

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11

TRANSCRIÇÃO DA 71ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE, REALIZADA NO DIA 10 DE MARÇO DE 2008, ÀS 14H, NO AUDITÓRIO DA SECRETARIA ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS HÍDRICOS, PRESIDIDA PELO SR. RASCA RODRIGUES E SECRETARIADA PELO SR. PAULO ROBERTO CASTELLA, SECRETÁRIO EXECUTIVO.

12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22

Sr. Rasca Rodrigues:- Boa-tarde. Primeiro agradecer a presença de todos nesta primeira reunião do CEMA deste ano, ainda estamos trabalhando no sentido de sensibilizar o Governador para alterar o número de participantes, porque estamos com dificuldades de fazer as discussões. Verificado quorum, passamos à discussão e aprovação da Ata da reunião 70ª. Gostaria de consultar os Srs. Conselheiros se têm alguma observação a fazer e se todos receberam com antecedência a ata, dentro do prazo regimental. Não havendo alteração, coloco em discussão. Em aprovação. - APROVADA por unanimidade. Como o CONAMA faz, faremos o levantamento das ausências de plenários, a cada reunião, e comunicaremos a freqüência de seus representados. Nosso Regimento fala sobre as ausências em reuniões consecutivas faz com que a entidade perca direito a voto.

23
24
25
26
27
28

Ordem do Dia: Apresentação do Incra - Ações das políticas de assentamento rural para a Serra da Esperança; BR 101 - Explicação do DNIT referente a Br101 e aprovação de Moção referente à rodovia; Aprovação das resoluções estabelecendo procedimentos para as eleições dos membros indicados (entidades Não Governamental Ambiental) para o período de 2008-2010; Regimento Interno. Existe alguma proposta de inversão de pauta?

29
30
31

O **Sr. Luiz Anselmo Tourinho** (FAEP):- Sr. Presidente, queria solicitar inversão de pauta, porque terei de me ausentar antes das 16h, assim se poderemos tratar primeiro do Regimento Interno.

32

O **Sr. Rasca Rodrigues:-** Há alguma objeção da proposta?

33
34
35
36

A **Sra. Ana Cláudia Bento Graff** (PGE):- Minha posição é no sentido de manutenção da pauta em respeito ao tempo dos convidados, tanto do DNIT quanto do INCRA, porque duvido que entremos num acordo com muita rapidez quanto ao item do Regimento Interno.

37
38
39

O **Sr. Rasca Rodrigues:-** Vou colocar em votação. Os que forem favoráveis à inversão de pauta se manifestem. Sete favoráveis e quatro contrários, APROVADA a inversão de pauta. Passo, então, ao Secretário Executivo, Engenheiro Castella.

40
41
42
43
44
45

O **Sr. Paulo Roberto Castella:-** Foi para vocês uma proposta de Regimento Interno contemplando o que está dentro do Decreto para poder atender a questão legal. Há uma proposta de Resolução para o novo Regimento Interno, ampliando a questão das Câmaras Temáticas, porque dentro do próprio Decreto fala da criação das Câmaras Temáticas. Então criamos as Câmaras Temáticas permanentes dentro do Regimento Interno. Analisando com o Théo, isso atenderia legalmente o Decreto.

46
47

O **Sr. Luiz Anselmo Tourinho** (FAEP):- Como falei em uma outra reunião do nosso Conselho, para deliberar sobre isso foi montado um grupo de trabalho do qual

48 eu fazia parte, fizemos uma proposta tanto de Regimento Interno quanto de
49 composição do CEMA. Gostaria que esse grupo de trabalho fizesse uma
50 apresentação aos demais membros deste Conselho, mostrando o que nós
51 gostaríamos que mudasse no Regimento Interno e na composição do CEMA. Até
52 agora isso não foi pedido a esse grupo de trabalho, muito pelo contrário. Este grupo
53 de trabalho teve seis reuniões, fizemos o trabalho e até agora não fomos requisitados
54 para apresentar isso. Acho que esse Regimento Interno não teria validade, por
55 enquanto, para se apresentar aqui. Volto a dizer que este Regimento Interno deveria
56 ser apresentado junto com o relatório do grupo de trabalho.

57 O **Sr. Rasca Rodrigues**:- São duas situações diferentes. Uma situação do
58 número de participantes do Conselho Estadual do Meio Ambiente. Na reunião
59 anterior tinham algumas situações colocadas no Regimento que dependiam do
60 Decreto. O que fizemos de lá para cá? Colocamos esta Resolução para consulta da
61 nossa área jurídica no sentido que a colocasse independente dessa posição, já que o
62 Governador não fechou a possibilidade dessa ampliação, mas também não
63 concordou, que foi inclusive motivo de um ofício da Secretaria ao Governador e um
64 dos itens é esta ampliação novamente. Mas independente dessa ampliação está
65 colocado no Regimento o que foi discutido com esse grupo, praticamente
66 transformando nosso Conselho numa 'Conaminha', adotando praticamente todas as
67 Câmaras Técnicas que têm no CONAMA. Isso está bem encaminhado do ponto de
68 vista da proposta.

69 Então acho que não há nenhum prejuízo em se fazer a discussão dessa
70 Resolução, que aprova a reestruturação no Regimento, a não ser que haja por parte
71 dos Conselheiros alguma colocação no sentido da não possibilidade jurídica de
72 algum termo ou outro, apesar de analisado, mas quanto à pertinência necessitamos o
73 quanto antes desse Regimento para fazer a orientação deste ano e já disponibilizar
74 para várias Câmaras Técnicas. Esta é uma grande demanda que temos represada
75 dentro do Conselho. Alguém mais?

76 A **Sra. Rosane Vicente Gnipper** (SOS Bicho):- Você comentou da ampliação
77 da quantidade de membros. No entanto, na proposta de Resolução para a eleição
78 das entidades, o Artigo 4 diz que vamos continuar com quatro nomes. A composição
79 das ONG's não vai ser ampliada nesta nova proposta?

80 O **Sr. Rasca Rodrigues**:- Esta Resolução não trata de ampliação do número
81 de participantes.

82 A **Sra. Rosane Vicente Gnipper** (SOS Bicho):- Exatamente, se vamos
83 ampliar a quantidade de participantes do CEMA, tem que proporcionalmente ampliar
84 a quantidade de ONG's e aqui na Resolução para votação temos que indicar somente
85 quatro, como é indicado hoje. Para o nosso segmento não vai haver ampliação?

86 O **Sr. Rasca Rodrigues**:- A proposta é inclusive para ampliação, só que
87 tínhamos que adequar esta Resolução ao Decreto vigente. Se formos aguardar essa
88 decisão, e não tenho por parte do Governador uma posição afirmativa que isso pode
89 acontecer, está na pauta para conversarmos com ele, ele pediu para colocar isso
90 mais à frente, então se formos ficar esperando vamos ficar como estamos hoje. O
91 IAP não pode parar, o CEMA não pode parar, estamos baixando Resolução,
92 baixando Portaria sem passar por uma discussão que seria mais adequada pelo
93 Conselho. Então o que queremos? Se precisar alterar, como é uma Resolução,
94 altera-se mais fácil. Agora não existindo ela, vamos continuar com esse problema de
95 perda de energia e fica um Conselho sem praticamente função.

96 **A Sra. Rosane Vicente Gnipper** (SOS Bicho):- E se acatássemos a proposta
97 do Tourinho de chamar essa Comissão o mais rápido possível, numa reunião
98 extraordinária, o mais cedo possível, para apresentar e aí ter como pauta só isso
99 nesta reunião?

100 **O Sr. Rasca Rodrigues**:- Este é o documento que foi discutido com a
101 Comissão, o documento da Resolução, o documento de ampliação todos os senhores
102 conhecem que foi apresentado pela Comissão. São dois documentos. Tivemos que
103 refazer este para adequar hoje à legislação vigente. Alterando o Conselho, vai se
104 alterar na frente quanto ao número de participante. Mas quantidade de Câmaras, a
105 forma dela trabalhar, as reuniões ordinárias, as Câmaras Permanentes, tudo isso não
106 vai alterar.

107 É pertinente que façamos essa discussão, adaptamos isso, foi feito um
108 levantamento do que deveria ser feito, de algumas coisas que conflitavam com o
109 Decreto existente, isso foi alterado. Consideramos importante essa reestruturação
110 interna para que possamos construir essas Câmaras Temáticas, Permanentes e
111 coloquemos essas Câmaras para funcionar trazendo ao debate muitas coisas que
112 estamos hoje discutindo e a pauta é extensa. Só em minhas anotações são mais de
113 trinta e seis pontos que poderiam estar dentro do Conselho sendo discutidos e que
114 ainda não temos a oportunidade de fazer por não temos claro os objetivos de cada
115 Câmara.

116 **A Sra. Ana Cláudia Bento Graff** (PGE):- Gostaria de solicitar um
117 esclarecimento do Conselheiro Tourinho quanto ao conteúdo do trabalho dessa
118 Comissão. A questão do acréscimo de assento do Conselho está vinculada à
119 consideração que foi feita aos demais itens do Regimento Interno e se daria para
120 separar, já que o aumento ou diminuição de assentos no Conselho depende de um
121 Decreto do Governador, ou seja, não pode ser decidido via regimento.

122 **O Sr. Luiz Anselmo Tourinho** (FAEP):- Na realidade, Conselheira, uma coisa
123 não influencia na outra. São duas coisas diferentes. O que estou querendo dizer é
124 que foi montado esse grupo de trabalho, uma Comissão Especial, e não tivemos a
125 oportunidade de mostrar o que desenvolvemos dentro do grupo para os
126 Conselheiros. Numa outra reunião, não foi na última, conversamos sobre o
127 Regimento Interno e falei a mesma coisa. Falei que eu achava que para discutirmos o
128 Regimento Interno teríamos que discutir o que foi falado, o que foi apresentado pelo
129 grupo de trabalho. Tínhamos que fazer uma apresentação para todos mostrando o
130 nosso trabalho, o que fizemos e qual nossa proposta. Até acho, se o Conselho aqui
131 decidir ou tiver uma posição de que a proposta do grupo de trabalho para a nova
132 composição do CEMA é boa, isso tem que ser levado ao Governador, que o
133 Conselho Estadual do Meio Ambiente aprovou, gostou e levar isso ao Governador.
134 Essa é minha proposta. Não influencia de forma alguma a composição com o
135 Regimento Interno, até esse Regimento Interno foi o grupo de trabalho que propôs
136 com algumas modificações feitas após.

137 **O Sr. Rasca Rodrigues**:- Acho que dá para conciliar a proposta. Poderíamos
138 encaminhar o Regimento, que é de conhecimento de todos, e na próxima reunião a
139 Comissão apresenta a proposta de ampliação, por que está se propondo em tirar ou
140 colocar alguém? Esta situação, por exemplo, suscitou, na última reunião, a saída da
141 APROMAC, na pessoa do Sr. Hassan. O Sr. Hassan, quando disse que o
142 Governador não concordou, mas deixou para um outro momento, tomou a posição de
143 se retirar do Conselho, como uma medida de postura. Depois conversei com ele e me
144 disse que era uma postura política. E hoje estamos vendo que mais quatro ONG's
145 não se fazem presentes, também deve ser em razão dessa posição, porque não é do

146 Secretário. Concordamos que haja, mas ainda não tivemos por parte do Governador
147 uma posição favorável a este pleito, que esperamos obter e vamos agora para uma
148 segunda tentativa. Então acho que poderíamos fazer este encaminhamento. Coloco
149 agora em discussão e na próxima semana a Comissão, que fazem parte o Tourinho,
150 Tom Grando, o Castella e eu, preparar isso e enviar com antecedência a
151 transparência. Tudo bem assim? Mais algum Conselheiro a respeito da Resolução?
152 Senão já colocamos em votação. Em votação a Resolução que aprova a
153 reestruturação do Regimento Interno do Conselho Estadual do Meio Ambiente. Os
154 que forem favoráveis permaneçam como estão, os contrários que se manifestem,
155 abstenção. APROVADA por unanimidade.

156 Voltando ao item de pauta, passo a palavra ao Dr. Celso Lacerda -
157 Superintendente do INCRA do Paraná, que será abduzido pelo Ministério do
158 Desenvolvimento Agrário para uma Diretoria em Brasília. Ficamos felizes em termos
159 o senhor como representante em Brasília e nesta abduzida, no vácuo de sua
160 ausência, o cargo será ocupado pela Engenheira Cláudia Sonda, que está deixando a
161 Diretoria do ITCG, somando a equipe do INCRA, numa grande articulação do Paraná,
162 com nossos deputados de Brasília. É bom, pois ampliaremos nossa ação, já que a
163 engenheira Cláudia já vinha, desde o início da gestão do Celso, trabalhando nas
164 questões ambientais desde assentamentos, inclusive tivemos a oportunidade de
165 fazermos um grande convênio e fizemos reuniões em todos os assentamentos do
166 estado para tratar de Reserva Legal, de Área de Preservação Permanente, de
167 Licenciamento de Carvão, de Bracatinga. Isso foi um grande avanço e vamos agora
168 caminhar para os licenciamentos efetivos, uma experiência que Santa Catarina fez
169 com muito sucesso e que cria um novo cenário nessa relação de assentamento rural
170 com o meio ambiente. Passo a palavra ao Celso.

171 **O Sr. Celso Lisboa Lacerda:-** Boa tarde a todos. Recebemos um ofício no
172 INCRA questionando sobre a criação de assentamentos na Área de Proteção
173 Ambiental da Serra da Esperança abrangendo alguns municípios (Guarapuava e
174 entorno). Estamos protocolando a resposta hoje.

175 Hoje, na realidade, existem cinco assentamentos que foram criados na APA
176 da Serra da Esperança e um acampamento de Sem-Terra, em torno de duzentas e
177 sessenta famílias próximas ao Distrito de Guará, Município de Guarapuava. Essa é a
178 resposta nua e crua.

179 Foi questionado ou solicitando ao INCRA que se abstenha de criar
180 assentamentos na APA da Serra da Esperança. Então queria brevemente e muito
181 resumidamente fazer um relatório neste processo com mais detalhes do período que
182 fui superintendente do INCRA, de março de 2003 até agora. Desse trabalho que
183 fizemos, na realidade praticamente todos esses assentamentos que relatei foram
184 criados já há muitos anos atrás. Um deles, no município de Inácio Martins, foi criado
185 em 1986, outros três foram criados em 1999 numa parceria que na época se fez com
186 a prefeitura de Guarapuava, o Incra e o Ministério do Desenvolvimento Agrário, onde
187 se pretendia criar assentamentos agro-florestais. E no mesmo pacote o Incra, em
188 parceria com a prefeitura, desapropriou três fazendas e criou três assentamentos. No
189 último, o INCRA obteve posse da área em 2003, foi uma área que quando assumi o
190 INCRA já tinha tomado todas as medidas para obter posse, é uma fazenda próxima à
191 Polícia Rodoviária, antes de chegar no Distrito de Guará, que era da Fiat Lux e já não
192 havia mais o que se fazer com relação a se reverter o processo de desapropriação
193 daquela fazenda.

194 A partir daí não fizemos mais nenhum movimento para obter áreas que sejam
195 em Área de Proteção Ambiental no Estado do Paraná. Não procedemos nenhuma

196 vistoria e não faz parte dos planos do INCRA desapropriar ou comprar áreas em
197 áreas de preservação ambiental ou de proteção ambiental. Um fato que aconteceu do
198 Incra ser acusado de estar tentando criar assentamentos na Serra da Esperança foi
199 que em 2003 fomos procurados pela Procuradoria da Fazenda Nacional que já havia
200 arrecadado doze mil hectares de espólio do Elias J. Curi, que possuía doze mil
201 hectares naquela região e era uma enormidade de matrículas e ninguém conseguia
202 alocar no campo onde estavam exatamente esses doze mil hectares arrecadados
203 pelo Tesouro Nacional por pagamento de dívidas às pessoas jurídica e física do Elias
204 J. Curi. Foi solicitado ao INCRA que fizessem o trabalho de locação dessas
205 matrículas em campo.

206 Confesso que a gente relutou para fazer isso, porque nós diagnosticamos que
207 era um trabalho muito difícil, os vértices de matrícula normalmente eram vértices
208 naturais e aí se criou uma dificuldade imensa de conseguir alocar um imóvel no
209 campo quando se tem um vértice de pinheiro, por exemplo, ou uma pedra. Era uma
210 dificuldade muito grande e não queríamos fazer este trabalho. Acabou que o juiz só
211 concederia a posse dessa área definitivamente à Receita Federal para ela fazer o
212 leilão ou repassar a quem quer que seja este imóvel alocado no campo. E por fim,
213 teve reuniões no INCRA em Brasília e solicitaram que fizessemos esse trabalho. E a
214 partir daí começaram os problemas e começamos a diagnosticar toda a devastação
215 que estava sendo feita na Serra da Esperança. Quando começamos a entrar na área
216 sofremos uma avalanche de críticas da imprensa principalmente, de algumas ONG's
217 que o INCRA estava querendo obter imóvel na Serra da Esperança. E por mais que
218 disséssemos que não, mas obviamente a presença do INCRA estava lá e as pessoas
219 não entendiam isso, mas para nossa surpresa quase toda essa área, de propriedade
220 do Curi e estava passando a ser terra pública nos deparamos com ocupações por
221 pessoas muito bem posicionadas economicamente de Guarapuava e região, onde
222 começaram a tomar posse da área e iniciaram o desmatamento para plantar batata e
223 soja, nós, á medida em que fomos vendo esses crimes ambientais, denunciando para
224 o IBAMA e ao Ministério Público Estadual, inclusive o Dr. Saint-Clair, Promotor
225 Público aqui de Curitiba, recebeu algumas denúncias que encaminhamos. O IBAMA
226 fez uma operação na época, senão me engano foi em 2004, e autuou vários
227 proprietários não ocupantes das terras do Elias J. Curi e nós até hoje conseguimos
228 alocar no campo em torno de cinco a sete mil hectares. Essa terra já está demarcada,
229 já está com todo o croqui, mapa, memorial descritivo feito e entregue à Procuradoria
230 da Fazenda Nacional e repassado ao juiz federal em Guarapuava.

231 Foi nos consultado pela Procuradoria da Fazenda Nacional se nós tínhamos
232 interesse nessas áreas e, para ser muito franco, respondemos que as áreas que
233 fossem agricultáveis e passíveis de criação de assentamentos interessava. Inclusive
234 fizemos relatório, esse relatório existe, está com a Procuradoria da Fazenda
235 Nacional, que pediu à Justiça Federal para "adjudicasse" essas áreas ao INCRA.

236 O último acontecimento foi em meados do ano passado, fizemos uma
237 audiência na cidade de Guarapuava com a presença do IAP e de interessados, onde
238 discutimos a ocupação por Sem-Terras de áreas na APA da Serra da Esperança.
239 Depois dessa audiência fizemos uma visita in loco, onde tinha acampamentos de
240 Sem-Terra e foi diagnosticado, inclusive pelo próprio Instituto Ambiental do Paraná,
241 que essas ocupações não causaram nenhum dano, pelo menos até agora. As
242 florestas estão preservadas, aliás, pelo contrário, áreas do Curi que estavam sendo
243 desmatadas foram estancadas, os desmatamentos por conta das denúncias que
244 foram feitas pelo INCRA e que geraram autuações pelo IBAMA, processos e
245 inquéritos policiais na Polícia Federal. Não vou entrar no mérito desse detalhe, mas
246 acredito que se vocês forem buscar essas informações no Ministério Público Estadual

247 e na Polícia Federal encontrarão esses inquéritos, se é que não viraram processos
248 judiciais. Mas resumidamente os acontecimentos na APA da Serra da Esperança em
249 relação ao INCRA são esses.

250 Não quero me alongar muito mais, mas ao grosso modo o que teria que dizer
251 em relação a isso e fico à disposição para qualquer questionamento.

252 Para concluir, um relato que extrapola a questão da Serra da Esperança,
253 temos problemas crônicos de licenciamento dos assentamentos. Os assentamentos
254 eram criados antigamente e não se dava importância nenhuma para a questão
255 ambiental. Nem se fazia o estudo de viabilidade técnica e nem um plano de
256 desenvolvimento para esses assentamentos. Então meramente procurava-se seguir a
257 legislação, mas muito superficialmente e acabou que hoje temos assentamentos que
258 somadas à Reserva Legal até chegamos a 20%, mas se considerarmos que temos
259 que separar área de preservação permanente com Reserva Legal a grande maioria
260 não possui os 20%. Esse trabalho foi o que o Rasca estava dizendo que
261 pretendemos fazer agora e com certeza vamos fazer esse trabalho nos próximos
262 anos. Agora os assentamentos criados em 2003, têm coibindo isso em parceria
263 inclusive com o IAP, IBAMA, com Polícia Federal. Fizemos várias operações em
264 parceria com a Polícia Federal para prender ladrão de madeira em assentamentos.
265 Isso está acabando, graças a essa ação que temos feito. Os assentamentos recentes
266 que temos hoje, todos estão plenamente enquadrados na legislação atual vigente e
267 os antigos não, mas estamos trabalhando para que consigamos fazer isso nos
268 próximos anos. O que tinha a dizer era isso. Se tiver alguma pergunta estou à
269 disposição para responder.

270 **O Sr. Rasca Rodrigues:-** Essas questões levantadas pela Conselheira Laura
271 na reunião anterior, na linha 50, páginas 13 e 14. Tem várias notícias aqui que o
272 Celso trouxe, primeiro a área que estava atualizada está demarcada, segundo que
273 não são sete mil hectares são cinco mil, terceiro que só á áreas agricultáveis dentro
274 desses cinco mil hectares.

275 **O Sr. Roberto Gava (FIEP):-** Quero propor a este Conselho uma moção cuja
276 redação apresentarei até o final desta reunião, objetivando levar ao INCRA a total
277 contrariedade deste Conselho, relativamente à implantação de assentamentos sociais
278 dentro da APA Serra da Esperança. Os fatos já acontecidos me deixam de nariz
279 vermelho, aquele dos palhaços, pois há 3 anos uma comissão composta por
280 Conselheiros, eu, incluído, foi até o interior da APA meses antes do INCRA autorizar
281 a instalação de um assentamento. No retorno a esta Comissão relatou que ainda era
282 possível obstaculizar tal intenção do INCRA, mas, as manifestações deste Conselho
283 foram em vão.

284 **A Sra. Ana Cláudia Bento Graff (PGE):-** Gostaria de trazer uma notícia a
285 respeito de outros riscos que a APA da Serra da Esperança sofre. Um exemplo é
286 uma ação civil pública proposta pelo município de Inácio Martins contra o Estado do
287 Paraná, contra o IAP para declarar a nulidade dos atos de criação da APA da Serra
288 da Esperança. O município conseguiu uma liminar, em primeiro grau, para suspender
289 a vigência do decreto de criação e o Estado do Paraná conseguiu suspender essa
290 liminar aqui no Tribunal de Justiça. É muito estranho que o município de Inácio
291 Martins tenha tomado essa atitude a pretexto de não estar devidamente
292 implementada. Esse é um risco real que a APA da Serra da Esperança corre, ou seja,
293 os municípios abrangidos pela APA começaram a se insurgir contra sua própria
294 criação que tem mais de uma década.

295 O **Sr. Rasca Rodrigues**:- Essa inclusive é uma situação que como a APA está
296 presente em diversos municípios e com a liminar anulando todos os atos então
297 paramos com o repasse do ICMS Ecológico. Ficou muito ruim, os prefeitos da região
298 foram em cima do prefeito do município de Inácio Martins no sentido de repensar
299 isso. Mas não foi através de iniciativa deles e sim numa ação feita pela PGE que
300 cassou a liminar. Acho que ficou bem esclarecido, agradeço a presença do Celso e
301 foi muito importante a sua sensibilidade em esclarecer junto ao Conselho as ações e
302 já desejamos a você uma boa gestão em Brasília e tenho certeza que fará uma boa
303 parceria com a Cláudia no sentido de avançarmos nesta linha que você vem
304 adotando e com certeza você foi escolhido pelo próprio Ministério por ter criado essas
305 condições desses assentamentos dentro de condições sociais, ambientais e
306 econômicos.

307 O **Sr. Celso Lisboa de Lacerda**:- Agradeço os elogios, mas queria concluir
308 dizendo que temos nos preocupado muito com a questão ambiental, não porque isso
309 está na moda. Eu gosto de ser muito prático, vivemos no dia-a-dia no campo, se não
310 conseguirmos criar uma união de quem tem interesse nisso, não vamos avançar
311 neste processo. Dou como exemplo em Quedas do Iguaçu, uma fazenda que
312 obtivemos em 2004 e fomos muito criticados por isso, tanto o INCRA quanto o
313 Governo do Estado. Uma área de remanescentes de mata atlântica que as denúncias
314 se multiplicavam, aquilo não duraria dois, três anos. Já se passaram quatro anos e a
315 floresta está intacta. Mas conseguimos isso sozinhos? Não. Conseguimos, por
316 exemplo, com ONG's, o WWF - Brasil trabalhou conosco vários anos em educação
317 ambiental e quando precisou fazer alguma ofensiva com repressão, fizemos.
318 Chegamos a contratar segurança privada para deixar na porta da fazenda para coibir
319 a presença de ladrões de madeira. Acho que com o esforço de todo mundo a gente
320 consegue de fato fazer esse trabalho. E desde já, no trabalho da Serra da Esperança,
321 ficamos abertos a isso. Tínhamos assentamentos que estavam literalmente
322 abandonados, vou dar números reais: nenhum desses assentamentos possuía
323 energia elétrica, estrada. Eram precárias as condições. Nesses cinco anos essa infra-
324 estrutura básica está construída, agora estamos com um trabalho intensivo de fazer
325 uma conscientização e seguir com a exploração agro-florestal, inclusive em parceria,
326 talvez muitos de vocês conheçam, com o Dr. Kageyama que foi Diretor de
327 Biodiversidade no Ministério do Meio Ambiente, é Professor da ESALQ em Campinas
328 e está trabalhando conosco neste projeto no Paraná, na Serra da Esperança e
329 Quedas do Iguaçu, com a produção e sistemas agro-florestais. E essa parceria, digo
330 isso em meu nome e em nome da Cláudia, acho que quem quiser vir participar desse
331 projeto o INCRA está de portas abertas, ONG's, porque os órgãos os do Governo de
332 Estado já estão neste processo conosco, prefeituras também, mas acho que
333 membros da sociedade civil também. Temos feito tudo com a maior transparência
334 sem esconder nada de ninguém. O que não dá não fazemos. Queria agradecer a
335 possibilidade de vir explicar, senão ficam essas conversas de corredores e isso não
336 faz bem para ninguém. Melhor vir explicar, olho no olho, se houver críticas ouvi-las,
337 isso faz-nos amadurecer em nossas ações e dizer que hoje temos uma
338 responsabilidade muito maior do ponto de vista pessoal. Como o Rasca falou, fiz uma
339 manobra para estar hoje aqui, porque já teria que estar em Brasília, mas fiz questão
340 de vir pois talvez ninguém no INCRA conhecesse este processo todo que eu que
341 estou há cinco anos lá.

342 A Diretoria que vou ocupar em Brasília é a Diretoria responsável pelo
343 licenciamento dos assentamentos, dentro dela está a coordenação ambiental. Já
344 combinei com a Cláudia e fico com o compromisso de resolver os problemas de
345 licenciamento aqui no Paraná e acho que a Cláudia vindo desse meio facilita muito,
346 porque até certo ponto era relativamente leigo em relação a isso, a Cláudia já é

347 especialista nisso, então acho que poderemos dar um salto muito grande nesses
348 próximos dois anos e terminar esse governo com esses licenciamentos licenciados e
349 com a missão cumprida. Obrigado.

350 O **Sr. Rasca Rodrigues**:- Obrigado, Celso. Passamos para o próximo item de
351 pauta. Esse item de pauta foi incluído também na reunião anterior, quando estava
352 presente o Sr. Paulo Sidney Ferraz - Sindicato dos Engenheiros dos Paraná, está
353 presente hoje aqui também. Aceitamos a proposição, fizemos o convite ao DNIT
354 sobre a questão da Br 101 e está aqui o Sr. David para nos apresentar. Conselheiro
355 Tourinho.

356 O **Sr. Luiz Anselmo Tourinho (FAEP)**:- Sr. Presidente, peço licença para me
357 ausentar, porque às 16h tenho outro compromisso pela FAEP. Obrigado.

358 O **Sr. Rasca Rodrigues**:- Agradecemos a presença do Conselheiro Tourinho
359 e já passo imediatamente a palavra ao Sr. David.

360 O **Sr. David José de Castro Gouveia**:- Boa tarde. Agradeço o convite e já
361 colocar que estamos no início dos estudos. Fizemos a solicitação para os estudos
362 ambientais e estamos apenas começando. Temos, na verdade, um plano muito
363 ambicioso que não deveria ser chamado Estudo de Viabilidade Técnica e sim Estudo
364 Estratégico para o litoral, porque envolve, além de rodovia, ferrovias, portos e
365 hidrovias. Envolve questão de assentamentos, área de preservação e propõe na
366 verdade uma ação integrada de Governo Federal e de estado, municípios da
367 sociedade, das organizações todas. O nosso litoral é pequenino, mas é muito
368 importante dentro da conceituação de transporte, seja marítimo por ser o ponto mais
369 interior da América do Sul, por ter o melhor porto do Sul e da América do Sul, por ter
370 Paranaguá que é o grande exportador, por ter Antonina. Quer dizer temos o litoral
371 pequeno, mas muito importante e que, se bem aproveitado, mudaríamos a geografia
372 humana do litoral e com responsabilidade não haveria nenhum problema se a coisa
373 fosse feita com ordem, com calma e se aproveitasse bem dos recursos naturais sem
374 acabar com eles.

375 Dividimos em quatro temas e tentarei ser breve. Sempre fomos colocados
376 como os vilões do meio ambiente, o Celso acabou de mostrar as dificuldades
377 encontradas para colocar pessoas a ocupar a terra, imaginem quando vamos
378 desocupar áreas, pessoas que têm seu sonho, sua chácara ou que alguém ache que
379 aquilo realmente não se mexa, não se chegue nele? Então o nosso problema
380 também é muito difícil. Vamos tentar mostrar aqui o que aprendemos com o tempo e
381 temos realmente condições de colocar a cara para bater e mostrar que temos
382 condições de fazer obras de qualidade e que o Paraná precisa realmente. Essas
383 obras têm que vir com recursos do Governo Federal, porque são muito caras.

384 Uma questão de história. Nasci na cidade de Juiz de Fora, por isso que vocês
385 vêem muitos engenheiros de Minas Gerais espalhados pelo Brasil afora. A Escola de
386 Engenharia Rodoviária vem dali, Rio de Janeiro na época era a sede do governo e
387 Juiz de Fora uma cidade industrial importante. O ano de 1972 é muito especial,
388 porque se imaginava que o Brasil precisava crescer na área de transporte e o trem
389 não estava dando conta. Em 1928, temos só oitenta anos da inauguração da primeira
390 rodovia é pouco tempo, muito se fez de errado e muito se fez de certo, foi a época da
391 Polícia Rodoviária Federal que agora está fazendo oitenta anos, tínhamos apenas
392 Rio/Petrópolis, Rio/São Paulo. Em 1939 foi criado o DNER e quando surgiu a questão
393 dos nossos navios sendo afundados, então havia a necessidade de se fazer a
394 integração do país por via terrestre, porque senão ficaríamos sempre separados por
395 qualquer conflito que viesse. Em 1945 começamos a ter estruturação, começa a

396 colocar dinheiro pelo Fundo Rodoviário Nacional. Com este fundo construíamos
397 sessenta mil quilômetros no Brasil. Inauguração da rodovia Rio/Belo Horizonte, em
398 1957 já se falava em Brasília, por isso a importância dela. Em 1965 ocorreu a
399 inauguração da Ponte da Amizade e em 1969 a inauguração da 277 de Paranaguá e
400 Foz do Iguaçu. As coisas são muito recentes. É que não fazemos conta, mas para a
401 nossa história é muito recente. Ainda não absorvemos essa cultura plenamente. Em
402 1970 Curitiba/Florianópolis, a Transamazônica, na verdade são sessenta mil
403 quilômetros que temos, aproximadamente. Em 1974, Brasília, aí começou aos
404 grandes deslocamentos, a grande construção. Observem que em 1950 começou a
405 construir, em 1970 começou a pensar em conservação, porque a idéia era uma vez
406 asfaltada está pronta. Qualquer casa está pronta, mas precisa de pintura, de janela,
407 estrada é a mesma coisa. Em 1976 já começamos uma rodovia, vamos falar nela
408 futuramente, que é a rodovia dos Imigrantes. Quando foi feito este trecho, o
409 componente ambiental não entrava em discussão, então teve um sistema de
410 construção. Em 1982, Av. Ayrton Senna, que é uma bela rodovia, moderna, com boas
411 características, em 1985 a Ponte de Amizade, a Ponte Tancredo Neves e já estamos
412 pensando em fazer a segunda ponte Brasil/Paraguai. O que é importante aqui? Surgi
413 o sistema administrativo de conservação, conseguimos quantificar o custo e isso
414 permitia se falar em concessão, porque a partir dali se sabia quanto custava. Foi aqui
415 no Paraná, que o engenheiro Tadeu Belnoski foi responsável pela criação desse
416 sistema, porque nessa época o recurso que tínhamos, quando dava seca no
417 Nordeste, ia para lá por causa da seca e não por uma necessidade específica do
418 órgão. Em 1994, Ayrton Senna, estou falando de obras de São Paulo, temos a
419 Anchieta, Imigrantes, Anhanguera, então começamos a pensar em concessão a partir
420 do momento que se tinha custo. Aqui estão eles. Em 1992 entraram os componentes
421 ambientais como custo também. Hoje estamos fazendo essa concessão do HL, mas
422 para se ter licença de operação precisamos ter compromisso ambientais a serem
423 cumpridos. O Programa de concessão no Estado do Paraná, começou também em
424 1997/1998. Em 2001 entra a criação do DNIT/ANTT, deixa de ser rodoviário, puro e
425 simples, e passa a ser um órgão de transporte envolvendo rodovias, ferrovias, portos
426 e hidrovias. Então estamos hoje falando em transporte de uma forma integrada. Os
427 portos não estão com o DNIT, estão com a Secretaria Especial, mas hidrovias, rodovia
428 e ferrovia estão com o DNIT. Fica mais fácil qualquer tipo de ação, se falada dentro
429 do mesmo órgão, quando se fala ambientalmente não se vai degradar mais ou
430 menos, vai ser o mesmo tipo de ação. Se for fazer um projeto verificar-se o que é
431 mais econômico, o que é mais interessante ao país e não é o modal. Rodoanel, a
432 Regis Bittencourt, Raposo Tavares, Castelo Branco, Bandeirantes e Anhanguera.
433 Rodoanel é uma obra importantíssima para São Paulo e todas as obras que dão
434 condições de transposição de quem chega e passa sem perturbar a comunidade local
435 são bem-vindas hoje. O Contorno Leste é um caso, quem tem que passar e não tem
436 que entrar em Curitiba, boa-viagem, siga em frente. 2002 - inauguração da segunda
437 pista Rodovia Imigrantes. Como funcionários públicos também temos que cumprir a
438 legislação ambiental, não é privilégio, todos somos iguais perante a lei e também
439 tivemos que aprender, tivemos que nos adaptar, tivemos que mudar na questão
440 conceitual, como estamos colocando aqui.. Tínhamos até 1970 uma ótica corretiva,
441 em 1980 já sabíamos que alguma coisa não estava certa, algumas erosões.
442 Começamos a observar que mexíamos e mexíamos errados. A natureza está quieta
443 e íamos lá e esculhambávamos, a primeira chuva que dava acabava com tudo.

444 Agora temos uma ótica integradora que veio a partir de 1990, dando essa
445 base teórica na elaboração das ações de políticas ambientais, que é o modelo atual.
446 Em 1972, tínhamos a época do Brasil grande. Tudo era para ser explorado, tudo era
447 para entrar, para acabar, é pinheiro que não acaba mais. Isso passou! À época de
448 1972 era o desbravamento e começamos a verificar que algumas ações já se faziam

449 valer, o homem no campo, a saúde, começamos a pensar, porque para ir para o
450 campo precisava ter uma condição mínima, senão ele não ia também, que é a
451 questão dos interesses econômicos.

452 Em 1972, 1973 e 1981, é um ambiente que todo mundo conhece bem, a coisa
453 veio evoluindo e exigindo da sociedade e de todos os organismos, inclusive do
454 serviço público, a ambientação segundo a legislação que veio surgindo. Com a
455 Constituição de 1988, prevê que você tem que ter licença ambiental, colocava a
456 preocupação ambiental que todos somos obrigados a seguir, e seguimos. E essa
457 questão do desenvolvimento sustentável começou em 1990 e também estamos nos
458 adaptando a ele. Em 1992 foi um show de ambientalismo, todo mundo começou a ter
459 consciência, foi muito bem montada, divulgada e todos começaram a se preocupar
460 com o Planeta. E agora, na África do Sul, com o Protocolo de Kyoto e as mudanças
461 climáticas que estamos vendo. São fatores que hoje nos afetam, alguns querem
462 outros não.

463 Os que temos a concluir, hoje as soluções de engenharia têm que
464 acompanhar a evolução técnica e os preceitos legais, todo esse conjunto evolui. Se
465 tivermos uma evolução técnica, se temos uma melhor condição de rastreamento e
466 uma série de coisas, temos também as leis que já vão modificando, atendendo,
467 verificando as necessidades da nação da população e a engenharia vê as soluções.
468 Deixem a engenharia pensar um pouco, porque o engenheiro é um profissional
469 preparado para trabalhar com aquilo que não existe. Temos essa chance e queremos
470 que nos tragam os problemas, mas nos dêem a chance de pensar neles.
471 Simplesmente não dar chance é difícil para a gente, estamos acostumados a pensar
472 e sempre procurar quebrar a cabeça, até dormindo achar as soluções. Mas
473 procuramos sempre uma solução que dê certo a toda a sociedade.

474 Aqui exemplos de soluções que já viemos encontrando, essa obra da
475 Imigrantes/SP é uma obra feita por uma empresa paranaense, foi a CR Almeida que
476 construiu. Então temos bons exemplos, temos competência dentro do próprio estado
477 de empresas que são exemplos de competência para a construção. Vejam que ela
478 está bem integrada, não agride. Essa é nova. Aquela que já falei que era importante,
479 a de 72, ela é outra solução. Veja como mudou aquela solução para essa aqui, ela é
480 limpa, ela não mexe, ela não atrapalha. Ninguém fica invadindo área, ocupando
481 espaço, indo caçar, não tem espaço para isso. Essa construção foi feita em trecho da
482 Mata Atlântica tombada pela Unesco, a água passa por estação de tratamento.
483 Estamos falando em soluções ambientais – a água da Imigrantes não cai na
484 natureza. Ela é coletada, tratada e distribuída na cidade. Foi uma solução que foi
485 exigida. E no caso da primeira pista, que foi feita nos anos 70, tivemos quarenta
486 vezes menos de supressão. Então há uma evolução no trato em respeito às
487 necessidades.

488 Aqui temos o Contorno Leste, que começou com 20 anos e de repente fomos
489 surpreendidos pela legislação ambiental. Como se faz para passar no meio da APA
490 do Urai? Tivemos que dar solução, houve o comprometimento com o sistema
491 ambiental, com toda a sociedade, ONG, todo mundo e nos deram chance de achar
492 algumas soluções, quais sejam: isso aliviou o problema de Curitiba, porque ela retirou
493 o tráfego urbano daqui e o pessoal que está passando vai embora e não atrapalha,
494 sem tumultuar, sem ter cruzamento, sem ter semáforos. Melhorou as condições de
495 acessibilidade local e reduziu o número de acidentes, isso é o que criamos de
496 vantagens. Nossa solução foi transformar aquilo lá em Classe Zero. O que é Classe
497 Zero? É a exigência da sociedade e a solução foi Classe Zero, quem estava
498 ocupando vai ocupar, faz passagem interior, é como se não existisse o Contorno

499 Leste para o pessoal que já morava ali antes, não induz a ocupação indesejada. Mas,
500 como tem estrada, existe o risco de acidentes. Então essa solução que foi dada,
501 prevenção de acidentes com cargas perigosas, foi a construção de barreira de
502 concreto para evitar que o caminhão saia da pista e entre em alguma bacia, a
503 construção de bacias de contenção que vocês verão a foto em seguida, e a
504 integração que é a operação dali mais a defesa civil. Então todo esse trabalho foi feito
505 e agora com mais facilidade, porque com a concessão ela fica mais presente. Já
506 conversamos como a concessão e esta parte de operação que tínhamos vai ficar
507 mais facilitada porque eles têm aquele pessoal de via permanente, então até isso
508 ajudou. O que isso aqui? É uma barreira de terra, aqui tem uma parede de concreto e
509 aqui tem um registro. Esse registro fica permanentemente aberto, se por caso ocorrer
510 qualquer acidente com qualquer carga estamos preparados, porque todas as águas
511 são conduzidas para esta bacia e imediatamente é fechada, principalmente gira quem
512 tem operação da concessão, então fecha e essa água não vai para o manancial.
513 Esse fundo é areia, digamos que venha algum produto tipo graxa, carvão, sei lá,
514 alguma coisa química, pesada, aqui tem sessenta centímetros de areia para remover
515 o material e levar para algum lugar que tenha condição de fazer um tratamento
516 adequado, mas aqui temos uma primeira proteção para evitar que venha na natureza
517 contaminando os mananciais. Já faz quase um ano que está pronto e até agora
518 funcionou direitinho, não aconteceu nada até agora.

519 Com a BR 101 pretendemos fazer a economia de transporte significativo e
520 principalmente de rota. Todo mundo sabe que o traçado da 101 sai de Garuva, vem a
521 Antonina e vai à Guaraqueçaba. Mentira! É só usar a cabeça. Ninguém vai querer
522 entrar em Guaraqueçaba, nem por perto de Guaraqueçaba. Não acho
523 ambientalmente correto atravessar a Serra do mar, subir 500m, quem sobe 500m
524 vem a Curitiba, nem para transporte ambientalmente isso aqui serve. Aqui temos
525 outra passagem para chegar até a mata que precisa de um túnel de 2.500m. Não
526 vejo nenhuma vantagem. Esse traçado aqui, tem alguns inconvenientes, mas tem
527 solução para dar atendimento aos problemas ambientais. Hoje temos essas
528 condições. Isso tentei mostrar no terceiro quadro. Aqui temos um ponto de passagem
529 que vem a 60m ao nível do mar. Aqui é Alexandra/Matinhos, aqui é Antonina, aqui,
530 para a 116 e tudo isso aqui já é estrada existente. Então não tem essa idéia de sair
531 daqui, vir aqui e vir para cá. Os pontos obrigatórios de passagem estão aqui, Garuva
532 e Antonina, só que nada impede que venhamos pela 116, que já existe, e volta a
533 Garuva. Pronto, está resolvido. Definitivamente não se fala mais em ocupação,
534 presença ou proximidade de Guaraqueçaba. Guaraqueçaba é uma consciência
535 coletiva e ninguém quer chegar nem perto. Acho um espanto se ter entre Curitiba e
536 São Paulo uma área dessa que suportou quase 500 anos. Isso aqui passa a ser a
537 101, pensou-se, tempos atrás, de se fazer aqui um canal, esse canal é interessante
538 que se faça porque esta área que sobra do canal para cá é área de ocupação
539 humana, pode ser feita uma área de preservação. É possível que se faça e melhore
540 as condições, pelo menos um motivo de ocupação que não seja degradação. Os
541 ambientalistas são mais conhecedores, não é meu chão, mas temos condições de
542 fazer um separador físico de ocupação humana, porque o nosso litoral é pequenino,
543 mas bem cuidado pode ficar um dos melhores lugares do mundo para se viver. O
544 grande problema das administradoras é que cada dia tem que fazer uma nova rua,
545 um novo asfalto. Na Europa tem-se mil, dois mil anos de história, aquela coisa não
546 muda, então é fácil de administrar, aqui, uma cidade de duzentos, trezentos mil
547 habitantes, tem se que fazer tudo em vinte anos.

548 Então teríamos uma proposta de segurar o crescimento do litoral, a pista de
549 Antonina para cá é rodoferrovia, porque temos uma possibilidade de transposição
550 ferroviária, já existe o viaduto ferroviário em cima da 277. De Antonina para baixo,

551 estamos fazendo uma proposição rodoferroviário que dentro do plano nacional de
552 logística de transporte se prevê a integração dos portos do Paraná até os portos de
553 Santa Catarina por via ferrovia e rodoviária. Nossa proposta, a partir de Antonina é
554 rodoferrovia e temos o melhor porto do Sul da América do Sul e aqui temos a melhor
555 área para a construção de aeroporto de cargas. O aeroporto de Curitiba é o aeroporto
556 de descarga, para sair daqui tem que sair com meia carga nos aviões, o que
557 acontece com os aviões no aeroporto do litoral para cá é que Curitiba perde 21% de
558 eficiência, a cada 300m perde-se 7%. No caso de Curitiba, se faz em baixo um
559 aeroporto de mil metros é como se fizesse 1.210 em Curitiba. Essa vocação do litoral,
560 essas obras não são de características que venham trazer problemas ambientais,
561 porque são obras feitas por entidades de governo que têm compromisso ambiental na
562 sua execução, bastando apenas que se identifique quais os problemas que se
563 localizam. Aproximação da Serra do Mar ao litoral é o nosso grande problema. Hoje
564 todo mundo passa em Guaratuba pelo ferry boat com 26 toneladas. Eu não gosto de
565 passar naquele ferry boat com caminhão, sinto-me desconfortável. Minha praia é
566 Guaratuba, mas não gosto não. Se tiver uma opção de carga não vai ficar pegando o
567 ferry boat. Devido aos desníveis, hoje tanto de Garuva quanto de Antonina e
568 Paranaguá, tem se que subir a Curitiba, 900m, para voltar em um sentido ou em
569 outro, ao passo que vamos fazer isso com 60m de desnível.

570 É um ganho muito grande com segurança de tráfego e onde se permite fazer a
571 ferrovia, pode-se chegar praticamente ao nível do mar. O que a 101 vai fazer? O
572 Porto Pontal, o aeroporto de cargas, melhorias no porto de Paranaguá e Antonina.
573 Isso dá uma idéia geral, onde vai passar. Daqui para cá vai se tiver ocupação e
574 aquela idéia de marinas e outras coisas não entra no nosso controle não. A nossa
575 idéia é transporte, é colocar o trem, duas pistas de rodovias e fazer acessos
576 regulares para o litoral. Por que dizemos que temos condições de ter um litoral
577 saneado? Porque a Sanepar tem condições de fazer estações de tratamento e jogar
578 esta água nesse canal, quer dizer ele tem um atendimento muito maior. Se vocês
579 observarem estou falando de rodovia, ferrovia, portos, aeroportos, ocupação,
580 preservação e, principalmente, como temos a possibilidade de ocupar aquilo que na
581 sua grande maioria já existe, é só uma questão de ampliação. Não estamos propondo
582 novas agressões ambientais, estamos propondo que se aproveite aquilo que já
583 existe, dando um melhor tratamento, seja lá o que for necessário para que a coisa
584 funcione. Quais os benefícios que esperamos? Redução de percurso. Para vocês
585 terem idéia, quem sai de Garuva vai economizar 90km, porque Curitiba é 90km, 90
586 para descer e ela faz o triângulo exatamente de 90km, até Paranaguá; e não sobe
587 900m, sobe 60m. Estamos nessa fase aqui, no início dos estudos para a elaboração
588 da EVTEA. Estamos trazendo para cá o CENTRAN - Centro de Excelência de
589 Transporte, Exército e DNIT, porque se trata do estudo estratégico do litoral. É muito
590 maior do que um simples de transporte, e o que vai se mexer em recursos aqui não é
591 pouco também não. Estamos na fase de verificar, significa que ela ainda tem a
592 possibilidade economicamente de não ser viável. Essa obra não é uma obra certa,
593 para ser certa precisa passar dessa fase. É a primeira barreira, se passar e for
594 ambientalmente e economicamente viável dar-se-á prosseguimento. Do contrário,
595 encerra-se aqui e vamos dar a volta pela 116 pelo resto da vida. Estabelecer as
596 condições de viabilidade técnica, econômica e ambiental. Isso é o começo de tudo,
597 está na Constituição e nas nossas ações. Definir o nível de investimento necessário,
598 é possível e indicar a viabilidade da continuidade ou não do projeto executivo. As
599 estradas que vamos interferir estão aqui e aqui é o comparativo. Saindo de Garuva
600 ou saindo de Curitiba. Na 116 o nosso ponto de contato é onde se faz a confluência
601 do alpino a cota 640, a cota que tem a cachoeira de cima é cota 100, então temos
602 12km para descer 500m. Então não é "obrinha" de engenharia e isso para nós é bom
603 em todos os aspectos, até ambientalmente. A Rodovia Classe I-A - pista dupla,

604 Classe I-B - pista simples, Classe Zero - acessos controlados, e a BR 101 vai ser
605 implantada em pista dupla em toda sua extensão. Vamos perseguir sempre a questão
606 de Classe Zero, principalmente serras, áreas de preservação, porque não se pode
607 permitir, em hipótese alguma, que haja qualquer possibilidade de ocupação humana
608 nessa área.

609 E mais uma coisa. Essa rodovia, pelas características dela, tem a necessidade
610 de sair concedida, já vou mostrar por que. Sei que aqui é uma área de preservação,
611 mas conseguimos passar nesta área de preservação, nos dêem a chance e vamos
612 pensar na solução. Se ela não existir não sai obra, mas temos esse desafio pela
613 frente. Se não tivermos paciência não se chega ao litoral em dia de movimento, não
614 tem como se chegar. E se não tiver movimento não tem ninguém que vá lá. O serviço
615 público gastar dinheiro para não ter motivo, para não ter tráfego, agora se tiver carga
616 vai. Este é o tipo de obra que vamos ter que descer da 101 para Antonina,
617 seguramente, porque temos rampa pesada, temos uma extensão pequena e temos
618 uma Serra do Mar que temos de dar um trato todo especial. Vejam a situação de uma
619 outra.

620 Era isso que gostaria de apresentar a vocês. Até agora está nas mãos dos
621 nossos técnicos do Paraná, até onde chegamos não tem colaboração de empresas e
622 temos até um início de custo. Para se fazer esta obra rodoviária são 840 milhões que
623 estamos pleiteando. O máximo que conseguimos fazer este ano é o estudo de
624 viabilidade e fazer um projeto básico, não mais que isso, se a viabilidade passar. Nós
625 do DNIT estamos à disposição, a casa é sempre aberta, o pessoal estranha mas
626 atendemos a todos, não fazemos distinção. Obrigada a vocês.

627 O **Sr. Rasca Rodrigues**:- Agradecemos a exposição do Dr. David e abro a
628 palavra aos Conselheiros que queiram fazer alguma indagação.

629 A **Sra. Renata Garrett Padilha** (IEPR):- Como vocês pretendem cortar o
630 Parque Nacional Saint-Hilaire/Lange se é uma área de preservação permanente?
631 Este é o trajeto que vocês pretendem cortar?

632 O **Sr. David José de Castro** (DNIT):- Da mesma maneira que conseguimos,
633 em São Paulo, atravessar uma área da Unesco. É área de preservação do mesmo
634 jeito. É uma coisa errada achar que porque vai entrar vai agredir e outra, gostei muito
635 porque a área ambiental é multidisciplinar e acharam a melhor maneira de colocar a
636 resposta ambiental numa contabilidade. Vai agredir? Vai! Vai quebrar o ovo? Vai!
637 Mas acho que temos soluções, não é possível que porque é parque não se faça.
638 Tem que dar um tratamento, vai sair mais caro, teremos que ter o dinheiro para fazer
639 e se não tivermos é inviável economicamente, mas não que não se tenha técnica. Se
640 não der o dinheiro pára, o dia que tiver volta, mas tecnicamente temos que achar uma
641 solução de não atrapalhar o meio ambiente e sair com uma proposta de solução
642 técnica.

643 O **Sr. Ulisses José Lucas** (SUDERHSA):- Esta obra vai ser construída pelo
644 Governo Federal, vai ser gasto dinheiro de imposto e depois vai ser dado para a
645 iniciativa privada?

646 O **Sr. David José de Castro** (DNIT):- Temos capacidade hoje de atender uma
647 rodovia, pelo modelo político e econômico que tem, até 15 mil veículos no máximo,
648 porque dependemos do orçamento do Congresso Nacional, projeto adequado, o
649 dinheiro chega no momento em que se precisa usar e na quantidade certa. Nunca
650 mais vi acontecer isso. A Lei 8666 é uma necessidade da sociedade brasileira e
651 nossa inteligência chegou até aí. É uma trava, mas dá transparência, visibilidade às

652 ações de qualquer um que vá fazer negócio público. É nossa regra. Imagine hoje, e
653 olhe que estamos no Paraná que é considerado a segunda melhor conservação
654 rodoviária no país, orgulho-me disso, junto com o Governo do Estado e junto com as
655 concessionárias. O conjunto de todos, estamos em segundo lugar, só perdemos para
656 São Paulo. Não podemos fazer mais do que isso, chegamos ao nosso limite. Então a
657 116 passa a ser concedida, achar um modelo diferente, mas é um modelo de
658 conservação. Tentei mostrar aquelas datas para dizer que tudo é uma questão de
659 evolução. Passamos um período que saiu a questão ambiental e as obras sumiram,
660 ninguém mais fez obra nenhuma porque ninguém sabia como se saia do componente
661 ambiental. Hoje temos condições de dar solução da administração da conservação,
662 da manutenção e segurança da rodovia, porque não pode ser o modelo da Lei 8666,
663 foge da 8666 na concessão. Até a licitação está num modelo, licitou é o compromisso
664 contratual de 25 anos que a empresa vai dar e tem multa, caso ela não cumpra, e
665 outra, ao invés de se pegar o dinheiro do governo e pagar se tem retorno de imposto.

666 O primeiro modelo que foi feito, anos atrás, foi o modelo de investimento,
667 arrecada-se para investir, hoje o modelo é diferente, o modelo de concessão é o
668 modelo de conservação. Existem os componentes de investimento definidos, fora
669 disso é o Governo Federal que faz ou vai ter que entrar na tarifa. Ninguém vai querer
670 mexer na tarifa, o imposto que o governo tem é para fazer investimento e lá dentro se
671 tem a questão da conservação e desde 82 temos como saber o custo de
672 conservação que permitiu as concessões. É uma coisa puxando outra, é
673 aprendido.

674 O **Sr. Ulisses José Lucas** (SUDERHSA):- Vemos no Estado do Paraná que
675 os valores são muito abusivos e o nosso Governador tem constantemente lutado
676 contra isso e não tem conseguido êxito, qual o posicionamento?

677 O **Sr. David José de Castro Gouveia** (DNIT):- Estamos desenvolvendo o
678 projeto desta obra e ela tem um alcance muito grande, quem sabe não
679 transformamos isso numa APP. É uma questão de se colocar para o capital se aquilo
680 realmente é viável, mas o componente ambiental é tão preocupante que ninguém
681 nem pensa nessa obra. Quando falamos que estamos estudando a 101 desse jeito,
682 todo mundo bate palma. Chegamos no Rio de Janeiro o Ministro ficou maravilhado.
683 Ele nos disse: "Gente, esta é uma obra complexa, atende todo mundo! É uma obra
684 bonita de ser estudada". Essa condição do desafio é a beleza da engenharia, agora
685 ninguém quer fazer uma obra hoje e ser criticado que ambientalmente não obteve
686 sucesso.

687 O **Sr. Paulo Sidney Ferraz** (Sindicato dos Engenheiros):- Estamos vendo que
688 já se optou para uma solução rodoviária e não se fala em estudar alternativas. Hoje o
689 DNIT envolve os outros modais e estou vendo que não houve uma preocupação de
690 se estudar o deslocamento de cargas, pensando primeiro, que construir obra
691 rodoviária é ir na contramão do mundo, porque a rodovia encarece o transporte de
692 carga, é mais poluente e causa mais vítimas, então estamos indo na contramão do
693 mundo. Queria saber se o DNIT tem recurso para estudar outras alternativas para
694 que o deslocamento de cargas de transporte entre Santa Catarina, Paraná e São
695 Paulo se dê de outra forma ou se já é fechada, a solução rodoviária e não se discute
696 mais.

697 O **Sr. David José de Castro Gouveia**:- Acho que não me fiz entender. Na
698 minha explanação disse que a partir de Antonina para o Sul a solução é
699 rodoferroviária. A mesma plataforma que vai a rodovia cabe a ferrovia. No parque,
700 conseguimos no meio daquelas terras, passamos na cota 60, então não faremos
701 somente rodovia, e sim rodovia e ferrovia. São duas vias da 101, porque está sendo

702 duplicado no Brasil todo. Acredito que possamos trabalhar isso sendo a primeira
703 APP. 45% das cargas que vem de São Paulo, que entra pelo Contorno Leste, podem
704 ser desviadas ali. Olha o desafogo que damos para a nossa região. Ninguém quer
705 carga aqui não, queremos as nossas, mas carga tem bastante, o caminhão está
706 dando problema até para nós. Então 45% das cargas podem ser desviadas
707 diretamente fazendo 148km e chegando diretamente em Garuva. Sai da cota 640
708 para a cota 100 em Cachoeira, é o grande degrau que temos que descer, mas a partir
709 de Antonina é tudo rodovia e ferrovia. Temos um projeto da atual ponte longa, temos
710 que passar trem por baixo e rodovia por cima, a solução que foi dada para o Rio
711 Paraná. Então somos hoje multimodal. Estamos preocupados com porto, com
712 aeroporto, estamos preocupados com a questão das hidrovias, para nós não importa,
713 é o melhor modal. É isso que aprendemos na escola.

714 **O Sr. Paulo Sidney Ferraz (SENGE):-** Apresentando um contraponto, vamos
715 pensar numa solução marítima que é cota zero, aí eliminamos o problema de cota.
716 Vamos trabalhar com cota zero e a distância seria muito menor. Se for colocado
717 naquele mapa, possivelmente teríamos a interligação de São Paulo, Paraná e Santa
718 Catarina com a metade da distância. Estamos reduzindo custo, poluição. Acho que
719 essa alternativa marítima deveria fazer parte dos estudos para ver se a rodovia é
720 mesmo a melhor solução para a integração de toda essa região sul.

721 **O Sr. David José de Castro Gouveia:-** Faz parte do estudo de viabilidade
722 técnica e econômica.

723 **O Sr. Roberto Gava (FIEP):-** Com toda franqueza, ainda não estou
724 suficientemente convencido da viabilidade, até porque a justificativa maior é não subir
725 a Curitiba. Fiquei agradavelmente surpreso pelas alternativas apresentadas de
726 praticamente linha aérea. Isso até hoje nunca se falou, só se mostrou o mapa, a
727 planta baixa, dando a entender que tudo ia ser rasgado, as montanhas. É a primeira
728 vez que tomo conhecimento disso, desde àquela época que se debatia sobre a BR
729 101 no Paraná. Nunca veio à tona essa possibilidade. Acho que começamos a
730 caminhar para uma solução. Ainda fico reticente, estou precisando assistir uma
731 segunda palestra sua.

732 **A Sra. Ana Cláudia Bento Graff (PGE):-** Tenho uma consideração na mesma
733 linha da Conselheira Renata. A questão do Parque Nacional Saint-Hilaire/Lange não
734 é uma questão de viabilidade técnica, é uma questão legal, de ordem normativa.
735 Nenhuma atividade, ainda que de utilidade pública, pode ser realizada no Parque
736 Nacional. Ou seja, não existe possibilidade legal de o traçado passar por dentro de
737 uma unidade de conservação de proteção integral como é o Parque Nacional Saint-
738 Hilaire/Lange. Ou seja, o que é preciso fazer é obter junto ao Congresso Nacional
739 uma autorização legislativa para reduzir o parque, o que acho muito improvável e
740 temerário, porque se o Parque Nacional foi criado naquele remanescente de mata
741 atlântica que tem menos de 7% da sua cobertura original é porque aquela área é
742 representativa. Ou seja, a única justificativa para se reduzir uma aérea de um Parque
743 Nacional numa situação dessas é ausência de significância para aquela área. O que
744 sugiro desde já é que haja alternativa de traçado, porque dentro do Parque Nacional
745 esta rodovia não vai passar.

746 **O Sr. Rasca Rodrigues:-** Nenhum Conselheiro mais inscrito, agradecemos a
747 presença do Sr. David. Dizer dessa preocupação que temos, que parece muito óbvio
748 que o caminho marítimo seria a melhor alternativa e a estrada deixa de existir com
749 essa função para São Paulo, então que carga pretende-se colocar em cima dessa
750 rodovia, porque o que está colocado que não é carga de passeio. Se for para levar
751 para os aviões, com a possibilidade do aeroporto, é outro tipo de carga que é

752 praticamente internacional. É uma carga que demanda vir de Santa Catarina, São
753 Paulo, de qualquer lugar. Isso terá que estar definido, os próprios estudos vão indicar
754 com relação a isso. Esta preocupação do Parque Nacional já está causando a
755 mesma celeuma do Parque Nacional do Iguaçu que, do ponto de vista legal, é muito
756 maior porque é o patrimônio da humanidade. Então isso tudo vai despertar, como já
757 despertou, uma grande curiosidade sobre o traçado e desperta uma grande reação
758 da própria sociedade em relação a isso.

759 Ficou claro que estamos numa fase de estudos. Não há ainda orçamento
760 garantido, não há ainda estudos de impactos ambientais em relação a essa possível
761 estrada e ficou bem claro que pode o próprio estudo, que não é ambiental, ainda não
762 é econômico, colocar uma situação de inviabilidade a proposta que está sendo
763 pretendida.

764 Agradeço a explanação, ficou bem clara e bem didática em relação ao que se
765 pretende ao investimento na BR-101.

766 O **Sr. Ulisses José Lucas** (SUDERHSA):- Engenheiro David, queria deixar
767 claro que minha posição é em favor, porque isso seria um benefício ao estado, só a
768 questão das concessionárias. Mas o projeto é bom, é bonito, e seria viável para o
769 estado sim. Só essas questões.

770 O **Sr. Rasca Rodrigues**:- Inclusive faz parte de Assuntos Gerais o convite
771 para a próxima reunião vir o Dr. Samuel da Ferroeste para colocar essa discussão
772 que foi feita em Santa Catarina de um possível ramal ferroviário, inclusive pensando
773 na utilização para o turismo, passeio. Então ter uma nova ferrovia unindo Curitiba a
774 Paranaguá, trazer uma apresentação para que possamos ter uma noção do que está
775 se pretendendo fazer.

776 Temos, no próximo item de pauta, aprovação das Resoluções estabelecendo
777 procedimento para as eleições dos membros indicados (Entidades Não
778 Governamental ambiental) para o período de 2008-2010. Não temos quorum, a
779 proposta que faço é que aprovemos ou coloque em apreciação, como voto 'ad
780 referendum' à própria reunião do Conselho, tendo em visto que isso é mera
781 formalidade no sentido de estabelecer esse processo eleitoral na escolha das
782 entidades, porque caso isso não ocorra vamos ficar sem possibilidade de fazer as
783 próximas reuniões já que não vai haver por parte do Conselho quorum suficiente.
784 Coloco em discussão. Não havendo Conselheiros inscritos, coloco em votação.
785 APROVADO por unanimidade, como voto 'ad referendum' trazendo este assunto para
786 a pauta da próxima reunião.

787 Temos alguma inscrição para Assuntos Gerais? Não tendo, agradeço a
788 presença de todos, deixando registrado que farei uma comunicação aos Secretários
789 que não compareceram ou que não enviaram representação, porque as ausências
790 têm prejudicado as discussões, vou levar esse relato ao Governador. Então, os que
791 são do Governo já levem essa decisão do Conselho no sentido de comunicar as
792 ausências, porque tem prejudicado os trabalhos.

793 Passo a palavra novamente ao Sr. David.

794 O **Sr. David José de Castro Gouveia**:- Só queria dizer que a coragem que
795 estamos tendo em assumir esses estudos, é pelo bom relacionamento do DNIT com
796 o DER, com o Tissot, com a Secretaria, e com as outras Secretarias que temos tido
797 contato. Então o bom relacionamento que tem tido os Governos Federal e Estadual é
798 que tem nos dado possibilidade de fazer, porque não sei se é o Governo do Estado

799 quem vai fazer, ou se é o DNIT. Estamos estudando, mas 840 milhões é só a parte
800 rodoviária, tem mais a parte ferroviária, tem parte portuária, aeroportuária. Isto é em
801 torno de cinco bilhões de investimentos para o nosso litoral. Então isso não é um
802 investimento só para o DNIT, todo mundo vai ter de trabalhar muito para tudo
803 acontecer. E tem 50 bilhões do PAC que está rodando, quem tem projeto leva. É a
804 regra.

805 O **Sr. Wilson Bley Lipski**:- Só para registrar que hoje foi enviada ao
806 Governador uma proposta para criação de um grupo de trabalho que vai tratar de um
807 novo plano de logística para o Paraná. Isso interfere na Secretaria de
808 desenvolvimento Urbano, que está coordenando os trabalhos junto com a Ferroeste,
809 junto com o Tissot, com a SEMA também, e se pede que seja indicado membro, e
810 possamos ver toda essa solução que passa pelos vários modais. Obrigado.

811 O **Sr. Rasca Rodrigues**:- Ok. Obrigado pelas presenças, boa-tarde a todos,
812 um bom retorno, até a próxima reunião.