tanto dispêndio. E, finalmente, pelo montante das mitigações que serão necessárias. Não está claro que essa obra é de excepcional interesse público, é que nós votamos pelo rechaço desse Parecer Técnico, não que ele não contemple questões importantes, mas porque a obra em si tem que ser rechaçada. Essa obra, pelo Parecer Técnico, pelo volume dos



problemas que ela causa, ela não pode ser aprovada, mesmo porque tem outras alternativas, já em discussão, já em implantação e já aprovadas como o Rodoanel, eu repito, o arco norte e o arco sul, que sim vão resolver esse problema ou mitigar pelo menos. Lembrando que o número de... a velocidade a mais alcançada pela obra, ela é irrelevante e ela será conquistada com outras obras sim, importantes e estruturadoras da nossa cidade. Muito obrigada.

Coordenadora Helena Magozo: Ros Mari, posso passar pro Cunha? Ros Mari...posso passar pro Cunha? Por favor, Cunha.

Cons. Antonio Cunha: Bom dia, Antonio Cunha, Movimento de moradores do Campo Belo. Eu vou declarar meu voto contrário a esse parecer, conforme eu já declarei na Comissão Técnica, pelo seguintes motivos:

- Bom, a primeira coisa que devemos observar é o seguinte. Foi a primeira pergunta que foi feita na área de técnica dessa comissão. Essa obra está no plano diretor estratégico do município? Resposta: Não. Lei é lei, e é pra ser cumprida e não pra ser avacalhada, como nós costumamos fazer com a nossa cultura patológica e doentia. A gente faz...passa anos e anos num trabalho insano pra fazer um plano diretor que é a mais importante lei de uma cidade, tanto é que um prefeito consciente devia ter na sua mesa de cabeceira, três livros: a Bíblia, a Constituição Federal e o Plano Diretor Estratégico. Porque é a única lei, o único instrumento técnico-jurídico que consegue uma abordagem holística, integrada e imbricada de todos os aspectos que constituem o Plano Urbanístico de uma cidade. E, portanto, não pode ter destruído sistematicamente como a gente faz, nesses casos, que elabora uma lei como essa, no dia seguinte, literalmente, essa lei vai pro arquivo, e no dia seguinte a gente começa com iniciativa pontuais, fragmentárias, casuísticas, de esculhambação e arrebentação do espírito da lei que a gente aprovou 2 dias antes. Com esses projetos estapafúrdios, meteóricos que surgem de repente não sei da onde, e que não se compatibiliza com o espírito da lei que a gente aprovou 2 dias antes. Se a autoridade acha que este projeto é tão importante quanto a defesa que faz, é muito simples. Mude-se a lei. Se a lei está errada, se a lei é obsoleta, se a lei é incompleta, mude-se a lei. Qual é o problema? Você acha que o projeto é tão importante, tão bom assim? Vai lá e muda a lei. Vai lá na Câmara Municipal e expõe esse projeto e peça aos vereadores que politicamente aprovem essa lei. Ou as suas modificações. Porque lei é pra isso mesmo. Ela pode e deve ser modificada ao longo do tempo. Por que é que não se faz isso? Se o projeto é tão bom assim.... eu vi aqui: tem 46 exigências. 46 exigências. Tá na cara que esse projeto é horrível, é mal feito e nem vem me dizer, essa maldita...esse outro flagelo, que não “os estudos técnicos que comprovam a assertividade a respeito desse projeto”. O Brasil é o país dos estudos técnicos. Todo mundo estuda. E a cidade de São Paulo é uma bagunça generalizada. O país é uma bagunça generalizada. Mesmo porque, estudo técnico é o seguinte: é como um conselheiro demonstrou na última reunião – o mesmo sistema técnico de análise pode ensejar resultados completamente diferentes conforme o foco, conforme as circunstâncias onde ele está sendo analisado. A mesma fórmula de cálculo produz resultados completamente diferentes. É como diz o técnico: “Não, dois e dois são quatro. Portanto você não pode ir contra essa lógica da matemática. É, dois e dois são quatro. Agora, 8 dividido por 2 também é 4; 1+1+1+1 também é 4. Doze menos oito também é 4. Isso significa que tecnicamente existem várias alternativas que também produzem o mesmo resultado e que não



são consideradas. Também ofende aos planos diretores regionais que são outra besteira que foi feita nessa cidade, porque, circunscreve o planejamento de uma realidade física, geo-urbanística, a unidades administrativas. Não está apontado de papo o relatório. E não em função de realidades geo-urbanísticas homogêneas, que é o caso da marginal que é um todo complexo, e que independe de divisões administrativas das subprefeituras. Onde estão previstos uma série de projetos não se compatibilizam com o projeto em análise agora. Porque, prevê outras soluções. Esse projeto também prevê outras soluções e em alguns casos soluções que se sobrepõem. Fazendo uma bagunça onde ninguém se entende, onde ninguém consegue antever começo, meio e fim, que vá se chegar a um resultado, afinal, harmônico, imbricado e complexo. Sob o ponto de vista ambiental, esses planos regionais elencam uma série de caminhos verdes, corredores verdes, e não sei mais o quê. Só que ninguém calcula...ninguém diz assim: “Por favor, calcule matematicamente quanto vai haver de impacto positivo na diminuição da poluição, na diminuição da temperatura, por exemplo, vai se diminuir hoje 37,2% da poluição; vai se diminuir...quatro graus da temperatura. Ninguém sabe. Ninguém sabe. Acha-se que vai haver algum impacto. Ninguém sabe. Acha-se que vai haver um impacto positivo, hoje, do jeito que ela é hoje, e amanhã com o adensamento, com os novos projetos? Também ninguém sabe. Coloca-se a marginal como a área de preservação ambiental. Muito bem, então não vai ser mais. Vai se plantar 120.000 árvores não sei aonde. Metade lá no Parque do Tietê que fica a 10 km de distância. É que nem o Aeroporto. Fizeram a garagem. Cortaram 60 árvores...” ah! vamos plantar 1.000 árvores”, onde? No Parque de Toronto que fica a 10 km de distância onde tem 33m² de área verde por habitante. Só que, infelizmente, as nossas moléculas de oxigênio ainda não são moléculas educadas e, portanto, elas não se encaminham naturalmente de onde elas são produzidas para o lugar onde vai haver o prejuízo ambiental. Ninguém sabe se isso vai ocorrer, certo? E agora também com relação às alternativas de transporte... agora esse troço das ciclovias. Que são boas, não resta a menor idéia, mas são a típica representação de que ninguém sabe aonde vai, e que portanto ficam desesperados tentando catar soluções a esmo, baseado em experiências de outros países que estão a séculos na nossa frente em maneira de cultura democrática e civilizatória e onde o problema é semelhante ao problema que você tem no Tatuaté, e não na cidade como um todo. Falar de ciclovias, na área da Marginal Tietê, bom, então eu sugiro que também seja fornecida a cada ciclista um par de tapa ouvidos e máscara de oxigênio pra trafegar naquela coisa horrorosa, um barulho infernal e uma poluição infernal. Ninguém sabe, por exemplo, que a partir da implantação dessa avenida, (nome da avenida inteligível), que o trânsito vai fluir mais depressa. Mas ninguém pode prever com precisão, porque todos esses cálculos são sistematicamente furados, quando é que daqui 10 anos, daqui 5 anos, daqui 8 anos, ela vai congestionar de novo. E aí nós teremos uma área escalpelada, porém com um trânsito congestionado, com 30% a mais de veículos. O que aumenta mais a poluição do que é hoje. Conforme disse a conselheira Lucila Lacrete do CONSEMA, conforme manda a lei, deveria estar sendo prevista a implantação de transporte coletivo de qualidade, de evidente projeto físico que desequilibra a matriz do transporte, favoravelmente ao transporte público. Não está contemplado. Conforme disse o conselheiro também na outra reunião, onde está o projeto de deslocamento hidroviário? Que não é apenas um deslocamento da cidade de São Paulo, é um projeto de transporte de cargas que começa em São Paulo e vai até o Rio Paraná. Fazendo, portanto da calha do Tietê uma grande hidrovia, que necessita de locais para portos, armazéns, paradas de passageiros... onde é que isso



vai se localizar? Fala-se de uma ferrovia, bom não sei, talvez sim... onde é que ela vai ser localizada? E daqui 10 anos quando tudo tiver entupido, a gente vai fazer o quê? Transporte coletivo? Aonde? Transporte hidroviário? Aonde? Transporte ferroviário? Aonde? Além do que nós temos a lei dos planos diretores que prevê, tem que construir esses dois, esses dois não são construídos; o que estão na lei não é feito; e que o que não está na lei é feito. Num total inversão maluca. Só nessa cidade de doidos é que isso pode ser concebido. Mesmo porque, o próprio projeto diz que boa parte do tráfego é tráfego local. Mas se vai se construir o arco norte e o arco sul, porque é que precisa de uma marginal? Esses dois arcos, norte e sul, são exatamente pra isso. Pra tirar o trânsito local.

Bom, basicamente é isso que eu gostaria de comentar.

Coordenadora Helena Magozo: Obrigada! Por favor, Yara.

Cons. Yara Toledo: Bom dia a todos, senhores empreendedores, gostaria de em primeiro lugar parabenizá-lo pelo projeto, adequação, um projeto de primeiro mundo. Faz jus a futuros planos diretores de Dubai e Los Angeles. Então, a realidade aqui é outra. Eu gostaria de estar passando pra vocês, aqui na mesa, o nosso maravilhoso futuro que a ecologia urbana esteve presente na audiência pública sobre o estudo de impacto ambiental, da adequação. Vocês vão passando aí qual será, mais ou menos, o nosso maravilhoso futuro. É oportuno ressaltar mais uma vez que a metrópole foi manchete de vários jornais, pelo caos. Pior enchentes em um ano. É essa a nossa realidade. São esses efeitos negativos, pavimentação, supressão de vegetação, responsáveis às ilhas de calor na nossa capital. Fenômeno sistêmico, a quantidade exagerada de chuvas, com conseqüências, as enchentes, doenças, mortes e perdas de patrimônio do cidadão. Fico surpresa, surpresa. Ainda, ser objeto de desenvolvimento de utópicas soluções para o governo. Impermeabilização – 19 hectares nas margens do Rio Tietê. Sem contar com outros impactos. Gente, não há medida compensatória e mitigadoras que venham ressarcir todos esses impactos que vão ocasionar, sem contar com o que irá provocar cada vez mais e maiores e irreversíveis e onerosos. Se quer um projeto, modelo 1º mundo, então que o faça, por inteiro. A exemplo do Japão, que além de paisagismo e ciclovias que oferece, é cobrada a entrada na metrópole, nos centros, nos viadutos, nas pontes e muitos outros, a exemplos de muitos aqui, de projetos, onde se arruma um problema e criam-se outros piores, sem contar com as atrocidades já ocorridas e as futuras. Oitocentos milhões de reais, fora as desapropriações e as indenizações. Por que não aplicar em revitalizações de córregos, rios? Serão muito mais eficientes, além do paisagismo e lazer que oferece. Piscinões? Enterram dinheiro em verdadeiros depósitos de lixo. Em algum lugar, um corpo d'água vai transbordar com a adequação. Mexeu com a engenharia de rio, algum lugar vai, de uma certa forma, ocasionar enchentes em São Paulo.

116 mudas, remanejamento, onde? A capacidade de São Paulo está no limite. Não tem mais espaço. Reiterando a palavra dos conselheiros, as colocações, está difícil. Era isso que eu queria colocar, reiterando a palavra dos conselheiros...



Coordenadora Helena Magozo: Obrigada, Iara. Deixa os outros conselheiros colocarem depois você completa, tá bom? Dá a chance para os outros. Soraque, por favor, Ministério do Meio Ambiente... por favor, passa o microfone para o Sourak?

Cons. Sourak: - Eu vou falar, mas já vou pedir desculpas porque infelizmente não vou poder estar aqui para o final da reunião. Mas, na realidade, o que eu tenho a colocar, e... desculpe o colega conselheiro, mas eu vou colocar questões técnicas que envolvem a avaliação da obra, e é isso que devemos nos focar, e principalmente com relação a metodologia do licenciamento, que ainda não está incorporado a questão das mudanças climáticas. Eu acho que isso é um ponto que nós temos que ver, principalmente quando se toca em compromissos assumidos pelos governos locais, pelo governo estadual e pelo governo federal. Se nós assumirmos internacionalmente que o compromisso com as questões climáticas é um ponto a ser considerado pelos governos, eles precisam ser incorporados capilarmente nas esferas do governo, tanto do ponto de vista da ação política, como também do ponto de vista da ação técnica. Hoje vendo a leitura desse relatório, nós observamos que os indicadores, nós já temos metas do ponto de vista de assumir na parte da qualidade ambiental, com a questão de, dos corredores, da fauna, da flora, da permeabilidade, mas no entanto, ele é um contra senso do ponto de vista de indicadores que envolvem questões das ilhas de calor, que já foi citado aqui. Essa questão das ilhas de calor, e da questão de áreas permeabilizadas. Isso daí é uma questão muito importante. Eu acho que a cidade de São Paulo, do ponto de vista do caos que foi gerado recentemente, ela não respira, ela não é orgânica, ela não tem mais áreas para poder permeabilizar toda a concentração de chuvas na cidade. E aqui tá proposto aumento da área impermeabilizada. Isso são questões que devem ser consideradas para os senhores empreendedores. A outra questão que também já foi colocada aqui, que é um contra senso também a gente estar definindo questões no plano diretor e não estar sendo cumprida. Isso daí uma questão que envolve tanto o compromisso político da cidade quanto também, voltando a questão das mudanças climáticas, que importa diretamente esse projeto, não temos indicadores para aferir a questão das gerações de calor e de aumento de temperatura. Nós temos que desonerar a cidade dessas questões, principalmente quando envolve uma obra pública. A obra pública tem que ser espelho, ela tem que ser exemplo para que os diversos entes da sociedade também sigam esse exemplo. Como é que nós podemos envolver todo o corpo social, tecido social atuante no território, se a própria obra, que é uma obra pública, ela já... considerem indicadores que possam ir desonerando a cidade do ponto de vista da emissão de poluentes, da produção de calor e da fixação de carbono. Isso é uma questão que nós precisamos quantificar para que seja provado por A + B que essa obra, ela é ambientalmente, já com outros indicadores, né, de fauna, de flora, etc, de permeabilidade, ela é ambientalmente comprometida com os cidadãos. Era mais ou menos essa linha que eu queria colocar.

Coordenadora Helena Magozo: Giovanni, por favor. Então, Cunha, ele está cedendo a palavra pra você complementar.

Cons. Giovanni: Obrigado pelo a parte. Eu queria acrescentar aqui na metade... como disse, metade a grosso modo vai ser plantada de compensação ambiental, lá no Parque Tietê, e a outra metade, nas ruas do entorno. Bom, não vai dar certo. Primeiro, porque todas essas ruas estão



localizadas em áreas urbanas densamente povoadas, extremamente adensadas. Zonas mistas, comerciais, uma bagunça completa. Não vai dar certo. Isso me lembra aquela velha piada sobre os infernos. Havia três infernos, o sueco, o suíço e o brasileiro. E o diabo perguntou ao cidadão: “Você pode escolher um dos três”. No inferno sueco, ele abriu a porta, tinha meia dúzia de pessoas sofrendo, mas por quê? Porque a gente come filé mignon todo dia... Mas não é bom? Sim, mas todo santo dia, ninguém agüenta! Aí vai no inferno suíço. Bom, o que vocês comem? Todo dia queijo camambreiro. Mas não é bom? Sim, mas todo dia, ninguém agüenta! Aí foi no inferno brasileiro, tava cheio de gente...uma alegria completa. Mas o que vocês comem? Olha, uma lata desse tamanho de estrume de galinha. Ué? Mas tá todo mundo contente? É, porque um dia não tem estrume, outro dia falta a lata, outro dia o cara não veio trabalhar... é uma alegria! Tudo aquilo que depende de fiscalização não funciona. Não vai funcionar. Querem que vocês me apontem no Brasil onde existe um tipo de atividade que confessa que não vai dar certo, por isso precisa implantar medidas para fazer dar certo. Quero que vocês me apontem, onde no Brasil, onde uma coisa dessa natureza que deu certo. Isso dá certo em áreas reservadas especificamente. Áreas fechadas. Reservadas especificamente para essa finalidade. Não vai dar certo, porque não vão conseguir manter o conjunto das árvores plenamente desenvolvidas de tal forma que daqui 10 anos todas elas tenham vingado, e não vai dar certo porque não leva em consideração o cálculo da capacidade de suporte viário estrutural, para a expansão imobiliária da região, que vai ocorrer sem dúvida. Obrigado.

Coordenadora Helena Magozo: Giovanni, por favor.

Cons. Giovanni: Bom, bom dia a todos, conselheiros, especialmente a todos os participantes da Câmara Técnica, que eu percebi que fizeram um trabalho muito minucioso, muito dedicado, abordando, no meu entender, mais sob o ponto de vista técnico, e também por restrições ambientais, quase todos os aspectos possíveis de problemas, especialmente relativo a enchentes, futura ampliação do transporte, especialmente relativo a condições de mitigações dos problemas apresentados. Fico com uma grande responsabilidade de fazer considerações, num outro contraponto, porque eu percebi que foram tecidos vários aspectos problemáticos, que inclusive, apontados muito bem por todos os colegas anteriores, mas que inclusive estão considerados objetivamente no Parecer Técnico. Eu, como cidadão, não posso deixar de ficar sensível, que é muito importante fazer uma intervenção na Marginal Tietê. Não tem jeito. Nós convivemos lá diariamente, e a Marginal Tietê é uma obra importante para o cidadão paulistano. Porque, se olharmos com cuidado o problema do trânsito, do tráfego, não é o pessoal de passagem o principal receptor dos impactos negativos. É a própria população, não é, que faz o trajeto de no máximo de 5 a 6 km, como avaliado e estudado detalhadamente pelo CET. Então essa obra nos afeta diretamente. Então, eu falo assim, bom, essa obra é fundamental, é estrutural, ela é articulada com as demais obras? É. Os próprios estudos, desde 2005 que eu venho acompanhando alguns estudos, esse é um deles, tá certo? Sempre articula. Essa obra, ora com as obras do Rodoanel, ora com as obras do arco sul, arco norte, especialmente com o arco norte, com as obras da CPTM, com a expansão do metro da Linha 6. Isso tudo está integrado, não é possível imaginar que qualquer obra, isoladamente em São Paulo, fará ou resolverá esse problema. Essas obras todas estão articuladas. E os estudos, os estudos apresentados, articulam. Colocam



simulações...até achei uma transparência aqui....o Rodoanel Sul, com apoio norte, fazem a conectividade entre essas obras. Então, essa obra não é isolada e, pelo que eu depreendi dos estudos, só a obra do Arco Norte não fará o seu papel em substituição à marginal, só a obra da marginal não substituirá completamente, no âmbito aqui proposto, as obras do Arco Norte, do Arco Sul, as obras do Metrô, etc, etc.

Então, essa obra, ela é necessária em qualquer dos cenários, estando as obras em andamento, estando as obras a projetadas, né, especialmente as do Arco Norte, do Arco Sul, as obras de revitalização da CPTM. Então esse é um primeiro aspecto. Então, a obra da marginal é importante ora per si, ora combinada com outras, sob o ponto de vista de trânsito.

O Plano Diretor, nós que convivemos e projetamos, né, eu já trabalhei na SIURB, como Superintendente de Projetos... o plano diretor foi concebido com o esforço que nós temos que elogiar num determinado momento, todas as obras interligadas, mas fundamentalmente, ele foi concebido dentro de um aspecto de obras localizadas. Se pegar as seqüências das audiências públicas, os estudos feitos pelas várias secretarias, as obras estruturantes tiveram, vamos dizer assim, pouca dedicação, mais as obras localizadas individualmente. A obra da marginal, nós não podemos imaginar, que ela não estaria no plano diretor. Claro que então é um assunto que precisa ser complementado, a revisão do plano diretor está em andamento, e com certeza, os especialistas estão estudando uma forma de colocá-lo de maneira formal. Porque não dá pra imaginar não constar no plano diretor a obra da Marginal Pinheiros, a obra da Marginal Tietê, a obra do Rodoanel, etc, etc. Então, ela é uma obra que precisa constar...se não consta, deverá constar. Agora não podemos imaginar que uma obra estrutural da forma como é a Marginal Tietê, porque não está lá, não posso projetar. Deveria projetar. Desde que eu entrei em 2005, como superintendente, nós discutimos como resolver os problemas da Marginal. Quer dizer, uma hora esse assunto vai... o fato de estar legalizado ou não, o fato é que os estudos precisam considerar a obra da Marginal Tietê. Não há dúvida que temos problemas com a compensação ambiental de forma a retirar os investimentos feitos pela própria prefeitura, e no passado com as árvores que estão lá, né, com o plantio de árvores....é claro que ao longo da Marginal não mora ninguém, mas... e a ilha de calor está lá. E a obra do DAEE não está completa, né, falta o plano de urbanização, o projeto paisagístico ao longo da obra. A Marginal está lá, a canalização está lá, quer dizer, falta terminar e compatibilizar o próprio projeto paisagístico do programa da canalização do Tietê, que podemos tirar proveito na compatibilidade dos plantios de compensações, se adequadamente conversados com o DAEE. Essa é uma observação que eu faço que não consta aqui, mas que nós demos procurar o DAEE e compatibilizar com o projeto. Se não compatibilizar, fazer os estudos para. Porque espaços ao longo da própria canalização do Tietê existem. Não dá pra imaginar que a obra se finalizou só com aquela canalização que se concretou só as laterais. É possível se plantar. Então, acho que nós devemos investir, e o projeto executivo prevê este detalhamento, que nós podemos alavancar o projeto paisagístico e tentar minimizar o problema da compensação. Tem os problemas da enchente? Eu gostaria que o projeto, inclusive, fosse mais ambicioso, né? Infelizmente, os limites de investimentos levam a condições de contorno de cada capacitação. Estamos numa época de crise. Em diversas vezes falei para os empreendedores, para os projetistas...nós não podemos ser mais ousados? Se não formos mais ousados agora, o que eu



acho que precisa de mais transposições pra respeitar o problema da mobilidade do cidadão que mora naquela região...se não podemos fazer agora, deixamos previstos no projeto essa futura mobilidade. Claro que tem alças que deveriam existir, aumento o impacto. O que, no final das contas, nós precisamos resolver o problema do transporte. Ali, o pessoal tem que andar. Há um custo que a gente tá observando aqui, mas que nós temos que ser conscientes que não dá ficar parado lá. O pessoal da Câmara Técnica discutiu detalhadamente os aspectos de enchentes, o aspecto de compensação ambiental, a possibilidade de projetos alternativos pra melhorar essa compensação ambiental, que é o principal... o problema da ilha de calor, que é existente. A gente tenta mitigar com plantação localizada, tal... quer dizer, esses estudos vão, eu espero, considerar as exigências. Isso aqui não é consideração, é exigência. E que tem aqui os técnicos competentes: a SVMA, da Secretaria do Desenvolvimento Urbano, do pessoal de seiva (??), tal, que deve analisar.

Claro que deveríamos ter aqui alguns estudos mais detalhados sobre a compensação do CO2 da obra tal, ta certo? As compensações de mitigação... todo mundo sabe que a obra com certeza vai reduzir, não sabemos quanto. Ok, ta aqui a exigência prévia de que esses estudos sejam feitos. Eu tenho dificuldade em pensar o seguinte: eu não vou fazer uma intervenção na marginal Tietê; não vou melhorar o tráfego na marginal Tietê, inclusive com esses investimentos que você permite aqui uma estimativa da ordem de 35... deveria ser maior. A minha crítica a esse projeto é que ele deveria ser de uma amplitude maior do que está aqui pra realmente pegarmos esse índice de 35%, ou seja, colocar aqui, colocar mais, mas as limitações financeiras não permitem. Tudo bem, que fique projetado para o futuro que é o que ta incluso nas recomendações que ta aqui. Amanhã vamos fazer coisas mais impactantes.

Bom, para finalizar então fica a recomendação de que essa compensação junto com o DAEE, articulado com o governo do Estado, já que estamos articulados com a Dersa, nos articulemos de maneira bem estreita junto ao DAEE, e assim podemos minimizar esses problemas localizados de compensação de plantio de árvores que foi tão ressaltado aqui. Obrigado.

Coordenadora Helena Magozo: Maurício.

Cons. Mauricio Simão: Bom dia pra todos. Primeiramente quero pedir desculpas do atraso.

Cons. Giovanni: Helena. Eu vou ter que sair. Eu quero fazer minha declaração de voto e também fazer uma referência à equipe que tratou desse estudo, entendeu? Elogiosa, certo? Não obstante as minhas considerações, mas eu acho que deve receber todo o mérito. E em função das questões que eu coloquei e que eu acho que devem ser consideradas dentro desse estudo. Eu vou me abster da...certo? O meu voto é de abstenção. Muito obrigado.

Coordenadora Helena Magozo: Maurício, por favor.

Cons. Mauricio Simão: Bom dia. Eu gostaria de ponderar algumas coisas. Eu vim aqui pra ouvir os outros conselheiros antes de tomar uma posição, mas eu fiz um estudo esses dias e fui procurar e



eu cheguei a uma conclusão: o rio Tietê não existe naquele local, existe um canal. O rio Tietê, ele tinha meandros, a gente pode colocar na prefeitura, existe os mapas e existem muitas áreas que foram transferidas, ou eles são particulares ou algumas transferidas pra uso, muitas DAEE e áreas públicas que estão cedidas na várzea. As pessoas estão aqui analisando alguma coisa, como se restrita àquela faixa de rolamento, as duas faixas e o canal do rio.

A área de impacto, acredito que seria a várzea do Tietê nesse trecho. Dessa forma, eu não posso considerar, condenar, eu não estou dizendo que estou aprovando, eu não posso condenar a obra pelo que foi feito há 70 anos atrás ou há 40 anos nas marginais. Porquê isso eu to condenando o próprio município que fez isso e isso já prescreveu. Eu to tentando analisar o melhoramento, isso que eu peço a todos, o melhoramento no existente e uma análise, quem sabe tentar trazer de volta um pouco de áreas permeáveis, áreas de domínio municipal que estão com outros usos, estão cedidas, pra melhorar a questão da várzea e da permeabilidade. Era isso que eu queria colocar.

Coordenadora Helena Magozo: Então as inscrições estão encerradas. A Andréia está pedindo para falar. Por favor, Andréia, Secretaria da Cultura.

Presidente Eduardo Jorge: Você está se inscrevendo Andrea? Bom, então eu vou fazer o encaminhamento. Nós já tínhamos encerrado a inscrição, vamos abrir a exceção para a Andréia e eu vou perguntar também aos conselheiros se eles acham que é necessário uma breve intervenção do Secretário do SIURB ou da DERSA que possa comentar algumas de suas colaborações. Vocês acham necessário? Mas tem que ser uma breve descrição... Então eu vou passar a palavra para a Andréia e peço por favor, para o Paulo Diretor da Dersa e o Secretário Adjunto da SIURB, Penido, que façam uma breve intervenção, que comentem essas colaborações de nossos conselheiros. Por favor.

Cons. Andrea Tourinho: Bom dia a todos. Eu gostaria de propor uma... eu não sei se isso pode ser feito agora, mas uma revisão na redação do relatório em relação às zonas especiais de preservação cultural. O relatório, na página 16, se refere especificadamente ao Clube Espéria e à Ponte das Bandeiras e na realidade o CONPESP deve ser ouvido em relação às áreas onde incide legislação municipal de preservação, que não se limitam apenas ao Clube Espéria e à Ponte das Bandeiras. Então eu gostaria de propor essa revisão no texto porque você tem outras áreas ali que são o ZPEC como o Complexo Anhembi, a Rodoviária do Tietê, tem uma ou duas fábricas e isso, todas as áreas onde incide legislação de preservação deverão ter anuência prévia do órgão de preservação competente. Portanto, eu proponho que esta redação seja em relação às áreas, a todas as áreas onde incide legislação municipal de preservação e não apenas ao Clube Espéria e a Ponte das Bandeiras. Obrigada.

Coordenadora Helena Magozo: Regina, você queria...

Presidente Eduardo Jorge: O Secretário Penido, Dr. Paulo, por favor. Depois a Regina faz um comentário também sobre as contribuições. Por favor.



Dr. Marcos Rodrigues Penido (Secretário Adjunto da SIURB): Bom dia a todos. Só gostaria de complementar a exposição que já tinha sido feita na audiência pública. Primeiro parabenizar pelo relatório. Está muito bom, está muito... realmente ele procurou ir a fundo pra procurar as melhorias. Nós só gostaríamos de colocar que a intervenção na marginal do Tietê, ela faz parte de um projeto metropolitano viário. Ela sozinha, ela não está se propondo a resolver nenhum problema. Ela está integrada com várias ações que estão em curso, entre elas, o prolongamento da Jacu Pêssego que permitirá a ligação com o rodoanel sul com previsão de conclusão, o rodoanel agora no começo do ano que vem e nós estaremos interligando, através da Jacu Pêssegos direto com o rodoanel. Estão em projetos executivos e com impacto de EIA/RIMA contratados por SIURB tanto apoio norte como apoio sul da marginal do Tietê, que são obras que são integradoras ao projeto da Marginal do Tietê. Essas obras sozinhas não serão possíveis de vencer os obstáculos que se tem na Marginal do Tietê e também colocar que toda essa solução mitigadora, toda a compensação ta sendo estudada com o maior afinco, com o maior carinho junto com a SVMA. E é bom colocar que todo investimento que será feito na várzea do Tietê, um projeto que realmente irá voltar ao conceito de várzea, irá preservar o conceito de várzea aonde é possível que ele seja feito. Nós realmente iremos preservar aquele local onde o rio Tietê pode espriar, pode trazer a contribuição de infiltração no solo, isso está previsto e também gostaríamos de colocar que, o plantio de árvores nas ilhas de calor, nos locais aonde há maior temperatura, ela tem que ser feita sim, ela tem que ser fiscalizada sim. Se nós simplesmente entendermos que a possibilidade da árvore daqui a 10 anos ela não poder estar grande, ela não poder estar dando o retorno que esperamos, a gente não vai plantar árvore nenhuma. E esse trabalho tem sido feito sistematicamente pela SVMA, plantando árvores na cidade inteira. Nós temos que fazer que as pessoas que moram nessa ilha de calor; seja ela uma zona mista, seja ela uma área comercial, que entenda do benefício que trás o plantio de árvores e nós não podemos pensar em estar só fazendo parques, o programa de parques é grande, não podemos pensar em só em fazer praças, o programa de praças é grande. Nós temos que levar a conscientização às pessoas que moram, que a árvore em frente ao local ou estabelecimento comercial, que em frente à casa, que em frente a qualquer construção, ela é importante e se nós levarmos essa consciência, com certeza a própria população estará cuidando das árvores. Nós só podemos ter isso plantando árvores e levando essa educação ambiental a eles. Obrigado.

Dr. Paulo Souza (Dersa): Um bom dia a todos. Gostaria de tentar ser bem conciso. Esse projeto, nós estudamos desde 2005, com várias alternativas e não poderia ser apresentado um projeto como solução pra todo o transporte de São Paulo. E faz parte, como disse o Penido, de um sistema viário estratégico metropolitano, que incorpora todas as obras do rodoanel, do qual eu sou diretor e sou responsável pela obra do rodoanel no Governo de São Paulo, o rodoanel Oeste, Sul, Leste e Norte.

Ao contrário do que muita gente imagina, é que o rodoanel seria solução pra melhorar o caos que é a marginal em termos de fluidez. O rodoanel sul que está sendo pronto, ele não interfere em absolutamente nada na fluidez da Marginal Tietê. O que poderá no futuro viabilizar uma melhoria é o rodoanel norte, e a população, mesmo que hoje o governo tivesse condições de estar implementando o rodoanel norte nesse momento, a própria população tem preferência pela marginal, por uma questão de distância, só uma questão de menor caminho. Então, nem o



rodoanel isoladamente é solução para o transporte dentro de São Paulo. Então por isso nós temos nesse sistema viário estratégico, que estudamos há quatro anos, a implementação da melhoria da Marginal Tietê, apoio norte, apoio sul, Jacu Pêssego, Roberto Marinho e melhoria na Bandeirantes. É um conjunto de obras que tem que ser analisado. Nenhuma delas, por si só, resolve todo o problema. Gostaria de colocar também que eu acho que foi bem colocado aqui, que o problema é muito maior. O governo do estado de São Paulo em conjunto com a prefeitura tem investido em transporte coletivo sobre trilhos, 22 bilhões, ou seja, no término da linha 2, no término da linha 4, na execução da linha 5 e início da linha 6. É evidente que o transporte coletivo de metrô, é uma solução em quase todo o mundo, mas qualquer pessoa que teve a oportunidade de ir a Paris vê que lá também tem problemas. Acabei de chegar hoje de Nova York e lá também tem problema. Quer dizer, no mundo inteiro, porque nós temos um problema de veículo e um problema de contingente de pessoas nas grandes metrópoles e São Paulo é a quarta do mundo. Então, nós estamos investindo 20 bilhões sobre pneus e 22 bilhões sobre trilhos. Se nós temos que começar por alguma dessas obras, e nós estamos começando por várias, nós pretendemos dar início, se for aprovada na Jacu Pêssego, na marginal, na Roberto Marinho, estamos executando o rodoanel sul num prazo recorde, quer dizer, eu tenho dificuldade, eu entendo mas tenho dificuldade quando a gente não acredita que as coisas podem acontecer. Quando comecei o rodoanel sul, o prazo previsto era 48 meses, nós estamos executando na história desse país nunca antes, em 30 meses, a maior obra viária da América Latina. E ela é modelo ambiental. Eu não vou nem aqui fazer um elogio porque elogio, eu vou fazer uma constatação, ela é premiada mundialmente como uma obra ambientalmente correta. Eu diria que é uma obra ambiental que tem uma rodovia dentro. Eu sempre digo que, e é fato, que São Paulo a exigência ambiental, acho que é necessária, é a mais profícua e a mais exigente que tem no Brasil senão da América do sul. O rodoanel sul passa que... todos aqui estão convidados porque todos os órgãos, na sua grande maioria, do estado e da prefeitura já visitaram o rodoanel, fica um convite meu, para ver que ambientalmente é uma obra correta.

Tudo que se propôs, no EIA está sendo cumprido. Quer dizer, em algum momento na vida a gente tem que começar a acreditar que as coisas tem que ser cumpridas. Está sendo cumprida em prazo, é a obra mais barata rodoviária feita na história da Dersa, ambientalmente é a mais correta, muito melhor do que o rodoanel é. E nós, se aprovado, pretendemos fazer da mesma forma na marginal. Com relação ao plantio, eu acho que tem um dos projetos mais bonitos que São Paulo tem, que é até a recuperação da várzea do Tietê, um projeto do Rui Otake, que eu acho que nós temos que começar, estamos começando pelo Parque Jacuí, que daqui há 7 meses vai estar sendo inaugurado ali na Ayrton Senna. É um parque de 180.000 m², que faz parte do projeto Rui Otake, da várzea do Tietê e temos que implementar a melhoria da calha em todas as calçadas e nós temos que fiscalizar, só que nós temos que fazer...eu parto do princípio que é melhor que a gente execute do que acreditar por princípio de que não vai dar certo. Se fosse assim, o rodoanel sul não seria a obra mais rápida do Brasil, corretamente, ambientalmente de todas as exigências que foram feitas. Quer dizer então, que essa parceria Estado-Prefeitura, ela só está sendo possível essa maioria desses empreendimentos porque ta tendo entendimento em conjunto em todos os níveis, políticos, técnicos, pra que seja elaborado esses programas. Eu vejo que quando a gente analisa um programa isoladamente, ele realmente não é a solução pra tudo, mas tem que começar por um programa pra ir pro segundo, pro terceiro não é? E nós estamos procurando atender e vamos



cumprir. Eu não posso admitir como profissional que eu vou começar um programa que eu não vou cumprir. Eu acho que tem que ser cumprido, tem que ser fiscalizado e tem que ser cobrado. É isso que eu vejo ocorrer de 2005 pra cá. Quer dizer, a gente tem que mudar a cultura do não-cumprir. É isso que eu gostaria de colocar. Muito obrigado.

Cons. José Carlos Andersen: Bom dia a todos. Eu só queria fazer um comentário acerca das críticas que foram feitas por vários conselheiros quanto a não consideração... Isso, eu sou presidente da câmara técnica que analisou o relatório EIA/RIMA. Só queria fazer essa consideração que a crítica que se fez que não se considerou o plano diretor estratégico. Na verdade, a marginal Tietê, as marginais, o mini-anel estão todos considerados lá. Faz parte do sistema viário estratégico o novo conceito que foi inserido no plano diretor estratégico. Agora, o que eu gostaria que vocês não confundissem é, que o plano diretor estratégico define diretrizes, não tem detalhamento de obra lá, nem deveria ter. Então, está considerado lá, ta a marginal, ta todo o sistema anelar, inclusive o rodoanel e ta perfeitamente caracterizado, só o detalhamento do que se fazer com cada pista ainda não foi feito ou ta sendo feito através dos detalhamentos de projeto. Tem várias obras, vários anéis propostos na cidade que nós acreditamos, reputamos como uma minoria significativa na circulação da cidade, uma vez que até hoje, tirando o mini-anel, tirando a rótula e a contra-rótula, o sistema viário da cidade é radicular, ele é centralizado, ele não tem esse sistema anelar que com esta proposta vai se dar uma amplitude, uma modernização muito maior quanto a isso. Então, só reforçando, está considerado sim, apenas não ta detalhado o projeto como não deve ser. Obrigado.

Cons. Regina Barros: Eu gostaria de comentar algumas... três, acho que três questões aqui. Uma é sobre a questão da obra também né? Ela não está no plano diretor. O primeiro plano é um plano, ele não é um projeto. O plano tem um horizonte de 20 anos como todo plano diretor, agora não se pode imaginar que a dinâmica da cidade vá se congelar e aguardar a conclusão de todas as obras desse plano até que, após esses 20 anos se possa repensar a cidade, como nós sabemos, a dinâmica urbana metropolitana, ela tem uma velocidade que supera em muito a capacidade da administração pública de primeiro conter processos socioeconômicos e seus desdobramentos e segundo de viabilizar planos e projetos legalmente estabelecidos. O que demonstra isso é a história da dinâmica urbana da maior metrópole do país. Segundo, eu queria falar, um outro comentário que eu gostaria de fazer é sobre a questão da aprovação do EIA/RIMA. Nesse fórum a gente ta aprovando uma licença prévia, a gente vai ter... essa LAP vai dar exigências para que se possa executar a obra. Então, essa aprovação aqui não autoriza a execução da obra. Uma outra questão seria que a gente concorda em incorporar ao parecer técnico, a sugestão da Secretaria da Cultura e que pese o fato de que na LAP como nós colocamos nas exigências, existe uma exigência específica pra, na fase do projeto executivo, a empreendedora adequar os projetos às diretrizes dos planos diretores. Então esses projetos executivos serão ainda discutidos dentro da Secretaria de Planejamento ou SMDU, desenvolvimento urbano agora, e as subprefeituras. E também o fato de que algumas ZEPEC que foram colocadas no Plano Diretor, elas foram colocadas como zona de proteção de interesse aonde não houve tombamento. Por isso é que necessário que isso passe lá pra uma avaliação pelo órgão responsável pelo controle do uso do solo. Uma outra questão que eu queria colocar também é com relação ao fato de que não há lugar pra plantio. A gente vem ouvindo isso muito, todo mundo fala, não é um lugar pra plantio, mas assim, a gente às vezes acha



que conhece os processos e a dinâmica da cidade e nem sempre... quer dizer, a gente sempre acreditou que a Marginal Tietê era uma via de onde a maior parte do fluxo era intermunicipal e isso não foi verdade. Então com relação ao plantio, está sendo colocada pro empreendedor uma exigência de que ele deve fazer o plantio no entorno, nas ruas e ao longo nas áreas de maior temperaturas médias na região. Então, é justamente o fato, Cunha, de que naquela região você tem ruas sem vegetação, é pra reverter esse processo que a gente ta colocando essa exigência porque, isso é uma exigência pro empreendedor, só pra concluir, isso é uma exigência pro empreendedor, ou seja, ou ele cumpre a exigência ou ele não tem a licença de instalação. Uma outra questão que a gente quer colocar, acho que é a última questão que eu teria a colocar é em relação ao plano de compensação. Então, tanto o plantio quanto a intervenção que ta sendo proposta na apa da várzea do rio Tietê hoje, pra nós, pra secretaria que vem fazendo um trabalho e já fez várias tentativas como fez o governo do estado em desocupar a região da apa da várzea do rio Tietê, ou seja, existe uma região que foi delimitada por decreto estadual de proteção ambiental que é a apa da várzea do Tietê, a partir do parque ecológico do Tietê. Essa região, neste momento, existem pessoas lá que estão construindo casas, existem caminhões de entulho sendo colocados lá, neste momento em que estamos conversando aqui. Então, este investimento que está sendo proposto na apa da várzea do Tietê, pra nós da área ambiental, ele se coloca hoje como uma atitude concreta do poder público pra reverter esse processo que hoje está a deriva. Tanto está a deriva que se a gente for sair daqui e for pra lá agora as pessoas estão construindo, os caminhões estão jogando entulho dentro do rio.

Porque que lá é uma APA? Porque ela é uma região estratégica pra acomodar uma vazão significativa em ocasiões de cheia do rio Tietê. Quem tem isso muito claro é o DAEE, que tem cálculos e avaliações sobre isso ta? Então era só isso que eu queria falar. Obrigado.

Cons. Antonio Cunha: Bom. Então eu gostaria de perguntar: Você garante que as árvores do Parque Ibirapuera, que sempre estiveram lá e estão hoje, há 60 anos, vão estar daqui a 5, 6, 7 anos? Vão estar porque sempre estiveram. Não existe notícia de um processo de destruição das árvores do Parque Ibirapuera, suficientemente relevantes para coloca-lo em perigo. Agora você garante, com essa mesma precisão matemática, que as árvores que vão ser plantadas numa área extremamente adensada vão ter o mesmo efeito, quer dizer, você garante com precisão absoluta que isso vai acontecer? Você não pode fazer isso. É que nem outro que entreviu aqui, precisamos educar a população, e se ela não for educada? E aí? Vai fazer o que? Você garante que o volume de oxigênio produzido nesse projeto da várzea do Tietê é suficiente para compensar a perda que vai ocorrer no local da obra mais o crescimento da cidade mais o crescimento do tráfego, quando daqui a 10 anos estiver tudo congestionado, garante que aquele oxigênio específico vai se transportar e vai pousar exatamente na área onde vai dar impacto e vai mitigar e vai compensar até com mais compensação do que hoje? Você não pode fazer isso. Você não garante. Outra questão é esse negócio de mitigar e atenuar. O que é isso? Alguém tem critério objetivo para me dizer a partir quando nos efetivamente mitigamos um prejuízo ambiental? É 10%, é 20%, é 30%, 70%? Ninguém sabe. É sempre assim, vamos mitigar o impacto ambiental. Quanto? Esse impacto nesse projeto, naquele, naquele outro foi mitigado? Cadê critérios objetivos? Cálculo matemático, ninguém sabe.



Presidente Eduardo Jorge: É uma reiteração, uma colocação. Nós abrimos outra vez pra uma intervenção do Cunha, está registrado. Nós vamos passar agora à fase seguinte, que é a fase de decisão e votação. Eu pergunto à Helena Magozo, em relação à votação qual é o processo? Pode ser votado, as pessoas tem que votar um a um? As pessoas podem se manifestar pelo levantamento do braço e a gente contar? Como é uma coisa que vai ficar registrado, ele vai ter que ser registrado voto a voto. Eu peço então que aqueles que são contrários ao parecer, por favor levantem a mão. Vamos registrar, por favor. Peço agora que as pessoas que são favoráveis ao parecer lido pela Regina, por favor levantem a mão.

Cons. Laurindo Junqueira: Secretário, queria fazer uma declaração...

Presidente Eduardo Jorge: Vamos registrar primeiro depois você pode declarar, por favor.

Coordenadora Helena Magozo: Alejandra, Badra, Moliterno, Barbieri, Laurindo, Fernando, só. Não, o Laurindo ta votando favoravelmente, é isso?

Presidente Eduardo Jorge: Não, não... o Laurindo já ...

Coordenadora Helena Magozo: Desculpe, Laurindo, o José Carlos que é o Presidente da Câmara Técnica votará em nome da SMT.

Presidente Eduardo Jorge: Depois a gente garante a sua declaração de voto, se você puder já registrar por escrito pra ajudar na nossa transcrição, eu agradeço.

Coordenadora Helena Magozo: Dirce, o Pedro, Fernando não, Francisco não, ...

Presidente Eduardo Jorge: Eu peço, por favor, se vocês puderem....

Coordenadora Helena Magozo: Só mantenha levantado quem é favorável, por favor, que depois a gente vê as outras situações.

Presidente Eduardo Jorge: E quanto a declaração de voto, pra facilitar nosso trabalho de transcrição, por favor, escrevam pra gente. Escreva, por favor. Encaminha pra mesa.

Coordenadora Helena Magozo: Maurício favorável, Fredmar, Wagner, Francisco, Andre, Haroldo, Giovanni, Vilma, Zé Carlos e Regina...

Presidente Eduardo Jorge: Bom eu agradeço agora. As pessoas que querem fazer declaração de voto.

Coordenadora Helena Magozo: Quem se abstém, nós já temos o voto de abstinência do Ministério do Meio Ambiente... abstenção, desculpa...abstinência sempre... de alguma coisa.



Presidente Eduardo Jorge: Por favor, votos de abstenção, por favor levantem a mão...

Coordenadora Helena Magozo: abstenção, levantem a mão, depois a gente vai fazer a declaração de voto, abstenção levantem a mão, então a gente tem o Sourak, o Francisco, Daniel, mais alguma abstenção? Então eu vou ler primeiro os votos, depois a gente vai fazer a declaração.

Votaram contra: Cunha (MOVIBELO), Yara (SOS Manancial), a Cristina (OAB) e a Ros Mari (Movimento Defesa São Paulo).

Se abstiveram: Sourak (MMA), o Francisco (SNJ) e Daniel (CUT).

Votaram favoravelmente: Regina (SVMA/DECONT), Alejandra (SVMA/DEPLAM), Fernando (SMSP), Fernando (SEMPA) Dirce (SIURB), o Pedro (SEHAB), a Emirene (SME), Maurício (SMADS), o Wagner (SES), Andrea (SMC), o Haroldo (SMS), Giovanni (SGM), a Vilma (SVMA/DEPAVE), o José Carlos (SMT), o Badra (FECOMERCIO), o Moliterno (IE), Fredmar (SMA), a Lady (CETESB) e o Marcos (FIESP).

Abstenções: 3 votos. Votos contrário: 4. **Votos favoráveis: 19 (aprovado).**

Presidente Eduardo Jorge: Eu só peço isso, as pessoas que querem fazer declaração de voto, escrevam porque vai facilitar o nosso trabalho de transcrição, por favor, podem entregar aqui na mesa, por favor, pode falar claro, mas dêem por escrito.

Coordenadora Helena Magozo: Laurindo, por favor. Declarações de voto.

Cons. Laurindo Junqueira: Nós participamos em 3 reuniões da câmara técnica e nessas 3 reuniões eu manifestei, em todas elas, a nossa opinião a respeito e quem presidiu a câmara técnica foi o Zelão da CET que me representa como suplente, eu sou o titular. Ele votou a favor do projeto e eu vou votar, entre aspas, da mesma maneira que eu votei ao longo das 3 reuniões da câmara técnica. Em primeiro lugar, a favor do projeto.

Coordenadora Helena Magozo: Mas só vai ser computado um voto para todos os sentidos.

Cons. Laurindo Junqueira: Ok, mas eu faço questão de deixar a minha declaração de voto. Então, em primeiro lugar sou a favor da proposta do projeto desde o começo quando ele foi apresentado. Conheço o projeto desde 2005, analisei vários desses projetos e manifestei por escrito em várias dessas ocasiões, embora não em ambientes como esse. Em segundo lugar, diferentemente talvez do que nosso companheiro pensa, o plano diretor estratégico prevê sim a construção de dois conceitos, que foram defendidos por Prestes Maia lá na década de 30, há 80 anos atrás, que são diametrais atravessando a cidade e são anéis sucessivos articulando essas diametrais. Esse projeto pode ser visto como sendo uma diametral, não só ele, como as duas, apoio norte, apoio sul, e assim por diante que estão previstas no plano diretor. Então, eu acho que atende. Então do ponto de vista legal, Barbieri estava me fazendo a pergunta, eu acho que



nós temos enquadrados legalmente no plano diretor. No entanto, apesar das observações acerbas feitas durante as 3 reuniões da câmara técnica, contrariamente aos argumentos que eu levantei a respeito do projeto em si, e depois, principalmente depois da reunião da câmara técnica fora do ambiente do Cades foram feitas também outras observações por telefone, assim por diante. Eu vou manter meu voto, eu sou a favor. No entanto, eu acho que eu não estou convencido de que esse projeto, em primeiro lugar, ele não tem ignorado a cidade que ele atravessa no seu centro, e ignorado o rio Tietê, que ele atravessa ao lado dele. O projeto tá todo voltado pra uma entidade chamada Marginal do Tietê. A Marginal do Tietê, simplesmente uma das milhares e milhares de avenidas que tem a cidade. O Rio Tietê viu essa cidade nascer e ele merece um pouco mais de respeito quando a gente faz análises ambientais de um empreendimento desse porte. Todas as cidades do mundo, de grande porte como São Paulo, usam seus rios de forma múltipla e inclusive, com melhorias. A hidrovia do Tietê não está morta, ela não é um esgoto a céu aberto, ela foi 40%...em 40% ela foi limpa por empreendimentos do Governo do Estado recentes. Há interesses do Governo do Estado sim em dar continuidade à hidrovia do Tietê que já tem 2.700 km instalados dentro do estado de São Paulo. Eu anexe, as reuniões da câmara técnica, 14 estudos de técnicos renomados de São Paulo que defenderam a tese da hidrovia do Tietê. Eu trouxe cópia aqui pra quem quiser...assinada pelo governo do estado. Tá aqui, não é inventado. Bom, então essas são as duas grandes observações. Gostaria de fazer uma observação à parte e que não tem nada a ver com essas considerações anteriores. Como representante da Secretaria de Transportes, eu sou obrigado a reagir mais uma vez e fazer constar em ata que a observação feita na página 2.7 que nós consideramos, eu como representante da Secretaria Municipal de Transportes considero como sendo lesivas a interesses da Secretaria Municipal de Transportes, entendo isso aqui com uma crítica ao transporte público coletivo da cidade. Está dito aqui: a falta de infraestrutura viária adequada de transporte coletivo em quantidade e qualidade compatíveis com a dimensão da cidade obriga tal...e aí vem uma série de elogios..aliás merecidos à CET...no EIA. Ok. Então essas observações todas foram incorporadas por unanimidade, com exceção acho que talvez do voto do companheiro lá nesse documento que a câmara técnica redigiu, mas eu sou obrigado a reagir e fazer constar em ata que nesta semana, a Folha de São Paulo revelou as 20 entidades...os 20 serviços públicos prestados em São Paulo, que são mais mal avaliados pela população. Não há nenhuma referencia, nem ao trânsito, nem ao transporte, nenhuma das empresas de transporte público coletivo da cidade foram incluídos nesses 20. Então, isso não nos exige de críticas, mas nós não estamos entre os 20 piores, em primeiro lugar. Segundo lugar, apesar das observações de várias pessoas na primeira reunião da câmara técnica sobre a qualidade do transporte de São Paulo ser péssima, nós temos pesquisas que são feitas há 20 anos por entidades independentes, uma delas a ANTP com participação de todas as empresas públicas de São Paulo, em que nós aparecemos no município com 42% de ótimo e bom e o metrô de São Paulo aparece com 87% de ótimo e bom e aí por diante outras empresas. Ora, se a população imagina que 42% dos nossos serviços são ótimos e bons, eu acho que esse é um mérito que tem que ser reconhecido. Nosso benchmark é o metrô ainda, nós vamos tentar chegar lá. Há corredores nossos em que temos 76% de ótimos e bons e estamos chegando perto do metrô. Então essa também é uma outra conquista do governo de São Paulo, não só do governo do município como do governo do estado que eu acho que não pode ser esquecida. Não acho que seja uma boa técnica o EIARRIMA fazer críticas ao sistema de transportes, não acho que tenha sido intencional absolutamente, deve ser



um descuido, mas acho que num estudo desse tipo deveria ser mais cuidadoso desse tipo, não estou convencido então de que esse estudo tenha sido... tenha levado em conta em primeiro lugar, a sua direita a cidade e a sua esquerda o rio em qualquer dos sentidos em que ele caminhe. Acredito que, pelo que aconteceu nos projetos do rodo-anel que tive a oportunidade de acompanhar como representante da Secretaria Municipal de Transportes, que vai haver melhoria sim, mas as reações que a gente tem visto não vão nesse sentido. Eu acho que a gente tem que se preocupar, todos nós, em sendo esse projeto bom para São Paulo, e que o marketing dele seja adequado, ou seja, que a maneira de informá-lo pra cidade e para as organizações que fazem parte dos conselhos de meio ambiente e enfim, da sociedade como um todo, que esse marketing seja melhorado, quer dizer, que haja essa preocupação em fazer convencer a cidade de que é um bom projeto. Eu acho que esse projeto... eu não estou convencido que seja bom desse ponto de vista, com todo o respeito com os técnicos que são meus companheiros, meus colegas, com todo o respeito a empresa que fez. Já manifestei isso na Câmara Técnica e faço questão de insistir, aqui no Cades, tudo aquilo que defendi nos últimos dias apesar dos pesares, apesar dos telefonemas, eu insisto em manter a minha posição, sou a favor, mas tenho observações contrárias que são muito significativas pra mim. Muito obrigado.

Declaração de Voto:

Coordenadora Helena Magozo: Daniel, por favor.

Cons. Daniel Reis: - Muito bom dia a todos os conselheiros, conselheiras, Maria Helena, Sr. Secretário. Se a pergunta fosse pra nos da CUT, se nós somos favoráveis ou contrários ao projeto, nós seríamos contrários ao projeto, porém o parecer técnico é muito bem elaborado, ele aponta na inconsistência que tem dos objetivos do projeto aqui em poder dar uma maior fluidez e fazer suas compensações ambientais, por isso que nós não podemos ser também contrário ao projeto, porque o projeto já diz que... o parecer técnico já diz que o projeto não vai conseguir cumprir as suas obrigações. Então, lamentavelmente eu to tomando a pior decisão possível que é a abstenção, mas que nós enviaremos por escrito as nossas ponderações, contrárias ao projeto e ao mesmo tempo que o próprio parecer diz que não conseguirá cumprir seus objetivos apontados na página 2 aqui do parecer técnico.

Cons. Yara Toledo: Minha declaração contra, representando a SOS Manancial, reiterando o que já foi colocado hoje pela entidade, reiterando a Ros Mari, Cunha, outros colegas que se manifestaram contra, pelo que alerta os princípios ambientais da constituição 225, "Princípios da Precaução, do Equilíbrio e da Previsibilidade". É só.

Coordenadora Helena Magozo: Giovanni...depois... Cristina da OAB, por favor Cristina.

Cons. Cristina Espósito: Minha posição foi contrária, mas louvável o parecer técnico, todo o trabalho realizado, mas o que me preocupa, inclusive ontem estando presente no lançamento do



relatório da América Latina com relação a redução de emissão na Fiesp, eu vejo e percebo que todo esse projeto ele vai de confronto com relação a redução de emissão. Então com relação a que tudo... a sociedade brasileira e toda a economia global tange nessa redução da emissão de carbono e justamente na mudança climática.

Cons. Giovanni Palermo: Queria recomendar, já é conhecido o meu voto favorável, eu queria recomendar é a complementação e/ou a possibilidade de ampliação e/ou a compatibilização da compensação ambiental da obra da Marginal do Tietê o projeto de paisagismo da calha do Tietê com o DAEE, que talvez seja um caminho, sob o ponto de vista técnico de responder a questão que não estamos plantando no local adequado ou de onde estamos retirando... não é adequado, aonde estamos retirando as árvores hoje... este é o grande questionamento, talvez criar essa avaliação técnica, não querendo alterar o relatório aprovado, só uma observação....

Presidente Eduardo Jorge: Eu to consultando aqui a Regina, ela disse que pode levar isso para a licença de instalações, é isso? Com relação à sugestão.

Cons. Giovanni: - Obrigado.

Presidente Eduardo Jorge: Eu peço então...agradecer a colaboração de todos vocês nesse processo que já dura tantos meses de discussão. Quero dizer que não posso deixar de responder principalmente para a Conselheira da OAB. Onde ela está ?

Coordenadora Helena Magozo: Ela acabou de sair.

Presidente Eduardo Jorge: O comentário feito pela nossa conselheira da OAB, que de certa forma foi o comentário feito pelo Sourak. Que também já se retirou, a questão climática. Já não estamos mais na discussão, mas é uma consideração importante que o conselho tenha porque é importante que se saiba das coisas. Uma das únicas cidades do Brasil que tem o plano de enfrentamento das questões climáticas é São Paulo. Uma das únicas do Brasil. O Ministério do Meio Ambiente que o Sourak representa por exemplo, o inventário do Brasil é de 1994, 15 anos, totalmente desatualizado. O Brasil não tem inventário. O Presidente da República ta sendo deixado às cegas. Como é que você vai tratar um paciente se não tem o diagnóstico. São Paulo tem inventário. São Paulo tem plano. São Paulo é a única cidade do Brasil que conseguiu neutralizar 20% dos gases de efeito estufa com o trabalho feito nos aterros sanitários. Esse projeto, ele do ponto de vista climático, ele é importante e é positivo, isso está dito aqui. Porque, na medida que você consegue fluir melhor o trânsito, você consegue economizar gasolina e isso é eficiência energética. Nós vamos superar a dependência do combustível fóssil que é a principal causa de aquecimento global a médio e longo prazo. E a gente tem aqui em São Paulo tem já estudos em relação ao bio-combustível, está sendo aplicado em alguns ônibus da SPTrans, mas a dependência do combustível fóssil hoje, a urgência é eficiência energética. Na hora em que você consegue fluir mais, você economiza e, portanto, menos combustível fóssil, tem menos poluição com repercussão na saúde humana e tem menos emissão de gases de efeito estufa. Quanto à questão da contabilização isso aí pode até ta sendo recomendado, pode até gerar ganhos se a



obra tivesse condições de fazer, medir, saber quanto é que pode diminuir, se houvesse já parâmetros aprovados no IPCC, nós podíamos até ganhar crédito de carbono, o problema é que não tem ainda padrão. Vários projetos de transporte estão tentando no mundo ter padrão de eficiência energética para conseguir ter crédito de carbono, mas ainda não tem, ao contrário do caso do aterro. Então eu não queria que essa crítica, que é uma crítica que não é correta, é injusta à cidade de São Paulo ficasse sem resposta. A cidade de São Paulo sim, tem um plano. A cidade de São Paulo está agindo e mais, a cidade de São Paulo tem o único projeto abrangente em votação na câmara que é o projeto 1530/08. São 50 artigos, quase 100 incisos e parágrafos que falam de transporte, de habitação, de verde, de saúde, ta lá pra votar. Então, já não tem mais a ver com a nossa votação do projeto, mas tem a ver com essa questão da mobilização da mudança climática e como Secretário do Meio Ambiente não posso deixar de falar nisso, porque essa é a questão mais importante hoje do ponto de vista sócio-ambiental. Se a gente não coloca o que ta sendo feito de positivo, a gente não anima a população a se mover, ajudar, trabalhar junto conosco. A gente não pode ser só negativista, tem coisas boas sendo feitas pelo povo, pelo governo nessa questão... isso é importante porque a questão da mudança climática exige a mobilização de cada um de nós. Então eu queria fazer essa observação embora a moça, a nossa conselheira da OAB não esteja mais presente, mas é uma coisa importante que seja registrado para nós mesmos, porque esse é um processo que todos nós vamos ter que participar. Ontem mesmo nós acabamos de fazer um outro evento importantíssimo que foi a questão da madeira legal. Vinte entidades empresariais de pesos pesados assinaram um compromisso com a prefeitura de São Paulo que vão usar só madeira legal para defender a Amazônia. A Prefeitura de São Paulo ta fazendo isso desde 2005 e essa também faz parte do nosso plano de mudança climática porque a gente tem que ajudar a Amazônia, ajudar o governo federal a defender a Amazônia. Toda obra pública municipal exige madeira legal, a medição só é paga se o sujeito apresentar o documento DOF do Ministério do Meio Ambiente, e ontem... você estava lá? O Instituto de Engenharia foi um dos que assinaram o compromisso, a APEOP, o Sinduscom, o Secovi, 20 entidades vão fazer a mesma coisa, eles vão exigir o comprovante da madeira legal, isso é enfrentamento de mudança climática não só em São Paulo, mas na própria Amazônia. Então é importante, como essa questão de mudança climática exige uma mobilização de toda a sociedade, empresários, trabalhadores e associações, que a gente tenha essa noção porque senão nós ficamos na posição negativista que leva ao imobilismo. Não é verdade isso.

Cons. Antonio Cunha: Por favor. Sr. Secretário o senhor falou exaltando esse projeto que quando estiver pronto o transito vai fluir com mais rapidez e, portanto a poluição vai diminuir, certo? As emissões vão diminuir. Um momento. Eu gostaria de saber o seguinte: Quando essa pista alternativa tiver aberta vai aumentar 30% a quantidade de carros. Muito bem. Existe certeza... saber se...o volume...vamos supor é 100.000 hoje, amanhã é 130.000. 130.000 poluem menos, fluindo rápido do que 100.000 fluindo morosamente? Não está provado ainda em lugar algum, não ta provado nesse projeto, não ta provado. Segundo, daqui dez anos...quando isso tiver...o Sr. me garante que daqui 10 anos, o transito naquela área vai estar fluindo com a mesma rapidez com o que estará fluindo no dia da sua inauguração? Não pode provar, certo? Então, se o Sr. tem dúvida como é que o Sr. aprova um projeto cujo resultado o Sr. não conhece? O Sr... não...por favor...o Sr. pode me dizer o seguinte: uma alternativa de transporte público eletrificado teria



melhor ou pior resultado do que essa proposta? Também não foi examinado. Quer dizer, nada disso é examinado, mas você tem certeza de tudo que vai acontecer é positivo. Não dá, né?

Presidente Eduardo Jorge: Cunha, Nós não podemos voltar ao debate, os conselheiros tem outras obrigações. Você está voltando novamente à sua intervenção. Não é que eu tenha certeza de tudo, Cunha. Aqui estão 6 páginas de exigências que a Secretaria de Governo está fazendo, ajudado pela Secretaria de Transportes, pela SIURB...

Cons. Antonio Cunha: Mas o senhor não tem certeza?

Presidente Eduardo Jorge: Com licença, por favor. Nós estamos dando uma licença ambiental prévia com 6 páginas de exigências, 6 páginas de exigências discutidas durante meses, aí é que você vai ter a licença de instalação. Então esse é o trabalho de licença ambiental. A Secretaria de Meio Ambiente como disse até o Dr. Paulo, é hoje, do ponto de vista de exigências ambientais, a mais exigente do Brasil. E não existe nenhum precedente de uma exigência desse tipo em relação ao plantio de compensação em nenhum outro licenciamento do Brasil. É claro que a Secretaria do Meio Ambiente gostaria que a cidade de São Paulo fosse completamente diferente da nossa hoje. Gostaria que todos esses nosso bairros não tivessem impermeabilizados. Todos os nossos rios não tivessem encarcerados em canalizações fechados estrangulando os rios. Bom, mas essa é a cidade que nós temos e nós vamos intervindo nela, reformando e melhorando. A SVMA é a mais exigente dentro do próprio governo em relação a esses temas. Agora, como bem disse, eu acho que é da Secretaria de Assistência Social, né? Nós não podemos querer que uma obra só reforme e corrija 400 anos de urbanização distorcida, porém, a exigência é muito grande. A SVMA, como em outras obras, o próprio rodo-anel, o Paulo sabe, foi a SVMA que levou a exigência pro conselho estadual e essa exigência que ele ta colocando foi só a prefeitura de São Paulo que fez. Cidades do ABC entregaram parecer de uma página em relação ao trecho sul, uma página. A maior obra de rodoviária do Brasil e da América do Sul, prefeituras entregaram um parecer de uma página. A prefeitura de São Paulo entregou um parecer de 700 páginas, 700 páginas. A maior exigência que teve, tanto que o trecho sul quando entra em SP é uma coisa, quando sai de SP é outra em termos de exigências. É só ver. Então, a SVMA está tranqüila em relação a isso. É claro que nós gostaríamos que a cidade fosse completamente diferente. É claro que nós gostaríamos que a várzea do Tietê não tivesse sido destruída, enviado um canal e uma estrada na cidade, é claro isso. Tanto que, a SVMA está negociando com o Gverno do Estado para salvar, como disse... vocês precisam ouvir bem o que ela disse. A SVMA está lá com nossos fiscais tentando barrar a invasão no que resta de várzea no Tietê. Eu e a Regina ficamos cercados lá por invasores e por pessoas que jogam entulho nos ameaçando fisicamente. Nós estamos lá tentando defender o que é possível defender. O que que é da Penha até Itaim na fronteira do Itaqué. É essa área que a gente vai salvar e esse projeto é importante pra salvar. Então, a gente tem que ter uma contextualização, como bem disse o nosso conselheiro da Assistência Social, do conjunto da cidade. Não podemos agora pré-julgar somente esse aspecto sem ver todo esse passado o que é possível fazer. Mas eu entendo as críticas, Cunha. como você já fez uma, duas, três... se der a palavra você vai fazer mais uma quinta vez, mas isso é normal. Mas eu queria então agradecer a todos vocês..., mas é outro assunto... bom, por favor...



Presidente Eduardo Jorge: Eu tinha uma pessoa na Secretaria de Energia que é o Rui Brasil, ele já tinha até pedido pra eles que ficassem à postos que se alguém quisesse ver outra vez, ele tem o CD e pode projetar, não é o caso mais a essa altura do campeonato ao meio-dia, mas vai ficar o convite pra você voltar aqui Rui, pela Secretaria de Energia e mostrar o que que é esse projeto lá na várzea do Tietê e o que é que isso daí... essa obra vai ter a ver com o início dessa obra ta? Bom, mais alguém quer colocar alguma coisa? O Laurindo quer colocar?

Cons. Laurindo Junqueira: Eu queria propor o seguinte: que a discussão da hidrovia do Tietê fosse trazida aqui pra dentro do âmbito do CADES, como eu havia proposto isso no âmbito da câmara técnica to ampliando essa proposta agora. E que a gente escolhesse alguns dos trabalhos aqui que foram publicados pelo governo do estado, algumas das pessoas que estão aí citadas pra trazer a sua proposta de hidrovia e o CADES toma conhecimento disso, porque não pode ficar alheio a essa discussão que está sendo feito no âmbito do governo do estado.

Presidente Eduardo Jorge: Mais alguém? Bom então eu agradeço mais uma vez a vocês todos e declaro encerrada a sessão.

Eduardo Jorge Martins Alves Sobrinho

Presidente do Conselho Municipal do Meio Ambiente e
Desenvolvimento Sustentável – CADES

Conselheiros Presentes:

ALEJANDRA MARIA DEVECCHI	LADY VIRGINIA TRADI MENESES
ANDREA DE OLIVEIR TOURINHO	LAURINDO MARTINS JUNQUEIRA FILHO
ANTONIO CUNHA DO N. HEITOR	MARCO ANTONIO BARBIERI
DANIEL SANTOS REIS	MARCOS MOLITERNO
DIRCE CARREGÃ BALZAN	MARIA CRISTINA REALI ESPOSITO
E. EMIRENE NOGUEIRA	MAURÍCIO GUILHERME SIMÃO
FERNANDO HENRIQUE GASPERINI	PEDRO LUIZ FERREIRA DA FONSECA
FERNANDO SALLES	REGINA LUISA F. DE BARROS
FRANCISCO J. CALHEIROS R. FERREIRA	ROS MARI ZENHA
FREDMAR CORREA	SOURAK ARANHA BORRALHO
GIOVANNI PALERMO	VILMA CLARICE GERALDI
HAROLDO DE BARROS FERREIRA PINTO	WAGNER TAVEIRA DA SILVA
JORGE JAMAL AYAD BADRA	YARA TOLEDO

Conselheiros Suplentes presentes:

ANGELO IERVOLINO / BEATRIZ FABREGUES / JOSÉ CARLOS ANDERSEN / LUCIANA FERNANDA B. ALVES DE MOURA / MILTON TADEU MOTTA / ROSE MARIE INOJOSA

Coordenadora Geral:

HELENA MARIA DE CAMPOS MAGOZO



**Declaração do Conselheiro Laurindo Junqueira (SMT):
EIA/RIMA do “Projeto Marginal”**

Tendo em vista as 4 manifestações por mim feitas como Representante da SMT no CADES, tanto nas reuniões da Câmara Técnica III como na Plenária desse Conselho, eis, conforme solicitado, um breve resumo escrito do meu parecer.

- I. Sou plenamente FAVORÁVEL à adequação viária da Av. Marginal Tietê. Reiterei essa posição talvez uma dúzia de vezes, nessas 4 oportunidades, na presença de várias dezenas de membros do CADES, alto e bom som e de forma a não deixar dúvidas. Essa avenida é uma via que diz respeito aos fundamentos da Cidade e à sua própria história. Ela faz parte da antiga concepção do Plano de Avenidas de Prestes Maia, dos anos 1930, que vem sendo implementada há 80 anos pela Municipalidade e pelo Governo do Estado, e cujo conceito está absorvido em nosso Plano Diretor, que prevê não só a construção de anéis viários progressivamente periféricos e vias diametrais conectando esses anéis.
- II. Apesar de concordar com a aprovação da iniciativa, propuz, juntamente com TODO o colegiado da Câmara Técnica III, sugestões de melhorias do projeto, a serem contempladas nas próximas etapas de aprovação ambiental e DE FORMA A NÃO INVIABILIZAR O ANDAMENTO EXPEDITO DOS TRABALHOS. Assim procedi porque não me sinto convencido de que o Estudo de Impacto Ambiental e o respectivo Relatório de Impacto Ambiental tenham tratado satisfatoriamente de alguns aspectos essenciais para uma intervenção urbana de tal porte, quais sejam:
 - II.1) A cuidadosa e adequada inserção urbana das novas vias a serem construídas, de forma a permitir o seu compartilhamento amigável com a ocupação antrópica lindeira à Av. Marginal Tietê, bem como com a ocupação humana da própria Av. Marginal por aqueles que são seus usuários. A “Adequação Viária” proposta pelo Empreendedor e ora em análise, para não vir a ser não mais do que uma nova estrada cruzando o centro da Cidade, deveria considerar de forma mais cuidadosa os seres humanos que são seus vizinhos ou seus usuários. Não se deveria “ignorar” a Cidade, como se ela fosse apenas uma depositária de novos dutos para automóveis, com o objetivo apenas de facilitar a interligação de rodovias;
 - II.2) O projeto, dito de “Adequação Viária”, não deveria ignorar outro projeto correlato, ora empreendido pelo Governo do Estado de SP: a Hidrovia Metropolitana do Rio Tietê, que passa ao lado das novas pistas pretendidas por SIURB/DERSA. As obras dessa hidrovia já estão concluídas em 90%, estendendo-se por 41 km da Região Metropolitana, 25 km dos quais dentro da Capital. A limpeza do rio, já procedida em 40%, será agora incrementada, segundo anúncio do próprio GESP, esperando-se para 2018 a limpeza de 100% das águas, segundo anunciado em fevereiro (vide notícia anexa). O recente tratamento do rio – que teve enorme sucesso quanto à contenção das enchentes, como demonstrado nos últimos 4 anos - constou do alargamento e aprofundamento da calha do rio, de sua limpeza em



40% dos poluentes e da construção da eclusa do Cebolão (cuja função exclusiva é a de possibilitar o trânsito de barcos pela hidrovia). Apenas não foi ainda instalada a sinalização hidroviária, que representa menos de 10% do financiamento obtido do antigo JBIC, hoje JICA, e a construção de ancoradouros. Quanto à viabilidade da hidrovia, já que contestada durante a reunião da Câmara Técnica pela DERSA, solicitei a anexação de um CD contendo um rol de 14 trabalhos técnicos apresentados em evento feito pelo próprio Governo do Estado de SP, em novembro de 2008, atinentes exatamente à demonstração dessa viabilidade técnica da Hidrovia Metropolitana. Há, além disso, um grupo de trabalho constituído para levar adiante tal projeto e eu mesmo estive reunido em 6-3-09, com representantes da Secretaria de Planejamento do GESP, discutindo tal assunto.

II.3) A continuação da limpeza do Rio Tietê foi recentemente anunciada pelo Governador, com investimentos muito significativos para a continuidade do saneamento da Bacia do Rio Tietê. Sou obrigado a discordar, portanto, que o "Rio Tietê é um cocô", como afirmado pela DERSA, e por isso, supostamente inaproveitável para ser usado como hidrovia. Com a presença do próprio Governador, acompanhado de centenas de autoridades, em várias oportunidades, viajou-se pelo trecho paulistano do Rio Tietê, inclusive passando pela Eclusa do Cebolão, com a finalidade de atestar a sua navegabilidade e o interesse do Governo de levar adiante esse empreendimento. A Assembléia Legislativa de SP tem comissão específica criada para incentivar a navegabilidade metropolitana e municipal do Rio Tietê. Além disso, milhares de viagens por barcaças, para a remoção de entulhos das próprias obras do rio foram realizadas durante os últimos anos, fazendo-o de fato funcionar como hidrovia.

II.4) Como representante da SMT, discordo frontalmente da avaliação negativa sobre a qualidade do transporte público coletivo da Capital, feita no Relatório de Impacto Ambiental, na pg. 2-7, produzido pela SIURB e pela empresa contratada PRIME:

"A falta de infra-estrutura viária adequada e de transporte coletivo em quantidade e qualidade compatíveis com a dimensão da cidade obriga a CET a empreender esforços [...]" (grifos nossos), seguindo-se uma série de elogios (merecidos) à atuação da CET.

Muito ao contrário, a favor da demonstração da qualidade crescente que o transporte público coletivo de nossa cidade vem assumindo, agrego as seguintes informações:

1) Segundo pesquisa da ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos, órgão independente e de reconhecimento internacional, que faz pesquisas de imagem sobre a qualidade do serviço de transporte em São Paulo há mais de 20 anos, o serviço do Metrô de São Paulo é contemplado, por cidadãos paulistanos, com 87% de avaliações classificadas como “ótimo e bom”, enquanto os ônibus da SPTrans contam com 42% de “ótimo e bom”, apenas para citar alguns dos intervenientes. Há corredores de ônibus da Municipalidade que receberam avaliação de 76% de “ótimo e bom” nessa pesquisa.



- 2) Além disso, nos últimos 5 anos, a demanda de viagens por transporte coletivo e público DUPLICOU, passando de 8 milhões de viagens/dia para 16 milhões de viagens/dia, fato esse que não encontra similar em quaisquer outras cidades do mundo com o porte de São Paulo. Desse total de viajantes, os ônibus municipais são hoje responsáveis por quase 10 milhões de viagens/dia, sendo que há cinco anos transportava-se a metade disso.
- 3) Agrego, ainda, a informação de que, em avaliação sobre as “Líderes em Reclamações do PROCON”, publicada no Jornal FSP em 14/3/09, dentre os 20 serviços públicos PIOR avaliados, isto é, que receberam mais queixas fundamentadas, em 2008, NÃO consta NENHUMA empresa de transporte coletivo e público.

Como a afirmação escrita no EIA-RIMA não só não foi demonstrada, como também não foi corrigida e, além disso, foi reiterada por vários dos agentes empreendedores interessados na aprovação do projeto, insistimos aqui nesta manifestação, solicitando sua inclusão em ata.

- II.5) Afora essa refutação à crítica por nós considerada inoportuna e indevida, o Estudo e o Relatório de Impacto Ambiental de SIURB não consideraram devidamente o impacto sobre o transporte público municipal que utiliza o trecho de 15 km a ser “Adequado” por DERSA/SIURB. São pelo menos 74 serviços, referentes a 50 linhas municipais de ônibus que serão afetados pelas obras, uns mais intensamente, outros menos. Para ajudar a corrigir essa deficiência tão evidente do EIA-RIMA – e numa atitude claramente cooperativa com os empreendedores – anexamos às atas da Câmara Técnica, na reunião de 12/3/09, um estudo preliminar de 10 páginas, feito pela SMT-SPTTrans, sobre todas as linhas de ônibus municipais que serão impactadas pelo projeto pretendido, na esperança de que uma obra de trânsito leve em consideração também os aspectos de transporte, já que transporte e trânsito são como que faces de uma mesma moeda e não poderiam jamais ser considerados em separado.

Laurindo Martins Junqueira Filho
Representante de SMT no CADES
20 de março de 2009



Anexo I

Destak
Balsas no Tietê e no Pinheiros?
São Paulo



Segundo a proposta, as paradas das embarcações ficariam próximas de estações de trem e metrô

Elas deslocariam passageiros entre as zonas leste e oeste.

Por Da redação

Utilizar os rios Tietê e Pinheiros para o transporte de passageiros, com paradas próximas a estações do metrô e da CPTM e valor da passagem a R\$? 4. A proposta foi apresentada ontem em um seminário da Secretaria Estadual dos Transportes sobre navegabilidade na região metropolitana .

Segundo um dos autores do estudo, Joaquim Carlos Riva, consultor e engenheiro naval, o uso de embarcações para o deslocamento de pessoas ampliaria a oferta de transporte entre as zonas leste e oeste da capital, além de ajudar a desafogar o trânsito.

Pela proposta, os barcos teriam 45 metros de comprimento e se deslocariam com velocidade entre 25 e 27 km/h . "Isso é cerca de 10 km/h mais rápido do que a velocidade média dos ônibus hoje", diz Riva.

Transporte de carga

O estímulo ao uso dos dois rios por empresas para o transporte de cargas será a principal meta do governo estadual para incentivar a navegação na Grande São Paulo nos próximos anos.

De acordo com o diretor do departamento hidroviário da secretaria, Frederico Bussinger, com o rebaixamento da calha do Tietê, o leito já está praticamente pronto para as embarcações. "É um meio energeticamente eficiente e que polui menos."

Além disso, há um projeto para a construção de um hidroanel com 186 km de extensão ao redor da cidade.

"Até 2020 queremos aumentar a participação das hidrovias no transporte de carga do atual 0,5%?para 6%", disse Bussinger

Declaração de voto: EIA/RIMA do "Projeto Marginal"

Cons. Cristina Espósito (OAB): Louvável o trabalho realizado pela Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem, Transporte e Habitação. Parecer Técnico nº 29/CADES/2009. No entanto, não reflete aos desafios de mudança climática previstos inclusive no lançamento do Relatório de Desenvolvimento propostas da América Latina ao Desafio de mudanças climáticas, no que tange a redução de emissão carbano.