



# SÚMULA DO PARECER TÉCNICO 33.755/11/TA

COMPANHIA AMBIENTAL DO ESTADO DE SÃO PAULO

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 - CEP 05459-900 - São Paulo - SP  
C.N.P.J. nº 43.776.491/0001-70 - Insc.: Est. nº 109.091.375-118 - Insc. Munic.: nº 8.030.313-7  
Site: www.cetesb.sp.gov.br

**PROCESSO:** SMA 470/2008  
**INTERESSADO:** Agência Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo - ARTESP  
**ASSUNTO:** Licenciamento Ambiental Prévio da Duplicação da Rodovia Raposo Tavares – SP 270, trecho entre os km 115+500 e 158+400  
**MUNICÍPIOS:** Araçoiaba da Serra, Capela do Alto, Sarapuí, Itapetininga e Alambari

## 1. INTRODUÇÃO

Trata-se da súmula do Parecer Técnico elaborado pelo Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental para subsidiar o licenciamento ambiental prévio da Duplicação da Rodovia Raposo Tavares – SP 270, trecho entre os km 115+500 e 158+400, sob responsabilidade da Agência Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo - ARTESP. Segundo o EIA, a duplicação prevista tem como objetivo melhorar a operação desse trecho da Rodovia Raposo Tavares, elevando o nível de serviço e reduzindo a ocorrência de acidentes.

## 2. DESCRIÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Trata-se da duplicação da Rodovia Raposo Tavares – SP 270, entre os km 115+500 e 158+400, totalizando 42,9 km de extensão. O projeto prevê a duplicação em dois lotes: Lote 1 entre o km 115+500, entre Araçoiaba da Serra e o km 132+700, no município de Capela do Alto; Lote 2 entre o km 132+700 e o km 158+400, em Itapetininga.

A pista a ser implantada para duplicação da SP-270 será composta por duas faixas de rolamento, acostamento externo e refúgio. Adjacente ao acostamento é prevista uma faixa destinada à implantação do sistema de drenagem. As características gerais do empreendimento são descritas a seguir.

<b>Características Gerais de Projeto</b>	
Largura de cada faixa de rolamento da rodovia	3,5m
Largura do acostamento externo	2,8m
Largura do canteiro central	4,0m
Largura do refúgio	1,0m
Largura da faixa do sistema de drenagem	1,5m
Obras complementares: 19 obras de arte especiais (2 pontes e 17 viadutos), 10 dispositivos de entroncamento (compostos por rotatórias, alças e viadutos) e melhorias e adequações em 92 acessos.	

Para as obras é estimado um volume de movimentação de solo de 2.828.589,47 m<sup>3</sup> de corte e 1.777.462,54 m<sup>3</sup> de aterro. O material excedente será disposto nos dispositivos de retorno a serem implantados ao longo do trecho. Já a demanda por material rochoso será atendida com a compra de material de pedreiras da região.

Para a duplicação da rodovia será necessária a supressão de 533 árvores isoladas e aproximadamente 2,3ha de vegetação nativa, sendo 0,6ha inseridos em Áreas de Preservação Permanente – APP.

Segundo o EIA, as obras serão executadas em um prazo de 32 meses, com custo estimado de R\$ 170.000.000,00. Na fase de implantação é estimada a geração de 700 empregos diretos.

## 3. AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS AMBIENTAIS E MEDIDAS MITIGADORAS

Com relação à **compatibilidade do empreendimento com as legislações dos municípios** afetados, foram apresentadas as manifestações das Prefeituras Municipais.



## SÚMULA DO PARECER TÉCNICO 33.755/11/TA

COMPANHIA AMBIENTAL DO ESTADO DE SÃO PAULO

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 - CEP 05459-900 - São Paulo - SP  
C.N.P.J. nº 43.776.491/0001-70 - Insc.: Est. nº 109.091.375-118 - Insc. Munic.: nº 8.030.313-7  
Site: [www.cetesb.sp.gov.br](http://www.cetesb.sp.gov.br)

Também foi avaliada a **compatibilidade da implantação do empreendimento com Unidades de Conservação**. Foram identificados a Floresta Nacional – FLONA de Ipanema e a Estação Experimental de Itapetininga. Foram ouvidos os respectivos órgãos gestores das UCs, os quais indicaram não haver óbices à implantação da obra, desde que atendidas algumas recomendações para as próximas fases do licenciamento.

A divulgação da implantação da obra, e a realização de estudos e levantamentos de campo na área de implantação do empreendimento levam à **geração de expectativas da comunidade**, especialmente quanto às desapropriações, alteração de uso do solo, alteração no tráfego e acessos locais, entre outros. Para mitigar esse impacto foi proposto um Programa de Comunicação Social, para o qual foi solicitado o detalhamento e acompanhamento durante todo o processo de licenciamento.

As escavações e movimentação de solos para instalação do empreendimento favorecem a **intensificação de processos erosivos e assoreamento** das drenagens. Para mitigar esse impacto foi proposta pelo empreendedor a implementação de Programas Ambientais para o controle de processos de dinâmica superficial (Programa de Gerenciamento de Riscos; Programa de Prevenção, Monitoramento e Controle de Processos Erosivos; Programa de Monitoramento da Qualidade da Água; Programa de Recuperação de Áreas Degradadas e Passivos Ambientais; e, Plano de Monitoramento Ambiental do Processo de Construção). Foi solicitado o detalhamento dos programas ambientais para a fase de Licença de Instalação.

Para a implantação das obras são previstas 28 travessias de  **cursos d'água**, dentre os quais se destacam os rios Sarapuí e Alambari e o ribeirão Iperó. Para mitigar os impactos associados às travessias dos cursos d'água foi proposto um Programa de Monitoramento da Qualidade da Água. Foi solicitada a apresentação, antes do início das obras, das outorgas de interferência emitidas pelo Departamento de Águas e Energia Elétrica – DAEE para a execução de travessias dos recursos hídricos.

As obras implicarão no revolvimento de solo, de modo que eventualmente poderão ocorrer **interferências em potenciais áreas contaminadas**. Foi proposta pelo empreendedor a implementação de um Programa de Gerenciamento de Áreas Contaminadas. Foram solicitadas complementações do Programa, que deverão ser apresentadas na próxima fase do licenciamento.

Durante as obras serão gerados **resíduos e poluentes** que deverão ser devidamente tratados e dispostos. Foi solicitada a apresentação da localização dos canteiros de obras e um Programa de Gerenciamento de Resíduos.

Foi informado que a **supressão de vegetação** para a implantação do empreendimento ficará concentrada à faixa de domínio da rodovia existente. Foram propostos pelo empreendedor os Programas de Supressão de Vegetação, de Recuperação de Áreas Degradadas, de Reposição Florestal e Revegetação e um Subprograma de Monitoramento e Conservação da Flora Nativa.

Durante a implantação e operação do empreendimento poderão ocorrer **impactos a fauna silvestre**. Foram propostos os Programas de Monitoramento da Fauna e Bioindicadores, e de Prevenção ao Atropelamento da Fauna, além da instalação de passagens de fauna. Foi solicitado o detalhamento dos programas propostos.

Para a duplicação da rodovia estima-se a **desapropriação** parcial de 54 propriedades. Segundo o empreendedor será implementado um Plano de Desapropriação e Apoio à População Afetada. Foi solicitada a apresentação do cadastro atualizado da população a ser afetada, além dos acordos amigáveis firmados, o decreto de utilidade pública e as respectivas imissões na posse.

Segundo o EIA, durante as obras poderão ocorrer **interferências na infraestrutura de serviços essenciais** de alguns municípios. Para mitigar tal impacto foram propostos os Programas de Apoio ao Fortalecimento Municipal e de Monitoramento e Apoio aos Equipamentos Sociais Afetados. Foi solicitado o detalhamento dos programas para a próxima fase do licenciamento.



# SÚMULA DO PARECER TÉCNICO 33.755/11/TA

COMPANHIA AMBIENTAL DO ESTADO DE SÃO PAULO

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 - CEP 05459-900 - São Paulo - SP  
C.N.P.J. nº 43.776.491/0001-70 - Insc.: Est. nº 109.091.375-118 - Insc. Munic.: nº 8.030.313-7  
Site: www.cetesb.sp.gov.br

Na fase de implantação poderão ocorrer alterações no sistema viário e na acessibilidade gerando **incômodos à população**. Para mitigar os impactos foram propostas medidas no âmbito dos Programas de Comunicação Social e de Educação Ambiental dos Trabalhadores da Obra. Foi solicitada a implementação de um Subprograma de Controle de Tráfego na fase de obras.

Para que a **desmobilização do contingente de trabalhadores** não provoque impactos negativos nos municípios afetados foi solicitado um Subprograma de Mobilização e Desmobilização da Mão de Obra.

Para mitigar as **interferências ao patrimônio arqueológico** foi proposto um Programa de Prospecção e Resgate Arqueológico. Também foi apresentada a manifestação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, que informou não haver óbices à emissão da Licença Prévia, condicionada a execução dos Programas de Prospecção e Resgate Arqueológico, e de Educação Patrimonial.

O empreendimento poderá afetar a infraestrutura existente no trecho, tal como o gasoduto Brasil-Bolívia (GASBOL). Foi solicitado que as **interferências com infraestruturas** sejam devidamente autorizadas pelos órgãos ou concessionárias responsáveis, previamente às obras.

Também foi avaliada a **alteração nas condições de ruídos** durante as obras e operação do empreendimento. Segundo o empreendedor será implementado um Programa de Monitoramento e Controle de Ruídos. Foi solicitado o atendimento às Decisões de Diretoria nº 100/2009/P e 389/2010/P, referentes aos procedimentos e regulamentações de medição de níveis de ruído em sistemas lineares de transportes.

Na fase de operação de rodovias pode ocorrer a **contaminação dos solos e águas**. Foi proposta a implementação de um Programa de Gerenciamento de Riscos e um Plano de Contingência.

Para mitigar as **interferências na infraestrutura de transportes, viária e urbana** resultantes da duplicação da rodovia foi proposta a implantação de sinalização dos dispositivos de acesso e retorno, e a implantação de passarelas de pedestres, onde necessário.

## 4. PROGRAMA DE COMPENSAÇÃO AMBIENTAL

A aplicação dos recursos da compensação ambiental pela implantação do empreendimento será analisada pela Câmara de Compensação Ambiental da SMA. Para a emissão da Licença de Instalação, deverá ser firmado o Termo de Compromisso de Compensação Ambiental – TCCA com a SMA.

## 5. CONCLUSÃO

Face ao exposto, a equipe do TA entende que o empreendimento é ambientalmente viável, desde que sejam implementadas as medidas propostas no EIA e atendidas as exigências definidas no Parecer Técnico nº 33.755/11/TA. Nestes termos, com base no Inciso VI do art. 2º da Lei Estadual nº 13.507 de 23/04/09, a equipe do TA submete ao CONSEMA para verificação do interesse em apreciar a viabilidade ambiental da Duplicação da Rodovia Raposo Tavares – SP 270, trecho entre os km 115+500 e 158+400.

São Paulo, 15 de abril de 2011.

**ORIGINAL DEVIDAMENTE ASSINADO**

**ENG. CIV/AMB. MARIA SÍLVIA ROMITELLI**

Gerente do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental

Reg. 4755; CREA 62.252/D

C:\processos\Duplicacao Raposo\Sumula Duplicacao Raposo Tavares abril11.doc\TAO/MM