



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 "Duplicação da Rodovia dos Tamoios (SP 099) – Trecho Serra", de responsabilidade do DER – Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo e DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S/A., realizada em 19 de fevereiro de 2013, na cidade de Caraguatatuba.

Realizou-se, no dia 19 de fevereiro de 2013, às 17 horas, no Teatro Municipal Mario Covas, Avenida Goiás, 187, Indaiá, Caraguatatuba/SP, a audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente - EIA/RIMA do empreendimento “Duplicação da Rodovia dos Tamoios (SP 099) – Trecho Serra”, de responsabilidade do DER – Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo e DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S/A (Processo n. 98/2011). 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 Marcos Lopes Couto, Secretário do Meio Ambiente de Caraguatatuba; Maria Inez Fazzini, Secretária Adjunta de Meio Ambiente de Caraguatatuba; Sophia Esteves, Secretária Adjunta de Habitação de Caraguatatuba; Andrea Solzbach, Secretária de Governo de Caraguatatuba; Augusta Hayashi, Secretária de Planejamento de Caraguatatuba; Joana Flávia Soares Borges, Secretária de Urbanismo de Caraguatatuba; Roberto Santos, Secretário do Planejamento e Habitação de São Sebastião; Victor Miranda, Prefeito em Exercício de Paraibuna –, do Poder Legislativo – na pessoa dos Ilustríssimos Senhores Vereadores Dercy da Silva Ferreira, David Alves Moraes, Sergio Roberto Moura Cassiano, Wenceslau de Souza Neto, Elizeu Onofre da Silva, Renato Aguilar, Vilma Oliveira Santos –, da sociedade civil – nas pessoas dos Ilustríssimos Senhores André Niragaia, representante do Instituto Eco-Solidário, de São José dos Campos; Roberto Bleier, representante da AL-Norte-Ambiental Litoral Norte, de São Sebastião; Lourdes de Fátima, representante da Associação de Bairro Tinga e Vila Marcondes, de Caraguatatuba; Paulo André Cunha Ribeiro, representante da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Caraguatatuba; Francis Ferreira Alves, representante da Associação de Hotéis e Pousadas de Caraguatatuba –, do Poder Judiciário, dos órgãos públicos, dos COMDEMAS, das entidades ambientalistas, enfim, a todos que vieram participar da audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente - EIA/RIMA do empreendimento “Duplicação da Rodovia dos Tamoios (SP 099) – Trecho Serra”, de responsabilidade do DER – Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo e DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S/A (Processo n. 98/2011). 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 e do projeto e/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



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

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 seqüência, se manifestam os representantes de órgãos públicos das esferas federal, estadual e municipal; a seguir, os representantes do CONSEMA e dos COMDEMAS que se inscreverem, com direito também a cinco minutos cada um. Por fim, acrescentou, falariam 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 desejasse fazê-lo e ainda não houvesse se inscrito, o fizesse. Informou que a Mesa Diretora dos Trabalhos era presidida por ele, Secretário-Executivo, e composta ainda por até dois membros do CONSEMA, e convidou o conselheiro Jéferson Rocha de Oliveira, que se encontrava presente, a também compor a mesa, além de um representante ou da área de licenciamento ou da área responsável pela proposta que está sendo discutida, e convidou para tomar assento à Mesa dos Trabalhos o engenheiro ambiental Camilo Fragoso Giorgi, gerente do Setor de Avaliação Ambiental de Projetos de Transportes Rodoviários da CETESB. Carlos Satoru Miyasato, Gerente de Planejamento da DERSA, apresentou breve histórico do empreendimento, sua organização, etapas de desenvolvimento e objetivos, enquanto a socióloga Ana Maria Iversson, representante da IGP Consultoria e Participações, 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 diretamente à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. Antes de passar-se à etapa em que fazem uso da palavra os representantes da sociedade civil, e em caráter, sublinhou, excepcional, o Secretário-Executivo do CONSEMA deu ensejo à manifestação do vereador Wenceslau de Souza Neto. Este preliminarmente propôs fossem, em futuras ocasiões, excetuadas as terças-feiras dentre as possibilidades de agendamento para as audiências públicas, posto que neste dia reúnem-se semanalmente os vereadores em sessão, ficando portanto impossibilitados de comparecer a demais eventos neste dia e hora agendados. Em seguida, desfilou os questionamentos que julgou mais relevantes acerca do empreendimento: se o projeto inclui a implantação de pedágio e, em assim sendo, em que pontos será implantado e quais o valor previsto para a tarifa; que custo final terá cada túnel e cada quilômetro quadrado da duplicação; que via subirá e que via descenderá a Serra, e que tipos de veículos poderão circular em cada uma delas; se o trecho hoje utilizado, diante do incremento da demanda de tráfego e do gargalo que se formará na passagem pelo município, será destinado à circulação de caminhões, ficando o trecho novo reservado à circulação de veículos de pequeno e médio portes; que critérios norteou o cálculo da capacidade de carga da nova estrada e sobre que base de dados foi formulado – e destacou que, segundo informações que detinha, teriam sido



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

utilizados dados de 2006; onde se encontram os sítios em que se verificará em maior número os impactos de grande monta; como se realizaram os estudos de drenagem; se a área sobre a qual se fará a duplicação, tratando-se de patrimônio histórico tombado, não dará ensejo a futuras indenizações. Registrou sua preocupação com o agravamento da condição de instabilidade da Serra que causarão as obras de duplicação da Tamoios, com possíveis prejuízos às atividades turísticas, e informou que os questionamentos que expusera constam de documento que em seguida encaminhou à Mesa Diretora dos Trabalhos. Desculpou-se por ter que ausentar-se precocemente do evento, em razão de sessão legislativa da Câmara Municipal agendada para as dezenove horas e à qual não poderia ausentar-se, e agradeceu. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. Roberto Bleier, representante da AL-Norte-Ambiental Litoral Norte, de São Sebastião, teceu elogios à equipe responsável pela elaboração do EIA-RIMA. Declarou que, embora lamentasse os possíveis danos ao meio ambiente, reconhecia o projeto como resultado inevitável do desenvolvimento e crescimento do município. Manifestou preocupação com a ausência de um programa de educação ambiental e de uma fiscalização mais eficaz na região do Planalto, onde são comuns práticas como a caça e a extração de palmito, e propôs fosse firmada parceria entre município e Dersa, nesse sentido. Opinou favoravelmente ao modo como prevista e aos valores destinados à compensação ambiental na região impactada. Observou que era lacunoso o projeto na abordagem do uso dos explosivos e de suas relações sísmicas, questão que reputou extremamente relevante, e mencionou a Usina Nuclear de Angra dos Reis, cuja área de influência registrou incidentes sísmicos de pequena magnitude. Suscitou questionamentos relacionados à mão-de-obra de que fará uso o empreendimento, indisponível no *quantum* necessário na própria região, assim como à fixação desse contingente humano ao longo do empreendimento. Terminou confessando que preferia, enquanto ambientalista, ver totalmente preservada a região, mas que reconhecia entretanto a inevitabilidade do progresso. Lourdes de Fátima, representante da Associação de Bairro Tinga e Vila Marcondes, de Caraguatatuba, defendeu fosse o empreendimento mais e melhor discutido com a população diretamente por ele afetada, predominantemente composta pela parcela mais carente da população, e exortou o DERSA a publicizar amplamente as informações e buscar atualizar essa população quanto a tudo o que diz respeito ao empreendimento. José Miragaia, representante do Instituto Eco-solidário, narrou o histórico, vinte anos antes, da discussão de que participou intensamente, acerca da implantação da chamada Rodovia do Sol, que ao final conseguiu-se impedir fosse construída. Diversamente, acrescentou, sempre se posicionou em franco apoio à duplicação da Rodovia dos Tamoios. Destacou que o projeto, tal qual apresentado, e que valoriza o percurso através de túneis e sobre viadutos, produzirá reduzido impacto sobre o trecho de Serra. Ressalvou, entretanto, a incipiência da coleta de lixo na região; as ocupações irregulares, causa de frequentes tragédias que não podem continuar a repetir-se; a ausência de saneamento básico, com os esgotos desembocando diretamente nas praias; e sobretudo, e permeando todos esses problemas, a falta de vontade política em dar-lhes solução. Deu especial destaque à questão da coleta e reciclagem do lixo produzido na região, face à inexistência de medidas práticas destinadas a levar a efeito a Política Nacional de Resíduos Sólidos. Na esteira do tema, alertou para a presença relevante de áreas contaminadas, questão que demanda urgente equacionamento. Ponderou que a o tema resíduos sólidos pede tratamento conjunto entre os diversos municípios da região – não apenas Caraguatatuba, como Ilhabela, São Sebastião e Ubatuba deviam conjugar esforços no sentido de encontrar uma solução comum para o problema. Queixou-se da absoluta ausência de investimentos estaduais no setor, e chamou o Governo Estadual a assumir seu papel no contexto, quer por intermédio da criação de



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

cooperativas de catadores de lixo e fortalecimento das já existentes, quer pela implantação de centros de gerenciamento de resíduos, equipados com unidades de compostagem e biodigestores, e enfatizou que 60% do lixo produzido nos municípios do Litoral Norte compõem-se de resíduo orgânico. Exibiu farta argumentação em defesa da coleta seletiva e, por consequência, em desfavor dos aterros, acrescentando que a melhora na qualidade do trânsito de veículos decorrente da duplicação deve buscar favorecer sobretudo o turismo regional. Paulo André Cunha Ribeiro, representante da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Caraguatatuba, fez reflexões acerca do custo da obra e do modo como se amortizará o *quantum* investido; sobre os riscos permanentes e sobre o custo de manutenção do empreendimento. Teceu uma análise crítica de aspectos técnicos da duplicação, dando ênfase aos problemas intercorrentes na escavação dos túneis e às respectivas medidas mitigadoras dos impactos ambientais. Nesse contexto, manifestou preocupação com evitar-se a contaminação do lençol freático e, no que tange ao tráfego de veículos, com a priorização da circulação de caminhões durante a fase de implantação da rodovia. Destacou que a duplicação representa um exemplo de obra de engenharia a ser seguido em todo o país, sobretudo no aspecto da metodologia construtiva aplicada, e mais especificamente nos trechos serranos, e avaliou, a partir de sua experiência na seara dos grandes licenciamentos ambientais, que os Estudos de Impacto Ambiental tem se aprimorado a passos largos. Requereu fossem detalhadas as medidas mitigadoras do projeto, dado seu número e diversidade, e sentenciou que os riscos somente serão eficazmente reduzidos quando implementadas políticas de habitação que possibilitem uma vida digna aos habitantes das áreas sob influência dos empreendimentos. Francis Ferreira Alves, representante da Associação de Hotéis e Pousadas de Caraguatatuba, questionou como o projeto abordava o aproveitamento econômico da área que margeia toda a duplicação; indagou ainda se empreendimento prevê, nos locais em que tecnicamente possível, a implantação de mirantes, aparelhados com a necessária infraestrutura comercial, e cedeu, com a anuência do Presidente da Mesa, o tempo que lhe restava a André Miragaia, que mais uma vez se manifestou. Este enfatizou que via num projeto de engenharia rodoviária baseado em túneis e pontes a melhor solução para a um só tempo se preservar a área vegetada, evitando a segmentação das florestas, e propiciar a manutenção do fluxo de fauna na região. Ressalvou possível imprecisão em estimativa que havia realizado acerca da área de vegetação por suprimir, asseverando entretanto que de qualquer modo toda e qualquer intervenção em área florestada exigia acompanhamento de perto, e propôs ao CONSEMA formasse, por ocasião do licenciamento da obra qual seja, uma comissão composta por representantes da sociedade civil e órgãos de fiscalização federal, estadual e municipal, devidamente aparelhada pelo Estado para a realização a contento da atividade fiscalizadora. Passou-se à etapa em que se manifestam aqueles que, sem representar nenhum poder, órgão público ou entidade, falam em seu próprio e exclusivo nome. Ronaldo Cheberle pôs em relevo importantes aspectos do traçado proposto, ponderando que o projeto em debate apresentava significativo potencial de ampliação do tráfego de veículos no Litoral Norte. Suscitou a hipótese de incompatibilidade do empreendimento com a letra do Decreto 5.300/2004, que trata do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, fornecendo argumentos pertinentes. Sublinhou que, ao que lhe parecia, os estudos não abordavam adequadamente os impactos sobre a bacia hidrográfica, nos termos em que disciplinado o assunto pela Resolução CONAMA 01/86. Desfilou em seguida argumentos que desautorizam a fragmentação do licenciamento ambiental, que seria responsável, entre outros, de drástica redução das áreas de influência direta e indireta e, conseqüentemente, das contrapartidas e medidas mitigadoras. Rechaçou dados segundo os quais a duplicação implicaria redução das emissões atmosféricas, lançando suspeita sobre a metodologia utilizada. Eugênio de



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

Campos Júnior declarou que, com base em sua experiência profissional, adquirida à frente da Polícia Ambiental da região, à frente também da Secretaria do Meio Ambiente de Caraguatatuba e como coordenador da Defesa Civil desde 1987, vivenciou de perto as mais relevantes questões ambientais protagonizadas pelo município. Evidenciou lacuna no EIA-RIMA, que carecia de capítulo especificamente destinado às emergências ambientais. Ressaltou a importância do permanente monitoramento da duplicação, ao longo de todo o seu traçado, e acrescentou que deveria ser exigido da própria Petrobrás que monitorasse sua frota. Somou aos demais o seu pleito pela criação de mirantes dotados da necessária infraestrutura ao longo da rodovia. Eva Ana Viera Pinheiro, agricultora da região, manifestou sua preocupação com os impactos que o empreendimento produzirá sobre as áreas agricultáveis do entorno, especialmente no contexto da propriedade familiar. Registrou ainda com o impacto do aumento da produção de resíduos sólidos, assim como com a segurança pública. Joaquim Carvalho assentiu na necessidade de duplicação da rodovia, que julgou necessária ao atendimento das demandas decorrentes do crescimento do município, dotando-o deste modo da necessária infraestrutura para incremento das atividades turísticas. Considerou que a obra produzirá expressivo impulso desenvolvimentista ao longo do Litoral Norte do Estado, especialmente em Caraguatatuba. Festejou uma vez mais a duplicação da Tamoios, parabenizando ao Governo do Estado pela corajosa iniciativa. Eduardo Meirelles declarou haver já participado de outras audiências públicas, e que via de regra os empreendedores não prestavam contas à população acerca de seus resultados, faltando portanto transparência a essa etapa do processo de licenciamento. Enalteceu a qualidade técnica do EIA-RIMA, que declarou acreditar produzirá reduzidos impactos. Juntou ao câo de tantos quantos defenderam a implantação de mirantes ao longo do traçado da duplicação. Reforçou a necessidade de uma permanente prestação de contas à população diretamente interessada, e protestou pelo fato de ser vedado à população opinar nas etapas precedentes do empreendimento. Hamilton Geraldo da Silva perquiriu qual a dimensão do impacto da ampliação do tráfego na rodovia uma vez duplicada sobre as vias internas de Caraguatatuba, e que estratégias são previstas para se lidar com esse provável aumento. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. Marcos Lopes Couto, Secretário de Meio Ambiente de Caraguatatuba, declarou haver fixado residência no município há dezessete anos, e que há dez ou doze frequenta as audiências públicas atinentes aos interesses da região. Narrou haver sido surpreendido, ao final do ano de 2012, com o convite para ocupar o cargo que ostenta, nada obstante haver sempre mantido posicionamento crítico com relação a aspectos da gestão municipal, e que o prefeito, ao justificar o convite, declarara que, uma vez celebrados os compromissos políticos, desejava que sua administração fosse apoiada na gestão técnica dos assuntos. Por essa razão, completou, passou a participar da administração, mantendo nada obstante sua postura crítica. Declarou que o projeto era grosso modo o menos impactante possível, e que certamente servirá de modelo a muitos outros, mas que isso não lhe retirava as necessárias ressalvas. Narrou que, quando de sua atuação pelo CONSEMA, na qualidade de conselheiro, havia apresentado a proposição de criação de outras audiências públicas durante o licenciamento, marcando etapas de acompanhamento das obras, proposta entretanto não acolhida. Citou, acerca da falta de transparência no âmbito dos licenciamentos ambientais, frase de autoria de Norberto Bobbio, que teria dito que o maior inimigo da democracia era o segredo. Questionou a extensão da duplicação no presente trecho, e sugeriu um monitoramento permanente dos demais segmentos. Apresentou alternativas de solução para questão relacionada aos impactos da duplicação sobre o tráfego local, ao mesmo tempo em que pleiteou fosse o projeto dotado das condições necessárias ao enfrentamento eficaz de possíveis acidentes ambientais. Indagou se caminhões seriam



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

capazes de fazer uso, na subida da Serra, do traçado novo. Noticiou que a DERSA, representado por Hermes da Silva, propôs e teve acolhido o agendamento de evento público com a participação da população, destinado a discutir o traçado final do empreendimento. A data e o local do evento, arrematou, serão oportunamente divulgados através dos jornais e das rádios da região. Maria Inês Fazzini, Secretária Adjunta de Meio Ambiente de Caraguatatuba, enfatizou que a preocupação maior repousava sobre a segurança, mais especificamente das encostas da atual Rodovia dos Tamoios, cenário de frequentes deslizamentos. Propôs destarte fosse exigido do empreendedor, a título de medida compensatória, a realização de estudos geomorfológicos visando a adoção, ao mesmo tempo em que a duplicação é levada a efeito, de medidas aptas a garantir estabilidade às referidas encostas. Propôs também, ainda a título de compensação, a implementação de programas de educação ambiental destinados a conscientizar a população do município acerca do empreendimento. Passou-se à etapa em que têm lugar as réplicas e esclarecimentos dos empreendedores. Carlos Satoru Miyasato, Gerente de Planejamento da DERSA, informou inicialmente que ainda não foi completada a modelagem financeira pertinente à implantação dos pedágios. Forneceu dados a respeito dos cronogramas desta e da obra relativa aos Contornos de Caraguatatuba, que estas últimas estarão concluídas pelo menos um ano antes da duplicação da Tamoios. Ana Maria Iverson, representante da IGP Consultoria e Participações, agradeceu, em nome da equipe técnica responsável pelos estudos de impacto ambiental, todas as contribuições que lhe foram encaminhadas. Sublinhou que uma das maiores preocupações da equipe de engenharia dizia respeito à estabilidade geotécnica do empreendimento. Para tanto, serão realizadas – aduziu – ostensivas sondagens, que incluirão dados coletados acerca de manifestações sísmicas de que se tem notícia na região. Acrescentou que as normas de operacionalização do transporte de cargas e respectivos planos de contingência serão concluídos antes de iniciada a operação do trecho duplicado, e acrescentou que esta como outras questões, que encontram desde já reposta no próprio EIA, serão ainda detalhadas até que emitido o parecer atestando a viabilidade ambiental do empreendimento. Destacou que, buscando suprir deficiências evidenciadas nos EIA-RIMAs do empreendimento Contornos – São Sebastião e Caraguatatuba –, foram tomadas duas importantes iniciativas: procedeu-se à coleta de imagens de satélite o mais atualizadas possível, ao mesmo tempo em que buscou-se que a avaliação dos impactos ambientais fosse tratada com maior detalhamento, especialmente no aspecto socioambiental; além disso, realizou-se uma modelagem mais atualizada, que lança mão dos números sobre o tráfego de veículos registrados em 2012, com o intuito de melhor “calibrar” as projeções de tráfego das obras de ampliação de capacidade no Planalto e Litoral Norte, de modo que hoje tanto as obras rodoviárias sob responsabilidade da DERSA quanto do DER pudessem trabalhar com os mesmos números. Sublinhou que, ao se realizar um investimento em ampliação da capacidade de tráfego, o horizonte de planejamento é de pelo menos trinta anos, e que leva, sim, em consideração a ampliação portuária ora em processo de licenciamento. Todavia, a perspectiva dessa ampliação não constitui a condição determinante da duplicação da Rodovia dos Tamoios, posto que o sistema rodoviário da região já não atende eficazmente à demanda que se apresenta. Esclareceu que a nova pista operará exclusivamente no sentido ascendente – limitação condicionada pelas características do projeto, que prevê grande números de túneis –, ao passo que a atual Rodovia dos Tamoios fará predominantemente o trajeto descendente, podendo, em situações excepcionais, operar nos dois sentidos. Asseverou que as condições de segurança garantem aos veículos pesados como aos de passeio trafegar em quaisquer das pistas, e informou, acerca das medidas de drenagem previstas, que o projeto de engenharia se norteia pelos mais exigentes critérios, e que a inédita previsão de implantação de estações de



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

tratamento de água por si só representa notável progresso em relação a outras obras dessa natureza. Alertou, com relação à criação de mirantes ou “belvederes” ao longo da nova pista, que a questão era complexa – seja porque as possíveis opções pertencem ao Parque Estadual da Serra do Mar, com cujos gestores era requerida ampla discussão; seja porque parcela significativa da obra é subterrânea, seja ainda porque a infraestrutura demandada por esses mirantes, além de excessivamente onerosa e de difícil operacionalidade, traz implicações importantes sobre o saneamento na área do Parque. Forneceu números acerca da supressão de cobertura vegetal prevista e dos critérios de recomposição e compensação ambiental dessas áreas. Assinalou que apenas três propriedades rurais inseridas no Parque Estadual da Serra do Mar serão afetadas pela duplicação, fazendo portanto jus a indenização, e que o Trecho Serra não prevê seja alvo de expropriação nenhuma residência. Declarou tratar-se a duplicação da Rodovia dos Tamoios de projeto bastante oneroso, um vez que rodovias sob túneis, diversamente daquelas em superfície, exigem alta tecnologia, e que a estimativa era de R\$ 2,5 bilhões de investimento total na obra. Declarou também partilhar das preocupações relacionadas à caça predatória, e ponderou que, ao invés de asseverar o problema, a presença da nova pista poderá mesmo facilitar a implementação de medidas fiscalizatórias e a repressão a referida prática. Salientou que o projeto abraça integralmente o princípio do crescimento com sustentabilidade, e descreveu em linhas gerais o fenômeno que acompanha a implantação de obras do gênero, que iniciam sua operação registrando pequeno volume de veículos, passam por um período de saturação para em seguida repousarem em níveis estáveis. Enumerou os mais importantes impactos positivos que a rodovia promoverá na região, que prevê resultará numa melhor qualidade da população local, e colocou-se disponível ao esclarecimento de dúvidas eventualmente remanescentes. Jéferson Rocha de Oliveira, representante do CONSEMA na Mesa Diretoria dos Trabalhos, ponderou que obras como essa, na região em que previstas, pressupõe necessariamente o corte da Serra do Mar, região de grande instabilidade geológica e recoberta pelos últimos fragmentos de Mata Atlântica. Nada obstante o regular processo de licenciamento – observou – o Governo do Estado já havia decidido que a obra seria realizada, apresentando o EIA-RIMA apenas para justificá-la, em reiteração a prática habitual no país. Em breve digressão, narrou que o EIA-RIMA, instrumento criado em 1969, foi inaugurado no Brasil por ocasião do licenciamento da Usina Hidrelétrica de Sobradinho, e que a exigência de que fossem realizados os estudos partiu não do próprio Governo, mas do agente financiador, o Banco Mundial. O episódio, completou, é narrado pelo ambientalista João Paulo Capobianco na edição de 1989 da revista “São Paulo em Perspectiva”. Declarou acreditar que o projeto em análise pode ser aprimorado em diversos aspectos como, por exemplo, no que diz respeito à segurança estrutural da obra, que necessita ser aperfeiçoada para se evitar os impactos dos extremos climáticos na região da Serra. Destacou a importância de uma ativa participação da sociedade no que tange à destinação das verbas compensatórias, exercendo a necessária pressão e acompanhando de perto as decisões da Câmara de Compensação Ambiental da Secretaria de Estado do Meio Ambiente. Registrou ainda sua preocupação com a questão relativa à destinação dos resíduos sólidos e, parafraseando a citação de Marcos Lopes Couto, comentou que a omissão do cidadão talvez fosse tão grande inimigo da democracia quanto o segredo. O engenheiro ambiental Camilo Fragoso Giorgi, gerente do Setor de Avaliação Ambiental de Projetos de Transportes Rodoviários da CETESB, declarou em sede de considerações finais que o projeto encontrava-se em análise, ainda na fase designada de licenciamento prévio, destinada a aferir a viabilidade ambiental do empreendimento, e que, superada esta etapa, com a emissão de parecer técnico favorável ao projeto tal como apresentado, é o documento encaminhado ao CONSEMA, que decidem pela emissão ou não da



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

licença prévia, que estabelece uma série de exigências técnicas a que o empreendedor é obrigado a cumprir. Toda essa tramitação do projeto, asseverou, foi acompanhada pela agência ambiental. A fase seguinte do procedimento, arrematou, culmina com a licença de instalação, informou, documento que autoriza o início das obras. Propôs-se então que, além do EIA-RIMA e documentação acessória, de praxe disponíveis para livre consulta, também o “passo a passo” do licenciamento fosse disponibilizado pelo engenheiro Camilo Fragoso Giorgi a quem porventura se interessasse, tão logo possível. Durante a audiência pública foram encaminhados à Mesa Diretora dos Trabalhos os seguintes documentos: 1) Questionamentos do Vereador Lelau, da Câmara Municipal de Caraguatatuba; e 2) Abaixo-assinado (cópia) subscrito por moradores da região, requerendo a não desapropriação de imóveis pertencentes aos bairros mencionados no projeto. O Secretário Executivo do CONSEMA apresentou ainda argumentos a fundamentar e justificar a exigência de publicidade das audiências públicas do modo como definida em lei, e, depois de constatar e informar que todas as etapas da audiência haviam sido cumpridas, esclareceu que todo e qualquer interessado teria o prazo de cinco (5) dias úteis, contados da data desta audiência, para enviar contribuições ou sugestões que tenham por finalidade o aperfeiçoamento do projeto. Acrescentou que tais contribuições deveriam ser encaminhadas ou pelo correio eletrônico, por meio do endereço consema.sp@ambiente.sp.gov.br, ou através dos Correios ou, ainda, serem protocoladas diretamente na Secretaria Executiva do CONSEMA. Agradeceu, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, Deputado Estadual Bruno Covas, a presença de todos e declarou encerrados os trabalhos da audiência pública. Eu, Gerson Cotrim Filiberto, Executivo Público lotado no Núcleo de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.