



CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE E
RECURSOS HÍDRICOS – SEMA

MOÇÃO nº 003/2008

O **CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CEMA**, no uso das suas atribuições conferidas pela Lei Estadual nº 7.978, de 30 de novembro de 1984, alterada pelas leis nº 8.289, de 07 de maio de 1986 e 8.485, de 03 de junho de 1987 e 11.352, de 13 de fevereiro de 1.996, pelo disposto no Decreto nº 4.447, de 12 de julho de 2.001, após deliberação em Plenário, nesta data, e considerando que:

A Mata Atlântica, Patrimônio Natural da Humanidade e uma das Reservas da Biosfera da UNESCO, é comprovadamente o mais biodiverso bioma brasileiro e também a floresta tropical mais ameaçada do mundo, encontrando-se hoje reduzida e fragmentada à 7% de sua área original;

O maior remanescente representativo da Mata Atlântica é o trecho da Serra do Mar paranaense e, juntamente com o litoral sul do Estado de São Paulo, compõem um dos poucos refúgios capaz de manter, em longo prazo, as características primitivas dessa floresta, permitindo a ocorrência de corredores ecológicos naturais, responsáveis por interligar e manter o fluxo gênico com os demais fragmentos, assegurando assim a ocorrência de populações viáveis de espécies ameaçadas, endêmicas e dependentes de grandes áreas para sua sobrevivência e mitigando problemas oriundos da fragmentação de habitats;

A conservação das áreas de Mata Atlântica no Estado do Paraná está diretamente ligada ao sucesso econômico do estado, já que é a presença da floresta que impede o assoreamento dos canais do Porto de Paranaguá, favorecendo a exportação de produtos e o escoamento da safra agrícola desse Estado, que é considerado o celeiro do Brasil. Desde a década de 70, as autoridades vêm sendo alertadas contra os efeitos que um desmatamento dessa região poderia causar no Porto, motivo que serviu de estímulo para que em 1986 a área fosse tombada como Patrimônio Estadual;

Em 1985, quando da primeira tentativa de construção da BR 101 no Estado do Paraná, a sociedade paranaense se manifestou contrariamente à implantação dessa obra devido ao grande impacto ambiental dela proveniente;

Qualquer alternativa de traçado a ser apresentada para a implantação do trecho paranaense da BR-101 atingirá direta e/ou indiretamente Unidades de Conservação de Proteção Integral e de Uso Sustentável, federais, estadual e particulares (RPPNs), gerando forte conflito na legislação vigente para as unidades de conservação brasileiras, (Lei 9.985 de 18 de julho de 2000, que cria o Sistema Nacional de Unidade de Conservação da Natureza/SNUC), além de atingir também as últimas áreas de floresta primária do bioma no Estado do Paraná, e conseqüentemente do sul do Brasil;

A Lei da Mata Atlântica, Lei 11.428, de 22 de dezembro de 2006, tem como principal diretriz a preservação, manutenção e recuperação dos fragmentos desse bioma, definindo que o uso dos recursos dela advindos ficam reservados apenas aos casos previstos em Lei, favorecendo especialmente a sustentabilidade da floresta e das populações que dela dependem;

Devido ao relevo fortemente acidentado que a região apresenta, a construção de uma rodovia desse porte demandaria enorme quantidade de recursos financeiros e logísticos tanto para sua execução quanto para a manutenção da obra, inviabilizando-a economicamente, sendo mais relevante a adequada manutenção e uso de ferrovias e rodovias já existentes entre o sul e sudeste do Brasil;



CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE

SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE E

RECURSOS HÍDRICOS – SEMA

A Agência Nacional de Transportes Terrestres divulgou recentemente que a participação do modal rodoviário na matriz de transportes nacional brasileira é estimada em 61,1%, e que, segundo os padrões e diretrizes internacionais, um país com as dimensões do Brasil deveria ter no máximo 41%;

A comprovada incapacidade do Estado em manter obras de infra-estrutura bem conservadas, principalmente rodovias, causando desgaste excessivo de veículos, aumento de consumo de combustíveis fósseis, perda de cargas, acidentes automobilísticos, perda de vidas humanas, além de acidentes ambientais irrecuperáveis e incêndios florestais iniciados em suas margens;

Por esta obra ser de infra-estrutura para o sistema nacional de estradas, os Estados vizinhos, São Paulo e Santa Catarina também sofrerão com os impactos sociais, econômicos e ambientais;

Existem outras alternativas viáveis para a resolução dos problemas do gargalo no sistema rodoviário para transporte de cargas, como a duplicação de alguns trechos da Rodovia BR116, assim como obras de melhoria nesta mesma rodovia;

O Brasil é signatário do Quadro de Perda de Diversidade Biológica da ONU e signatário da Convenção da Diversidade Biológica (CDB), tendo para tal efeito elaborado e em processo de implementação da Política Nacional de Biodiversidade (PAN-BIO), destacando a necessidade de se proteger a biodiversidade da região;

A menor distância entre os Portos do Sul e Sudeste do Brasil é através do transporte marítimo e não rodoviário.

RESOLVE:

Manifestar-se desfavoravelmente à obra planejada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes/DNIT ou outra entidade, que pretende viabilizar a construção da BR 101 no litoral do Paraná, recomendando ao governo federal, Ministério dos Transportes, Ministério do Meio Ambiente e a Casa Civil da Presidência da República – o cancelamento de quaisquer estudos referente a citada rodovia.

Curitiba, 30 de setembro de 2008.

Lindsley da Silva RASCA RODRIGUES
Secretário de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos
Presidente do Conselho Estadual do Meio Ambiente