



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE**  
**CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA**

**Ata da Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente - EIA/RIMA do empreendimento "Duplicação da Rodovia Dona Leonor Mendes de Barros SP-333, do km 337+050 ao km 401+200 de responsabilidade da Concessionária Entrevias S/A, realizada no dia 04 de julho de 2018, às 17 horas, em Marília / SP.**

Realizou-se no dia 04 de julho de 2018, às 17 horas, no Teatro Municipal Waldir Silveira de Mello, Avenida Rio Branco, s/nº, Centro, Marília/SP, a audiência pública sobre o empreendimento “Duplicação da Rodovia Dona Leonor Mendes de Barros SP-333, do Km 337+050 ao Km 401+200”, de responsabilidade da concessionária Entrevias S/A (Proc. e.ambiente 081/2018 – 010607/18-74). Dando início aos trabalhos, o Secretário-Executivo do CONSEMA, **Anselmo Guimarães**, declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, Eduardo Trani saudava e dava boas-vindas aos presentes. Registrou a presença do Capitão Welington, do 2º Batalhão de Policiamento Ambiental de Marília. Agradeceu ainda pela presença dos cidadãos e cidadãs; autoridades; membros de órgãos públicos, da sociedade civil e das organizações não governamentais; empreendedores; consultores; representantes e à CETESB, órgão responsável pela análise do licenciamento do empreendimento em questão. Informou que a Mesa Diretora dos Trabalhos era presidida por ele, Secretário-Executivo, e composta ainda por um representante da CETESB e por até dois membros do CONSEMA eventualmente presentes à audiência, e convidou para também compor a mesa, o engenheiro civil Rodrigo Passos Cunha, gerente da Divisão de Avaliação de Empreendimentos de Transportes da CETESB. A seguir, anunciou o assunto da audiência pública, o EIA/RIMA – que é o Estudo de Impacto Ambiental e o seu respectivo Relatório – do empreendimento “Duplicação da Rodovia Dona Leonor Mendes de Barros SP-333, do Km 337+050 ao Km 401+200”, de responsabilidade da Concessionária Entrevias S/A. Declarou que a Audiência Pública é um evento aberto, público, onde são apresentados os aspectos ambientais da proposta ou projeto, para que todos deem suas opiniões, formulem indagações, apresentem contribuições, sugestões e críticas, e tudo o que possa contribuir para o aprimoramento da análise técnica do órgão licenciador. Esclareceu que o rito referente à realização de Audiências Públicas foi estabelecido na Deliberação Normativa 01/2011, do Conselho Estadual do Meio Ambiente, e que possuía a função regulamentar de conduzir as audiências públicas que versam sobre empreendimentos, projetos e obras em licenciamento, planos de manejo e criação de áreas protegidas, em âmbito estadual, pelo Sistema Ambiental Paulista. Informou que as inscrições para participação dos debates são feitas junto à equipe da recepção, nas listas apropriadas, e se encerram sessenta minutos após a abertura dos trabalhos, lembrando que, àqueles que preferirem ou desejarem, poderiam apresentar documentos relativos ao assunto objeto desta audiência, bem como manifestações, por escrito, no prazo de cinco dias úteis, a contar daquela data, protocolando-os diretamente nas unidades da CETESB, ou encaminhando por *email* no endereço divulgado. Expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação CONSEMA Normativa 01/2011 para a condução das audiências públicas com os respectivos momentos de falas dos presentes e o tempo previsto para cada um deles. Informou que a Mesa Diretora de Trabalhos era, na ocasião, composta por ele, Secretário-Executivo do CONSEMA, e pelo **Rodrigo Passos Cunha**, engenheiro civil e Gerente da Divisão de Avaliação de empreendimentos de Transportes da CETESB, a quem convidava para compor a mesa. Indagado, o representante da CETESB, disse que neste momento o empreendimento se encontra em processo de análise de sua viabilidade ambiental para posterior, e com base nos estudos, na emissão da licença prévia. Nessa licença prévia existem condicionantes ambientais, exigências que, se atendidas, permitem a outra fase do licenciamento, que seria a licença de instalação, que por sua vez também conta com condicionantes para a próxima fase de licenciamento, a de operação. **Mauro Pini França** - Diretor de Engenharia da Entrevias, na primeira parte da apresentação discorreu sobre o projeto, fez um breve histórico do empreendimento, sua

Página 1 de 3



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE**  
**CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA**

dimensão, organização, etapas de desenvolvimento, objetivos e benefícios. Explanou sobre o chamado Lote Centro-Oeste Paulista, assim designado pelo Governo do Estado no processo de licitação, é um sistema rodoviário que compreende um total de 570 km composto por dois sistemas rodoviários não contíguos um do outro. O primeiro sistema tem o seu ponto médio, na região de Marília e se estende desde Florínea, na divisa de São Paulo com o Estado do Paraná, até Borborema, depois da passagem sobre o rio Tietê. **Emerson Ronaldo Granzotti** - Gerente de Engenharia da Entrevias na segunda parte da apresentação em resumo disse que os trechos a serem duplicados são atualmente constituídos por pistas simples com duas faixas de rolamento por sentido e faixas adicionais nos aclives críticos, com diversos pontos de as intersecções em nível e de acessos aos bairros lindeiros e às propriedades conectadas implicando cruzamento das pistas, originando pontos de conflitos que dificultam e comprometem a segurança da operação da rodovia. E que além da duplicação que aumentará a capacidade da via, as obras ainda preveem: obras de contenção e adequação do sistema de drenagem; eliminação das travessias em nível e implantação de travessias em desnível; ajustes na geometria para configuração das faixas de tráfego, dos dispositivos de acesso e retorno, das rotatórias, dos passeios, acostamentos e faixas de aceleração e desaceleração e citou os dispositivos de retorno que vão existir no segmento que vai ser duplicado, que se parece muito com uma ferradura com duas rotatórias. No aspecto da segurança na via disse que de 2011 a 2018 de posse de dados oficiais teve 830 acidentes neste trecho, com 448 vítimas feridas e 55 fatais. Com a nova via espera-se para uma redução de 50 a 70% dos acidentes. **Fernando Facciolla Kertzman**, geólogo, da GEOTEC Consultoria Ambiental Ltda., representando a equipe que elaborou o EIA/RIMA, empresa responsável pela elaboração dos estudos de impacto ambiental, apresentou uma síntese do EIA/RIMA, mais precisamente dos motivos da escolha da localização, da capacidade pretendida para o empreendimento quando de sua plena operação, dos impactos que ele promoverá, principalmente nos recursos hídricos, no patrimônio arqueológico e nos meios físico, biótico e antrópico, e das medidas de mitigação que serão implementadas com o objetivo de preveni-los ou mitigá-los. E destacou que no estudo o traçado escolhido vai ocupar essencialmente a faixa de domínio, só vai extrapolar quando tiver os dispositivos, apenas 11% das obras vai afetar supressão de vegetação. Então, preliminarmente se espera uma supressão de vegetação em torno de 24 hectares, mais seis hectares de vegetação em estágio médio totalizando 1400 árvores, que vão gerar um compromisso de plantio 76 mil mudas. Passou-se à etapa em que o público se manifesta, representante de Entidades da Sociedade Civil: **Roberto Borgetti de Melo**, vice-presidente da ACIM - Associação Comercial de Marília questionou se com o valor dessa obra não poderia contemplada com melhorias nas marginais que passam dentro da cidade que em sua opinião evitariam acidentes que ocorrem semanalmente. **Flávio Henrique Nóbrega**, do Conselho da Política Urbana de Marília, solicitou dos empreendedores um maior estudo quanto à série de passa faunas; que se tome muito cuidado quando da implantação dos pontos de ônibus ao longo da rodovia para que não fique muito distante dos usuários lindeiros; e também pela implantação de ciclovias no trecho. **Antônio Batista**, da Comissão de Moradores de Ipês/Pinhais, demonstrou muita preocupação com a passagem diária pela praça de pedágio dos milhares de moradores e proprietários e pediu por um plano para amenizar tal despesa. Passou-se a etapa na qual se manifestam os cidadãos e/ou cidadãs que não representam nem órgãos públicos nem entidades civis: **Robson José do Nascimento dos Santos** falou que quando se trata de modernização de rodovias, é sinônimo de desenvolvimento regional. Questionou o empreendedor quantos aos prazos e citou o exemplo de um projeto semelhante que a conclusão da obra foi de 22 anos. Passou-se a etapa de manifestação de órgãos públicos: **Laerte Rojo**, da Empresa de Mobilidade Urbana – Emdurb, de Marília falou que foi o coordenador do Plano Diretor de Marília que percebeu com os estudos que estava havendo um processo de modificação, de transferência, de mudança de zona rural para zona urbana, onde a duplicação é bem-vinda, porém que estudem a implantação de marginais até o entroncamento com a SP-294. Passou-se a etapa na qual se manifestam os empreendedores e consultores para responderem

Página 2 de 3





**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE**  
**CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA**

às perguntas formuladas pelo público. **Fernando Facciolla Kertzman**, geólogo, da GEOTEC Consultoria Ambiental Ltda discordou quanto ao número de passa fauna que atualmente são duas e que o projeto propõe mais seis; quanto aos pontos de ônibus que por causa das obras vão interferir mesmo na sua localização, mas, que manterão contato com a população para prejudicá-los o menos possível. **Mauro Pini França** - Diretor de Engenharia da Entrevias, disse que todos os pontos levantados fazem parte das múltiplas obrigações que o contrato definido pela ARTESP em seus estudos técnicos tem. Quanto ao cumprimento dos cronogramas, a intenção da concessionária cumprir à risca todos os prazos de implantação que são definidos para cada uma das obras. O contrato é bastante específico na definição dos prazos para realização das obras e define, entre outras coisas, penalidades para a concessionária se os prazos não forem cumpridos. Quanto à praça de pedágio: o contrato de concessão não prevê isenções. **Rodrigo Passos Cunha**, engenheiro civil e Gerente da Divisão de Avaliação de empreendimentos de Transportes da CETESB, agradeceu a todos pelas colaborações, que farão parte do processo de licenciamento em análise na CETESB. Assinaram a Lista de Presença nesta audiência 60 pessoas. **Anselmo Guimarães**, Secretário-Executivo do CONSEMA, em nome do Secretário Adjunto de Estado do Meio Ambiente, Eduardo Trani, agradeceu a presença de todos, após o que declarou encerrados os trabalhos desta reunião. Eu, **José Mário Nogueira dos Santos**, lotado no Núcleo de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.