



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

Ata da Audiência pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento "Contorno Sul de Caraguatatuba e de São Sebastião", de responsabilidade do DER - Departamento de Estradas de Rodagem e da DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S/A, na cidade de São Sebastião, em 31 de janeiro de 2012.

Realizou-se, no dia 31 de janeiro de 2012, às 17 horas, no: Teatro Municipal de São Sebastião, Avenida Altino Arantes, 02, Centro São Sebastião/SP, a audiência pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento "Contorno Sul de Caraguatatuba e de São Sebastião", de responsabilidade do DER - Departamento de Estradas de Rodagem e da DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S/A (Processo 062/2009). Dando início aos trabalhos, o Secretário-Executivo do CONSEMA, Germano Seara Filho, declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, Deputado Estadual Bruno Covas, saudava e dava boas vindas aos representantes do Poder Executivo – nas pessoas dos Excelentíssimos Senhores Ernani Bilotti Primazzi e Antonio Luiz Colucci, Prefeitos dos Municípios de São Sebastião e Ilha Bela, respectivamente; Eduardo Hipólito do Rego e Rogério Ribeiro de Sá, Secretários de Meio Ambiente dos Municípios de São Sebastião e Ilha Bela, respectivamente –, do Poder Legislativo – nas pessoas dos Excelentíssimos Senhores Vereadores do Município de São Sebastião Artur Baluti, Presidente da Câmara de Vereadores e Ernaninho, e de Cesar Rodrigues, Diretor de Comunicação da Câmara de Vereadores do Município de São Sebastião –, dos órgãos públicos – na pessoa do Ilustríssimo Senhor Segundo Tenente Décio, do Comando de Policiamento Ambiental de São Paulo, representando o Cel. Nomura, das organizações da sociedade civil, das entidades ambientalistas, enfim, a todos que vieram participar da audiência pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento "Contorno Sul de Caraguatatuba e de São Sebastião", de responsabilidade do DER - Departamento de Estrada de Rodagens e da DERSA Desenvolvimento Rodoviária S/A (Proc. 062/2009). Declarou que possuía a função regulamentar de conduzir as audiências públicas promovidas pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente e pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente – CONSEMA sobre empreendimentos, projetos e obras em licenciamento, planos de manejo, enfim, acerca de tudo aquilo que diz respeito ao Sistema Estadual do Meio Ambiente. Declarou ainda que a audiência pública, como indicava o próprio nome, é um evento aberto a qualquer interessado, dado que se pretende sempre democrático, e em cujo desenrolar determinada proposta ou projeto é apresentado a todos, para que dêem as opiniões, formulem indagações, apresentem suas contribuições, sugestões e críticas e tudo o que possa contribuir para melhoria dos estudos, projeto ou proposta apresentada. Esclareceu também que seu papel nas audiências públicas é completamente isento, e sua função, tão somente conduzir os trabalhos de forma totalmente neutra para garantir que aqueles que tenham algo a dizer possam fazê-lo de forma democrática e organizada. Expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação CONSEMA Normativa 01/2011 para a condução das audiências públicas e declarou que o CONSEMA previu que elas se desdobrem em três momentos ou partes. Esclareceu que na primeira parte tem lugar a apresentação, pelo empreendedor ou seu representante, do projeto ou proposta, e, em seguida, uma exposição detalhada dos estudos ambientais elaborados sobre ele/ela. Explicou que, imediatamente após, fariam uso da palavra aqueles que representam as organizações da sociedade civil, com direito cada um deles a até cinco minutos, seguidos por cidadãos que não representam órgãos públicos ou entidades civis, mas que falam em seu próprio nome, com direito a três minutos cada um. Em sequência, se manifestam os representantes de órgãos públicos das esferas federal, estadual e municipal; a seguir, os representantes do CONSEMA e dos COMDEMAS que se



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

inscreverem, com direito também a cinco minutos cada um. Por fim, acrescentou, fariam os representantes do Poder Executivo, seguidos daqueles que representam o Poder Legislativo, e que o motivo pelo qual os representantes desses dois poderes falam em último lugar é que só assim poderão manifestar-se acerca das críticas, elogios e sugestões feitos pelos diferentes segmentos da sociedade que antes deles tenham se manifestado, podendo assim opinar ou oferecer esclarecimentos que eventualmente os pontos de vista expostos tenham suscitado. Reiterou que só poderia fazer uso da palavra quem se inscrevesse, e que, portanto, aquele que o desejasse e ainda não houvesse se inscrito, o fizesse. Declarou que se encontrava presente, nesta audiência, um representante da área de licenciamento ambiental da CETESB, engº Rodrigo Passos Cunha, representando o Departamento de Avaliação de Avaliação Ambiental de Empreendimentos da CETESB, a quem convidava para compor a Mesa Diretora dos Trabalhos, que era presidida por ele, Secretário-Executivo, e por um membro do CONSEMA, mas que até agora nenhum havia comparecido. Rodrigo Passos Cunha declarou que representava o Departamento de Avaliação Ambiental de Empreendimentos da CETESB, onde tramitava o empreendimento que era objeto dessa audiência. Comentou que o ele se encontrava na primeira fase do licenciamento, a qual culminava com a elaboração de parecer conclusivo indicando ou negando a viabilidade ambiental do empreendimento. Acrescentou que esse parecer seria encaminhado ao CONSEMA, cujo Plenário avocaria ou não para si sua análise. Em caso positivo, observou, esse documento seria analisado pelos membros desse Colegiado, os quais corroborariam ou não a indicação que a CETESB nele oferece sobre a viabilidade ou inviabilidade do empreendimento. Se reconhecida tal viabilidade, o CONSEMA concederia a licença prévia e encaminharia o processo para o Departamento de Avaliação de Empreendimentos da CETESB, para que dê continuação ao licenciamento. Lembrou que os posicionamentos e sugestões feitas durante as audiências seriam igualmente analisados pela equipe de técnicos da CETESB, e, no caso de serem aceitos, incorporados ao parecer. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA. Stanislaw Marka, representante do DER – Departamento de Estradas de Rodagem, apresentou breve histórico do empreendimento, sua organização, etapas de desenvolvimento e objetivos, enquanto Ana Iversson, representante da IGP Consultoria, empresa responsável pela elaboração dos estudos, apresentou uma síntese do EIA/RIMA, precisamente os motivos da escolha da localização, da capacidade pretendida para o empreendimento quando de sua plena ocupação, dos impactos que ele promoverá, principalmente nos recursos hídricos e nos meios físico, biótico e antrópico, e as medidas de mitigação que serão implementadas com o objetivo de preveni-los ou mitigá-los. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. Wagner Bernal, representando o Sítio Arqueológico São Francisco – São Sebastião, teceu comentários sobre a singularidade desse sítio e do conceito que permeia suas estruturas construtivas, que chama de paisagem natural. Pontuou que, em face desse cenário, apontava para a necessidade de remodelação da desembocadura do túnel de modo que essa passagem seja minimamente agredida. Marcos Couto, representante da S.O.S. Mar–São Sebastião, pontuou que protocolara na Mesa de Trabalhos dezenove considerandos a respeito do empreendimento e das conclusões a que chegaram os estudos elaborados pela organização não governamental que representa e que vão de encontro às análises que compõem o EIA/RIMA. Argumentou que não nega a necessidade de se construir um novo acesso na região, mas discorda da forma como foram apresentados os impactos e as respectivas compensações e mitigações. Observou que esse contorno necessariamente termina no Porto de São Sebastião e que, se este não existisse, ele findaria no centro. Observou ainda que o porto e essa estrada são obras irmanadas, irmãs xipófagas,



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

produzindo reflexos uma na outra, e que o surpreende a falta de informações no EIA/RIMA do contorno sobre os impactos e reflexos resultantes da expansão do porto. Observou que não se contará mais com as duas vias de acesso que seguem da Baixada da Serra em direção ao Porto de São Sebastião, e vice-versa, e que a rodovia não será construída nem para a população de São Sebastião nem para a população de Caraguatatuba, mas, sim, para conferir viabilidade ao Porto de Santos. Fez menção à liminar que pode ser, evidentemente, questionada, e informou que duvidava de que o Governo do Estado pretendesse impedir a manifestação da sociedade civil do Litoral Norte. Contestou o fato de o CONSEMA ter marcado as duas audiências sobre o EIA/RIMA dos contornos a cinco dias do Natal e a dez do *réveillon*, momento em que as pessoas têm dificuldade de se organizar para ler o EIA/RIMA e se preparar para as audiências, pois se trata de época de temporada em que todo mundo está envolvido com suas atividades econômicas, que são de grande importância para sustentação de suas vidas. Argumentou que o Poder Judiciário paulista reconheceu isso e determinou que o CONSEMA realize mais duas audiências públicas após o carnaval. Aconselhou que os interessados entrassem no sítio eletrônico do CONSEMA, fizessem o *download* dos dois EIAs/RIMAs – do que trata da expansão do porto e do outro que analisa a expansão do contorno – e, após o carnaval, comessem a se preparar para as audiências. Marcelo Corte, representante da Associação de Moradores do Portal da Olaria–São Sebastião, declarou que fazia suas as palavras do manifestante que o antecedeu, principalmente no que se refere à falta de tempo para se conhecer o projeto, o que é imprescindível por se tratar de obra importante como o contorno. Referiu à falta de informação, no EI/RIMA, sobre essa obra, precisamente sobre o tamanho do impacto que causará na mobilidade e circulação, como demonstra a previsão de que circularão de 3 mil e 500 a 10 mil caminhões/dia – sem esclarecer se essa movimentação ocorrerá no contorno ou na via atual. Reiterou que, embora necessário para todos, o contorno só será construído em consequência da ampliação do Porto de São Sebastião, e que, sem dúvida, o tráfego que transbordará para o meio urbano contribuirá para destruir a cidade e o litoral, motivo por que devem ser despendidos esforços para minimizá-los. Paulo Leôncio do Rego, vinculado ao Instituto Educação Brasil–São Sebastião, ponderou que o estudo sobre o contorno deveria ser um pouco mais aprofundado e que o motivo pelo qual resolveu manifestar-se é o conhecimento que tem do processo de licenciamento a que a DERSA submeteu o Rodoanel Metropolitano Mário Covas. Acrescentou que o olhar do EIA/RIMA elaborado para a obra em discussão – cujo contexto é bastante delicado – não chega aos pés daquele constante dos estudos executados cujo contexto geográfico é a RMSP, que sofreu intensa interferência humana. Observou que, na medida em que a DERSA assume esse processo, o mínimo que se espera é que, efetivamente, sejam adotados os critérios de excelência que ela adotou quando da construção de qualquer rodovia. É sabido, argumentou, que o Contorno de São Sebastião é uma necessidade que não depende da expansão do Porto, embora se trate de obra cuja dinâmica é extremamente impactante. Passou-se à etapa em que se manifestam as pessoas em seu próprio nome. Francisco de Assis Porpino comentou que, como morador da cidade há mais de trinta anos – e, também, do Portal da Olaria –, se preocupa com o fato de o Contorno Sul passar muito próximo das casas, em especial na Rua Francisco Cruz Maldonado, cuja distância será de apenas 50 metros, embora existam áreas suficientes para ampliar a área que os separa, minimizando-se, assim, os impactos que serão provocados, especialmente aqueles decorrentes da poluição sonora e ambiental. Sugeriu que, se adotasse tal providência, uma vez que o meio ambiente diz respeito prioritariamente às condições de vida do ser humano, que é seu *habitat*. Márcio Fernandes declarou que, a seu modo de ver, o impacto socioeconômico que as desapropriações causarão será mais preocupante porque a maioria dos moradores a serem



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

desalojados – principalmente aqueles residem há trinta, quarenta anos, no Morro do Abrigo – não possui escrituras, detendo apenas a posse do imóvel. Pontuou que, provavelmente, ele também será desapropriado e não tem idéia para onde irá, motivo porque pedia que essa questão fosse tratada com muito cuidado e carinho e desse lugar a uma reflexão sobre o futuro da população de São Sebastião. Edvan Silva de Jesus informou que a rodovia passaria praticamente em cima de sua casa – cuja localização era próxima do hospital e do supermercado – e que não tinha para onde ir. Acrescentou que se preocupava também com os critérios que serão utilizado na avaliação e indenização do imóvel, pois pretendia usufruir, no local em que viesse a morar, das mesmas condições que atualmente desfrutava. Reiterou que todos estavam preocupados com a situação, com o tratamento que receberão do Estado, motivo por que todos os que serão desapropriados reivindicam a ampliação do movimento. Vitório Manoel Moreira Papini comentou que o empreendimento é inviável para o município, entre outras problemas pela movimentação de caminhões que sua construção e funcionamento exigiriam e pelo seu próprio porte. Pontuou ter sido retirado dos estudos o mapa de impacto ambiental e um dos quesitos chamado “obstáculos à sensibilidade ou à mobilidade”, que trata sobretudo das interseções nos bairros de Jaraguá e São Francisco, no centro da cidade e na região da Topolândia. Declarou ter sido igualmente retirado outro mapa que apresentava um prolongamento que chega até Guaecá. Observou que nada se comentou sobre os obstáculos com cuja dimensão a população se preocupava, pois o porto estava sendo preparado para movimentar grande volume de carga. Solicitou ao CONSEMA que obtivesse e divulgasse informações sobre os impactos previstos e que ocorreriam tanto no entorno da obra e sobre como na área de interseção da rodovia com o Bairro São Francisco e no Topo Varadouro. Referiu que a população se limitava a aceitar as condições que o Governo do Estado estava impondo, entre outras a instalação de rotatória para captar o trânsito que, vindo da costa sul passaria por ela, juntamente com o aquele que viria pelo contorno, e que, depois, retornaria à cidade numa via que continuaria a SP-55. Reiterou que os moradores de São Sebastião não sabem nada e que a Prefeitura sabe muito pouco e que o Governo do Estado estava empurrando esse projeto que não cabia na região. Solicitou informação também sobre a parceria público-privada, se ela iria construir e operar os contornos e qual seria a contraprestação que daria ao Estado. Isabel Barbosa dos Santos declarou que pretendia obter as informações solicitadas pelo seu antecessor, porque tinha preocupação com o processo de indenização, sobretudo sobre o valor que o Estado atribuirá a sua moradia, pois temia que não fosse o preço justo, e que, portanto, não cobrisse os custos. Ao concluir, reiterou fossem esclarecidos os critérios que nortearão a avaliação e os procedimentos que serão adotados. Juliano Souza Freitas declarou que não possuía informação sobre o traçado que passaria na Enseada, uma vez que o mapa inicialmente exposto na Prefeitura, precisamente no Paço Municipal, demonstrava que um ramal passaria pela Rua Sebastião Eduardo de Moraes e sairia próximo da última rotatória de Caraguatatuba. Questionou se esse traçado seria mantido e quais as casas seriam afetadas pela desapropriação da Enseada. César Felder observou que estava tomando conhecimento de que será significativo o impacto social que essa obra causará e perguntou se havia outras opções de traçado, como, por exemplo, uma que percorresse a parte mais alta da Serra do Mar e não adentrasse no Parque Estadual ou que, se adentrasse, isso fosse feito através de túneis. Questionou se essas possibilidades de traçado eram exequíveis e, em caso positivo, por que não foram adotadas. Paula Andrade observou que o projeto do contorno estava muito adiantado, apesar de São Sebastião não dispor ainda da infraestrutura necessária. Depois de Diogo Santos de Jesus declarar que sua pergunta já fora formulada Camila Aquino dos Santos afirmou que havia anotado muitos pontos e que nunca era demais solicitar o detalhamento da saída da Topolândia,



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

não porque lá residisse, mas porque algumas pessoas seriam realmente afetadas, pois haveria desapropriação que ensejaria muitos problemas relacionados principalmente com a documentação dos imóveis, com o pagamento do IPTU e com a atualização da escritura, ou seja, se este documento foi ou não lavrado, pois, em caso negativo, quem vivia no imóvel poderá vir a receber por ele um valor bem menor do o investido. Argumentou que o Governo do Estado não levava em consideração quanto se trabalhou e quanto se investiu, mas tão somente o reflexo da especulação imobiliária na valorização do terreno. Declarou que outro aspecto a ser considerado dizia respeito à ausência de mão de obra especializada no município de São Sebastião, o que foi esquecido pelas últimas administrações municipais, embora existisse em Topolândia uma infraestrutura implantada para essa finalidade, como, por exemplo, um galpão em cujas instalações se iniciaram, mas não foram concluídos, os cursos de soldador e de esmerilhador, nos quais se investiu muito dinheiro. Por último, chamou atenção para a questão dos pedestres e dos ciclistas, lembrando que, em uma rodovia nova, tem de se enxergar não só os carros como também os pedestres e ciclistas, pois as pessoas que assim se deslocam nem sempre estão praticando esporte, mas, sim, trabalhando. Além disso, observou, se alguém pretender deslocar-se de Caraguatatuba até São Sebastião de bicicleta ou a pé deve contar com as condições necessárias para tanto. Ao concluir declarou que a população estava de olho observando se os dirigentes a enxergam ou na ou só os recursos ouriundos arrecadarão. Kramer Caldeira de Moura formulou alguns questionamentos. Primeiro: sobre a necessidade de se oferecer informações sobre a destinação do passivo ambiental decorrente da execução de túneis. Segundo: sobre necessidade de se definir previamente o percurso por onde passarão os equipamentos necessários para execução dos túneis que serão construídos entre o Portal da Olaria e a Reserva e o material resultante dessa escavação. Terceiro: informar sobre o montante de recursos que serão investidos nessa obra. Lígia Ferreira comentou que, com base nas ações propostas pelo EIA/RIMA sobre o empreendimento “Rodoanel Metropolitano Mario Covas”, faria algumas sugestões; 1) proceder à revisão do traçado de acesso a Guaecá, prevendo-se a substituição dos aterros por viadutos, de modo a se garantir o fluxo da fauna; 2) construir a rodovia com duas pistas e se ampliar a faixa de domínio, prevendo-se futuros usos com dutos, ferrovias e sistemas de logística; 3) executar tratamento paisagístico; 4) implantar barreira vegetal ao longo da rodovia, como mais uma tentativa de se conter os taludes; 5) utilizar espécies exóticas, em vez de nativa; 6) aumentar o vão dos viadutos, com o objetivo de se reduzir o impacto na paisagem; 7) vincular o pagamento das medições ao cumprimento das medidas ambientais; 8) implantar programas ambientais, levando-se em conta o santuário ecológico que é a região; 9) destinar recursos da compensação ambiental nos parques existentes; 10) implementar medidas mitigadoras para compensar os impactos diretos e indiretos na fase de execução do empreendimento e implementar programa de educação ambiental voltado para a preservação da mata atlântica, dos recursos hídricos, dos ambientes marinhos e para a gestão dos recursos sólidos, da preservação da qualidade do ar e da biodiversidade; 11) detalhar os impactos das obras, entre outros os resultantes da execução dos túneis nos lençóis freáticos e nas águas subterrâneas; 12) detalhar as medidas de prevenção, mitigação e compensação; 13) detalhar programa de tratamento de efluentes e implantar estações de tratamento de efluentes nos emboques; 14) implantar estação de tratamento de esgoto das estruturas de operação da rodovia, como pedágio, centro de operação e de atendimento do usuário; 15) implantar sistema de captação e tratamento dos efluentes da rodovia. Ana Lídia Faria solicitou fossem realizadas, no período noturno – para que a população pudesse participar –, mais duas audiências, o que é impossível no horário comercial, e que elas fossem mais bem divulgadas, de modo a despertar o interesse da população em conhecer o



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

projeto. Questionou se serão aproveitados, em algum trecho, os quatorze viadutos que foram construídos na década de 70; pediu esclarecimentos sobre quais acessos de transposição serão construídos e que se privilegie programas que tratam da mobilidade urbana de maneira sustentável, por exemplo, criando condições para que a população participe do planejamento e execução desse contorno. Rita de Cássia Nascimento comentou não questionar a necessidade do contorno e do desenvolvimento e expansão do Porto de São Sebastião e que solicitava a divulgação dos critérios utilizados no levantamento aéreo. Passou-se à etapa em que se manifestam os membros do CONSEMA e do COMDEMA. Márcia Machado de Moura, representante do Conselho de Arquitetos e Urbanistas de São Paulo, comentou inicialmente que todos a conheciam porque exerceu três vezes o mandato de presidente da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de São Sebastião, foi coordenadora da Câmara de Arquitetura do CREA-SP, funcionária do CREA e membro do Conselho de Arquitetos e Urbanistas de São Paulo. Confessou que não teve tempo de estudar o EIA/RIMA, mas que, mesmo assim, em decorrência de sua formação tinha alguns questionamentos a fazer. Primeiro: que assistia, ao longo dos anos que morava em São Sebastião, sua completa destruição, motivo por que se preocupava também com as atividades que exploravam o petróleo, com o desenvolvimento do porto e, em consequência, com a zona ou região onde ele se localiza, porque se trata exatamente da área onde residem aqueles que constroem esta cidade, que a suportam no período das temporadas – quando não há água nem tratamento de esgoto suficiente –, em última análise, suportam o fluxo dos turistas que nada trazem para a cidade. Observou que Ilhabela continuará recebendo hordas de turistas que a atravessam, que utilizam sua precária infraestrutura e nenhum benefício lhe dão em troca. Chamou atenção para o fato de corresponderem ao ano 2000 – coletados, portanto, há mais de uma década – os dados que suportam o levantamento apresentado pelo EIA/RIMA, quando, por exemplo, o bairro de São Francisco possuía apenas 137 famílias. Perguntou se as atividades do pré-sal beneficiariam São Sebastião. Declarou ainda que o importante seria que essas obras trouxessem qualidade de vida para a região, mas que, infelizmente, essa perspectiva não se delineava. Declarou que não conseguia entender por que a região seria seccionada duas vezes, quando apenas se fazia necessária uma intersecção, para se executar uma ótima rota de fuga, que contava com a proteção da mata atlântica. Referiu-se também à retirada obrigatória dos moradores, que não terão onde morar e que também não serão indenizados, uma vez que não possuem título de seus imóveis. Lembrou que os operários que trabalharão nessa área que foi desapropriada possivelmente aí construirão suas favelas. Chamou atenção para o fato de o projeto, além de ter sido apresentado de forma muito sucinta, o foi de maneira rápida e numa escala tão pequena que impediu que fosse visualizado. Lembrou que o convento existente no bairro de São Francisco foi construído em 1624, tratando-se, portanto, de uma zona histórica, motivo porque se negava a acreditar que, ao lado desses bens históricos, fossem criados núcleos residenciais. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. Ernaninho, Vereador pelo Município de São Sebastião, declarou que, por ter nascido e se criado em São Sebastião e nunca haver morado em outro lugar, não gostaria que a cidade perdesse sua beleza e sua estrutura, ou seja, as condições de dela se usufruir, porém, a cada dia que passava, ela vinha perdendo qualidade e as condições de ser apreciada, entre outras a de caminhar por suas ruas, principalmente na hora do *rush*. Enfatizou que devem ser escolhidos os critérios para execução, implantação e funcionamento da obra, de modo a que traga proveitos para o município. Lembrou que o motivo que o levou a comparecer à audiência foi a necessidade de conhecer o mapeamento da estrada, o que lhe causou espanto, por ter sempre imaginado que a alça a ser construída passaria a certa distância das moradias e que, portanto, não



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

causaria transtornos ao dia a dia da comunidade. O que não aconteceria, pontuou, se for efetivamente construído o acesso ao Bairro São Francisco, o que, sem dúvida, destruirá o bairro, que é histórico. Outro motivo para que esse acesso não seja construído é o fato de a maioria das pessoas não possuir escrituras dos imóveis onde vivem, até mesmo porque essa área constitui uma Zona Especial de Interesse Social–ZEIS, pois foi criada com a finalidade de possibilitar que as pessoas regularizem a situação de seus imóveis. Pontuou que concordava com as propostas de se elaborar estudos sobre os impactos socioambientais e financeiros que a realocação da população causará. Declarou também que se opunha a que se enfiasse essa obra goela abaixo da população, embora desejasse o crescimento da cidade e do município com qualidade de vida, dignidade e respeito. Argumentou que reconhecia a falta de mão de obra qualificada no município, mas considerava que a que existia deveria ser utilizada na obra, porque não adiantava trazer trabalhadores de fora para ocupar a área de onde a população local seria expulsa. Isso significaria descobrir um santo para cobrir outro. Reiterou que não gostaria que se repetisse o feito da Petrobrás no que concernia à avaliação dos imóveis que foram demolidos em Itatinga, pois isso foi feito por um valor bem abaixo do proposto pelo mercado, além da perda emocional, impossível de ser valorada. Comunicou que, se a população assim desejasse, poder-se-ia fazer uma moção ao governador relatando essa situação, também em sua dimensão afetiva e moral. Marcos Tenório, Vereador do Município de São Sebastião, comentou que os projetos podem ser e devem ser melhorados, e que se deveria entender que São Sebastião, ao contrário de Caraguatatuba, não possuía quatro entradas nem tinha condições de construir ciclovias nem pistas só para pedestre. Argumentou que a população, dada a ausência dessas condições, ficava triste quando aconteciam acidentes ou quando as chuvas tornavam as estradas intransitáveis. Por esses motivos, argumentou, a questão que se colocava é verificar se esse projeto atenderá também à comunidade do litoral, ou seja, se ele será uma condição para melhorar os acessos a São Sebastião. Pontuou que só a partir dessa constatação se pode aceitar esse projeto, mas que, por enquanto, não se pode afirmar que ele já se encontra definido, pronto, concluído; ele tem de ser levado à frente desde que existam condições de atender às necessidades do dia a dia da população, e não só nos dias feriados e durante a temporada. Acrescentou que o número de veículos que circulam em São Sebastião aumentou até mesmo porque melhoraram as condições sociais, e que, atualmente, em decorrência dessa nova realidade, não se pode ser contrário à implantação do projeto, não se pode ser contrário à ampliação da alça viária, e o que se deve fazer é aperfeiçoá-los. Enfatizou que os impactos ocorrerão, mas devem ser minimizados, e os técnicos têm a função de tornar esses projetos exequíveis, ou seja, criar condições para que saiam do papel. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. Eduardo Hipólito do Rego, Secretário de Meio Ambiente do Município de São Sebastião, declarou que estava feliz por constatar que muitas pessoas compareceram à audiência, a despeito da desastrosa campanha de comunicação feita pelos empreendedores, o que levou o Poder Judiciário – precisamente a Terceira Vara de Caraguatatuba – a ordenar fossem realizadas novas audiências. Enfatizou que considerava absurdo que houvesse espaços vazios nos lugares onde se realizam audiências públicas em São Sebastião e Caraguatatuba para discutir empreendimento importante como esse. Enfatizou ter avisado aos empreendedores que não realizassem as audiências em época de temporada, quando a comunidade acadêmica encontra-se de férias, quando as compras se tornam uma atividade importante, e, mais ainda, numa época em que fica mais complicado o acesso ao município. Argumentou que os empreendedores não lhe deram crédito, e que, agora, uma ordem judicial determina a realização de novas audiências, o que tem um aspecto positivo, que é favorecer a análise dos estudos ambientais que se encontravam e continuam



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

disponíveis, mas aos quais pouca gente teve acesso. Declarou que, perguntado pelo prefeito do município se havia se manifestado formalmente sobre esse projeto em nome da prefeitura, respondeu que não, porque isso de fato não ocorreu. Ponderou que considerava essa atitude com os órgãos municipais desrespeitosa, até mesmo porque, como essa consulta aos órgãos municipais não ocorreu, os dados levados em conta foram aqueles que constavam do projeto básico elaborado em 2008, e que, por conseguinte, os estudos que ora se discutiam haviam sido elaborados com base em dados que retratam uma realidade diversa da que existe hoje. Pontuou que as intervenções nas residências serão catastróficas, pois, sem dúvida, terá de se enfrentar uma série de problemas. Argumentou ainda que a qualidade do EIA/RIMA lhe causou estranheza, motivo por que solicitava à DERSA que equiparasse esse estudo àquele elaborado pelo Rodoanel Metropolitano Mário Covas, que possuía muitas qualidades. Acrescentou que os últimos estudos não estão levando em consideração, por exemplo, a similaridade existente entre o traçado do anel viário e o dos contornos nem tampouco considerando a quantidade e qualidade dos cursos d'água, dos vales e também da fauna e da flora, ou seja, de aspectos que são absolutamente intocáveis. Argumentou que o critério adotado é o custo, tanto para manter a floresta em pé como para se remover a população ou fazer um acesso subterrâneo. Rogério Ribeiro de Sá, Secretário de Meio Ambiente do Município de Ilhabela, declarou que o Secretário de Meio Ambiente do Município de São Sebastião, Eduardo Hipólito do Rego, havia apresentado pedido de adiamento da audiência com o qual havia concordado, juntamente com os outros secretários de meio ambiente dos municípios do Litoral Norte que estão preocupados com essa obra. Declarou que a sociedade civil dos municípios do Litoral Norte era extremamente organizada. Pontuou que, de acordo com a primeira exposição, Ilhabela seria a maior beneficiária, motivo porque pedia esclarecimentos sobre os dados que levaram a essa constatação. Em segundo lugar, pedia outro esclarecimento, que dizia respeito à forma como o turismo será atendido, principalmente porque, segundo os dados apresentados, a execução dessa estrada só será concluída em 2015, e que, portanto, ainda não estará operando por ocasião da Copa, que ocorrerá em 2014. Outra questão para a qual pede explicação diz respeito à mão de obra que será utilizada, porque, de acordo com a legislação municipal, 80% das vagas de emprego geradas na região serão obrigatoriamente preenchidas por trabalhadores naturais de Ilhabela, o que vai de encontro da Constituição e, mais precisamente, da legislação sobre licitação. Outro aspecto a abordar diz respeito ao fato de a população do Litoral Norte não ter sido ouvida, como também a de Ilhabela e do Litoral Norte. Pontuou que isso era o mínimo que se pedia. Ao concluir afirmou que todos deveriam unir-se em defesa do Litoral Norte, para que mais tarde nossos filhos não nos chamem de covardes. Antonio Luiz Colucci, Prefeito do Município de Ilhabela, declarou que a população de Ilhabela ficou sabendo em cima da hora da realização dessa audiência, e isso por erro de divulgação, o que tornou difícil mobilizar as pessoas, mas Ilhabela estava presente para dizer que, para o projeto ser bom para Ilhabela, tem de ser, antes de mais nada, bom para São Sebastião. Se for ruim para São Sebastião, será ruim também para Ilhabela. Declarou que um canal de água do mar separava e unia os dois municípios. Declarou que não se cansava de afirmar, em todas as reuniões e eventos de que participava, que Ilhabela e São Sebastião eram uma coisa só e que, portanto, uma obra, um empreendimento, não pode ser bom para Ilhabela se for ruim para São Sebastião. Observou que, sem dúvida alguma, a comunidade de Ilhabela será solidária à de São Sebastião nessa discussão. Se a população de São Sebastião posicionar-se contrariamente à execução desse contorno, a população de Ilhabela assim se posicionará. Observou que, na última reunião foram propostos cinco traçados, e que desconhecia qual fora o critério utilizado para se chegar ao traçado apresentado no início dessa



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

audiência. Declarou que considerava importante que um dirigente, um prefeito, um governador, ouvisse às pessoas, lhes desse atenção e desse atenção também e, em primeiro lugar, a relação da população com a questão ambiental. Declarou que outro aspecto que considerava importante é o econômico. Comentou ter certeza de que o governador seria sensível a esse reclamo da população de São Sebastião e de Ilhabela e, portanto, estaria disposto a que fossem discutidas outras alternativas do traçado, com a finalidade de evitar os transtornos que esse projeto, se executado, causará a alguns bairros. Pontuou que não existe pressa para se discutir o Contorno de São Sebastião se já não se tiver escolhido o Contorno da Serra de Caraguatatuba. Observou que, da última vez que participou da audiência sobre a ampliação do porto, se falava que essa ampliação seria executada tão logo fosse concluído o projeto sobre o Contorno de São Sebastião. Observou que, para ele, o gargalo existente no Litoral Norte não era restrito apenas a esse contorno, na medida em que ocorre também na serra. Por isso, acrescentou, não adianta ter pressa para definir algo no âmbito dos municípios de São Sebastião, Caraguatatuba e Ilhabela se não se definiu o traçado na Serra. Pontuou que esses passos devem ser dados ao mesmo tempo, porque “as coisas têm de andar juntas”, pois parece inadmissível que o Contorno de Ubatuba acabe na Avenida Martim Sá. Considerou que, se o discurso do governo é real, se realmente ele pensa no turismo, se reconhece que Ubatuba apresenta uma demanda razoável, ele deve começar a discutir a duplicação da rodovia até esse município, precisamente a Estrada Taubaté-Ubatuba, na perspectiva de se analisar se ela é capaz ou não de atender essa demanda e, também, verificar qual traçado é mais apropriado. Porque tem de se atender, de alguma forma, as reivindicações, minimizar os impactos que os moradores de São Sebastião sofrerão com essa duplicação, até porque quem mora na região procura qualidade de vida e a gente tem de atender a essa demanda. Ernane Bilotti Primazzi chamou atenção para a rica experiência que são as audiências, principalmente quando as discussões não são calorosas à semelhança das torcidas, mas primam na perspectiva da contribuição. Lembrou do posicionamento favorável à execução do contorno em uma das primeiras audiências realizadas, ao se reconhecer a imprescindibilidade de mais um acesso, independentemente daquele que chegasse até o porto. Trabalhava-se, naquele momento, com um delineamento preliminar. Lamentou não terem sido ouvidas as prefeituras a respeito do traçado, principalmente porque os técnicos não dispõem de importantes informações, a despeito de sua competência. Essa ausência de informações, observou, contribuiu para as alterações que se superpuseram ao projeto ao longo do processo de licenciamento, pois se evidenciam a olhos vistos os vários elementos que a ele se foram incorporando. Reiterou o posicionamento sobre a concomitância do processo nos diferentes municípios, pois o projeto não é só contorno, não é só serra, não é só tamoiós, não só os acessos para Ubatuba e não só alça, mas, também, a transposição. A obra é comum a todos, só a forma como se darão é particular a cada município. Este foi o compromisso assumido pelo governador, pontuou. Ponderou sobre a importância das audiências, porque fundamentais para esclarecer a população principalmente no que se refere à questão fundiária, até mesmo pela impossibilidade de se construir casas populares, pois tanto os programas “Minha Casa Minha Vida” como os financiados pela Companhia de Desenvolvimento Habitacional Urbano-CDHU exigem certificado de propriedade. Superar tal dificuldade é possível com a cooperação dos órgãos municipais dos quatro municípios, enfatizou. Ponderou que a marcação dessas audiências sem o conhecimento dos prefeitos e dos secretários municipais constitui verdadeiro desrespeito. Passou-se à etapa das réplicas. Stanislau Marka, Diretor de Engenharia do Departamento de Estradas de Rodagem-DER, declarou que, em nome da Secretaria de Estado de Logística de Transporte e com o fito de implantar um projeto que deve atender do melhor modo possível à comunidade na qual ela se



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

insere, realizou essa audiência, em cujo contexto foram formuladas sugestões interessantes na medida em que vão ao encontro de sua finalidade, qual seja, colher subsídios, para ouvir a população, independentemente de decisão judicial. Referiu à situação semelhante por ocasião do licenciamento da Duplicação da Tamoios, trecho Planalto, em cujo contexto foram realizadas duas audiências, uma em Paraibuna e outra em São José dos Campos, tendo a comunidade de Jambuí se sentido relegada, motivo porque o Departamento de Estradas de Rodagem–DER e a Desenvolvimento Rodoviário S/A realizaram uma audiência fora do calendário oficial cujas sugestões foram encaminhadas para a CETESB e para o CONSEMA. Lembrou que esses órgãos, independentemente de determinação judicial, estão dispostos a realizar mais duas audiências, bastando para tanto marcar a data e o local, até mesmo porque a filosofia desses órgãos é ouvir a comunidade. Ofereceu informações sobre o histórico do processo de licenciamento, que se iniciou com o traçado da BR – 101 e que, já por ocasião da última audiência, cinco traçados diferenciados haviam sido apresentados e todos eles afetavam São Sebastião de diferentes maneiras. Pontuou ter a decisão se orientado por critério técnico, econômico e sócioambiental, que levou à superposição de várias alterações sobre as quais também a população foi ouvida. Acrescentou que o DER e a DERSA têm estruturas de gestão ambiental atualizadas e modernas cujo foco principal continua sendo o ser humano. Acrescentou que a DERSA, em decorrência da agilidade que imprime aos processos, foi escolhida pelo Governo do Estado para implantar várias rodovias, como a Imigrantes, Bandeirantes, Ayrton Senna e Dom Pedro, tornando-se assim importante parceira da Secretaria dos Transportes. No que concernia à segregação do tráfego urbano e de carga, se ele atravessará ou não o centro, isso pode ser feito de diferentes modos e a DERSA, pela experiência que possui, não enfrentará dificuldade para decidir. Reiterou que esta empresa, pela sensibilidade que possui com a questão social, trata dessa questão de modo singular, principalmente quando tem por foco as desapropriações, cujas etapas do processo identificou e explicou uma por uma. Referiu a algumas particularidades, entre outras a falta de título de propriedade, a ocupação de encostas e de fundo de vale, cujas soluções envolvem procedimentos específicos. Esclareceu ser o empreendedor responsável pela implantação da infra-estrutura. Referiu à desobediência dos usuários à determinação da velocidade a ser desenvolvida nos diversos trechos da rodovia. Acrescentou que os caminhos de serviço serão definidos no projeto executivo, em função do posicionamento definitivo das obras de arte, traçado e túneis. Sobre o uso do material excedente do Trecho Planalto, que exige estudo detalhado, parte dele será encaminhada para algumas áreas degradadas. Explicou que a faixa de domínio terá largura de 80 metros, que os túneis serão feitos em duas etapas e que não se executa de pronto a pista dupla por uma questão de orçamento, pois “o cobertor é curto”. Enfatizou que se deve esquecer o “compromisso de campanha” de levar o contorno até Ubatuba. Ana Maria Iversson, respondendo às várias questões formuladas, ofereceu os esclarecimentos que seguem. Inicialmente ser possível planejar adequadamente, com bom nível de gestão ambiental e social, mas nunca se consegue descer até o detalhe de modo a se saber exatamente quantas casas serão afetadas ou como se solucionará determinado problema de engenharia em uma encosta, por exemplo. Então, observou, as discussões misturam o tempo inteiro vários aspectos. Referiu que é global a abordagem que o Governo do Estado está imprimindo à Rodovia dos Tamoios e ao seu contorno, e ela deve ser levada em conta na elaboração dos estudos específicos. Explicou: “O estudo do Contorno Sul, hoje, é um estudo para atender o que existe de concreto, que é a demanda já não atendida em termos de segurança e dos picos nas temporadas e quando ocorre maior movimento na atual SP-55. Todos esses dados se encontram no EIA”. Acrescentou ainda que, independentemente da ampliação do porto, é preciso, em um primeiro momento, abrir outra via,



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

ampliar a capacidade de circulação, e o estudo para ampliar essa capacidade e promover sua interligação com a chegada da Rodovia dos Tamoios até São Sebastião começou a ser feito em 2004, tratando-se, portanto, de algo já estabelecido. Acrescentou que a segunda premissa importante é que, qualquer que seja a solução proposta, ela deverá considerar a ampliação da capacidade do que existe hoje, devendo cada uma delas passar por um processo de validação social e pelo licenciamento ambiental. Pontuou que todas as atividades que vierem a se instalar na região passarão por esse processo de discussão, porque se faz necessário um consenso sobre o que virá, como e qual será o seu formato. Referiu que isso acontece com todos os outros empreendimentos, não importando o setor ao qual pertençam: de gás e petróleo, de ampliação do porto ou de obras rodoviárias. A terceira premissa, explicitou, é não subir paralelamente à SP-55 atual, pois isso desestruturaria toda a malha urbana existente no sul de Caraguatatuba e em São Sebastião. Enfatizou ter sido essa possibilidade descartada pelo sacrifício social e urbanístico que criaria, motivo por que se buscou um eixo fora do paralelo ao atual. Esta foi a medida adotada pelo DER: contratou estudos de macroalternativas elaborados nos anos 2004, 2005 e 2006, que formularam macrodiretrizes que poderiam vislumbrar como adentrar no interior do maciço, no Parque Estadual da Serra do Mar. Basicamente, sintetizou, esse é o raciocínio que foi feito, embora se faça necessário, para quantificar os diferentes impactos, elaborar estudos mais detalhados de engenharia, que façam um balanço de materiais, verifiquem o custo das travessias e a viabilidade dessa proposta. Observou que todos esses estudos são feitos sem que você conheça completamente tudo e são feitos por amostragem para que se busque um corredor mais adequado. Observou que todo esse trabalho foi realizado até 2008, chegando-se ao que seria um encaminhamento mais adequado. No que concerne ao dimensionamento da rodovia de modo a atender às demandas da região, lembrou que o órgão que custeia as obras é a Secretaria de Transportes, que tem a responsabilidade de reconhecer e escolher quais medidas devem ser implementadas prioritariamente. No caso em tela, tem de ser dimensionada uma rodovia cuja vida útil oscile entre 20 e 25 anos e que, portanto, exigirá posteriormente uma duplicação. Reconhecida esta possibilidade, se deve optar entre sua duplicação ou a implantação de outras obras igualmente prioritárias para a região. Observou que essa viabilidade econômica elege prioridades em termos de infraestrutura, e que, portanto, no âmbito das contas feitas pelo DER e que foram assumidas pelo Estudo de Impacto Ambiental, evidencia-se a necessidade imediata de uma alternativa rodoviária para fazer essa ligação. Isso depende de decisões que ainda estão sendo discutidas, justamente a participação de todos. Esclareceu que, durante o processo de elaboração do EIA/RIMA, participou de reuniões com os órgãos municipais de Caraguatatuba e de São Sebastião, com o objetivo de apresentar justamente o sentido dos estudos e como estavam sendo feitos. E resgatar, ao máximo, as informações para que se pudesse mapear da maneira mais precisa possível as interferências para quantificar impactos, observou. As falhas que foram observadas e que de fato existem e resultam da falta de detalhamento são atribuíveis à etapa dos trabalhos. Enfatizou que é nesse estágio em que os estudos são trazidos para as audiências públicas, motivo por que as informações são aproximadas. Enfatizou que a questão social é fundamental e se deve, portanto, amarrar os compromissos e tratar todo mundo com dignidade. E como todos sabem o interesse público prevalece sobre o pessoal. Mesmo assim, ponderou quem é afetado tem de ser indenizado pelo valor de mercado e tem direito a se defender, caso não concorde com o valor conferido ao seu imóvel. E, juntou, para quem não tem título de propriedade tem de se ter uma solução habitacional igual ou melhor a que se desfruta atualmente. Enfatizou que essa etapa de negociação é bem posterior àquela em que se encontra o processo, e o que se decide nesse momento dizia respeito à duplicação e seu traçado, com o mínimo



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

de supressão vegetal e com a utilização de viadutos e/ou túneis, e que afeta a um número de famílias que precisam de assistência e que serão acompanhadas na busca da aquisição de uma moradia digna. Acrescentou serem esses os requisitos para a concessão/obtenção da licença prévia. Observou que uma das propostas que se impõe é executar-se uma via expressa sem nenhum acesso intermediário ao território do Município de São Sebastião, ou seja, sem acesso a nenhum dos bairros intermediários, e que outra proposta é se buscar solução de engenharia para construção de um ou dois acessos intermediários, de modo a beneficiar os bairros que podem usar o contorno. Trata-se, neste último caso, de se atender a uma demanda que surgiu no interior da demanda originária. E o que se coloca como questão é se vale à pena ter esses acessos ou se é melhor a rodovia não ter esses acessos. Portanto, enfatizou, o que o DER está formulando com base nos estudos é que, embora interessado nos acessos, considera o preço a pagar, motivo que o leva também a se perguntar se não seria melhor não construir os acessos e fazer a circulação pela SP-55. Acrescentou que a solução a ser tomada envolve a Topolândia e que foram estudadas várias alternativas entre a urbanização que está se consolidando e o Parque Estadual da Serra do Mar, localizado ao lado. Lembrou que esse processo de urbanização tem prosseguimento e as pessoas continuam morando e construindo em terrenos cada vez mais impróprios, não por opção própria, mas por falta de alternativas. A decisão é, portanto, argumentou, conciliar projetos importantes de infraestrutura com programas habitacionais e diretrizes adotadas pelos governos municipais e estaduais. Outra saída seria buscar uma alternativa de traçado que não desse a volta. Enfatizou que esses esclarecimentos ajudam a retomar a discussão de modo a se avançar mais um passo e formar consenso para a execução do projeto. Referiu que não existe a possibilidade de fazer intervenções em área já ocupadas sem causar impactos e incômodos, tanto no meio ambiente como nos moradores. Daí a necessidade, prosseguiu, de se planejar, buscar alternativas ou soluções para determinadas situações, como compensar as perdas causadas ao meio ambiente. Enfatizou que o principal ponto para avançar, a partir deste momento, é resgatar a importância do contorno, resgatar as grandes decisões que têm de ser tomadas, esclarecer eventuais malentendidos. Esclareceu que, no caso desse empreendimento, se deve estudar a possibilidade de acessos intermediários. Deve-se tomar a decisão quantificada, se vale à pena ou não esses acessos. Argumentou ser essa a questão que se coloca nessa audiência. Teceu considerações também sobre a possibilidade de se promover a distribuição do tráfego que vai para o Litoral Sul, a partir da junção com o porto, o que eliminaria a necessidade de se voltar para o porto e seguir, a partir daí, pela SP-55, o que demandaria a execução de um túnel longo sobre o Parque Estadual da Serra do Mar, com algumas dificuldades técnicas de engenharia a serem solucionadas. Ernani Bilotti Primazzi, Prefeito do Município de São Sebastião, comentou que olhava para o projeto e via apenas o porto, que, com a expansão que sofrerá, tornará necessária a duplicação do Contorno. Acrescentou que não via a solução para a população e que isso o preocupava, dada a importância do contorno para Guaecá, uma vez que a SP-55 neste trecho atual se encontra sobrecarregada. Acrescentou que ninguém era contrário ao contorno, mas, a seu ver, o traçado tinha de ser revisto com o fito de se preservar alguns bairros de São Sebastião que possuem boas condições de vida. Ana Maria Iversson complementou que o EIA considerava as demandas atuais, e que, por isso, o desenho e a capacidade da pista proposta atendem às demandas atuais, até 2030, permitindo, assim, sua duplicação quando for necessário atender uma demanda maior. Lembrou que o porto ampliado está sendo objeto de um EIA e de licenciamento. Lembrou também que discussão do Contorno tem de seguir a discussão do porto, embora não esteja amarrada à decisão a ser tomada a respeito dele. E, no que concerne aos impactos habitacionais, esclareceu que um quadro no EIA mostrava o número das edificações que sofrerão



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

impacto, que, ao todo, são dezesseis. Respondendo a algumas das questões colocadas, Stanislau Marka observou que a questão que mais preocupava as pessoas que viviam na região é a desapropriação, ou seja, a questão social. Referiu que aqueles que têm propriedade serão bem remunerados, pois o DER vem fazendo um trabalho muito sério no Interior do Estado, vem acompanhando todo o processo de indenização quando ocorre desapropriação de imóveis. Assegurou que esta será feita com base no valor de mercado do terreno e das benfeitorias e, pasmem, pela indenização dos lucros cessantes, o que nunca foi divulgado, pois não se pode cometer injustiças com o proprietário de beira de rodovia. Quanto ao contorno, pediu que aguardassem um pouquinho, mas que ninguém deveria *a priori* considerar-se desalojado ou desapropriado. Ofereceu esclarecimentos também sobre a execução dos túneis e sobre a projeção da conclusão da duplicação no trecho da Serra, provavelmente cinco anos. Ofereceu informações também sobre a questão jurídica gerada em torno da responsabilidade das prefeituras nos perímetros urbanos. Germano Seara Filho, Secretário-Executivo do CONSEMA, depois de informar terem sido cumpridas todas as etapas da audiência, observou que, mesmo assim, percebia que alguns dos presentes ainda se dispunham a pedir informações, e que, como já se havia alcançado o teto, orientava essas pessoas a se dirigirem por escrito aos responsáveis pelos estudos e aos órgãos proponentes da obra. Observou que, além disso, ainda havia o prazo de cinco (5) dias úteis contados da data dessa audiência, para encaminhar suas propostas, críticas ou sugestões que podem ser encaminhadas ao CONSEMA através do mensagem eletrônica para a caixa postal consema.sp@ambiente.sp.gov.br ou protocolada diretamente na Diretoria de Avaliação de Impacto Ambiental da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo. Foi protocolado durante a audiência documento encaminhado pela SOS Manancial SOSMAR ao Conselho Estadual do Meio Ambiente e assinado por sua procuradora, Yara Rezende Arouche de Toledo, documento que segue anexado a esta ata. E, como mais nada foi tratado, deram-se por encerrados os trabalhos dessa reunião. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, Gerente do Núcleo de Documentação e Consulta, lavrei e assino a presente ata.