

27.10.18.122.3024.2.100	Administração da Unidade		
33909300.00.1.500.9001.1	Indenizações e Restituições		R\$ 1.250,00
	<b>TOTAL</b>		<b>R\$ 1.250,00</b>

Artigo 2º - A cobertura do crédito de que trata o artigo 1º far-se-á através de recursos provenientes da anulação parcial, em igual importância, da seguinte dotação:

CÓDIGO	NOME	VALOR	
27.10.18.122.3024.2.100	Administração da Unidade		
33903000.00.1.500.9001.0	Material de Consumo	R\$ 1.250,00	
	<b>TOTAL</b>	<b>R\$ 1.250,00</b>	

Artigo 3º Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

## **DIVISÃO DE PLANEJAMENTO E APOIO AOS COLEGIADOS**

**Documento:** [112644391](#) | **Ata**

**Ata da 269ª Reunião Plenária Ordinária do CADES**

**Dia:** 16/10/2024 - Quarta-feira

**Horário:** das 10:00 h às 14:00 h

**Reunião semi presencial** - Prédio da SVMA, térreo - sala de reuniões

**Online** - Plataforma Microsoft Teams

### **PAUTA**

**1. Aprovação da Ata da 268ª Reunião Plenária Ordinária do CADES;**

**2. Posse do Conselheiro Suplente João Cesar Megale, representante da Coordenação de Fiscalização Ambiental - SVMA/CFA; da Conselheira Titular Aryhane Massita e Conselheiro Suplente Guilherme Del Nero Fiorellini, representantes do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia - CREA-SP;**

**3. Aprovação do Plano “Corredor Ecológico Norte da Mata Atlântica”;**

**4. Apresentação sobre as Unidades de Conservação Municipais pela Conselheira Maria de Fátima Saharovsky, representante da Macrorregião Sul 3;**

**5. Apresentação do Plano Hidroviário pelo Sr. Pedro Martin Fernandes, Presidente da SP Urbanismo e Sr. Wagner Isaguirre do Amaral, Diretor de Projetos.**

### **PARTICIPANTES**

**Mesa Diretora:**

Rodrigo Pimentel Pinto Ravena - Secretário

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC

Rute Cremonini de Melo - Secretária Executiva - SVMA/CGC/DPAC

**Apresentadores convidados:**

Wagner Isaguirre do Amaral - SMUL

Jeanete de Lazare Laginhas - SPTRANS

**Técnicos Convidados:**

Fabio Luis Amaral - SMUL

Cassio Yugo Abuno - SMUL

Renan Kenji Santos Hayashi - SMUL

Henrique Muniz de Castro e Silva - SMUL

Jacques Felipe Iatchuk Vieira - SMUL

Caetano Amadeus de Andrade Moreno - SPTRANS

Luccas Guilherme Rodrigues Longo - SVMA/CGPABI/DGUC

Ana Paula de Oliveira Souza - SVMA/CPA/DEAP

Erika Valdman - SVMA/CLA

**Conselheiros(as):**

Ligia Palma de Barros Latorre Lobo

Oliver Paes de Barro de Luccia

Marcos Antônio Santos Romano

Eduardo Murakami da Silva

Giovanna Estevam Saquietti

Guilherme Iseri de Brito

Douglas de Paula D'Amaro

Fernanda Lanes Aguiar Cezar

Magali Antônia Batista

Patrício Gomes Moreira

Cláudio de Campos

Thais Joyce da Silva Amorim

Ana Lucia da Costa Negreiros

José Carlos da Silva Paludeto

Alexandra Viegas Oliva

Rosélia Mikie Ikeda

Lígia Pinheiro de Jesus

Anita de Souza Correia Martins

Juliano Ribeiro Formigoni

Willian Araújo Agra

João Cesar Megale Filho

Célia Regina Buono Palis Poeta

Gilson Gonçalves Guimarães

Marco Antonio Lacava

Eduardo Storopoli

Ricardo Crepaldi

Alessandro Luiz Oliveira Azzoni

José Ramos de Carvalho

Tereza Cristina Mesquita da Silva

Fanny Elisabete Moore

Maria de Fátima Saharovsky

Delaine Guimarães Romano

Celina Cambraia Fernandes Sardão

José Reinaldo Brígido

**Ouvintes:**

Helena M. C. Magozo - CADES Regional Lapa

Francisco Alexandre - CET

Ana Leticia Lima - Conselho Gestor Parque Linear Aristocrata

Vera Helena Rosa - Conselho Gestor APA Capivari Monos

João Pedro Branco Frazão

Marco Antonio Gomes

### **TRANSCRIÇÃO AUTOMATIZADA**

Rodrigo Pimentel Pinto Ravena - Secretário: Bom dia a todos e todas. Obrigado pela presença. Estou cumprindo o nosso trato e a promessa de estar presente em todas as reuniões do CADES, ajustando a agenda aqui do gabinete para acompanhar as reuniões desse colegiado, o que é importante é a razão da existência da Secretaria. Então, na qualidade de presidente da mesa, eu, Rodrigo Ravena, Secretário Municipal do Verde e Meio Ambiente, declaro aberta a 269ª Reunião Plenária do Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável da Cidade de São Paulo, CADES, convocada nos termos do artigo 7º do Regimento Interno, Resolução CADES/140/2011. Que se realiza hoje, dia 16 de outubro de 2024, quarta-feira, às dez horas e dezesseis minutos, de forma semipresencial, na sala de reuniões desse prédio, sede da Secretaria, no andar térreo e por meio da plataforma Teams. Passo agora a palavra para a coordenadora Liliane Arruda.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Obrigada, secretário. Quero agradecer imensamente a todos aqui presentes hoje. A sala está cheia com a coordenação da Rosélia, CPU, Anitta, Lígia e a parte da (som ininteligível) também está aqui com a gente. Hoje eles vieram de cheia aqui, secretário. Praticamente a sessão de vocês inteira aqui é isso? Um décimo aqui com eles. Quero parabenizar a todos aqui presentes e agradecer também pelo empenho e pelo projeto que estão trazendo aqui para o CADES, que é muito importante isso. E agradecer também a Fernandinha, que está hoje aqui presencial com a gente, e agradecer toda a equipe aqui de CGC. Agradecendo também,

senhor secretário, a Educa Libras, o Silvio e a Sheila, que está com a gente, auxiliando os nossos CPDs, e a Ana, da parte do TI, nos auxiliando. Passando então a palavra ao Sr. Presidente Ravena, ele vai dar antes do nosso primeiro ponto do expediente, ele tem um informe para a gente aqui sobre a nossa Conferência Municipal da Cidade de São Paulo. Ele já está tratando esse assunto na Cidade de São Paulo junto com o Estado, então hoje ele tem esse recado para dar para a gente. Então a palavra é para o nosso secretário Rodrigo Ravena.

Rodrigo Pimentel Pinto Ravena - Secretário: Bom pessoal, quem iria fazer o informe que está acompanhando diretamente a estruturação da Conferência Municipal de Meio Ambiente, que faz parte da Conferência Nacional de Meio Ambiente, seria a Tamires, mas ela foi me representar na reabertura do Parque Pinheirinho D'água e na entrega do projeto de urbanismo social lá no entorno do Pinheirinho D'água, com ativação de serviços públicos no CEU, a reabertura do parque e a implantação de um bosque urbano no lado do CEU que é uma atividade importante que vai se replicar em quatro territórios da cidade, com a criação de bosques, corredores e qualificação de parques, ruas e casas, principalmente olhando para esse lado socioambiental, de intervenção do urbanismo social lá no Pinheirinho D'água, e mais três virão aí pela frente até o final do ano. Então, aqui justificando a ausência dela, mas para dizer o seguinte, o Estado deveria ter publicado o edital com as regras para a conferência dos municípios, não só de São Paulo, todos os municípios do Estado deverão realizar uma conferência de meio ambiente, que levará subsídios para a Conferência Estadual de Meio Ambiente, que levará subsídios para a Conferência Nacional de Meio Ambiente. E vou reforçar a importância da participação do CADES nessa conferência. O CADES vai ser quem vai falar em nome da cidade. O CADES é o conselho, espero, que vai levar os anseios de quem está representado nesse CADES, a população, as secretarias, o poder público e a sociedade civil, eu pretendo e a Secretaria pretende, que encabece os encaminhamentos nessa Conferência Municipal, que deve acontecer entre os dias 13, 14 e 15 de dezembro. Então, vou pedir que todos fiquem atentos. O Estado ainda não publicou, como eu já falei, o edital com as regras para a convocação e realização da Conferência Municipal, mas, de qualquer forma, a gente já tem as datas, 13, 14 e 15 de dezembro. Quem já quiser, os membros do CADES, que já quiserem ir se atualizando e entrando em contato para a gente ir organizando a fórmula de participação nossa nesta conferência, o gabinete está à disposição. É só procurar a Tamires, encaminhe o nome e contato e a gente vai estabelecendo o formato e como a gente pretende que essa conferência se enrole para que a gente possa levar, porque a gente tem, possa levar subsídios e informações sobre o andamento dos cuidados com meio ambiente urbano e, em especial, a participação desses colegiados com participação da sociedade civil, que são importantes demais para a formulação de políticas públicas. Então, o informe era esse. Então, não tem nenhuma posição formal do Estado, a gente espera que até o final da semana ou começo da semana que vem essa portaria, essa resolução da SEMIL saia para que a gente já tenha as regras, mas de qualquer forma a partir de hoje a gente aqui no gabinete está à disposição para receber as contribuições e as inscrições, vamos chamar assim, de quem do CADES quiser participar e aqueles que vocês quiserem indicar também para que façam parte dessa estruturação inicial, mesmo sem as regras definitivas, e depois a gente vai se conformando e se adequando ao que vier de regramento do Estado. E tem mais um informe, especificamente que seria o informe do Pedro, que é especificamente sobre o prêmio socioambiental da Câmara Municipal de São Paulo, que ele é entregue todo ano. Eu acho que todos sabem, mas para dar uma posição para vocês, a Câmara, antes da votação, que indica os que serão homenageados, tem um representante do CADES, tem uma indicação que é do CADES. E a gente está fazendo esse comunicado para a validação desse conselho das indicações do CADES para esse prêmio socioambiental. Eu não sei de cor o nome de todo mundo, nem a função de cada um, mas eu vou ver aqui. O primeiro indicado, a primeira sugestão de indicação seria o Meninos da Billings, que é uma ONG que busca o desenvolvimento comunitário na região da Represa Billings através de ações educativas e de turismo sustentável. As ações principais são nas escolas da região com projetos voltados à educação ambiental, lixeiras feitas por garrafa pet, atendendo todo o território do Grajaú, e famílias são atendidas com cestas básicas e produtos de higiene, essa é a primeira indicação. E a segunda indicação para a validação de vocês, seria a Amara Cozinha Sustentável. É um projeto que reúne mulheres e promove a agricultura orgânica visando a conscientização e o acesso à alimentação saudável pela venda de produtos orgânicos. A proposta também busca a geração de renda, autonomia e empoderamento feminino para que as mulheres possam superar principalmente as situações de violência. Esse coletivo, Amara na Cozinha Sustentável surgiu em 2016 e hoje fornece refeições em eventos e comercializa marmittas saudáveis, inclusive, com a utilização de PANC's. A cozinha está localizada na sede Parelheiro Saudável, territórios abraçados, espaço coordenado e mantido pela parceria Instituto Brasileiro de Estudos e Apoio Comunitário e pelo CPCD, Centro Popular de Cultura e Desenvolvimento. Esse é o comunicado. Eu acho que a gente não consegue votar agora, a gente precisaria de uma validação. Eu vou encaminhar para a Lili para que ela encaminhe os links de cada uma dessas organizações para vocês poderem dar uma olhada. E aí, pelo WhatsApp ou pelo e-mail, cada conselheiro valida ou não as indicações para esse prêmio da Câmara Municipal, está bom? Eram esses os comunicados.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Secretário, aí quanto à conferência, nós podemos fazer uma



enquete, igual a gente sempre faz no CGC, para ver qual dos conselheiros dos CADES queira participar.

Rodrigo Pimentel Pinto Ravena - Secretário: Participar do quê, Lili?

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Da conferência.

Rodrigo Pimentel Pinto Ravena - Secretário: Não, mas é assim, não é participação ainda, porque não está formatado. Eu não sei quantas vagas nós teremos, que espaço nós teremos, qual o espaço dedicado para o CADES e como é que... Porque tem uma série de regras que vieram do governo federal. E participação, por mais que o CADES seja um conselho paritário, o CADES é um órgão ligado ao poder público. E tem uma paridade de gênero, minorias, sociedade civil e poder público que tem que ser obedecida. O que a gente pretende aqui, antes de inscrever qualquer coisa, é entender quais são as contribuições que o CADES pode dar e que o CADES quer trazer para a gente. Então, esse encaminhamento pode ser feito por e-mail, pode ser feito por WhatsApp, é só encaminhar a forma de contato para que a gente marque uma reunião aqui no gabinete, para que a gente comece a entender como é que a gente encaminha a participação efetiva do CADES considerando esses limites que o governo federal pôs para a participação do Poder Público.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Sim, Fanny, por favor. Está sem som Fanny.

Fanny Elisabete Moore: Muito obrigada. Secretário, por favor, enquanto nós aguardamos essa normatização do governo estadual, será que não seria importante nós convidarmos também os CADES regionais para pelo menos essa conversa prévia, que eu acho que esse olhar do território, eles têm o melhor olhar do território. Eles conseguem cobrir a cidade inteira. Existem muitas ações importantes. Eu acho que eles poderiam trazer para nós uma contribuição muito importante. Aproveitar essa proposta e lembrar que na primeira reunião do CADES dessa gestão, foi proposta uma representação dos CADES Regionais do CADES Municipal. Ela ainda não aconteceu. Então, se nós poderíamos pensar em como trazer a representação dos CADES regionais para o CADES municipal.

Rodrigo Pimentel Pinto Ravena - Secretário: Eu acho... É exatamente isso que a gente estava querendo. Ouvir as propostas de vocês para a gente já ter preparado a resposta e a estruturação da nossa participação considerando as regras do Governo do Estado. Eu acho importantíssimo os CADES Regionais participarem. A gente pode pensar de uma forma que via CGC para fazer uma pré-conferência com os CADES Regionais, mesmo que seja online, para ouvir e trazer contribuição. Só que o cada um, né? Esse conselho é o que vai, na verdade, levar essas demandas para dentro da conferência, essa é a ideia. E aqui, por fim, só para deixar avisado o conselho e o pessoal do CGC, a Resolução 207, o GT está finalizando a revisão da Resolução 207, o grupo de trabalho, então eu vou deixar aqui sugerido que entre esta e a próxima reunião a gente forme uma Câmara Técnica para avaliação da revisão dessa resolução.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Está bem, secretário. Complementando a Fanny, eu já tinha até colocado aqui no meu lembrete, aqui no meu roteiro, falar sobre os CADES Regionais do dia 30/11, nós temos uma reunião geral, né? Dia 30/10. E então aí nós já iremos falar sobre a conferência no CADES e eu vou convidar a Tamires para estar falando, está bem? Eu já tinha conversado isso com ela antes já. Fanny, só para deixar isso bem claro. Vamos agora para o primeiro ponto do expediente: Aprovação da ata da 268ª Reunião Plenária Ordinária do CADES. Colocamos em votação. Aprovada a 268ª Reunião Plenária Ordinária do CADES. Passamos agora para o segundo ponto do expediente: A posse do conselheiro suplente João César Megale Filho. Ele está aqui presencial com a gente. Seja bem-vindo, César. O nosso presidente da mesa, secretário Ravena vai dar a posse para você.

Rodrigo Pimentel Pinto Ravena - Secretário: João, bem-vindo. Quero agradecer a sua presença e te declarar empossado como conselheiro suplente e representante da coordenação de fiscalização ambiental da Secretaria do Verde e Meio Ambiente. Bem-vindo. Vamos para outra posse, Lili, que é a posse da conselheira Ariane.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: A Ariane e o Guilherme vão ficar para o dia 13/11, secretário, porque ela teve uma (som ininteligível) e não vai poder estar aqui hoje presente. Então passou para o dia 13/11, está bem? Obrigada.

Rodrigo Pimentel Pinto Ravena - Secretário: Deixa-me formalmente declarar a posse aqui. Considerando a publicação da portaria SGM 205 de 30 de outubro de 2024 e a portaria SGM 210 de 07 de outubro de 2024, neste ato dou posse ao conselheiro representante da Coordenação de Fiscalização Ambiental da Secretaria Municipal de Meio Ambiente. Só para ficar formal.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: É isso

ai, secretário. Estou gostando de ver o senhor aqui na nossa reunião, né, gente? Os conselheiros estão todos felizes. E seja muito bem-vindo, João, o que você precisar, CGC está com as portas abertas. E depois, daqui da nossa reunião, passo para dar algumas explicações de como é que funciona, está bom? Seja muito bem-vindo aqui com a gente. Passamos agora, então, para o terceiro ponto do expediente: Aprovação do Plano Corredor Ecológico Norte da Mata Atlântica. A nossa coordenadora, Rosélia, está aqui com a gente aqui também presencial. Rosélia, ela fez aqui o parâmetro de apresentação. Está aqui. Está ali a Lígia. Isso, Dona Rosélia, por favor.

Rodrigo Pimentel Pinto Ravena - Secretário: Posso só dar um...

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Pode sim, fique à vontade Secretário.

Rodrigo Pimentel Pinto Ravena - Secretário: Vocês me põem no CADES, eu falo. Só chamar a atenção da importância desse projeto de corredores ecológicos para a (som ininteligível) e para efeito de validação das políticas ambientais que a gente está fazendo. Tem sido uma constante as perguntas sobre o que a cidade tem feito com relação a APP's e corredores? Eu já repeti aqui ontem no Comitê do Clima, chegou um convite agora para um encontro com a cidade de Berlim no Fórum Mundial Urbano para tratar especificamente sobre florestas e corredores. Então, desde logo antes da apresentação, agradecer ao meu time e à minha equipe maravilhosa, que vão apresentar para vocês um trabalho de primeira linha, replicável no mundo inteiro. Então, obrigado e chega. Não falo mais nada. Vou esperar a apresentação. No final, eu falo.

Rosélia Mikie Ikeda: Obrigada. Com elogio fica com mais responsabilidade. Então, a gente vai apresentar uma regulamentação em forma de resolução. Nós vamos apresentar aqui uma minuta de resolução, de regulamentação de caminhos reservados à fauna dentro do Corredor Ecológico da Mata Atlântica Norte foi definido lá no Plano Municipal da Mata Atlântica. Então, eu vou começar... Na verdade, nós vamos dividir a apresentação aqui em duas partes. Eu vou apresentar o parecer da comissão especial que foi formada no CADES a respeito desse trabalho. E a Lígia depois vai... Porque ela traz também todo o resumo de como foi feito o trabalho. E a gente não tinha um tempo para fazer aqui uma apresentação do projeto. Então, aqui, o parecer, ele tem um resumo que vai deixar bem claro como foi conduzido o trabalho. E depois a Lígia, que é a diretora da Divisão de Estudos Ambientais e Planejamento Territorial, vai fazer a apresentação da minuta de resolução que a gente vai submeter à aprovação desse conselho. Na verdade, por regimento, eu vou ter que fazer a leitura desse parecer. O parecer da comissão, eu vou fazer a leitura. Não sei se dá para acompanhar. Preciso ampliá-la para vocês acompanharem pela tela. Mas o título é Parecer da Comissão Especial para Acompanhamento da Regulamentação dos Caminhos Reservados à Fauna no Âmbito da Implementação da Mata Atlântica. O presente relatório é o produto dos trabalhos da Comissão Especial do CADES no acompanhamento do processo de elaboração da minuta de resolução para regulamentação dos Caminhos Reservados à Fauna, (CRF), no âmbito da implementação do corredor ecológico norte da Mata Atlântica, definido no Plano Municipal de Conservação e Recuperação da Mata Atlântica, o PMMA, e tem como objetivo recomendar a aprovação dessa minuta do Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - CADES. Comissão Especial para o acompanhamento da Regulamentação dos Caminhos Reservados à Fauna do Âmbito da Implementação do Corredor Ecológico Norte da Mata Atlântica foi instalado através da Resolução nº 274/CADES/2014, de 14 de agosto de 2014, objetivo de contribuir com as experiências de cada um de seus membros no processo de elaboração da minuta de resolução, cuja coordenação foi da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente - SVMA. Participaram dos trabalhos dessa comissão especial, 11 conselheiros do CADES e 12 técnicos convidados, conforme segue. Membros conselheiros, Rosélia Mikie Ikeda/SVMA/CPA, de Coordenação de Planejamento Ambiental, Anita Corrêa de Sousa Martins, da Coordenação de Gestão de Parques e Biodiversidade, o Juliano Ribeiro Formigoni, Coordenação de Licenciamento Ambiental, Willian Agra, da Coordenação de Fiscalização Ambiental, Douglas de Paula D'Amaro, da Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras, Patrício Gomes Moreira, da Secretaria Municipal de Saúde, Mário Luís Fernandes Albanese, do Setor Industrial, Celina Cambraia Fernandes Sardão, da Macrorregião Centro-Oeste 1, José Ramos de Carvalho, da Macrorregião Norte 2, Delaine Guimarães Romano, da Macrorregião Leste 1, e Teresa Cristina Mesquita da Cunha, da Macrorregião Sul 1. Técnicos convidados. Ana Paula de Oliveira Souza, da Coordenação de Planejamento Ambiental. Alexandra Aguiar Pedro, também do Planejamento Ambiental. A Lígia Pinheiro de Jesus, do Planejamento Ambiental. Liliane Neiva Arruda Lima, da Coordenação de Gestão de Colegiados. Marcelo Schiavo Nardi, da CGPABI e da Divisão de Fauna Silvestre, a Leila Weiss de Almeida Pedrosa, também da Divisão de Fauna Silvestre, a Luciene Lopes Lacerda, da Divisão de Fauna Silvestre, o Yuri Hilton, da Coordenação de Licenciamento Ambiental, o André Tadeu Gasparoto, da Coordenação de Licenciamento Ambiental, o Luiz Gustavo Balbino, da Coordenação de Licenciamento Ambiental, a Rafaela Braga Reis Farias, da Assessoria Jurídica da Secretaria do Verde, e José Hamilton de Aguirre Junior, da Coordenação da (som ininteligível) Ambiental. Então, como introdução, o Caminho Reservado à Fauna Silvestre se constitui no estabelecimento de um território prioritário de conservação, dentro do corredor ecológico, pois, apesar de demarcados no Plano Municipal de Conservação Recuperação da Mata Atlântica, PMMA, e de cumprirem seu papel na prática, os

corredores ecológicos demandam regulamentação para sua efetiva consolidação e legitimação. O corredor ecológico Norte possui recursos naturais importantes, cuja conservação fortalece a conexão de fragmentos florestais e áreas núcleos da Mata Atlântica presentes nas unidades de conservação da região. Também estão presentes nessas Unidades de Conservação espécies da fauna silvestre que circulam entre esses fragmentos. No entanto, o desenvolvimento territorial formal e informal em andamento, e consequente perda desses recursos nesses corredores, traz a necessidade de estabelecer uma regulamentação à conservação de áreas para a circulação da fauna silvestre. Considerando seu propósito de circulação da fauna para garantir o fluxo gênico e a preservação e fortalecimento dos seres remanescentes da Mata Atlântica, bem como, para prevenção aos recorrentes acidentes com a fauna nesta região, foram delimitados Caminhos Reservados à Fauna nos trechos 1, 2, 3, 4, do corredor ecológico Norte. Vai aparecer o mapa aqui em seguida. A fim de garantir que a circulação das espécies entre as áreas de interesse ocorra de forma segura e direcionada, considerando também a segurança da população local. Então, esse mapa traz a situação no Norte da cidade de São Paulo. Aparece, então, nesse desenho as localizações dos trechos 1, 2, 3, 4, o Corredor Ecológico da Mata Atlântica Norte e as setas aí indicam os lugares em que a gente precisa fazer a conexão dos fragmentos. Basicamente, os corredores foram marcados os fragmentos florestais da região. Então, além de atender ao PMMA, esta iniciativa integra a Ação 3 do Plano Municipal de Áreas Protegidas, Áreas Verdes, Espaços Livres - PLANPAVEL. Plano este aprovado pela Resolução 228/CADES/2022. Caminhos reservados da fauna e seu processo de elaboração. Eu vou explicar um pouco, primeiro, sobre corredores ecológicos da Mata Atlântica. Três corredores ecológicos da Mata Atlântica estão demarcados no PMMA, subdivididos em trechos, 6 trechos na Zona Norte, 2 na Zona Leste e 3 na Zona Sul, totalizando 11 trechos nos três corredores e uma área total de 18.351,29 hectares, com a intenção de conectar, proteger e fortalecer as áreas núcleo remanescentes da Mata Atlântica. Os mapas a seguir mostram as áreas núcleos e os corredores demarcados no PMMA. Cabe ressaltar que a subdivisão por trechos se deu pela descontinuidade dos fragmentos florestais, fruto do desenvolvimento urbano, de ocupações humanas, cujas conexões entre trechos demandarão ações de diversas naturezas que as fortaleçam ou as reestabeleçam. Os mapas do PMMA, do lado esquerdo, são as áreas núcleos. Na Mata Atlântica que são os núcleos dos fragmentos mais importantes da cidade que precisam ser preservados. E do lado direito, então, são corredores ecológicos trazidos no plano. Esse aqui é a Ação 3, então é o que aparece em PLANPAVEL, Ação 3, que mostra a necessidade de reforçar e criar regras para que esses corredores existam. Então, essa é uma das... O que estamos trazendo no CADES faz parte dessa ação. Então, para estabelecer, começar essa ação, a gente começou para estabelecer uma metodologia para a consolidação dos Corredores Ecológicos da Mata Atlântica com a primeira parte do grupo de trabalho que a gente contou, da Coordenação de Planejamento Ambiental. Então, no intuito de implementar a Ação 3 do PLANPAVEL, sob a liderança e a Coordenação de Planejamento Ambiental - CPA da Secretaria do Verde. O planejamento para implementação dos corredores ecológicos mais focados na sua dimensão territorial começa a ser elaborado por essa coordenação em março de 2023. Um GT interno à coordenação chamados GT/CPA, com integrantes de três divisões de estudos ambientais da região territorial, dos projetos urbanos e patrimônio ambiental, sob coordenação do gabinete de planejamento, inicia seus trabalhos com o objetivo de criar uma metodologia para consolidação dos corredores ecológicos da Mata Atlântica que oriente as ações desta e das próximas gestões. Para isso o GT/CPA, inicia os trabalhos com análises territoriais, visando compreender o cenário atual dos territórios dos corredores ecológicos. Mapas temáticos foram elaborados, sobrepondo bases cartográficas diversas e imagens aéreas para visualização e a compreensão do território e suas dinâmicas de modo a atingir o objetivo de consolidação dos corredores ecológicos. Identificam-se nos territórios dos corredores e seus entornos, as áreas potenciais para a criação de estratégias que garantam sua consolidação são redes de parques e praças, rede de conectores rede viária e passagens em geral e a rede de áreas de preservação permanente, APP dos corpos d'água. Por outro lado, identificam-se territórios de desafios como as áreas com ocupações irregulares, zonas de interesses sociais e a predominância de terrenos particulares dentro do perímetro dos corredores ecológicos, que demandam maiores esforços no sentido de conciliação dos respectivos interesses, tão distantes da necessária prevenção ambiental. Sintetiza os potenciais e desafios observados no território dos corredores ecológicos. Esses mapas foram utilizados exatamente para enxergar quais seriam as áreas prioritárias e quais são as ações, o elenco de ações que teriam que ser iniciadas para essa concentração. Então, os mapas de potencial e desafio possibilitam relacionar os diversos agentes a serem envolvidos sem esforços para o mesmo fim, visando a consolidação dos corredores ecológicos e em consequência, a preservação da Mata Atlântica na cidade de São Paulo. E a figura 3, mostra alguns dos agentes que deverão ser buscados para ações convergentes para a consolidação dos corredores. (Som ininteligível). Essa ideia tem que ser absorvida pela cidade. Ao visualizar o território, foi possível definir-se os produtos de planejamento que devem ser elaborados na segunda fase do trabalho para cada um dos corredores, norte, leste e sul. Então, 1 seria uma estratégia de conexão entre trechos, 2, instrumentos normativos para estratégias específicas, 3, caderno de estratégias de intervenções, 4, marcos estratégicos de ação por gestão. Nessa primeira fase, foram realizadas 23 reuniões do GT/CPA e uma vistoria técnica em pontos estratégicos para conexões dos trechos 2, 3 e 4, com técnicos de planejamento e da Divisão da Fauna Silvestre. Participaram nesta fase, com contribuições decisivas, a



Coordenação de Gestão de Parques e Biodiversidade Municipal e suas divisões técnicas, Fauna Silvestre, a Produção e Herbário Municipal. A Implantação, Projetos e Obras. Arborização Urbana. Coordenação do PMAU, sendo os primeiros resultados deste trabalho apresentados na 258ª reunião plenária ordinária do CADES no dia 18 de outubro de 2023. Agora a figura 4 sintetiza a primeira fase do processo de trabalho de elaboração da (som ininteligível) para a consolidação dos corredores ecológicos descrita e os envolvidos no trabalho. Então, em paralelo externamente à CPA, outras ações aconteciam relacionadas ao assunto, como discussões e estudos sobre a Fauna Silvestre e seus conflitos no meio urbano pelo governo do Estado e por teses universitárias, a implantação de corredores verdes por outras cidades e regiões metropolitanas, como no caso do projeto Reconecta de Campinas, as discussões para a elaboração do Manual Cidade Amiga da Fauna, coordenada pela Divisão de Fauna Silvestre, da Secretaria do Verde, e a revisão da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, cuja revisão foi publicada em 25 de julho de 2024. Estratégias de conexão entre trechos e instrumentos normativos para estratégias específicas. Corredor Ecológico Norte da Mata Atlântica. Segunda fase de trabalho de GT/CPA com participação dos corredores verdes. Na segunda fase de trabalho iniciou-se a elaboração dos dois produtos definidos na metodologia por corredor. Estratégia de conexão entre trechos e instrumentos normativos para estratégias específicas. Objetos de avaliação da presente Comissão Especial. A elaboração dos demais produtos do GT/CPA, optou-se por iniciar os trabalhos pelo Corredor Ecológico do Norte da América Atlântica, considerando-se a crescente expansão urbana irregular, a recente alteração do zoneamento e o plano de intervenção urbana no novo Entrepósito de São Paulo como estratégia de desenvolvimento econômico que estão demandando urgente regulamentação do corredor econômico com orientação clara quanto à necessidade de preservação das conexões entre os fragmentos florestais e áreas núcleos da Mata Atlântica das Unidades de Conservação da região. Então, figura cinco. No lado esquerdo, mostra o plano de intervenção do novo Entrepósito de São Paulo. Na esquerda. E à direita, o mapa do zoneamento recém-aprovado para a região norte. (Som ininteligível). Houve uma alteração no zoneamento dessa região. Também impactou bastante no corredor ecológico. Continuidade dos fragmentos arbóreos. E por consequência a perda de atividades de diversos grupos faunísticos tende a aumentar os conflitos com as áreas urbanizadas, conforme os registros de ocorrência de animais feridos, atendidos pelo Centro de Manejo e Conservação de Animais Silvestres (CeMaCAS), que é localizado no Parque Anhanguera, e os de caça e tráfico de animais da GCM Ambiental, o que por si só justifica a necessidade de estratégias de gestão para essas áreas. Para o território do Corredor Ecológico Norte, constituído de seis trechos, estabelecemos duas estratégias para a conexão entre trechos, levando em conta o inventário Fauna Silvestre realizado anualmente pela Secretaria do Verde, a experiência dos profissionais da Divisão da Fauna Silvestre, as condições geográficas existentes e a dinâmica de ocupação da região norte do município. As estratégias são estas. A primeira estratégia é que, nos trechos 5 e 6, optou-se, então, pela desapropriação de imóveis para a criação dos parques da Borda da Cantareira, propostas no Plano Diretor Estratégico. Tendo sido já publicados os decretos de utilidade pública, que são as DUP's, conforme está mostrado na figura 6. A segunda estratégia é diferente para os trechos 1 a 4. Os caminhos reservados à Fauna Silvestre como território mínimo para passagem segura, mediante instrumento normativo, objeto de avaliação pela presente Comissão Especial. Nos trechos 5 e 6 então, a estratégia foi essa parte inteira do Parque Estadual da Cantareira, do Parque Estadual. E na borda toda, onde existia ainda fragmento que exatamente a linha amarela é o corredor ecológico, que estava aqui no PMMA. Então, lá, praticamente, foram feitos os decretos de utilidade pública para desapropriação, que esse já é um plano que vem desde o PDE anterior. E agora, então, esse é o que o prefeito assinou, né, no fim desse ano, todas essas DUP's para se criar parques de amortecimento do Parque (som ininteligível). Então, agora a gente vai, então, detalhar, porque aquilo que vai fazer parte dessa aprovação hoje são as estratégias dos trechos 1 a 4, né, que são os caminhos reservados à fauna. Então, as tais estratégias visam proteger os animais silvestres e promover a conectividade entre as populações, evitando entre outros problemas o isolamento reprodutivo e a extinção de espécies, (som ininteligível) e diversidade dos fragmentos arbóreos da região. É importante pontuar que o Parque Estadual da Cantareira, o Parque Estadual do Jaraguá, o Refúgio da Vida Silvestre, o RVS Anhanguera, o Parque Urbano em Anhanguera e a Reserva Indígena Tekoa Itakupe são importantes áreas de preservação nesta região. Além destas, existem outros diversos fragmentos arbóreos nos municípios vizinhos de Cajamar, Caieiras, Guarulhos e Mairiporã, sendo necessária a interlocução com as prefeituras desses municípios no sentido da cidade de São Paulo propôs estratégias em comum acordo, como ponto de partida para médio prazo se implementar uma política de gestão integrada em escala metropolitana. (Som ininteligível) a estratégia de conexão ecológico da Mata Atlântica. Então, os trechos 5 e 6 do Corredor Ecológico Norte, o objetivo foi de priorizar a implantação dos Parques da Borda da Cantareira, os propostos do PDE, e ao ampliar a área de toda a Serra da Cantareira, as áreas do Corredor Ecológico serão reservadas. A estratégia para esses trechos é a desapropriação de imóveis para a criação de parques públicos, as áreas de DUP's propostas são mostradas na figura 6. Estratégia 2.2, estratégia de conexão dos trechos 1 e 4 do Corredor Ecológico Norte. Dos trechos 1, 2, 3 e 4 do Corredor Ecológico Norte, o objetivo é garantir as conexões entre o Parque Estadual do Jaraguá, o Refúgio da Vida Silvestre, RVS Anhanguera, o Parque Anhanguera e a Borda da Serra da Cantareira. Então, a figura 8, mostra os 4 caminhos reservados à Fauna, trechos 1, 2, 3 e 4, (som ininteligível). Os caminhos

reservados à Fauna são faixas de 100 metros de largura, traçadas para garantir que a conexão entre as áreas de preservação fragmentada citada seja garantida no âmbito do desenvolvimento urbano de forma que a Fauna Silvestre possa circular com segurança, a segurança é tanto para os animais quanto para as pessoas, e assim cumprir seu papel de dispersão das sementes e permitir o fluxo gênico, ampliar a cobertura vegetal e fortalecer a biodiversidade. Na zona norte do município, São Paulo, esses caminhos são especialmente importantes devido à urbanização intensa e à necessidade de conectar as áreas verdes. Então, a largura de 100 metros dos caminhos da fauna foi definida para garantir ativa proteção e conectividade com as populações de faunas silvestres existentes, com base em consulta e literatura científica, a exemplo dessa no relatório e a experiência acumulada na Divisão da Fauna Silvestre, DFS/SVMA. Então, visando aproveitar os (som ininteligível) presentes, diminuir os conflitos com áreas já ocupadas e minimizar impactos ao desenvolvimento urbano, delimitação dos caminhos reservados à fauna buscou priorizar os espaços já ambientalmente protegidos, assim como, territórios já utilizados para circulação da Fauna Silvestre. Assim, teorizou-se áreas dentro dos perímetros ecológicos demarcados no PMMA, áreas não ocupadas de maneira formal e informal identificadas em foto aérea, áreas de preservação permanente, APP de cursos d'água, faixas de 30 metros de cada lado do corpo d'água, que já são vedadas à ocupação e a impermeabilização. Áreas de mata ombrófila densa ou bosque heterogêneo por sua função de recuperação e conexão da mata atlântica que já são legalmente protegidas.

Áreas já usadas para a circulação da fauna no território, conforme o mapeamento da Divisão da Fauna Silvestre, (som ininteligível). A vegetação aqui adotada segue o mapeamento de remanescentes do Bioma Mata Atlântica realizado com o Plano Principal de Conservação e Recuperação de Mata Atlântica, PMMA. O PMMA foi aprovado na 196ª reunião plenária do CADES, em 13 de dezembro de 2017. A largura de 100 metros dos caminhos da fauna quando em APP de curso d'água foi obtida pela soma dos 60 metros, 30 metros de cada lado do córrego, e mais duas faixas de 20 metros, um de cada lado das faixas de APP, à exceção dos segmentos de caminhos da fauna. Na divisa do município, 100 metros foram demarcados dentro do município, considerado que o nosso limite de (som ininteligível) fica dentro do município, (som ininteligível) o que mostra essa situação, que a faixa está no limite, está totalmente (som ininteligível). A figura 10, na verdade, é o mapa dos territórios, mapeado pela Divisão de Fauna Silvestre, onde são encontrados a fauna silvestre. Ela circula, então, entre as Unidades de Conservação, elas saem das unidades e ela circula pela cidade. Então, esses são os locais em que são encontradas as faunas. Então, mapeou-se também os segmentos considerados como barreiras à circulação da fauna silvestre nos cruzamentos com rodovias, ferrovias ou com sistemas viários, sem passagens ou travessias de fauna, o que impossibilita a conexão entre os fragmentos desejados. Identificou-se ainda dois trechos com o estreitamento dos caminhos demarcados em função da ocupação de núcleos informais de habitação (figura 11), que demandam medidas a serem estudadas na terceira fase, para evitar a expansão da ocupação por novas moradias e para potencializar a convivência entre o caminho da fauna e a ocupação existente. Na figura 11, a gente tem dois desses caminhos da fauna em estreitamento em relação à faixa de 100 metros. Já tem uma faixa menor, então essa é uma situação que a gente vai ter olhar com cuidado, porque são ocupações informais, então a ideia aqui é que talvez uma regularização desse assentamento se faça essa recuperação desse caminho. Enquanto isso, teria que sair algum tipo de barreira física, alguma coisa assim. Isso nós vamos detalhar mais na terceira fase do trabalho. A figura 12 permite visualizar os caminhos reservados à fauna conforme características predominantes e comparados entre si. Então, aqui é um esquema. A linha azul no meio dos retângulos representa o eixo (som ininteligível) esse trecho e o trecho 3 possuem áreas de estreitamento. Todos os trechos demandam passagens e travessias de fauna. O trecho 2 demanda somente uma passagem enquanto os demais demandam uma maior dessas estruturas de passagem que serão avaliados pela equipe da Secretaria do Verde. Esse sistema facilitou muito para a gente poder (som ininteligível) essa resolução, para compreender o que estava no território e o que é que tinha que ser regulamentado. Os caminhos demarcados para o corredor norte, conforme mostrado na figura 11, totalizam cerca de 6 km, 100% de extensão dos caminhos da fauna. Somado com todos os caminhos, então isso é 15 km, 57% dos caminhos da fauna já têm incidência de APP, mata ombrófila, bosque heterogêneo. 24%, que corresponde a 6 km, tem incidência de APP. Em (som ininteligível) tem incidência de mata. Então, sendo relevante apontar que (som ininteligível) quilômetros, que é 93% da sua extensão, já possui atributos compatíveis para a sua função como habitat da fauna silvestre. Presença de APP, curso d'água e vegetação. Em termos de área, tais caminhos totalizam cerca de 263 hectares da área de caminho reservado à fauna, o que corresponde a 10% das áreas dos trechos 1, 2, 3, e 4 do Corredor Norte e à 0,88% da área da Zona Norte. Isso mostra que se trata de um território mínimo destinado à circulação da fauna, mas com uma função ambiental extremamente relevante para a região no longo prazo. Essa proposta coordenada por CPA-G foi redigida em forma de minuta para a Resolução CADES em pauta por CPA/DEAPT. Para ambas as fases de trabalho, os membros do GT Corredores Verdes, instituída pelo Portaria SVMA 80/2023, em andamento, fizeram contribuições. Técnicos da CLA e da DFS concluíram as contribuições finais, juntamente com CPA-G/DEAPT e o produto desse trabalho foi apresentado na forma de minuta de Resolução à Comissão Especial do CADES, que ao elaborar o presente parecer, propiciará sua aprovação pela plenária do CADES. Então, esse esquema mostra a segunda fase do trabalho, na minuta de resolução do CADES. Isso foi explicado agora no texto. Conclusões e recomendações. Os caminhos

reservados à fauna na Zona Norte de São Paulo são fundamentais para a preservação da biodiversidade e a manutenção do equilíbrio ecológico. A metodologia adotada, baseada no ampliado do Plano Municipal da Mata Atlântica e na revisão de literatura especializada, garante a eficácia e a sustentabilidade desses corredores ecológicos. A delimitação dos caminhos reservados à fauna utilizou prioritariamente as áreas de preservação permanente e as áreas com presença da mata, ombrófila densa ou bosque heterogêneo, ambas protegidas por legislação ambiental, mas também identificou lacunas e barreiras para essa situação, onde deve ser previsto também intervenções, tais como, passagens ou travessias para a fauna. Para a implementação de sustentabilidade no tempo dos caminhos reservados à fauna é fundamental a articulação dos municípios vizinhos, Caieiras, Cajamar e Santana de Parnaíba. São propostos quatro segmentos, um que liga a RVS Anhanguera ao Parque Jaraguá, com 9.928 metros de extensão. Outro que liga ao Parque Jaraguá com 3.202 metros de extensão, outro do Parque Anhanguera à área de Taipas com 11.380 metros de extensão, e um quarto que liga o Parque de Jaraguá à área estadual do Trecho 1, com 1.541 metros de extensão. A metodologia utilizada para a implementação do Corredor Ecológico Norte da Mata Atlântica consideradas as especificidades de cada região poderão ser utilizadas para a implementação dos Corredores Ecológicos Sul e Leste da Mata Atlântica. Então, temos fotos do processo, e essa parte final que dos considerandos, eu vou deixar para depois da leitura da minuta de resolução. Então, agora, obrigada pela atenção. Passo para a Lígia, que vai ler a minuta de resolução.

Lígia Palma de Barros Latorre Lobo: Um pouquinho mais de paciência que agora a gente vai passar para a leitura da minuta, que é o que vai depois ser colocado em votação. A minuta de resolução, ela está estruturada aqui em 18 artigos e dois anexos, sendo um deles o mapa, que vai mostrar esses trechos de caminho da fauna nessa parte da Zona Norte que a Rosélia mostrou, e um quadro que dá as características e estratégias para cada segmento desses caminhos de fauna. Então, vou começar a leitura aqui. Minuta de Resolução SVMA/CADES número X, de 2024. Cria os raminhos reservados à fauna silvestre, CRF, na zona norte de São Paulo, de acordo com os Corredores Ecológicos da Mata Atlântica, estabelecidos pelo Plano Municipal de Conservação e Recuperação da Mata Atlântica, no município de São Paulo, PMMA. Então, o primeiro trecho aqui dos considerandos, considerando a Lei 9.985 de julho de 2000, que instituiu o Sistema Nacional de Unidades de Conservação SNUC. Considerando a Lei Federal nº 11.428 de dezembro de 2006, que dispõe sobre a utilização e proteção da vegetação nativa do Bioma Mata Atlântica. Considerando a Lei Federal nº 12.651 de maio de 2012, que dispõe sobre o regime de proteção das áreas de preservação permanente. Considerando a importância da conservação da Mata Atlântica para amenizar os efeitos adversos da mudança climática, conforme preconiza o Plano de Ação Climática da Cidade de São Paulo. Considerando o Plano Municipal de Conservação e Recuperação da Mata Atlântica, PMMA, aprovado pela Resolução CADES, número 186/2017, que mapeou os remanescentes de mata atlântica do município de São Paulo e propôs os perímetros dos corredores ecológicos como áreas de conexão entre esses remanescentes. Considerando a incorporação dos caminhos reservados à fauna no Plano de Manejo da Unidade de Conservação do Refúgio de Vida Silvestre Anhanguera, RVS Anhanguera, aprovado na 268ª Reunião Plenária Ordinária do CADES, de 16 de setembro de 2024. Considerando também que a fragmentação de um habitat em manchas ou fragmentos, mais ou menos isolados, altera a estrutura e a qualidade desses habitats, provoca a intensificação das competições, promove a extinção local de espécies e a perda da biodiversidade, reprimindo as interações e os processos ecológicos e, por fim, prejudicando a prestação de serviços ecossistêmicos na metrópole, bem como sua qualidade de vida. Considerando que nos corredores ecológicos do município ocorre a circulação de diversas espécies da fauna silvestre, sendo necessário um ordenamento destes territórios para minimizar o impacto dessas espécies, desculpa, para minimizar a impulsão dessas espécies na matriz urbana, de forma a proteger a saúde humana e promover a circulação segura da fauna silvestre. Resolve. Então, artigo 1º. Cria os caminhos reservados à fauna silvestre na Zona Norte de São Paulo, nas áreas públicas e privadas, ao longo dos trechos nos corredores ecológicos definidos pelo PMMA, visando facilitar o deslocamento da fauna, a dispersão e migração de espécies e a recolonização das áreas possivelmente degradadas. Parágrafo único, a criação e implementação dos caminhos de fauna dos corredores ecológicos definidos pelo PMMA, fica amparada pela Lei Federal nº 12651 de 2012, que determina o regime de preservação das áreas de preservação permanente, APP e reservas legais e pela Lei Federal nº 12428 de 2006. Artigo 2º. Ficam criados os segmentos Caminhos Reservados à Fauna, CRF, ao longo dos corredores de Mata Atlântica da região norte do município de São Paulo. Inciso 1. Caminho Reservado à Fauna, trecho 1. Ao longo do corredor ecológico Freguesia-Jaraguá, conectando o Parque Estadual do Jaraguá à área de ZEPAM, conforme o mapa no anexo 1, com aproximadamente 1.736 metros de extensão. Inciso 2. Caminho reservado à fauna, trecho 2. Ao longo do corredor ecológico Jaraguá-Anhanguera, conectando o Parque Estadual do Jaraguá ao Parque Anhanguera, com aproximadamente 3.225 metros de extensão. Inciso 3, caminho reservado à fauna, trecho 3. Ao longo do corredor ecológico Anhanguera, conectando a Unidade de Conservação do Refúgio da Vida Silvestre em Anhanguera ao Parque Estadual do Jaraguá, na face oeste, com aproximadamente 9.988 metros de extensão. Inciso 4. Caminhos reservados ao Fauna, trecho 4, ao longo do corredor ecológico Anhanguera-Perus, conectando a Unidade de Conservação Refúgio de Vida Silvestre Anhanguera, a área de ZEPAM, que é o parque planejado (som ininteligível) com



aproximadamente 11.380 metros de extensão. Parágrafo único, fica estabelecida a largura de 100 metros para os trechos dos caminhos reservados à fauna dentro dos limites do município, de forma a garantir a circulação e condições de sobrevivência da fauna silvestre. Artigo 3º. Os tratados dos caminhos reservados à fauna, CRF, relacionados no artigo 2º, encontram-se no mapa, caminhos reservados à fauna, segmentos por característica predominante. Anexo I desta resolução. Artigo 4.

Para fins desta resolução, em termos de área de preservação permanente APP, de acordo com a Lei Federal nº 12.651, de maio de 2012, são aquelas protegidas nos termos da lei, cobertas ou não por vegetação nativa, com as funções ambientais de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica, a biodiversidade, o fluxo gênico de fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem-estar das populações humanas. Inciso 2. Corredores Ecológicos. São áreas que possuem ecossistemas florestais biologicamente prioritários, e viáveis para a conservação da biodiversidade na Amazônia e na Mata Atlântica, compostos por conjuntos de unidades de conservação, terras indígenas e áreas de interstício. Sua função é a efetiva proteção da natureza, reduzindo ou prevenindo a fragmentação de florestas existentes por meio da conexão entre diferentes modalidades de áreas protegidas e outros espaços diferentes usos do solo. Inciso 3. Caminhos Reservados à Fauna, o CRF. Também conhecidos como caminhos de fauna, corredores de fauna ou trilhas de fauna. São estruturas planejadas para facilitar a movimentação e dispersão de animais silvestres entre diferentes áreas de habitats. Eles são protegidos para garantir a conexão e minimizar os impactos negativos da fragmentação dos habitats e para promover a conservação da biodiversidade. Quatro, passagens de fauna ou passagens seguras. São adaptações na estrutura viária para facilitar o trânsito transversal da fauna silvestre e nas vias que fragmentam a paisagem. Promovem a coletividade entre fragmentos de vegetação e diminuem o risco de atropelamentos e acidentes com a rede de energia. Quinto, travessia segura para a fauna. Utilização de placas de sinalização e/ou redutores de velocidade nas vias para promover a circulação mais segura das vias da fauna silvestre. 6, unidades de conservação. Regulamentado pelo SNUC, Sistema Nacional de Unidades de Conservação, trata-se de espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituído pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos sob regime essencial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção. 7. Fisionomia do PMMA. Mata de várzea, Bosque heterogêneo, campos gerais, campos alto-montanos, campos de várzea e vegetação aquática são fisionomias dos fragmentos da vegetação remanescente mapeados pelo Plano Principal de Conservação e Recuperação da Mata Atlântica, PMMA, do município de São Paulo. Outras fisionomias de vegetação referem-se a fisionomias dos fragmentos de vegetação mapeados pelo PMMA, que não apresentam predominância de vegetação de porte arbóreo relacionados no item 7 deste artigo, exceto os fragmentos de fisionomia, mata ombrófila e bosque heterogêneo, ambos com predominância de vegetação de porte arbóreo. Artigo 5º. Os caminhos reservados à fauna definidos no artigo 2, têm o objetivo de. Inciso 1, garantir uma matriz ambiental adequada à manutenção das populações de fauna silvestre, reduzindo a ocorrência de atropelamentos e acidentes em redes elétricas e em outras situações de conflito com as atividades humanas. Inciso 2. Permitir que animais locomovam de um habitat a outro, ajudando a manter a conectividade entre áreas fragmentadas, minimizando os efeitos negativos da fragmentação atuante, como a perda de biodiversidade e a alteração das interações ecológicas, criando condições mais favoráveis para a sobrevivência e o bem-estar das espécies. Inciso 3. Mais um objetivo é conectar populações animais isoladas, permitindo a troca genética entre grupos de indivíduos importante para evitar a endogamia e aumentar a diversidade genética, o que melhora a resiliência das populações a doenças e mudanças ambientais. 4, facilitar a recolonização de áreas degradadas ou recém-exploradas, permitindo que animais se estabeleçam em novos habitats que contribuam para a recuperação ecológica destas áreas. E o objetivo aqui é o inciso 5, minimizar os efeitos negativos da fragmentação do habitat com a perda de biodiversidade e a alteração das interações ecológicas, criando condições mais favoráveis para a sobrevivência e o bem-estar das espécies. Artigo 6. Para efeitos desta resolução, os segmentos em cada trecho dos caminhos reservados à fauna foram estabelecidos segundo suas características físicas, hidrológicas, tipologia da vegetação, presença de ocupação ou outro fator antrópico de ameaça à fauna e flora, existência de trechos de passagem por rodovias, por áreas limítrofes a outras cidades vizinhas, resultando nos grupos com as seguintes características predominantes. São 5 grupos. Grupo 1. Área de Preservação Permanente. Isso aqui remete àquele gráfico mostrado no parecer que a Rosélia leu. Então, o grupo 1. Área de Preservação Permanente, APP e Mata Atlântica, Mata (som ininteligível) Atlântica ou Bosque-Heterogêneo. Trechos nas áreas de preservação permanente e suas adjacências, com a presença de Mata ombrófila densa ou Bosque heterogêneo, segundo a classificação dos remanescentes do Bioma Mata Atlântica do PMMA. Grupo 2. Área de preservação permanente APP, mata ombrófila densa ou bosque heterogêneo e limite do município. Trechos nas áreas de preservação permanente e suas adjacências com presença de mata ombrófila densa ou bosque heterogêneo, segundo a classificação dos remanescentes do Bioma Mata Atlântica do PMMA localizados nos limites do município. Inciso 3, grupo 3. Áreas de preservação permanente APP, Mata Atlântica, Mata ombrófila densa ou Bosque heterogêneo, limites do município e Estreitamento. Trechos nas áreas de preservação permanente e suas adjacências com a presença de Mata ombrófila densa ou bosque heterogêneo, segundo classificação dos remanescentes do Bioma Mata Atlântica do PMMA, localizados

nos limites do município com áreas de estreitamento devido a presença de núcleos informais. Inciso 4, grupo 4. Outras fisionomias de vegetação. Trechos compostos por áreas com outras fisionomias de vegetação remanescente do Bioma Mata Atlântica do PMMA, não identificados como mata ombrófila densa ou bosque heterogêneo, porém importantes para a conexão entre os fragmentos. Inciso 5, grupo 5. APP, trecho composto por áreas de preservação permanente associadas a curso d'água, podendo apresentar uma das seguintes condições. 5.1, com a presença de fisionomias de vegetação remanescente do bioma mata atlântica do PMMA, não identificado como mata ombrófila densa ou bosque heterogêneo. E 5.2, com a presença de vegetação arbórea, não classificado como remanescente do bioma mata atlântica do PMMA. Grupo 6. Mata, trecho composto por vegetação remanescente do bioma Mata Atlântica do PMMA, identificado como mata ombrófila densa ou bosque heterogêneo. Inciso 7, grupo 7. Barreiras, trechos do sistema ferroviário, rodoviário e viário urbano que constituem barreiras físicas para passagem de fauna silvestre. Artigo 7º. A descrição dos caminhos reservados à fauna - CRF relacionados no artigo 2º com os respectivos segmentos e grupos, de acordo com o artigo 7º, faz parte do anexo 2, quadro de características e estratégias dos caminhos reservados à fauna 1, 2, 3 e 4 dessa resolução. Artigo 8º, as principais estratégias, sem detrimento de outras mais específicas, se fizerem localmente necessárias a serem adotadas em cada segmento dos trechos, 1, 2, 3 e 4, todo o caminho reservado à fauna - CRF, faz parte do anexo 2. (Som ininteligível) de características e estratégias dos caminhos reservados à fauna 1, 2, 3 e 4 desta resolução. Inciso 1. Barreiras, como muros, cercas, estruturas elétricas quando encontrados, exigirão soluções técnicas apropriadas a serem avaliadas por técnicos da Divisão de Fauna Silvestre, da Coordenação CGPABI, da SVMA, em expediente próprio para este fim. Inciso 2. Nas áreas dos caminhos reservados à fauna, a depender das condições encontradas, poderá ser necessário a restauração da vegetação ou a recuperação da APP e da qualidade da água. Inciso 3. Propostas de intervenções nos cursos d'água deve ser avaliadas por técnicos de DFS/CGPABI/SVMA para garantir a circulação segura da fauna silvestre. A restauração da vegetação nos locais em que a análise técnica da SVMA indicar, preferencialmente ouvidos os técnicos da divisão de fauna silvestre, será realizada através do plantio diversificado de espécies nativas da Mata Atlântica, objetivando o incremento da biodiversidade em acordo com a aptidão da flora global. Artigo 9º. Em áreas públicas, o plantio arbóreo da vegetação dos caminhos de fauna compete a SVMA. (Som ininteligível) os caminhos reservados à fauna poderão ser objeto de recebimento de plantios compensatórios exigidos em termos de compromisso ambiental - TCA, desde que aprovados por deliberação da Câmara de Compensação Ambiental da SVMA. Inciso 2. Os caminhos reservados à fauna poderão ser objeto de recebimento de plantios reparatórios de termos de ajuste de conduta - TAC, desde que autorizados pelo responsável pela área competente. Artigo 10º. Em áreas particulares, a implantação, restauração ou preservação da vegetação, dos caminhos reservados a fauna estabelecidos nessa resolução, serão de responsabilidade do proprietário. Artigo 11º. Para a aprovação de novos empreendimentos ou dos processos administrativos em andamento, públicos ou privados relativos ao parcelamento do solo ou edificação, bem como, sujeitos a licenciamento ambiental nos termos da Resolução CADES 207/2020 ou a que vier a substituí-la, que se sobrepõem aos caminhos reservados à fauna, a análise técnica deverá considerar as especificações dessa resolução. Nos locais onde o tratado original dos caminhos reservados à fauna tem que sofrer alterações para compatibilização com a legislação urbanística vigente, devem ser buscadas soluções técnicas conjuntas com este órgão ambiental que viabilizem as alternativas mais adequadas para a passagem da fauna. Parágrafo 1º, as alternativas técnicas locais devem evitar espaços de desconitualidade ou de estrangulamento dos caminhos reservados à fauna. Parágrafo 2º. Os empreendimentos poderão, excepcionalmente, compatibilizar o uso da área sobreposta aos caminhos reservados à fauna com estruturas físicas e/ou intervenções que auxiliem a passagem da fauna. Artigo 12º. As coordenações de SVMA ao se manifestarem em processos de parcelamento do solo nas questões referentes à aprovação das áreas verdes deverão considerar as disposições desta resolução. As áreas dos caminhos reservados à fauna a serem preservadas ou recuperadas poderão ser aceitas e computadas no cálculo de áreas verdes mínimas exigidas pela legislação vigente, devendo, neste caso, receber o parecer da coordenação de planejamento ambiental e da coordenação de gestão de parques e biodiversidade CGPABI, ambos de SVMA. 2. No caso de a área dos caminhos reservados à fauna extrapolarem a área mínima exigida pela legislação vigente que deverá ser destinada à área verde no empreendimento, a área excedente que continuar em propriedade privada poderá receber incentivos para a sua conservação a ser observada legislação específica. A implantação da área verde fica a cargo do empreendedor conforme a legislação vigente. Artigo 13º. A área do caminho reservado a Fauna, em zona rural, poderá ser aprovada na matrícula do respectivo imóvel, no cartório de registro de imóveis competente, como área pertencente à reserva legal do imóvel, (som ininteligível). Parágrafo único. As obras da área de reserva legal deverão se atentar ao planejamento ambiental do município, de forma a serem averbadas em locais que incrementem e potencializem os caminhos reservados à fauna aqui estabelecidos. Artigo 14º. A fiscalização sobre a manutenção e preservação da vegetação dos caminhos reservados à fauna em áreas públicas e privadas se dará nos termos da Portaria Conjunta SVMA/SMSU, de 11 de outubro de 2022. Artigo 15º. Os projetos deverão seguir as delimitações apresentadas nos anexos 1 e 2 dessa resolução, podendo ser alterados, se imprescindível for, desde que respeitadas as diretrizes da presente resolução e com anuência da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente. Artigo 16º. O combate a

incêndios nas áreas florestadas dos caminhos reservados à fauna, deverá atender as diretrizes estabelecidas na portaria conjunta SVMA/SMSU e SIURB nº 3 de 2 de outubro de 2003, ou outra normativa que vier a substituí-la. Artigo 17º. Eventuais omissões ou situações não previstas nesta resolução serão analisadas e solucionadas por SVMA. Artigo 18º. Esta resolução entrará em vigor de sua publicação. Na sequência, vem o mapa, que é o anexo I (som ininteligível) trechos dos caminhos reservados à fauna, (som ininteligível) os corredores ecológicos de mata atlântica do PMMA, e cada um dos trechos tem cores diferentes, que aparecem aí na legenda, que são relacionados aos segmentos. Anexo 2 da sequência. É o quadro de características e estratégias dos caminhos reservados à fauna 1, 2, 3 e 4. Então, ele está organizado por trecho. Então, aí é o caminho reservado à fauna 1. E aí as colunas vão trazer o segmento, então a dimensão de cada um dos segmentos de trecho. Na coluna 2, o grupo, referente ao artigo, ele é o artigo 7º, mas é o artigo 6º, então é o grupo. Os grupos são aqueles 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7. Na coluna seguinte, terceira coluna, as características do segmento, também retoma ali o artigo sexto, que é o artigo de cada grupo. E por fim, a última coluna vai trazer as estratégias. Então, vou ler algumas das estratégias. Pode aumentar um pouquinho? Então, por exemplo, é um segmento do trecho do grupo 5.2. O grupo 5 está dividido em 5.1 e 5.2. São características. Segmentos de cerca de 61 metros de extensão formada a partir de APP arborizada e sem ocupação dentro da faixa de 30 metros. Estratégias. Então, para cada segmento tem previsto algumas estratégias. Preservar APP de 30 metros de largura em cada lado do córrego e enriquecer com espécies nativas, se necessário, de acordo com a avaliação técnica. B, considerar a faixa adicional de proteção e possível enriquecimento de 20 metros a partir do limite da APP, totalizando 50 metros de cada lado das margens do córrego. O segmento 2, a próxima linha, o segmento 2 distende, é o segmento 2 no caminho reservado à fauna 1, trecho 1. Então, nesse segmento 2, que está dentro do grupo 7, com a seguinte característica. Segmento com cerca de 147 metros de extensão atravessando a linha férrea da CPTM, constituindo-se em barreira para a circulação da fauna silvestre.

E aí a estratégia prevista implantar a passagem de fauna conforme as diretrizes na legislação estadual vigente. O próximo é o segmento 3, 613 metros, que está dentro do grupo 6, cuja característica é segmento de cerca de 613 metros de extensão, composto por vegetação remanescente de mata atlântica, classificada como mata ombrófila densa ou bosque heterogêneo. Nesse caso, a estratégia, preservar integralmente a vegetação da faixa de 50 metros de cada lado a partir do eixo do caminho de fauna e enriquecer, se necessário, de acordo com a variação técnica com espécies nativas da Mata Atlântica. Aí mais um exemplo, um segmento 4 que está no grupo 1, esse aí mesmo. Segmento de cerca de 323 metros de extensão formado a partir de APP com presença de vegetação remanescente de mata atlântica, que pode ser tratada como mata ombrófila densa ou bosque heterogêneo. Como estratégia. A, preservar integralmente a faixa de 30 metros de APP de cada lado das margens do córrego e enriquecer com o plantio de espécies nativas de mata atlântica de acordo com a avaliação técnica da SVMA. E B, preservar integralmente a faixa adicional de 20 metros de cada lado a partir do limite da APP com presença de vegetação classificada como mata ombrófila densa ou bosque heterogêneo e enriquecer com espécies nativas de mata atlântica conforme avaliação técnica de SVMA. São segmentos do trecho I que estão no mesmo grupo e, portanto, vão ter as mesmas características e estratégias. Caminho reservado à fauna, 4, mais ao norte. O trecho 4, né, que vai então conectar o Refúgio de Vida Silvestre, RVS Anhanguera ao Parque Planejado Taipas, lá na borda da Cantareira. Então, o segmento 1, do grupo 5.1 e 5.2. Lá na frente eu li o 5.2, então vou ler o 5.1. Características, segmento com cerca de 2.682 metros de extensão em APP de córrego, sendo que em cerca de 590 metros de extensão, encontram-se em outras fisionomias de vegetação remanescente como mata de várzea, campo de várzea e vegetação aquática em cerca de 2.092 metros de extensão com presença de vegetação arbórea não remanescente de mata atlântica. Então, como estratégia tem a preservação de APP de 30 metros de largura em cada lado do córrego e faixa adicional de proteção de 20 metros a partir do limite da APP para ambas as situações, preservar integralmente a faixa adicional de 20 metros a partir do limite da APP, em ambas as situações encontradas, enriquecer com as espécies nativas, os segmentos que contêm vegetação arbórea não remanescente, de acordo com avaliação técnica. E assim vai, não precisa porque se repete aqui em diante, não precisa fazer essa leitura de cada um. Vou devolver aqui para a Rosélia.

Rosélia Mikie Ikeda: Obrigada Lígia. (Som ininteligível) 2. Participação de técnicos experientes de diversas unidades da Secretaria do Verde no processo de elaboração da Minuta de Resolução para regulamentação dos caminhos reservados à fauna silvestre no âmbito da implantação do Corredor Ecológico Norte da Mata Atlântica. 3. Os importantes subsídios agregados ao trabalho dos corredores ecológicos pelo GT intersetorial Corredores Verdes, instituído pela Portaria SVMA 80/2023 e criado para estudar e propor uma metodologia para implantação dos corredores verdes do PLANPAVEL. Agora seria o quarto. Articulação e complementaridade dos objetivos, diretrizes, e ações propostas no Plano Municipal de Conservação e Recuperação de Mata Atlântica - PMMA, aprovada na 196ª reunião plenária entre CADES, em 13 e dezembro de 2017. (Som ininteligível). E aqui a sétima, a incorporação dos Caminhos Reservados à Fauna no Plano de Manejo da Unidade de Conservação e Refúgio da Vida Silvestre - RVS Anhanguera, é aprovado na 268ª reunião plenária ordinária do CADES, em 16 de setembro de 2024. Esta comissão especial, instituída pela Resolução 274/CADES/2024, recomenda ao plenário do Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - CADES. A aprovação da minuta de



resolução que cria os Caminhos Reservados à Fauna Silvestre, CRF, na Zona Norte de São Paulo, de acordo com os corredores ecológicos da Mata Atlântica, estabelecido pelo Plano Municipal de Conservação e Recuperação da Mata Atlântica, no município de São Paulo, PMMA, está sendo apresentado, então, na reunião de hoje, 269ª (som ininteligível) pela equipe de SVMA/CPA. Então aqui escreve a conselheira Anitta Correia de Sousa Martins, a relatora da Comissão Especial do CADES, e a conselheira Rosélia Mikie Ikeda da Comissão Especial do CADES. Então, essa é a nossa apresentação.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Obrigada, Dona Rosélia pela apresentação. Anitta, pela parte de relatora. A Lígia, ela leu a nossa resolução. Passo então agora a palavra ao nosso secretário Rodrigo Ravena e depois nós colocamos, algum conselheiro ou conselheira que queira se manifestar. A gente dá a palavra após o presidente da mesa. Obrigada.

Rodrigo Pimentel Pinto Ravena - Secretário: (Som ininteligível) acrescentar, só recomendar o voto favorável à aprovação desse trabalho primoroso que a equipe da Secretaria fez. É importante para a gente continuar avançando na proteção de biodiversidade na cidade e na preservação do que ainda restou de áreas verdes. Isso complementa, essas ações são o resultado de anos de estudo, dos planos que a gente aprovou e desse trabalho maravilhoso que o pessoal daqui fez. Obrigada. É só isso.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Obrigada, secretário. Algum conselheiro e conselheira aqui presente? Na parte presencial? Aqui não. Na parte online, por enquanto a Fanny. Sr. José Ramos logo em seguida. Por favor, Fanny.

Fanny Elisabete Moore: Nossa, muito obrigada. Achei a apresentação excelente, aprendi muito. E sei ainda o quanto eu não sei sobre isso, mas a coisa mais importante é que cuidando dessa maneira, com esse cuidado, a gente vai poder replicar para outras áreas que precisam dessa mesma atenção. Minha pergunta seria a seguinte, foi mencionado o Manual da Cidade Amiga da Fauna. Esse material já está pronto ou disponível? Por que o que está acontecendo? Nós estamos vivendo as emergências climáticas e estamos vendo a nossa fauna correndo de um lugar para outro com cortes e quedas de árvores. Então, eu queria saber se esse manual está pronto e se ele vai ser disponibilizado no site da Secretaria e quando. Era isso. Muito obrigada.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Obrigada. O Lucas está aqui e já vai comentar com a senhora.

Luccas Guilherme Rodrigues Longo - SVMA/CGPABI/DGUC: Oi, Fanny. Tudo bem? Segundo as informações que a gente tem aqui, aqui é o Lucas da Divisão de Gestão de Dados de Conservação e em comunicação com o pessoal da Divisão de Fauna Silvestre, até o final do ano o Manual de Fauna está sendo concluído. Como ele ainda não foi publicado, ele ainda não está citado aqui nessa regulamentação e a resolução que a gente apresentou aqui hoje.

Fanny Elisabete Moore: Está bom, nós vamos aguardar, porque acho que todos nós precisamos saber como lidar.

Luccas Guilherme Rodrigues Longo - SVMA/CGPABI/DGUC: Com certeza.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Obrigada, Fanny. Sr. José Ramos, por favor.

José Ramos de Carvalho: Olá, bom dia a todos, bom dia, secretário. Bom, o documento foi uma boa discussão que nós realizamos diante da Câmara Técnica. E eu fiquei agraciado pelo documento também porque exatamente a gente tem a questão da divisa que nós estamos aqui. O Rodrigo conhece, desculpa, o secretário.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: José Ramos não está dando para entender o que você está falando.

José Ramos de Carvalho: Está chegando aí? Não.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: A Dona Rosélia está aqui do meu lado e não está ouvindo, se caso for para ela.

José Ramos de Carvalho: Eu vou colocar no chat e aí fica mais fácil. Eu estou em trânsito também.

Rodrigo Pimentel Pinto Ravena - Secretário: Você está sem som. Está bom, José Ramos, por favor, que não estava dando para entender.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Enquanto o José Ramos coloca no chat, eu passo a palavra então para o Dr. Lacava, por favor.

Marco Antônio Lacava: Bom dia a todos. Bom dia, secretário. Eu apenas faço a sugestão do encaminhamento do trabalho maravilhoso trabalho apresentado pela companheira Rosélia a todos os conselheiros. E quero cumprimentar a equipe. A equipe sobre a batuta do secretário Rodrigo. Que nessa gestão do prefeito Ricardo Nunes contribuiu tanto para a evolução dos trabalhos na área da Secretaria do Verde. Aguardo ansioso o trabalho para poder imprimir e ler com mais atenção essa peça que realmente é produto de uma evolução, de uma dedicação extraordinária da equipe de colegas da Secretaria do Verde. Parabéns a todos. Obrigada.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Obrigada, Dr. Lacava. O Sr. José Ramos colocou aqui no chat. Somente colocando vistas que temos o corredor ecológico a ser realizado junto ao Rio Cabuçu de cima, em sua divisão com o município de Guarulhos. Vamos precisar dar continuidade disso. A dona Rosélia está ali, já deu uma opinião dele aqui. Sr. José Ramos, estou aqui passando para a Lígia e para a Dona Rosélia. Está sendo marcado aqui. Está anotado aqui. Então, vamos colocar em votação a regulamentação dos Caminhos Reservados à Fauna no âmbito da Implementação do Corredor Ecológico Norte da Mata Atlântica. Então damos como aprovada a regulamentação Caminhos Reservados à Fauna no âmbito da Implementação do Corredor Ecológico Norte da Mata Atlântica. Pela coordenação da dona Rosélia Mikie Ikeda junto ao grupo dela. Obrigada. Passamos, então, agora para o quarto ponto do expediente. Secretário Ravena, a Anita está aqui do meu lado e ela disse que a apresentação dela também está um pouco longa devido também à da Rosélia que foi um pouco extensa. O senhor, como presidente da mesa, ela está pedindo o seu acolhimento e caso ela pode transferir essa reunião, a apresentação dela para a próxima reunião ou o senhor prefere que passe agora? Nós estamos em tempo ainda, aí o senhor que decide.

Rodrigo Pimentel Pinto Ravena - Secretário: Eu decidir por todo mundo. Fica complicado. Se a maioria dos membros concordarem em ouvir a apresentação, mais ou menos quanto tempo, Anitta?

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Anitta, 20 minutinhos? Nós vamos transferir para a próxima, secretário, porque não vai dar 20 minutos.

Rodrigo Pimentel Pinto Ravena - Secretário: Se os conselheiros estiverem de acordo, por mim tudo bem.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Os conselheiros estão de acordo? Fanny, que faz parte da pauta, o Sr. José Ramos, Maria de Fátima.

Fanny Elisabete Moore: Uma única observação Liliane, é que nós estamos com pouco espaço nas pautas até o final do ano. Então, eu tinha uma consideração a fazer. Como nós recebemos, em geral, depois a apresentação e podemos olhar com mais detalhe o conjunto, talvez, se ela entender que pode fazer em meia hora ou 40 minutos, se for possível, aí a gente conseguiria depois olhar no detalhe e fazer as perguntas que eventualmente gerarem dúvidas. Não sei, é uma sugestão. Obrigada.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Consegue fazer?

Rodrigo Pimentel Pinto Ravena - Secretário: Eu acho que a ideia da Fanny pode ser contemplada em parte. Porque eu acho que atropelar e fazer uma apresentação que é tão importante com relação às unidades de conservação, até porque envolve parte, parte desses corredores aí vão virar unidades de conservação e tem uma integração importante e esclarecimentos importantes do que a gente está fazendo nas unidades de conservação e aquilo que vai virar a unidade de conservação nessas 32 DUP's publicadas, eu acho que mereceria um tempo maior para também dedicadíssima a diretoria de gestão de Unidades de Conservação fazer uma apresentação mais robusta. Mas de qualquer forma, eu acho que a gente poderia, se a Anitta conseguir, encaminhar um resumo, uma apresentação prévia para os conselheiros se prepararem para a próxima reunião. Ou, se for o caso, se a gente estiver muito atolado para a pauta da próxima ordinária, a gente convoca uma extraordinária só para esse fim, porque se dê parte das unidades de conservação no município é muito importante, até porque ele integra o programa geral e o plano geral e a política pública geral de proteção das áreas verdes da cidade. Pode ser, Fanny?

Fanny Elisabete Moore: É claro, secretário, acho que fica correto. Ok, muito obrigada.

Rodrigo Pimentel Pinto Ravena - Secretário: Acho que vai ficar meio sem sentido. Então eu acho que para que vocês já se familiarizem com o assunto e o que vai ser tratado, a gente mandar para vocês uma prévia, um resumo do que a gente vai tratar para vocês se prepararem e analisando aqui com a Lili. A pauta da próxima e a possibilidade de se fazer uma extraordinária para esse fim, para mim, eu acho que fica mais tranquilo e a gente tem a oportunidade de analisar e debater melhor esse assunto nesse conselho. Eu acho importante, é um favor que eu estou pedindo para os conselheiros e conselheiras, é um encaminhamento, então se todo mundo estiver de acordo, a gente segue para o próximo item da pauta.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Então ficaria para dia 13 de novembro, secretário, então dá, porque dia 13

de novembro temos duas apresentações, aí colocaria já a da Anitta. Então, aí tem a estação metodológica, depois tem o manual da fauna amiga, aí entra vocês. Aí transfere para o dia 13 de novembro, só para a gente já organizar a casa aqui. Aí a apresentação já tem aqui comigo, aí após a nossa reunião, nós vamos encaminhar pelo e-mail do CADES para todos os conselheiros e conselheiras, junto com a apresentação da Rosélia, que apresentou hoje. Então deixa aqui organizado. Aí, secretário, o Sr. Zé Ramos está aqui no chat perguntando do Conselho de Segurança Alimentar. Ele foi indicado, o nosso conselheiro Zé Ramos, ele foi indicado para se representar o CADES aqui municipal, nos representar no Conselho de Segurança Alimentar. O senhor é o nosso conselheiro representante do CADES municipal. Bem lembrado aí para falar. Parabéns, José Ramos. O que tiver lá, o senhor passa para a gente nas reuniões mensais, por favor.

Rodrigo Pimentel Pinto Ravena - Secretário: É importante. Ramos, eu queria só chamar a atenção que o Conselho de Segurança Alimentar integra e faz parte de uma série de programas que afetam a Secretaria também com relação a pagamento por serviços ambientais, o Sampa Mais Rural e o apoio que a Secretaria dá para Agroecologia na Zona Sul e a gente pretende a partir do próximo ano estender isso para a cidade inteira. Então a sua participação lá trazendo o que está sendo debatido no Conselho de Segurança Alimentar aqui para o CADES ajuda a gente a formatar também as políticas que a gente está encaminhando para não haver conflito entre elas. Ao contrário, para a gente somar esforços e ter soluções mais concretas no longo prazo.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Obrigada, secretário. E a contribuição de hoje da quarta pauta veio pela nossa conselheira Maria de Fátima. E ela está dizendo aqui no chat que ela também concorda que seja na próxima reunião ordinária. Maria de Fátima, eu te agradeço pela sua compreensão também, porque a pauta foi sob sua solicitação. Então, passando então para o quinto ponto do expediente: A apresentação do Plano Hidroviário pela Secretaria SMUL. Estamos aqui com todos os integrantes da Secretaria. O Sr. Wagner está aqui conosco. Todos eles aqui.

Rodrigo Pimentel Pinto Ravena - Secretário: Eu vou só agradecer a presença deles e aqui chamar atenção das conselheiras e conselheiros para a importância desse plano. É um plano emblemático do ponto de vista ambiental, tem o apoio integral do gabinete da Secretaria do Verde e Meio Ambiente. É uma proposta muito interessante, faz todo sentido se a gente pensa em repensar mobilidade na cidade, repensar de forma sustentável e integrativa a forma como se locomovem coisas e pessoas por uma cidade que outrora foi a Cidade dos Rios. Então, acho bem interessante esse projeto e pedir aqui também, como eu pedi para os da nossa secretaria, uma atenção especial para essa apresentação. Obrigada.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Obrigada, Secretário Ravena. Wagner, por favor, apresenta a sua equipe, por gentileza. E seja muito bem-vindo aqui conosco.

Wagner Isaguirre do Amaral - SMUL: Bom dia, secretário. Bom dia, conselheiros. Muito obrigado pela oportunidade. Sou o Wagner, diretor de projetos da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento - SMUL. Nós estamos aqui com a nossa equipe de assessoria e temos, a secretaria participa de um grupo de trabalho Inter secretarial, (som ininteligível). Esse trabalho da integração global do Governo de Estado de São Paulo. (Som ininteligível) volta começando com uma abertura do tema, do público geral, e a gente pode falar várias coisas que a senhora e os senhores já conhecem. (Som ininteligível) no passado a gente tem o uso múltiplo das águas (som ininteligível) a gente tem a navegação pluvial, desde as pequenas embarcações (som ininteligível). Isso pertencia à paisagem da cidade, do lazer e o uso para navegação e outras atividades. Aqui a gente tem uma imagem da (som ininteligível). O assunto é a gente ver esse passado recente ou presente com processos de degradação ambiental que restringiram profundamente os recursos das águas. O assunto dos problemas de mudança da cobertura do solo, desmatamento e, com isso, agravamento dos assoreamentos de reservatórios, canais e rios. Também com o aumento da frequência de inundações, aí já um contexto muito mais amplo de impacto ambiental, de mudanças climáticas, as estiagens e de mudanças severas acontecendo em todo o planeta. Isso também no contexto da cidade de São Paulo. A gente participa também, alguns de nós que participamos da Comitê Municipal de Segurança Hídrica, estamos acompanhando esse processo por vários anos. E a falta do acesso à água. E nosso interesse, quem sabe, no acesso direto do contato do cidadão, coisa que existia, de chegar no mar e utilizar uma embarcação trapézio, para lazer ou transporte, que hoje é bastante prejudicada e principalmente nos principais (som ininteligível), inclusive, infelizmente muitas (som ininteligível) públicas também acabam reforçando essa tendência na medida em que se tem a ideia de como a água é poluída a gente tem que se afastar. E o impacto social dessas áreas que acabam sendo ocupadas (som ininteligível) é bastante regulado, é bastante alterado, é bastante artificial, e com isso, hoje, os canais são utilizados, (som ininteligível) eles são usados de forma que se espera, cheias, o nível operacional dos canais é deixado muito baixo, são deixados vazios para poder receber e isso vai implicar no que a gente vai pensar sobre a navegação. (Som ininteligível). O acesso de pedestre fica bastante complicado. Na cidade de São Paulo 60% das emissões provêm do transporte e 8% dos resíduos. E aqui, por exemplo, na situação dos resíduos sólidos apenas 2% da cidade tem coleta seletiva. (Som ininteligível). Nos últimos cem anos, de 1930 até 2030. Nós tivemos diversos projetos, na parte superior da linha do tempo, e na parte inferior da linha do tempo são projetos que foram realizados



(som ininteligível). O que seriam as entrevistas urbanas na cidade de São Paulo. E aí a gente tem, então, o que a gente está entendendo como esse presente processo de mudança, no qual o projeto (som ininteligível), que está no âmbito do sistema de transporte público hidroviário, (som ininteligível) no Cantinho do Céu, onde tem diversas políticas públicas implantadas, em implantação e ações do programa de mananciais, entre outros. A gente vê então essa possibilidade de reforma nos trabalhos iniciais do outro grupo, de trabalho Inter secretarial, foi tudo que já estava acontecendo na secretaria e procurar integrar esse (som ininteligível) o desenvolvimento sustentável das Orlas Fluviais (som ininteligível) todas as possibilidades de integração desses equipamentos de transportes, principalmente de transporte de passageiros, mas também a gente vai falar sobre transporte de cargas públicas, com ações (som ininteligível) do ambiente, de educação ambiental, de recuperação de áreas de mananciais, de habitação, de segurança urbana e de transporte das pessoas. (Som ininteligível) principalmente agora que temos o esporte, de formar atletas olímpicos em projetos, não só nos clubes, mas em projetos. (Som ininteligível). A gente vê, inclusive, no setor privado, a gente vê realizando diversos eventos e aproveitando esse valor de uso que existe na cidade de São Paulo e que, evidentemente, podendo articular processos que são mais (som ininteligível).

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Só um minutinho. Aqui no chat eles estão reclamando que está tendo dificuldade de ficar ouvindo. Então, a gente tem que ficar mais próximo aqui.

Wagner Isaguirre do Amaral - SMUL: Então, nesse futuro processo de mudança, o Plano Municipal Hidroviário, a ideia é que a gente ressalta aqui a articulação e integração das políticas públicas atuais, um novo sistema hidroviário para transporte de carga, passageiros e serviços de apoio, aproximação da população em suas águas, novas parques e áreas verdes nas margens dos corpos hídricos e novas conexões entre as margens da cidade e acesso às orlas fluviais. Próxima imagem, por favor. Nós estruturamos, inicialmente, o plano em três eixos. Pensando no primeiro eixo, esse uso múltiplo das águas, que é o eixo que se articula mais diretamente com toda a questão do saneamento ambiental, da qualidade da água. Por exemplo, para nós, as partes melhores desde divisores de água, (som ininteligível) a gente precisa de água chegando em quantidade e qualidade. O segundo eixo, navegação fluvial, navegação urbana no meio da transformação da cidade e das suas águas, é o que a gente resume muitas vezes por navegar para limpar. Então, navegar para limpar e pensar que muitas vezes ouvimos que precisa limpar para navegar. Mas é importante lembrar que desde a construção desses canais, da gestão e operação da qualidade dos canais (som ininteligível) e dos reservatórios, existe a navegação. A navegação é necessária para fazer a manutenção para fazer o toque de dragagem, construção e reparo de margens. Então, ela é inerente ao processo de (som ininteligível) onde já foi debatido, foram debatidas essas ideias. Realizamos alguns seminários, o Pedro, que é um participante, presidente da SP Urbanismo, teve a oportunidade de conhecer (som ininteligível). Os objetivos que a gente identifica aqui, 17 ODS, 8, pelo menos, tem uma relação direta com o plano municipal hidroviário. (Som ininteligível). E nós chegamos a identificar que até 3 quilômetros, que é uma distância tão grande, mais ou menos 5,7 milhões de pessoas que moram nessas áreas. (Som ininteligível) e no entorno tem toda a orla, tudo que acontece na orla, o sistema de transporte hidroviário, basicamente tem que ter desde um estaleiro, começa aqui no cantinho esquerdo da imagem aquele estaleiro, que é desde, por exemplo, o estaleiro de construção, ou, imagina um barco que não seja construído aqui, mas pelo menos um estaleiro de manutenção precisa ter. Depois a Marina, que é o estacionamento dos barcos (som ininteligível) e nesses locais onde existem os atracadores, são os locais que é uma coisa até primordial dessas cidades, que é o porto. (Som ininteligível) são lugares propícios para uma série de trocas e para a implantação de equipamentos sociais que tenham relação com o uso da água e que, principalmente, tenham caráter de educação ambiental, de mudar o olhar que a gente tem na cidade de São Paulo. E, por fim, esses ecos portos podem, eles possam ser pontos de entrega voluntária de materiais recicláveis. Então a embarcação coleta, no final do dia no contêiner (som ininteligível) e ele leva para a central, que seriam os ecoparques. (Som ininteligível).

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Obrigada, Wagner.

Jeanete de Lazare Laginhas - SPTRANS: Então, é boa tarde já, né? Eu sou Jeanete, né? Trabalho, sou superintendente de planejamento estrutural da SPTRANS, e a gente que teve essa oportunidade de tocar o aquático na SPTRANS. Então, foi a primeira experiência que a gente teve em navegar, começando da represa Billings, e isso trouxe muito conhecimento. É bem complexo esse processo. Não é só por um barco na água. Então, envolve muitas interfaces com vários órgãos, muito licenciamento. Foi um processo bem trabalhoso. Na parte de licenciamento ambiental, no projeto piloto que a gente está fazendo, a dispensa de licenciamento, porque a gente não colocou estaca nos atracadores, teve quase nada de impacto ambiental. A gente teve só que tirar algumas árvores de uma das pontas lá dos atracadores. Mas a gente vai continuar esse processo e aí nós vamos ter muita interface com vocês. Porque a fase I do aquático, a gente está fazendo um piloto agora. A fase I é uma estrutura bem robusta, então a gente vai ter terminal de ônibus e o atracador conectados. Nós estamos, o pessoal da USP, fechando os projetos dos dois terminais, Cocaia e Pedreira, estão ficando bons, a gente está gostando muito, porque ele tem toda essa questão de estar integrado ao parque, preservar a área. Espero que vocês gostem também. A experiência que a gente teve no

aquático é mais com relação à água, né? Como navegar na água, questão de calado de barco, de profundidade da água e tudo mais. Agora vai ser uma outra experiência da gente ter terminal de ônibus na beira da água. Então, acho que no começo do ano, a gente já começa a mostrar os projetos, já dar entrada para os licenciamentos. Então, vão estar bem perto aqui de vocês, o pessoal da SMUL também, e vai ser uma coisa bem robusta. E no plano hidroviário, além de considerar isso que a gente já tinha nessa fase, no próprio plano de governo, a gente já tem, para começar também, na Guarapiranga, duas pontas, na Guarapiranga, que é uma hidrovia diferente da Billings. Então, vamos dizer que lá, que lá a gente não conhece. Então, a gente tem que fazer todos os estudos, pedir as autorizações. Então, EMAE está em uma situação diferente hoje. Então, a gente não sabe como vai ser essa interface. Quais projetos a nova EMAE tem? Porque para a Billings, ela tem um projeto de placa fotovoltaica de usinas que impacta muito no projeto do nosso aquático. Então, precisa conhecer o que ela tem em Guarapiranga. Então, a gente vai começar uma outra batalha também para fazer esse projeto dessa ligação na Guarapiranga. É isso.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Fiquem à vontade. Se quiser complementar, fiquem à vontade. Só vem aqui perto do nosso (som ininteligível) por causa do som.

Participante não identificado: Não, só em relação ao assunto que a gente acabou de tratar, que é a fauna, né? A gente está voltando a pensar na fauna (som ininteligível) porque a gente excluiu a existência da nossa percepção. Agora, fazendo esse esforço de voltar a perceber a fauna, e minimamente, lógico, resgatar o lugar que lhe cabe tanto para até em função da nossa preservação mesmo, seguindo a tendência egoísta do ser humano, mas também em função de ter oportunidade de sobrevivência, eu acho muito importante a questão do licenciamento e isso ser levado em conta também, de uma maneira bem forte, até para a gente não construir caminhos que cada um vá para um lado. Então, acho que isso tem que ser levado em conta, o impacto à fauna. E, possivelmente, a gente vai fazer caminho de fauna na Zona Sul também, na região sul. Então, acho que a gente vai ter que fazer essa interpolação de áreas e conversar com muito carinho sobre isso. Foi uma sugestão.

Jeanete de Lazare Laginhas - SPTRANS: (Som ininteligível) a gente deixou uma grande área para se criar um caminho, preservando lá, porque existe um parque já, pedreira. Então, a gente está dando continuidade aquele caminho. Eu acho que vai ter, lógico, vocês vão, acho que isso já é alguma melhoria, (som ininteligível).

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Obrigada, Wagner. Entramos, então, agora para as perguntas. Já temos uma aqui no chat. Presencial não temos mais. Temos aqui no chat a Ana Letícia. Ela é a nossa conselheira do Parque Linear Aristóteles. Ela está perguntando assim. Que legal, ótima apresentação. Estão me ouvindo? Estão. Agora nós temos a apresentação, e acho que estava sem som aqui, desculpa. E nós temos uma pergunta online, que é da Letícia, ela é a nossa conselheira gestora do Parque Linear Aristóteles. Aí ela está perguntando, Wagner, por favor, onde tem reuniões do plano hidroviário e onde ela pode participar?

Wagner Isaguirre do Amaral - SMUL: Nós estamos agora no mês de outubro com agenda em conselhos. Então, tem essa hoje e tem (som ininteligível) no Conselho Municipal de Planejamento Urbano dia 25 e no Conselho Municipal de Transportes Terrestres no dia 01 de novembro. Esses temos agendados. E na sequência, o planejamento é no mês de novembro e dezembro realizar o processo de consulta pública, o processo participativo. A agenda não está fechada ainda, mas nós vamos divulgar no site da prefeitura, com certeza.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Obrigada, Wagner. Temos aqui uma mão levantada. Celina. Por favor, Celina.

Celina Cambraia Fernandes Sardão: Bom dia. Eu queria saber, essa área, ela era já degradada? Foi citado que cortaram só umas árvores? Quantas árvores? Eu queria saber e assim, ficou muito falho o som. Eu queria saber, a área que vai ser do parque e a área do atracador, qual é a metragem? Porque para mim também interessa muito a parte de fauna, né? Ali na apresentação não vi a área. Porque muitas vezes quando vocês fazem os projetos de engenharia, o que fica reservado para a área verde às vezes é muito pouco ou muito fracionado. Então, eu queria saber assim, quando vocês estão falando que vão fazer um corredor ligando, também qual vai ser o tamanho desse corredor? Essa parte da metragem já tem específica nos projetos?

Wagner Isaguirre do Amaral - SMUL: Acho que tem dois aspectos na sua pergunta. Falando de um ponto de vista mais geral, acho que a Jeanete que está escutando pode responder mais sobre os projetos do Aquático mais diretamente, porque a gente está em um grupo Inter secretarial, tem um nível de planejamento mais global do sistema hidroviário da cidade e tem as ações que já estão sendo implantadas e estão em projeto. É importante, acho fundamental essa pergunta. Você coloca questões que os projetos de engenharia eventualmente não consideram o verde. Nós começamos a estruturar esse plano, um dos motivos, inclusive, dela de certa forma estar muito vinculada à Secretaria de Urbanismo, é para que nós tenhamos um olhar da cidade, um olhar de um único setor, mas

um olhar setores e principalmente de cidadão, de como que a pessoa caminha na cidade, qual é a qualidade desse espaço. O principal diagnóstico que nós temos é que as pessoas não conseguem ter acesso a água e quando tem é ambientalmente degradado. Então, isso é para reforçar que como princípio a gente tem que qualificar ambientalmente o lugar, regenerar ambientalmente o lugar. Aí, no nível do detalhe do lote, acho que a sua pergunta é nesse sentido. No lote, qual que é o projeto e quando devemos sair? Está em estudo e aqui a Janete pode explicar melhor.

Jeanete de Lazare Laginhas - SPTRANS: Então, quando eu comentei de árvores, eu estava falando lá do projeto piloto (som ininteligível), nós retiramos algumas árvores, mas com todo o processo de licenciamento feito. Agora, Cocaia e Pedreira, que eu estava comentando, que são os projetos robustos, nós estamos fechando os projetos. É lógico que as áreas que nós estamos ocupando eram áreas degradadas, estavam invadidas, principalmente no Cocaia. Então, o aquático vem lá com a sua estrutura para recuperar, inclusive, a gente trabalha muito com o pessoal de mananciais também, trabalhamos com o piloto e vamos trabalhar agora também nesta fase I. Então, a gente vai requalificar. Então, assim, primeiro a gente tem que ver no espaço que foi desapropriado, como que a gente consegue pôr uma infraestrutura que vai atender a demanda que a gente projetou para o lugar. Então, a gente tomou uma decisão (som ininteligível) muito grandes. O pessoal que vai se deslocar do bairro de Cocaia e vai lá para Pedreira. São 10 mil passageiros por dia, mil passageiros na hora pico. Então, mil passageiros a gente teria que isso são estimativas, nós vamos fechar. Mas eu deveria ter 4 barcos de 200 passageiros operando para poder dar vazão a essa população e ela poder ir para o outro lado da represa. Então, uma estrutura que atenda essa demanda, né? Mas assim, o que a gente já viu que a área que a gente conseguiu, ela é maior do que a infraestrutura que a gente precisa, né? E essa infraestrutura está sendo bem minimalista, assim, para ter o menor impacto possível, preservando o que ficou, o que restou lá. Por exemplo, o Cocaia era um (som ininteligível) parque, um clube, que era totalmente (som ininteligível) aí eles arrancaram todas as árvores do miolo e ficou a árvore só em volta. Então, aqui a fiscalização não passava, estava tudo certo. Só que você vai com o drone e não tem mais nada no meio. Então, a gente projeta e preserva as árvores que ficaram. A gente entra com a nossa infraestrutura e ainda tem um terceiro significativo para a gente fazer uma intervenção nessa parte ambiental. E na parte da frente dos terminais, nós não vamos ocupar aquela parte e deixar e preservar o que tem lá já. E aí a gente também vai pensar nessa questão, o que mais a gente pode colocar lá como contrapartida ambiental, no fato do entendimento que a gente está colocando lá. Então, na verdade, a gente não está entrando para degradar, na verdade, a gente está entrando para recuperar também, que já eram áreas bem degradadas.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Secretário Rodrigo Ravena.

Rodrigo Pimentel Pinto Ravena - Secretário: Acho que é importante deixar claro para o CADES que a primeira fase da implantação do transporte aquático na cidade foi piloto experimental, teve uma interferência pequena licenciada por TCA, então tem licença ambiental. Não tem intervenção em área verde nenhuma sem autorização da Secretaria. É isso que precisa ficar claro e às vezes parece que está meio difuso. E, mais importante ainda, esse projeto robusto que está sendo apresentado está sujeito a licenciamento ambiental. Então, eles vão ter que apresentar o projeto. Se eu não me engano, esse projeto vai passar, dado o tamanho dele, é uma licença ambiental complexa e será encaminhado para análise do CADES, da Câmara Técnica e depois de vocês. Então, fiquem absolutamente tranquilos que assim, nada será autorizado sem as licenças ambientais, especialmente considerando meio ambiente, árvore e fauna. E aí vou aproveitar a fala anterior e dizer que a gente incluiu a fauna agora na revisão da Resolução que trata de manejo arbóreo, não é na licença ambiental complexa mais só, é nos TCA também a exigência de análise de fauna e a gente está qualificando o licenciamento. A ideia aqui era mais que vocês tomassem conhecimento que a cidade, que a gestão, está pensando num projeto muito mais robusto com relação ao transporte aquático na cidade, porque ele faz muito sentido do ponto de vista socioambiental, reduz a quantidade de ônibus andando em ruas estreitas, carregando gente para caramba por uma hora e meia ou duas para sair de um ponto e chegar num terminal para pegar outro ônibus, reduzindo esse tempo para 17 minutos, 18 minutos, o que melhora a qualidade de vida, melhora a qualidade de emissões. E a gente vai olhar sim, isso aí é um compromisso meu com este conselho, e a gente vai olhar sim para o licenciamento como a gente olhou até para o piloto. O piloto a gente fez a despeito de ser equipamento público, possível de instalação em APP, sem intervenção fixa, desmontável, inclusive, se passar para uma etapa em que esses (som ininteligível) que estão lá não sejam mais necessários, é possível a restauração completa de onde eles estão instalados. Então, tem a visão ambiental. Eu participei do licenciamento da primeira fase e vou participar, como eles já falaram, a Secretaria do Verde faz parte do comitê que analisa os projetos e faz os licenciamentos, faz as previsões de condicionantes para a implantação de qualquer projeto na cidade. Então, eu queria deixar claro para o CADES que aqui vocês têm, com este secretário, vocês têm um parceiro na proteção do meio ambiente. Então, era para vocês conhecerem o projeto, entender que ele faz sentido se você pensar meio ambiente urbano, na integração verde e azul, que a gente carece um pouco na cidade, a gente tratou muito mal durante muito tempo corredores que poderiam servir para diminuição de tráfego nas marginais, diminuição nos bairros Grajaú, Pedreira e todo o entorno das



represas, ter uma pressão menor de utilização de ônibus e usar um transporte que é ambientalmente mais correto. E vou só acrescentar uma coisa que eles não falaram, mas eu vou falar. A prefeitura está buscando soluções sustentáveis, inclusive, para os barcos. Eles deverão ser com fonte renovável e sustentável de propulsão. Então, tenham um olhar ambiental para esse projeto, por isso que no começo eu fui o primeiro a falar que eu sou fã dele, sou mesmo. Só que ele não vai ser implantado de qualquer jeito. Nenhum projeto na cidade, pelo menos na gestão do prefeito Ricardo Nunes, é implantado de forma sem o licenciamento ambiental devido. Era isso que eu queria deixar claro para os conselheiros e vocês cobrem de mim, se isso porventura caminhar de outro jeito. Mas não vai caminhar. Era essa a ressalva que eu queria fazer.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Obrigada, secretário Ravena. Passo agora a palavra para a Maria de Fátima.

Maria de Fátima Saharovsky: Sim, eu gostaria de reconhecer a fala do nosso Rodrigo, porque eu, como moradora da Pedreira, na Represa Billings, eu posso dar o meu depoimento da transformação que esse empreendimento, essa obra do transporte viário, trouxe para a nossa região, para a região do Parque da Represa e Cocaia, lá no Cantinho do Céu. Houve uma transformação, olha, nem como técnica, mas como, assim, observadora, visualmente, a melhoria na qualidade da água, porque não tem mais bicho, a melhoria na vegetação também, porque existia ali naquele entorno uma mistura de lixo com animais, com pessoas, e tudo isso trazia assim um transtorno grande para a população que ali reside. O esgoto também, né? Então, hoje, eu gostaria até de, como conselheira do CADES, convidar os conselheiros para conhecer os terminais do Parque da Represa, lá na Pedreira, e lá no Cantinho do Céu, que houve uma transformação, então, incrível lá. Então, não estou fazendo nenhuma campanha política. Eu, como moradora, estou feliz, eu converso com a população, a população está feliz por receber esse transporte, que é de primeiro mundo para eles. Eles se sentem bem, eles estão orgulhosos de ter esse transporte à disposição. Então, eu quero parabenizar a equipe toda que está empenhada e quero também participar, se possível, em alguns momentos, de estar acompanhando o trabalho de perto de vocês. Obrigada.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Obrigada, Maria de Fátima. A gente fica feliz com a sua comunicação e o seu afeto aí. Obrigada. Encerramos agora a sua apresentação, quero agradecer imensamente também a Jeanete, quero agradecer. Quero agradecer também aqui os servidores aqui presentes e fiquem convidados aqui para a continuidade aqui na nossa reunião de CADES. Obrigada secretário.

Rodrigo Pimentel Pinto Ravena - Secretário: Vou agradecer o pessoal aí que fez a apresentação. Dizer mais uma vez que eu sou fã desse projeto.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Obrigada, secretário. Senhores conselheiros e conselheiras, eu gostaria de pedir para o nosso secretário Rodrigo Ravena, presidente da mesa. Temos aqui uma inclusão de pauta, que nós tivemos a reunião da Câmara Técnica de Obras Viárias, Drenagem e Transportes, no dia 14/10, com os nossos conselheiros que fazem parte da Secretaria. O Lacava está aqui comigo. Tivemos a nossa reunião e foi pelo nosso presidente Juliano Formigoni. E esse processo, eu gostaria, secretário, que o senhor liberasse para a gente estar apresentando e aprovando aqui o SEI 6027 2024 007890-5 do empreendimento Ponte Graúna Gaivotas. Com a sua autorização, eu gostaria que o senhor desse para a gente essa pauta, por favor.

Rodrigo Pimentel Pinto Ravena - Secretário: É importante a reunião da Câmara Técnica aconteceu dia 14 e é importante essa inclusão na pauta da apreciação dessa licença ambiental prévia que gera uma condicionante da emissão de uma de uma licença ambiental de instalação que vai prever mais condicionantes além daquelas que a gente vai aprovar hoje. Então esse é o primeiro passo para a gente estabelecer, da mesma forma que se fará no aquático, a gente está fazendo nesse empreendimento de estabelecer condicionantes e requisitos pré-obra, durante a obra e depois da obra, para que os impactos ambientais sejam minorados e para que a gente melhore a qualidade de vida e a situação socioambiental daquela região que está sob pressão enorme. Então, está autorizado a inclusão como pé de pauta dessa manifestação do Conselho.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Obrigada, secretário. Então, eu passo a palavra, então, para o nosso presidente da Câmara Técnica, Obras Viárias, Drenagem e Transportes, Juliano Formigoni, por favor, para a apresentação e aprovação do referido item Ponte Graúna Gaivotas, por favor.

Juliano Ribeiro Formigoni: Boa tarde a todos. A inserção dessa pauta, que já faz parte de uma LAP, esse empreendimento que até eu acho que soma na apresentação anterior que foi feita, que melhorou isso para aquela região, na Zona Sul do município de São Paulo. Então, basicamente, alguns já devem ter ouvido, mas eu vou explicar só rapidinho os ritos dentro de um EIA/RIMA, de um estudo de impacto ambiental. O EIA/RIMA sempre dá entrada na secretaria, a gente o torna público, fica à disposição no nosso site, tem audiência pública. Após nossa manifestação durante análise, isso é convocado uma câmara técnica, onde é apresentado todo o

detalhamento do nosso parecer, o que foi analisado, todos os aspectos, e é colocado dentro de conselheiros que são participantes da Câmara Técnica, para aprovação do parecer técnico. Então, isso foi colocado dentro da Câmara Técnica de Obras Viárias, Drenagem e Transporte e foi aprovado por unanimidade o nosso parecer. Porque eu vou ser nessa apresentação um pouquinho mais rapidinho, só para não tomar muito tempo de vocês. Depois a gente abre para alguma discussão. Eu não vou entrar muito em análise de impacto e coisas disso, porque isso está dentro do nosso parecer e já é objeto de discussão da Câmara Técnica, senão a gente se estende aqui e vamos ler o EIA/RIMA inteiro. Então eu vou só apresentar basicamente os ritos que foram seguidos. O que eu acho mais importante também é as exigências que a gente está colocando dentro do licenciamento ambiental prévio. O licenciamento ambiental prévio, só para explicar a todos aí, na verdade, ele aprova apenas a concepção do empreendimento, ou seja, a alternativa tecnológica e a alternativa locacional desse empreendimento. Então tem uma série de exigências ainda que ele tem que cumprir até dentro da própria LAP, para ele solicitar a licença ambiental de instalação. Com a licença ambiental de instalação é o momento que pode, vamos dizer assim, colocar a enxada dentro do terreno. Até a obtenção dessa licença ambiental, a LAI, não pode se mexer nada, é apenas uma aprovação prévia do empreendimento.

Então vamos lá. Então o processo administrativo é o SEI 6027 2024 0007890-5, tendo como interessado a Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras SIURB. O empreendimento é denominado Ponte Graúna Gaivotas, sobre o Braço do Cocaia e o Sistema viário de Acesso da Região Sul. O assunto então tratado foi a análise de EIA/RIMA frisando a licença ambiental prévia. Local é o Braço do Cocaia, entre Grajaú, Cidade Dutra, Zona Sul do município de São Paulo. Então, o que eu estou colocando em discussão agora é a gente aprovar o parecer técnico nº 011/CADES/2024, que foi objeto de discussão dentro da Câmara Técnica 2, Obras viárias, Drenagem e Transporte. Eu vou passar rapidamente o histórico dentro do empreendimento, do nosso processo de licenciamento. Então, ele deu-se início em fevereiro de 2020, quando foi atuado o SEI 6027 2020 0001479-9, relacionado ao plano de trabalho para subsidiar a emissão pela SVMA do termo de referência que ia subsidiar a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e do RIMA. Então, foi fevereiro de 2020 e março de 2020 foi emitido o termo de referência dando todas as diretrizes para ele poder elaborar o estudo de impacto ambiental. Eu só quero pôr uma observação que pelo fato dele estar numa região de proteção e recuperação de mananciais, em especial para o Reservatório Billings, houve uma consulta ao órgão ambiental estadual, no caso a CETESB, para ver a competência desse licenciamento. Então, para a CETESB, você que vai licenciar, o município que vai licenciar, dentro dessa consulta que foi feita até pelo próprio empreendedor, a gente também (som ininteligível). Então, tivemos como resposta que era para ser analisado no âmbito municipal, no entanto, por ocasião das licenças, deveria ser aberto um processo dentro da CETESB para obtenção do alvará metropolitano, que até então a Billings não está compatibilizada com as legislações para o município estar podendo se manifestar, o que deve ocorrer em breve. Pode até ser no meio desse processo aí. Então isso foi em março de 2020. Em abril de 2024, foi atuado o processo SEI com a apresentação do EIA/RIMA, todos os documentos estão identificados aí, do relatório de impacto ambiental, a notação de responsabilidade. E depois desse protocolo do EIA/RIMA, conforme a legislação vigente, nós temos 30 dias para se manifestar, nós da equipe técnica, 30 dias quanto ao aceite do EIA/RIMA, não o seu conteúdo em detalhes, mas a internalização que foi proposta no tempo de referência. Isso ocorreu através da informação técnica 39 DAIA/GTANI/2024, que propôs a aceitação do EIA/RIMA. A partir daí, ele já vai para o CADES para deixar disponível o que ocorreu, para marcar audiência pública e demais ritos do licenciamento ambiental. Então, em maio de 2024, a SIURB que é o interessado, fez a publicação em jornal de grande circulação relacionada ao pedido da licença ambiental prévia mediante o EIA/RIMA. Isso é um rito estabelecido para tornar público que está sendo solicitada essa licença. Em maio de 2024, o processo foi encaminhado ao CADES para promover a audiência pública. Em junho, julho de 2024, foram realizados todos os editais, enquanto o empreendedor também divulgou a audiência pública, que ocorreu de forma virtual pela ferramenta Microsoft Teams e a Ata também está disponível dentro do processo. Eu participei também dessa audiência pública, não teve muitos questionamentos. Em junho de 2024, foi encaminhada a informação 18/DAIA/GTANI/2024, Divisão de Gestão de Unidades de Conservação da Coordenação de Gestão de Parques e Biodiversidade, CGPABI/DGUC, para manifestação em relação ao parágrafo segundo, do artigo segundo da resolução 428/2010, (som ininteligível) relativos ao impacto do empreendimento. Em julho de 2024, foi realizada a vitória pelos técnicos e está reportado o relatório de vitória dentro do processo. Em julho de 2024, encaminhado ao empreendedor, o relatório técnico DAIA/GTANI 2024 sobre o DOC SEI, o pedido de esclarecimento de complementações. Então após a primeira análise do EIA/RIMA, foram solicitadas diversas complementações ao interessado. Sendo que em agosto é encaminhada nova informação técnica dentro da minha divisão que é o DAIA, então a primeira foi do GTANI, e aí depois o grupo técnico de áreas contaminadas também fez uma série de questionamentos para o empreendedor, complementações do EIA/RIMA. Em setembro, SIURB, em resposta ao nosso relatório, juntou um relatório de todas as complementações do EIA e os anexos e posteriormente também atendeu ao do GTAC. Em setembro ainda de 2024 teve novo parecer do GTAC favorável ao prosseguimento da emissão da licença ambiental prévia com exigências a serem atendidas pelo empreendedor para as demais etapas do processo de licenciamento

ambiental, isso no âmbito do gerenciamento de áreas contaminadas que é do GTAC. Então essa manifestação está dentro do parecer do GTANI também que analisou os impactos ambientais. Em outubro de 2024 foi realizada nova atualização da documentação por parte do interessado, isso porque a gente solicitou várias manifestações de diversos outros órgãos. Então isso a gente pede para o interessado sempre que independente de já ter apresentado um protocolo, uma resposta, que ele sempre durante o processo de licenciamento fique atualizando de modo semanal, da melhor forma possível para a gente poder estar realizando a análise. Então foi isso que foi feito. E o interessado também informou que foi solicitado junto a CETESB o alvará metropolitano e informou os demais processos junto à Secretaria, que é visando a LAI depois, mas ele já começou os ritos dos processos de licenciamento ambiental nos demais órgãos. Em outubro de 2024, então teve a nossa a emissão do nosso parecer, favorável emissão da LAP e esse parecer ele foi colocado em discussão agora dia 14 na Câmara Técnica de Obras Viárias, Drenagem e Transporte, ocasião em que foi discutido e aprovado o parecer técnico 037 DAIA/GTANI/2024. Com alteração só de um texto pela conselheira Rosélia de uma nomenclatura errada que teve em uma Divisão da CPA. Então, o objeto do licenciamento ambiental, o empreendimento consiste na implantação da Ponte Graúna Gaivotas, Braço do Cocaia e seus acessos para a conexão do sistema viário local, desenvolvendo-se por trechos viários existentes e trechos novos a serem executados, proporcionando a ligação entre a Avenida Lourenço Cabreira/Manoel Alves Soares, no distrito de Cidade Dutra, e a Avenida Dona Belmira Marin, no distrito de Grajaú, cruzando o Braço do Cocaia através de obra de arte especial, que seria a ponte, Zona Sul do município de São Paulo. Então, com intervenção, o sistema viário tem-se uma extensão de 5.180 metros e a ponte vai fazer um total de 960 metros. A extensão total do objeto de licenciamento foi 6.140 metros. O valor estimado do empreendimento está dentro desse valor aí, 329 milhões. Cronograma físico de implantação, 36 meses após a obtenção da LAI, foi o que eu disse no início. Aqui está mais ou menos uma localização, eu sei que não permite uma visualização, mas para quem já conhece o mapa do nosso município já é de fácil visualização de grande parte, a maioria do viário também, incluindo essa ponte. Justificativas, então, que ele apresentou o porquê desse empreendimento. A região, objeto de implantação de empreendimento, enfrenta uma escassez de opções de transporte para a população, que se desloca diariamente pelo Grajaú, Cidade Dutra e outras regiões centrais do município de São Paulo. Tendo como principal via utilizada a avenida Dona Belmira Marin, a qual se encontra saturada, resultando em frequente congestionamento. A construção da ponte Graúna Gaivotas visa criar uma ligação viária, atuando como alternativa para facilitar o acesso ao terminal Grajaú e às outras regiões centrais do município. Esse empreendimento busca complementar o sistema viário atualmente ineficiente, melhorar as condições de tráfego, favorecer a circulação de veículos, aplicativos apresentados, a gente vê que no resumo é a diminuição da distribuição do volume de tráfego de veículos, incluindo melhorias para o transporte público da região Sul do município de São Paulo. Dentre as várias justificativas apresentadas, fiz um resumo, (som ininteligível) tráfego de veículos, atualmente concentrado nessa avenida citada anteriormente, que é a Dona Belmira Marin, a reorganização e melhoria das condições de tráfego urbano existente, interligação do fluxo de veículos a faixas exclusivas de ônibus existentes na região, melhorias na articulação entre os diferentes modais de transporte, integrando espaços de circulação de ônibus, pedestres, ciclistas e trânsito de uma forma geral. Uma (som ininteligível) na circulação de pedestres, através de passeios adequados e travessias mais seguras, redução nos tempos de viagem de (som ininteligível), principalmente nos horários de pico de maior demanda. Implantação de ciclovia no trecho do viário compreendido pelo empreendimento, dentre outros aspectos. O empreendimento também é constituído por passeio e sistema drenagem, duas fases de rolamento por sentido, canteiro central e ciclovia. Possui uma extensão total já mencionada, 6.140 metros, dentre os quais sistema viário e ponte, e ele subdividiu essa execução em três segmentos distintos, conforme o mapa apresentado no EIA. Então o segmento 1, que compreende o viário do lado estreito Graúna, entre o trecho que fará a conexão da nova ponte até a Avenida Lourenço Cabreira, Avenida Manoel Alves Soares. Trata-se de 1.430 metros de viário, duplicação de trecho de aproximadamente 363 metros a partir do cruzamento da Avenida Manoel Alves Soares com a Avenida Fernando Amaro Miranda. 426 metros de extensão seguindo pela Avenida Irmã Dulce até a Praça Ramirez Ferreira. 631 metros de viário pela Avenida Presidente Goulart finalizando-se com encaixe ao segmento 2, previu ainda 107 metros de faixa de alargamento para compensar o cruzamento das avenidas Manoel Alves Soares e Fernando Amaro Miranda. Já o segmento 2 é um viário com extensão de 2.620 metros, compreendendo 800 metros a partir da Praça Ramirez Ferreira ao lado do Graúna, 960 metros em ponte, paralela à rede de atenção sobre o Braço do Cocaia e do lado da Cidade Dutra, 540 metros ligando a ponte ao cruzamento Avenida Gaivota, seguindo pela estrada do Canal do Cocaia em 320 metros até a Avenida Rubens de Oliveira. Por fim, o segmento 3 fará a conexão do segmento 2 até a Avenida Dona Belmira Marin com extensão total aproximada de 2.090 metros, com duas faixas de tráfego sentido Graúna, melhorias e restaurações em 2.035 metros de pias existentes sentido Gaivota, nas ruas Rubens de Oliveira e Pedro Escobar completando o binário. Dentre os aspectos analisados relacionados à concepção do empreendimento, foram previstos, então, eu já li, mas só em maiores detalhes, uma pista dupla separada com canteiro central de 3 metros a 5,50 metros, com pista de 7,50 metros, sendo duas faixas de tráfego por sentido. Interseções, retornos e acessos locais das principais confluências viárias. Implantação de paradas de ônibus à direita. Um incentivo



para o uso de veículos alternativos, como bicicletas, através da ciclovia no canteiro central, em todo o trecho do projeto. Implantação de passeio com larguras para tráfego de pedestres, segura, confortável, prevendo também largura livre para implantação de futura (som ininteligível), iluminação pública etc. Implantação de ciclovias bidirecionais no canteiro central, de 1,90m a 2,50m. Implantação de passeios de pedestres com faixa de serviço 2,80m a 4m. Implantação de iluminação pública nas laterais das calçadas, arborização preferencialmente também no canteiro central, implantação de pavimentos asfálticos nas vias principais e novas, adequações geométricas, pavimentos de concretos nas paradas de ônibus e rejuvenescimento com fresagem e recomposição dos pavimentos existentes. Bom, aí tem toda a parte de impacto que eu não vou ficar mencionando aqui, todos os ritos foram estabelecidos, que (som ininteligível) a nossa análise de impacto ambiental discutido dentro da Câmara Técnica. Então, a conclusão da nossa técnica foi que, após a análise realizada, pode-se inferir que a implantação e a operação do empreendimento atendem aos interesses do município de São Paulo, especialmente no que se refere às políticas de circulação viária, transporte público, desenvolvimento urbano. Além disso, entende-se que a atividade de empreendimento está em conformidade com o proposto do Plano Diretor Estratégico, instituído pela Lei Municipal nº 16.050 de 2014, alterada pela Lei nº 17.975 de 2023. Como pode ser verificado no anexo 4 do nosso parecer, ações prioritárias e sistema viário estrutural. Ressalto ainda que a atividade de empreendimento e análise já estava prevista no mapa 8, melhoramentos viários do antigo PDE de 2014. Impede a ele destacar que o objeto do empreendimento é proporcionar a ligação viária e a otimização dos fluxos de transporte público na região, reforçando a política de mobilidade urbana na cidade de São Paulo, integrando com os corredores de faixas exclusivas de ônibus nas avenidas. (Som ininteligível), Atlântico, Interlagos, Nossa Senhora de Sabará e Dona Belmira Marin. Incluindo o Terminal Urbano Grajaú 1 e Linha 9 - Esmeralda CPTM. Dessa forma, face ao conteúdo do presente parecer técnico, nada temos a opor quanto à expedição da licença ambiental prévia para o empreendimento Ponte Graúna Gaivotas sobre o Braço do Cocaia, sistema viário de acesso da região Sul. Em conformidade com o estabelecido na Resolução CONAMA 237/97, deliberação CONSEMA 01/2024 e Resolução 207/CADES/2020 e suas eventuais alterações, que dispõem que a LAP será concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade, a qual prova sua localização e concepção. Então a gente sugere ainda que a licença tenha uma validade por dois anos a partir da data da expedição. Isso foi colocado em discussão da Câmara Técnica e demais conteúdo do nosso parecer. E como conclusão teve a emissão do parecer técnico 011/CADES/2024, onde constam as exigências do prosseguimento do licenciamento e a aprovação do parecer. O presente parecer técnico foi subsidiado pela análise e manifestação dos técnicos de SVMA/CLA/DAIA/GTANI Relativo ao Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA, suas complementações à audiência pública no âmbito do processo de licenciamento ambiental prévio do empreendimento denominado Ponte Graúna Gaivotas sobre o Braço do Cocaia e o Sistema Viário de Acesso da Região Sul, que consiste na implantação da Ponte Graúna Gaivotas, cruzando o Braço do Cocaia e requalificação dos seus acessos para conexão ao sistema viário local, proporcionando a ligação entre as Avenidas Lourenço Cabreira, Manoel Alves Soares e Dona Belmira e Marin. Os distritos Cidade Dutra e Grajaú, respectivamente, sobre a responsabilidade de SIURB, Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras. Então a Câmara Técnica se reuniu dia 14, na sede da Secretaria, através de reunião virtual também, com mais um conteúdo do parecer técnico 037/DAIA/GTANI/2024, DOC SEI 112330575 do Processo Administrativo SEI 6027 2024 0007890-5, a Câmara Técnica concluiu pela aprovação do referido parecer técnico a recomendação de encaminhamento a plenária do CADES, visando a deliberação quanto a emissão da licença prévia, com validade de dois anos, a partir da data de sua expedição, devendo constar no corpo da referida LAP, as exigências abaixo descritas. Exigência 1, apresentar prazo máximo de 90 dias, contados a partir da publicação da LAP, declaração sobre a viabilidade da implantação de empreendimento - DVI, emitida, a ser emitida pelo DAEE. (Som ininteligível) ele tem todos os protocolos, já tem todos os estudos. Então também é um documento para compor o processo prévio. Apresentar no prazo de 90 dias corridos, contados a partir da publicação, a manifestação do Comitê da Bacia Hidrográfica do Alto do Tietê, conforme solicitado no parecer, APM 1699/2024, emitido pela Empresa Metropolitana de Águas e Energias S.A - EMAE. Então, como eu falei aí durante a análise, foram solicitados vários outros órgãos terceiros e que se manifestaram dentro da nossa análise permitindo a nossa conclusão. 3, apresentar no prazo máximo de 90 dias, corridos a partir da publicação da licença ambiental prévia, a certidão de uso e ocupação do solo a ser emitida pela Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento - SMUL. 4, apresentar no prazo de 90 dias, na LAP a declaração de viabilidade do empreendimento, emitida pela CETESB, em análise junto ao processo CETESB 074437/2024-96 do alvará metropolitano, então o primeiro documento a ser emitido para a CETESB é essa declaração de viabilidade. Quando da solicitação da licença ambiental de instalação, o empreendedor deverá. 5, apresentar o projeto executivo e o plano de ataque de obras no caso de solicitação da LAI por trechos. Então se ele solicitar segmento 1, segmento 2, segmento 3, a gente quer saber todo o cronograma e todos os programas que vão ser desenvolvidos no decorrer da obra. 6, apresentar o projeto de rede de distribuição de energia e sistema de iluminação pública, com impacto para atendimentos à orientação da informação técnica 050 2024/SVMA/CGPABI/DFS1. Então nada mais é que agora quando ele solicitar a LAI ele já pode executar um projeto executivo,

ocasião que ele vai detalhar esse empreendimento e vai demandar uma nova análise nossa. 7, apresentar a manifestação e diretriz da Secretaria Municipal de Transportes quanto ao projeto executivo e seus complementos. 8, apresentar o plano de desvio de tráfego a ser aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes, pelas obras que ele vai desviar o tráfego. Isso aí a gente acompanha também dentro do processo de licenciamento ambiental. 9, apresentar em plantas áreas definidas para instalação do canteiro de obras e layout as plantas contendo a estrutura funcional e suas respectivas instalações. Ele apresenta os pontos que são utilizados e (som ininteligível) solicitamos detalhes de todos esses pontos. Apresentar a manifestação conclusiva da Companhia de Transmissão de Energia Elétrica Paulista, CTEEP, a respeito do projeto executivo. 11, apresentar outorga do Departamento de Águas e Energia Elétrica, DAEE, para as obras e serviços que interfiram nos recursos hídricos superficiais e subterrâneos, conforme determina a portaria. Como ele vai detalhar o executivo, então qualquer intervenção que tenha ali, a gente condiciona que ele apresente essa manifestação. Além da tradicional que ele tem que apresentar, que é o que a gente já previu. 12, apresentar estimativa de emissões de gases de efeito estufa acompanhados da estratégia de mitigação conforme previsto no artigo 4A da Resolução CADES 207/2020 e as operações posteriores. Esse licenciamento ambiental iniciou antes de uma alteração que teve na CADES, na qual o município de São Paulo está solicitando essa estimativa em todos os estudos agora. Então, por isso, também colocamos essa exigência para ele poder continuar no licenciamento. 13, apresentar o alvará de licença para intervenção e APRN a ser emitido pela CETESB. 14, apresentar e comprovar o atendimento à manifestação do Conselho Gestor da APA do Bororé-Colônia. 15, apresentar a manifestação de SVMA/CPA/DPU quanto às intervenções em área do parque proposto, Orla Gaivota e comprovar o atendimento a solicitações contidas na referida manifestação. 16, apresentar os termos de compromisso referente ao manejo arbóreo dos fragmentos de vegetação dos indivíduos isolados nas intervenções em APP emitido pelo órgão ambiental competente. Como o licenciamento vai ter a manifestação da CETESB, então a CETESB, ela remete a manejo arbóreo ao município ou ela pode realizar em algumas porções que ela achar conveniente. 17, apresentar a planta de situação atual, situação pretendida e projeto de compensação ambiental em detalhes depois do executivo. 18, apresentar um projeto de compensação referente apenas de áreas permeáveis que contemple a aquisição e/ou criação de novas áreas permeáveis na mesma bacia hidrográfica do empreendimento, podendo ainda ser realizada em áreas internas de espaços públicos, como o Parque Cantinho do Céu, ou parque de Orla Gaivotas, conforme sugestão do parecer técnico 37/DAIA/GTANI/2024. Essa é uma exigência adicional que a gente fez devido às áreas permeáveis, que esse empreendimento vai impactar, vamos dizer assim. Então, a gente está pedindo que ele compense isso dentro de próprios parques do município. 19, atualizar o balanço de áreas permeáveis do empreendimento, considerando o projeto executivo, incluindo os canteiros centrais e ilhas verdes. Essas exigências justamente para ele poder detalhar isso para a aplicação dentro do que a gente está pedindo nas exigências anteriores. 20, comprovar o atendimento às exigências constantes com parecer APM nº 1699/2024 emitido pela EMAE. 21, incluir no Programa de Compensação Ambiental, a Lei SNUC. Isso é 0,5% do valor total da obra. É obrigatoriedade do interessado em empreendimento, quando é um estudo de impacto ambiental, que 0,5% do valor da obra seja destinado necessariamente a Unidades de Conservação e, no caso, vai ser Unidades de Conservação do município de São Paulo. Então, após a gente ouviu o CGPABI, ele vai ter que detalhar isso aqui com o programa de pagamento, com a previsão de desembolso semestral e a destinação desses recursos de 0,5% ao Parque Natural Municipal Bororé e ao Parque Natural Municipal Varginha. Então, já está carimbado essa compensação dos impactos não mitigados pela Lei SNUC em 0,5% do valor da obra, que é o valor previsto lá no inicial que eu citei na apresentação. 22, apresentar um plano de reassentamento elaborado de acordo com o termo de referência contido no parecer técnico 037/DAIA/GTANI/2024. É um detalhamento do que ele apresentou, a gente está pedindo aqui mais detalhes, quando já tiver o executivo, é a ocasião em que a gente vai saber mesmo qual será o reassentamento. 23, apresentar o relatório das atividades já desenvolvidas na fase de planejamento do empreendimento no que se refere ao programa de comunicação social. Também, durante a obra, como é que vai ser a comunicação com a população para causar menos transtornos, coisas desse tipo. 24, apresentar a anuência do IPHAN no que se refere ao patrimônio arqueológico, a qual corresponde a publicação do Diário Oficial da União, da autorização e execução da proposta de acompanhamento arqueológico. Teve a manifestação dentro do processo, a qual ele não viu óbices em relação ao empreendimento, mas solicitou que toda a obra seja acompanhada por um arqueólogo. Então, essa proposta de acompanhamento arqueológico. Somente depois disso que ele vai se manifestar de modo conclusivo, vamos dizer assim, para (som ininteligível), depois de todo o acompanhamento arqueológico, só que é uma etapa dentro do IPHAN comum, ao processo de licenciamento dessa natureza, em especial para EIA/RIMA. Apresentar manifestação do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo - CONDEPHAAT anuindo quanto à implantação do empreendimento. 26, informar o local que serão realocados os equipamentos de academia ao ar livre, localidade da Rua Cláudio Artana, 491 Jardim Gaivotas. Então, tem uma intervenção dentro do projeto, porque a gente está no detalhe, se ele continuar com esse viário dessa localidade, ele vai ter que informar qual será a realocação disso. 27, apresentar o Plano Básico Ambiental - PBA com as respectivas anotações de responsabilidade técnica contendo detalhamento dos programas socioambientais que ele propõe dentro do EIA/RIMA, que é o que

acompanha o (som ininteligível) Programa de Controle Ambiental das Obras. Gerenciamento de Áreas Contaminadas. Manejo de Vegetação e Intervenção na APP. Plantio Compensatório. Programa de Compensação Ambiental da Lei SNUC. Programa de Monitoramento de Fauna, de afugentamento e resgate da fauna silvestre. Programa de Proteção a Capivara. Programa de Proteção de Dispersão e Proliferação da Fauna Sinantrópica. Programa de Implantação do Paisagismo e Recomposição de Áreas Verdes. Plano de Contingência para Ictiofauna. Programa de Resgate de Flora. Programa de Comunicação Social, conforme os canais específicos da comunicação e diálogo do empreendimento com os públicos envolvidos, medidas mitigadoras para as ações que envolvem interrupção nos serviços essenciais, no que se refere ao remanejamento de interferências. Programas de desapropriação e de reassentamento. Programa de Articulação Institucional. Programa de Gestão do Patrimônio Histórico e Arqueológico. Programa de Educação Ambiental. Todos esses programas, ele tem que apresentar, quando solicita a LAI, ele apresenta todos os detalhes para que ele vai fazer isso, se é viável é a emissão da LAI, comprovado tudo, isso aí sai como exigência que todos esses programas ele fica acompanhando a obra e semestralmente apresente no acompanhamento da LAI para análise da Secretaria do Verde. 28, autuar processo de avaliação ambiental separadamente para cada um dos quatro imóveis. Isso são exigências do GTAC, do Gerenciamento de Áreas Contaminadas, então pediu para esse detalhado de acordo com a LAI. Autuar o processo de avaliação ambiental separadamente para cada um dos quatro imóveis com atividades potencialmente geradoras de áreas contaminadas, localizadas na ADA, cuja lista de documentos (som ininteligível) endereço eletrônico e tal. (Som ininteligível) atualizar permanentemente o levantamento de realizadas, áreas potenciais, suspeitas, contaminadas, sobre investigação, com risco confirmado, em processo de reutilização, remediação, monitoramento para encerramento e reabilitados para uso declarado, quando houver alteração de classificação ambiental. Ou seja, ele sempre estar deixando o diagnóstico dele atualizado. 30, caso seja constatada contaminação em uma etapa de avaliação em vez de investigação ambiental confirmatória, apresentar parecer técnico emitido pela CETESB, antes de qualquer início das obras dessas áreas para análise e manifestação de SVMA/CLA/DAIA/GTANI. A Secretaria do Verde, a análise nossa dentro do gerenciamento de áreas contaminadas, ela vai até o nível em que não tenha contaminação. A partir do momento que tem contaminação, essa competência é do órgão estadual, de acordo com o Decreto de 2013. 31, caso haja inclusão de novos terrenos/lotês que venham sofrer interferência direta das obras e/ou sujeitos a desapropriação parcial ou total no canteiro de obras, sejam eles públicos ou privados, para implantação do empreendimento (som ininteligível) adotados procedimentos estabelecidos e decisão (som ininteligível) e apresentados para conhecimento e manifestação do GTAC. Todas essas últimas são gerenciamento de áreas contaminadas. Então, eu concluí o seu parecer. Todos os conselheiros que são membros da Câmara Técnica aprovaram por unanimidade. Então, eu li rapidamente aí para vocês e coloco para ver se alguém tem alguma dúvida mais específica que a gente pode estar respondendo.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Obrigada, Juliano, pela sua apresentação. Colocamos, então, agora se algum conselheiro ou conselheira que tenha alguma informação ou acrescentar, por favor. Creio que não, Juliano. Por enquanto aqui ninguém abriu a mão. Então, dessa forma...

Juliano Ribeiro Formigoni: Está aprovado então o parecer CADES/11/2024. Então agora a próxima etapa é, como a gente bem sabe, quem aprova a emissão da LAP é o CADES, nosso secretário fisicamente vai assinar a sua, isso aí como o presidente do CADES. Então está aprovada a emissão da Licença Ambiental Prévia do empreendimento Ponte Graúna Gaivotas. Eu agradeço a presença de todos aí, passo novamente a Lili ou o secretário, para maiores.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Eu só vou complementar a aprovação. Então, dessa forma, pelo artigo 9º da Resolução 207/CADES, foi aprovado o parecer técnico 11/CADES/2024. Aprovado. Então, eu passo agora a palavra ao secretário Rodrigo Ravena para o término da nossa reunião, que hoje durou quatro horas, secretário. Mas foi gostoso, né, Lacava?

Rodrigo Pimentel Pinto Ravena - Secretário: Reunião produtiva.

Liliane Neiva Arruda Lima - Coordenadora - SVMA/CGC: Bem produtiva, né, Doutor Lacava? O Doutor Lacava está firme e forte com a gente aqui.

Rodrigo Pimentel Pinto Ravena - Secretário: Reunião produtiva, eu queria agradecer a todos e todas pela paciência, mas acho que reuniões de quatro horas, quando tem conteúdo como esse, valem a pena e dá para a gente ter uma noção e debater nesse conselho tão importante várias ações que estão sendo tomadas na cidade para a integração, entendimento e proteção do meio ambiente urbano. A gente está falando aqui de uma cidade de quase 13 milhões de habitantes, com problemas de todas as naturezas, todas as ações e todas as intervenções que acontecem na cidade, seja a aprovação de um empreendimento como essa ponte, seja o aquático, seja a aprovação dos corredores, talvez seja a deliberação mais importante de hoje, criam para a cidade a perspectiva de ter um desenvolvimento sustentável, ser uma cidade que propicie melhor qualidade de vida para a população e considerando que o objetivo preservar, mas não proibir o desenvolvimento, crescimento, emprego e renda, mobilidade na cidade. Eu acho que esse conselho está dando um exemplo, não só para São Paulo, mas para o Brasil inteiro, de aprovação de políticas e de ações concretas de



preservação e adaptação da cidade às mudanças climáticas. Então, queria agradecer a todos, agradecer ao Juliano e a todos que apresentaram. Agradecer a presença de todos e declarar assim encerrada a presente reunião ordinária do CADES. Nos vemos na próxima e, eventualmente, se for necessário, que talvez seja a apresentação da DGUC das Unidades de Conservação numa extraordinária, se for o caso, para que eles também apresentem o trabalho maravilhoso que está sendo feito e o que a gente está pensando aí para frente em termos de implantação de novas unidades de conservação consideradas as declarações de utilidade pública deste ano. Eu não sei se eu já falei aqui, mas a gente já está utilizando R\$ 530 milhões do fundo de saneamento para a compra dessas áreas. Então a gente já está com ações de desapropriação em andamento e algumas notificações para desapropriação amigáveis entregues. Então, está caminhando bem e a gente está fazendo, nós todos, em conjunto, fazendo um grande serviço. Obrigado, boa tarde, obrigado pela paciência e que novas reuniões produtivas como essa aconteçam novamente.

São Paulo, 16 de outubro de 2024.

## RODRIGO PIMENTEL PINTO RAVENA

Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente e

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

Documento: [112644570](#) | Resolução

### Resolução nº 277/CADES/2024, de 16 de outubro de 2024.

Dispõe sobre a aprovação da ata da 268ª Reunião Plenária Ordinária CADES.

O Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - CADES, usando das atribuições e competências que lhe são conferidas por lei.

#### RESOLVE:

**Art. 1º** - Aprovar, conforme a 269ª Reunião Plenária Ordinária do CADES, a Ata da 268ª Reunião Plenária Ordinária do CADES.

**Art. 2º** - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

#### Conselheiros que aprovaram a Resolução:

oLIVER PAES DE BARROS DE LUCCIA

EDUARDO MURAKAMI DA SILVA

GIOVANNA ESTEVAM SAQUIETTI

DOUGLAS DE PAULA D'AMARO

FERNANDA LANES AGUIAR CEZAR

MAGALI AnTônia BATISTA

CLAUDIO DE CAMPOS

ANA LUCIA COSTA NEGREIROS

ALEXANDRA VIEGAS OLIVA

ROSÉLIA MIKIE IKEDA

ANITA DE SOUZA CORREIA MARTINS

JULIANO RIBEIRO FORMIGONI

WILLIAN ARAÚJO AGRA

CÉLIA REGINA BUONO PALIS POETA

mARCOS ANTONIO LACAVAL

EDUARDO STOROPOLI

RICARDO CREPALDI

ALESSANDRO LUIZ OLIVEIRA AZZONI

JOSÉ RAMOS DE CARVALHO

FANNY ELISABETE MOORE

MARIA DE FÁTIMA SAHAROVSKY

CELINA CAMBRAIA FERNANDES SARDÃO

**Coordenadora Geral:** Liliane Neiva Arruda Lima

**Secretário Executivo da Mesa:** Rute Cremonini de Melo

São Paulo, 16 de outubro de 2024.

## RODRIGO PIMENTEL PINTO RAVENA

Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente e

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

Documento: [112644690](#) | Resolução

### Resolução nº 278/CADES/2024, de 16 de outubro de 2024.

**Cria os Caminhos reservados à Fauna Silvestre - CrF na Zona Norte de São Paulo, de acordo com os Corredores Ecológicos da Mata Atlântica, estabelecidos pelo Plano Municipal de Conservação e Recuperação da Mata Atlântica do Município de São Paulo - PMMA**

Considerando a Lei Federal 9.985 de julho de 2000 que institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação-SNUC;

Considerando a Lei Federal 11.428 de dezembro de 2006, que dispõe sobre a utilização e proteção da vegetação nativa do Bioma Mata Atlântica;

Considerando a Lei Federal 12.651 de maio de 2012 que dispõe sobre o regime de proteção das áreas de preservação permanente;

Considerando a importância da conservação da Mata Atlântica para amenizar os efeitos adversos da mudança climática, conforme preconiza o Plano de Ação Climática da Cidade de São Paulo (PlanClima SP);

Considerando o Plano Municipal de Conservação e Recuperação da Mata Atlântica -PMMA - aprovado pela Resolução SVMA/CADES Nº 186/2017, que mapeou os remanescentes de Mata Atlântica no município de São Paulo e propôs os perímetros dos Corredores Ecológicos como áreas de conexão entre esses remanescentes;

Considerando a incorporação dos Caminhos reservados à Fauna no Plano de Manejo da Unidade de Conservação Refúgio de Vida Silvestre Anhanguera- RVS Anhanguera aprovado na 268ª reunião Plenária Ordinária do CADES em 16 de setembro de 2024;

Considerando que a fragmentação de um habitat em manchas ou fragmentos, mais ou menos isolados, altera a estrutura e a qualidade desses habitats, provoca a intensificação das competições, promove a extinção local de espécies e a perda da biodiversidade, reprimindo as interações e os processos ecológicos e, por fim, prejudicando a prestação de serviços ecossistêmicos na metrópole bem como sua qualidade de vida;

Considerando que nos corredores ecológicos do município ocorre a circulação de diversas espécies da fauna silvestre, sendo necessário um ordenamento destes territórios para minimizar a incursão destas espécies na matriz urbana, de forma a proteger a saúde humana e promover a circulação segura da fauna silvestre;

O Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - CADES, usando das atribuições e competências que lhe são conferidas por lei.

#### RESOLVE:

**Art. 1º** - Aprovar, conforme a 269ª Reunião Plenária Ordinária do CADES, a criação dos Caminhos reservados à Fauna Silvestre, na Zona Norte de São Paulo, nas áreas públicas e privadas, ao longo dos trechos dos Corredores Ecológicos definidos pelo PMMA, visando facilitar o deslocamento da fauna, a dispersão e migração de espécies, e a recolonização das áreas possivelmente degradadas.

**Parágrafo único** - A criação e implementação dos Caminhos reservados à Fauna Silvestre nos Corredores Ecológicos definidos pelo PMMA, fica amparada pela Lei Federal 12651/2012, que determina o regime de preservação das Áreas de Preservação Permanente (APP) e reservas legais, e pela Lei Federal 11428/2006.

**Art. 2º** - Ficam criados os seguintes **Caminhos reservados à Fauna - CrF** ao longo dos Corredores de Mata Atlântica da Região Norte do município de São Paulo, conforme Mapa no Anexo I:

**I - Caminho reservado à Fauna Trecho 1**, ao longo do Corredor Ecológico Freguesia-Jaraguá, conectando o Parque Estadual do Jaraguá à área de ZEPAM, com aproximadamente 1.736 metros de extensão.

**II - Caminho reservado à Fauna Trecho 2**, ao longo do Corredor Ecológico Jaraguá -Anhanguera conectando o Parque Estadual do Jaraguá ao Parque Anhanguera com aproximadamente 3.225 metros de extensão.

**III - Caminho reservado à Fauna Trecho 3**, ao longo do Corredor Ecológico Anhanguera, conectando a Unidade de Conservação (UC) Refúgio da Vida Silvestre (RVS) Anhanguera ao Parque Estadual do Jaraguá, na face oeste com aproximadamente 9.988 metros de extensão.

**IV - Caminho reservado à Fauna Trecho 4**, ao longo do Corredor Ecológico Anhanguera - Perus, conectando a Unidade de Conservação (UC) Refúgio da Vida Silvestre (RVS) Anhanguera à área de ZEPAM (Parque planejado Taipas), com aproximadamente 11.380 metros de extensão.

**Parágrafo único** - Fica estabelecida a largura de 100 metros para os trechos dos Caminhos reservados à Fauna, dentro dos limites do Município, de forma a garantir a circulação e condições de sobrevivência da fauna silvestre.

**Art. 3º** - Os traçados dos Caminhos reservados à Fauna - CrF, relacionados no Artigo 2º, encontram-se no Mapa Caminhos

reservados à Fauna: segmentos por característica predominante, Anexo I desta resolução.

**Art. 4º** - Para fins desta Resolução, entende-se:

**I - Área de Preservação Permanente (APP):** de acordo com a Lei Federal 12.651 de maio de 2012 são aquelas protegidas nos termos da Lei, cobertas ou não por vegetação nativa, com as funções ambientais de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica, a biodiversidade e o fluxo gênico de fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem-estar das populações humanas.

**II - Corredores Ecológicos:** são áreas que possuem ecossistemas florestais biologicamente prioritários e viáveis para a conservação da biodiversidade na Amazônia e na Mata Atlântica, compostos por conjuntos de unidades de conservação, terras indígenas e áreas de interstício. Sua função é a efetiva proteção da natureza, reduzindo ou prevenindo a fragmentação de florestas existentes, por meio da conexão entre diferentes modalidades de áreas protegidas e outros espaços com diferentes usos do solo.

**III - Caminhos reservados à Fauna (CrF):** também conhecidos como caminhos de fauna, corredores de fauna ou trilhas de fauna, são estruturas planejadas para facilitar a movimentação e a dispersão de animais silvestres entre diferentes áreas de habitat. Eles são projetados para garantir a conexão e minimizar os impactos negativos da fragmentação dos habitats e para promover a conservação da biodiversidade.

**IV - Passagens de Fauna ou Passagens Seguras:** são adaptações na estrutura viária para facilitar o trânsito transversal da fauna silvestre nas vias que fragmentam a paisagem. Promovem a conectividade entre fragmentos de vegetação e diminuem o risco de atropelamentos e acidentes.

**V - Travessia segura para a fauna:** utilização de placas, sinalização e/ou redutores de velocidade nas vias para promover a circulação mais segura da fauna silvestre.

**VI - Unidade de Conservação:** Regulamentado pelo SNUC (Sistema Nacional de Unidades de Conservação), trata-se de espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituído pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção.

**VII - Fisionomias do PMMA:** Mata Ombrófila Densa (MOD), Mata de Várzea, Bosque Heterogêneo, Campos Gerais, Campos Alto-Montanos, Campos de Várzea e Vegetação Aquática constituem as fisionomias dos fragmentos da vegetação remanescente mapeados pelo Plano Municipal de Conservação e Recuperação da Mata Atlântica (PMMA) do município de São Paulo.

**VIII - Outras fisionomias de Vegetação:** referem-se às fisionomias dos fragmentos de vegetação mapeados no PMMA, relacionados no item VII deste Artigo, que não possuem predominância de vegetação de porte arbóreo de Mata Ombrófila Densa (MOD) ou Bosque Heterogêneo.

**Art. 5º** - Os Caminhos Reservados à Fauna definidos no Artigo 2º tem o objetivo de:

**I** - Garantir uma matriz ambiental adequada à manutenção das populações da fauna silvestre, reduzindo a ocorrência de atropelamentos e acidentes em redes elétricas e outras situações de conflito com as atividades humanas.

**II** - Permitir que animais se locomovam de um habitat a outro, ajudando a manter a conectividade entre áreas fragmentadas, minimizando os efeitos negativos da fragmentação do habitat, como a perda de biodiversidade e a alteração das interações ecológicas, criando condições mais favoráveis para a sobrevivência e o bem-estar das espécies.

**III** - Conectar populações animais isoladas, permitindo a troca genética entre grupos de indivíduos, importante para evitar a endogamia e aumentar a diversidade genética, o que melhora a resiliência das populações a doenças e mudanças ambientais.

**IV** - Facilitar a recolonização de áreas degradadas ou recentemente restauradas, permitindo que animais se estabeleçam em novos habitats e contribuam para a recuperação ecológica dessas áreas.

**V** - Minimizar os efeitos negativos da fragmentação do habitat, como a perda de biodiversidade e a alteração das interações ecológicas, criando condições mais favoráveis para a sobrevivência e o bem-estar das espécies.

**Art. 6º** - Para efeitos desta resolução os segmentos em cada trecho dos Caminhos reservados à Fauna - CRF, foram estabelecidos segundo suas características físicas, hidrológicas, tipologia da vegetação, presença de ocupação ou outro fator antrópico de ameaça à fauna e flora, existência de trechos de passagem por rodovias, por áreas limitrofes a outras cidades vizinhas, resultando nos grupos com as seguintes características predominantes:

**I - Grupo 1 - Área de Preservação Permanente (APP) e Mata Atlântica (Mata Ombrófila Densa ou Bosque heterogêneo)** - Trechos nas Áreas de Preservação Permanente e suas adjacências, com a presença de Mata Ombrófila Densa ou Bosque Heterogêneo,