Ata da audiência pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento "Prolongamento da SP -83 – Seguimento entre as Rodovias Anhanguera e Miguel Melhado Campos", de responsabilidade da Concessionária Rota das Bandeiras, realizada no dia 05 de fevereiro de 2013 na cidade de Valinhos - SP.

Realizou-se, no dia 05 de fevereiro de 2013, às 17 horas, na Sala Ivan Fleury Meirelles da Prefeitura Municipal de Valinhos, Rua Antonio Carlos, 301, Centro, Valinhos/SP, a audiência pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento "Prolongamento da SP-83 – Segmento entre as Rodovias Anhanguera e Miguel Melhado Campos", de responsabilidade da Concessionária Rota das Bandeiras, (Processo 100/2012). 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 Clayton Machado e Luiz Mayr Neto, respectivamente Prefeito e Vice-Prefeito do Município de Valinhos; Jurandir Bueno, Diretor de Comunicação do Município de Campinas; André Barduqui, Secretário de Desenvolvimento Econômico do Município de Valinhos; Paulo Bandina, Secretário de Planejamento e de Meio Ambiente do Município de Valinhos, e Rogério Menezes, Secretário do Verde e do Desenvolvimento Sustentável do Município de Campinas –; dos órgãos públicos – na pessoa do Ilustríssimo Senhor Promotor Rodrigo Sanches Garcia, vinculado ao Grupo de Atuação Especial de Defesa do Meio Ambiente – GAEMA –; do Poder Legislativo, na pessoa do Excelentíssimo Senhor Henrique Conte – Vice-Presidente da Câmara de Vereadores do Município de Valinhos –, do Poder Judiciário, das entidades da sociedade civil e ambientalistas, enfim a todos que vieram participar da audiência pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento "Prolongamento da SP-83 – Segmento entre as Rodovias Anhanguera e Miguel Melhado Campos", de responsabilidade da Concessionária Rota das Bandeiras (Processo 100/2012). 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 opinem, formulem indagações, sugestões e críticas, enfim tudo o que possa contribuir para melhoria do 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 de modo a garantir àqueles que tenham algo a dizer que 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. Explicou que, imediatamente após, fariam uso da palavra aqueles que representam as organizações da sociedade civil, com direito cada um a até cinco minutos, seguidos por cidadãos que não representam órgãos públicos ou entidades civis e 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

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

e do COMDEMA 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 feitas 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, uma representante da área de licenciamento ambiental da CETESB, a bióloga Regina de Castro Vincent, vinculada ao Setor de Avaliação de Projetos de Transportes Rodoviários do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental. 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 a Mesa Diretora dos Trabalhos era presidida por ele, Secretário-Executivo, e composta também por até dois membros do CONSEMA – mas que nenhum deles até então havia comparecido – e também por um representante da área de licenciamento ambiental da CETESB, a bióloga Regina de Castro Vincent, vinculada ao Setor de Avaliação de Projetos de Transportes Rodoviários da CETESB, onde tramitava o processo de licenciamento do empreendimento que era objeto dessa audiência. Esta representante informou que o projeto se encontrava na primeira fase do licenciamento, a qual culminava com a elaboração de parecer conclusivo sinalizando ou rejeitando o empreendimento, sob a ótica de sua viabilidade ambiental. Acrescentou que esse parecer seria encaminhado ao CONSEMA, cujo Plenário avocaria ou não para si sua análise. Em caso positivo, observou, esse documento será analisado pelos membros desse Colegiado, os quais corroborarão ou não a indicação que a CETESB nele oferece sobre a viabilidade ou inviabilidade do empreendimento. Se reconhecida tal viabilidade, o CONSEMA concederá a licença prévia e encaminhará o processo para o Departamento de Avaliação de Empreendimentos da CETESB, para que dê continuação ao licenciamento. Lembrou que as sugestões apresentadas e os posicionamentos adotados durante as audiências seriam igualmente analisados pela equipe de técnicos da CETESB, e, no caso de serem aceitos, incorporados ao parecer. Acrescentou que se registra tudo o que é dito e que, com esses subsídios, se elabora a ata, que será juntada ao processo. Esclareceu ainda que os interessados em contribuir para o aprimoramento do projeto terão, a partir da presente data, o prazo de cinco dias úteis para encaminhar à CETESB sua contribuição – ou por correspondência registrada e enviada através dos Correios ou protocolada na Secretaria-Executiva do CONSEMA ou encaminhada através de mensagem eletrônica. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da empresa de consultoria responsável pela elaboração dos estudos ambientais. O Engº Jurandir Barrocal Netto, Diretor de Engenharia da Concessionária Rota das Bandeiras, apresentou o projeto, que, afirmou, se tratar da extensão do Anel Viário Magalhães Teixeira – SP-083, precisamente entre as Rodovias Anhanguera e Miguel Melhado – e que efetivava a ligação entre Vinhedo e Viracopos. Reafirmou que o empreendedor era a Concessionária Rota das Bandeiras, que detém contrato de concessão para o Corredor Dom Pedro. Acrescentou que a empresa responsável pela elaboração dos estudos era a Geotec Consultoria Ambiental, e passou a descrever, passo a passo, as etapas do licenciamento já realizadas. Pontuou quais eram os principais objetivos do empreendimento, entre os quais concluir o contorno externo de Campinas, aprovado pelo Plano Diretor do Munícipio de 2006, e desafogar as Rodovias Anhanguera, Bandeirantes, Santos Dumont e Dom Pedro, precisamente no entorno da cidade de Campinas, onde se apresenta atualmente alta densidade de tráfego. Apresentou,

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

em seguida, as principais características do empreendimento – Rodovia classe zero especial, pista dupla, com duas faixas de rolamento em cada sentido de tráfego e canteiro central e acessos às rodovias. Apresentou alguns eslaides do projeto – do trevo já existente da Rodovia Anhanguera; das passagens inferior e superior que serão construídas para estabelecer ligação com o Distrito Industrial de Valinhos – e, em seguida, as principais características da área onde ele será implantado, dentre outras, áreas de cultivo de figo, de pastagem, de depósito de veículos, transposição do Rio Capivari, entroncamento com a Rodovia Miguel Melhado etc. Enumerou igualmente as características do trevo e das doze obras de artes que serão construídas – entre as quais duas pontes de transposição do Rio Capivari; passagem superior ou passagem inferior, efetivando a ligação de um lado com o outro da rodovia, linha de transmissão de energia e o duto da Transpetro. Ao concluir informou que o excedente de material – da ordem de duzentos e cinquenta e cinco mil metros cúbicos – será encaminhado para o bota-fora. O Geólogo Fernando Kertzman, representante da Geotec – Consultoria Ambiental, apresentou, com detalhes, uma análise dos estudos que compunham o EIA/RIMA e que tinham como objeto os meios físico, biótico, antrópico e socioeconômico das áreas de influência direta e indireta do empreendimento. Passou-se à etapa da audiência em que se manifestam os representantes de órgãos públicas. O Promotor de Justiça Rodrigo Sanches Garcia, membro do GAEMA – Grupo de Atuação Especial e Defesa do Meio Ambiente do Ministério Publico do Estado de São Paulo, lembrou que, na audiência pública realizada em Valinhos no dia 2 último, haviam sido discutidos diversos pontos apresentados pelas pessoas que compareceram. Entre eles, observou, se chamou atenção para o fato de o licenciamento da rodovia prever plano de gerenciamento – exigência que precisa ser contemplada, dada à possibilidade de acidentes com produtos perigosos e o fato de a implementação desse plano ocorrer em áreas de abastecimento público –, embora, ao longo da rodovia, principalmente ao lado de Campinas, exista nessas áreas uma série de nascentes que precisam ser protegidas, independentemente de se localizarem ou não próximas aos pontos de captação. Chamou atenção para a necessidade de se proteger os mananciais, o que confere singular importância aos projetos de contenção, de modo a que evitem a ocorrência de acidentes graves, como o que aconteceu no ano anterior que provocou o despejo, no Rio Capivari, de doze mil litros de produtos de combustível. Chamou-se atenção também na referida audiência para a questão do bota-fora, precisamente para o mecanismo que prevê movimentação da terra, mecanismo este que precisa ser bem definido no projeto executivo, de modo a orientar a inserção, em cada etapa da construção da rodovia, de subacias de contenção, o que evita que parte dessa terra promova, em períodos de chuva como o atual, o assoreamento dos corpos d´água. Lembrou existir diretriz que permite a compensação em áreas não muito próximas, como em outro Município, por exemplo. Abordou outro problema – o aumento do fluxo de veículos nas rodovias – que, embora tenha sido debatido, precisa ser mais bem equacionado. Referiu ser preciso dimensionar o aumento do fluxo que ocorrerá com a ampliação do anel viário, dado que já existem dois gargalos no Trevo da Rodovia Anhanguera que precisam ser equacionados. Pontuou que essas recuperações ambientais precisam ser feitas concomitantemente com a execução da obra, de modo a não se repetir o erro cometido por ocasião da construção desse anel, cuja compensação, a despeito das medidas de mitigação, até hoje não foi totalmente resolvida. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. Aníbio Ferreira da Silva Júnior, membro da Associação Comercial e Industrial do Entorno de Viracopos, ofereceu informações sobre o projeto, principalmente sobre o anel viário, cuja pista dupla permitirá seja desenvolvida velocidade de 100 km/h. Ofereceu dados também sobre a Rodovia Miguel Melhado, que, com pista única, adotará como limite de velocidade 40km/h. Alertou para o

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

risco que correm os veículos de passageiros e de carga e os automóveis que acessarão à Rodovia Miguel Melhado vindos dos Estados do Rio de Janeiro e de Minas Gerais como também do Vale do Paraíba e da região bragantina através da Rodovia Dom Pedro, onde acabam de desenvolver uma boa velocidade, e que, ao acessar à Miguel Malhado, de imediato não mais poderão assim proceder. Fez comentários sobre o Projeto Macrozona Sete da Prefeitura de Campinas, que, apesar de prever o prolongamento do anel viário que desembocará na Rodovia Santos, trata-se ainda de um projeto pela metade, porque não tem continuação, e que mesmo assim causará impacto ambiental terrível numa área densamente populosa, em torno de 60 mil habitantes. Comentou que o ideal é que esse segundo trecho fique condicionado à conclusão do primeiro. Comentou também que, embora a preocupação que norteia a implantação de projetos deva ser o futuro, o acima referido Projeto Macrozona visa tão somente atender à demanda que ocorrerá por ocasião da Copa de 2014. Éder Trevisan, Diretor do Departamento de Micro, Pequena e Média Indústria–FIESP, referiu que, no cruzamento das duas rodovias, se localiza o principal polo de geração de renda do Município, que é o Distrito Industrial, para cujo dinamismo a FIESP solicita a criação de acesso dos veículos, principalmente de carga, a esse polo, até mesmo porque a região, principalmente as imediações entre o Trevo da Anhanguera e o Anel Viário Magalhães Teixeira, se encontram estranguladas. Comentou que a FIESP, pensando no futuro da região, propõe sejam adotadas intervenções que contribuam para o dinamismo do parque, aos quais outros com certeza se associarão. Antonio Carlos Reinholz, representante do CIESP e Sindipeças de Valinhos, declarou que, defronte à Rodovia Anhanguera e a uma distância de 6 km, e defronte também do novo prolongamento do Rodoanel, existe um quadrado de trinta e poucos quilômetros onde aproximadamente quatrocentos produtores rurais, incluindo empresas exportadoras de frutas, desenvolvem aí atividades e em cujo entorno já se implantaram aproximadamente sessenta indústria e outras tantas se encontram em fase de implantação, com vários prédios em funcionamento e onde circulam diariamente cerca de quatrocentos veículos. Toda essa área, comentou, encontra-se cercada, só possuindo saída para o Trevo de Valinhos e outro pequeno acesso para a empresa Eaton. Enfatizou a importância de se construir um acesso e um decesso à altura do km 14, com entrada e saída nas duas mãos do novo anel, contando-se, assim, com mais uma saída sem ter de explodir de uma vez todo o trânsito da Rodovia Anhanguera. Esta saída, observou, já se entroncaria no próprio Anel, a partir do qual se distribuiria o tráfego tanto para a Bandeirantes como para a Anhanguera, ou em direção ao Vale do Paraíba, desembocando na Rodovia Dom Pedro. Propôs se estude a viabilidade de uma boa saída – para caminhões de até nove eixos –, e não, simplesmente, uma saída pequena. Maria Amélia d'Azevedo Leite, membro da Associação de Engenheiros, Arquitetos e de Agrônomos de Valinhos, primeiramente lamentou fosse tão efêmera a discussão a respeito de um projeto dessa magnitude, envolvendo diretamente dois Municípios, Valinhos e Campinas, que se encontram numa situação muito frágil no que tange à discussão de seus planos diretores e de seu zoneamento, enfim, de toda regulação físico-territorial. Observou que o Anel Viário Magalhães Teixeira possui, além de outros problemas, alguns passivos socioeconômicos bastante preocupantes, e aqueles concernentes ao fluxo. Observou, por exemplo, ser o trevo extremamente deficiente no que diz respeito a algumas conexões, como aquela que estabelece a ligação entre o anel viário e a pista Campinas–Valinhos. Reiterou que, por esses motivos, o projeto deixa para trás passivos dessa natureza e monta, e que, consequentemente, a sociedade civil não deverá aceitar de forma tranquila o prolongamento de uma pista que acentuará esse passivo, ao atrair um fluxo maior de veículos, o que parece um contrassenso. Além do fato de tender a se agravar. Referiu-se também à memória traumática que se tem da execução do primeiro trecho do Anel Viário Magalhães Teixeira, em

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

termos dos impactos ambientais – entre os quais o assoreamento de alguns córregos, perda de mananciais e nascentes e um longo processo para que se dê sua recuperação. Acrescentou que, nessa perspectiva, propunha, que os programas apresentados pelos responsáveis do projeto, fossem incluídos no programa de comunicação social, para que a comunidade tenha a seu dispor informações não só sobre a obra em si, mas o contexto em que ela será realizada, pois só assim o projeto terá o referendo da sociedade. Observou que, sem a adoção de tal medida, qual seja, o acompanhamento da obra pela sociedade civil, nada se saberá sobre seu desenvolvimento. Chamou atenção também para o trecho no Município de Valinhos que ficará confinado entre aqueles trezentos metros da pista e o limite municipal, levando-se em conta que esse anel, pela natureza de via expressa que possui, é bastante retilíneo, com curvas muito pouco acentuadas. Passou-se à etapa em que se manifestam as pessoas em seu próprio nome. Ivo Cocco declarou que considerava absurda e pretensiosa a afirmação segundo a qual os impactos ambientais foram todos perfeitamente estudados. Qualificou como oportunas as considerações feitas pela sua antecessora, segundo as quais todas as minas deveriam ser revitalizadas e recuperados os espaços qualificados como decadentes ou prejudicados, ou, em outras palavras, deveriam ser solucionados todos os problemas, e não criar outros, propondo, para tanto, que a empresa se responsabilizasse – se comprometesse a fazer aquilo que é necessário fazer no anel viário, para evitar aquele o surgimento de problemas com a repercussão daqueles que atualmente existem e que devem ser solucionados. Passou-se à etapa em que se manifestam membros do COMDEMA local e do CONSEMA. Passou-se à etapa em que se manifestam o representante do COMDEMA local. Dietrich Quast, representante do Conselho Municipal do Meio Ambiente de Valinhos, ponderou que o espaço que os cidadãos comuns têm para manifestar-se no bojo da audiência pública não deve, de modo algum, ficar aquém daquele que é concedido às autoridades, aos representantes de órgãos públicos ou demais entidades, o que lamentavelmente ainda ocorre. Relatou os impactos que provocará o empreendimento sobre o trânsito de veículos na região e apresentou propostas para seu equacionamento, chamando a ARTESP à responsabilidade, naquilo que lhe incumbia solucionar. Sugeriu a construção de bacias temporárias de contenção das enxurradas, com o intuito de se evitar desastres decorrentes do processo erosivo, e mencionou, nesse contexto, o Córrego da Ivernada, que sofre ainda hoje as consequências da primeira parte Anel Viário, no que tange à impermeabilização do solo face à severa incidência de chuvas. Alertou o empreendedor para a necessidade de aprimorar os mecanismos de diálogo com a população local, propondo a respeito a criação de um número de telefone exclusivamente destinado a propiciar o estreitamento dessa comunicação. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes dos poderes Executivo e Legislativo. Andre Barduchi, Secretário de Desenvolvimento Econômico de Valinhos, indagou, em nome do Prefeito Municipal de Valinhos, que solução será dada para garantir-se a segurança no transporte de cargas químicas perigosas, e que planos de emergência eram previstos para eventuais acidentes. Pleiteou a implantação de novo acesso, ligando os produtores rurais da região à rodovia. Perquiriu que solução será dada ao trânsito já saturado da região. Exortou às comunidades diretamente afetadas pelo empreendimento que fiscalizem cada etapa de sua implantação. Reconheceu que a obra será de grande valia para o município, o que não impedia – muito pelo contrário, recomendava – fosse ela acompanhada de perto em todas as suas etapas, de modo que o empreendimento, após implantação, corresponda integralmente ao projeto apresentado na fase de licenciamento e ratificado pela população valinhense. Enfatizou a importância de se propiciar a facilitação do diálogo entre empreendedor e população, e de que prevaleça ao final o que melhor satisfaça aos seus legítimos anseios. Passou-se à

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

etapa em que tem lugar as réplicas e demais esclarecimentos do empreendedor e equipe consultora. Jurandir Barrocat Netto esclareceu, quanto à questão relacionada ao tráfego de veículos, garantiu que o tráfego, por expressa disposição contratual, era responsabilidade da concessionária, que procedia a permanente monitoramento com vistas a um preciso diagnóstico e a possibilitar a propositura da melhor solução disponível, inclusive com a ampliação da capacidade de tráfego da rodovia. Afirmou ainda, quanto especificamente ao fluxo de veículos entre a SP-065 e a Rodovia Miguel Melhado, que várias possibilidades eram estudadas, e que somente a melhor proposta ao final seria vitoriosa. Relatou que o projeto funcional fora desenvolvido tomando por referência normas estabelecidas para uma rodovia de classe zero, e prognosticou que os acessos previsto farão frente às necessidades que ora se apresentam. Comprometeu-se a levar a efeito o projeto já aprovado de implantação de trevo no Anel Viário, cujas obras somente ainda não haviam se iniciado em virtude da pendência de alguns processos de desapropriação, em fase de conclusão. Sobre os riscos de assoreamento, ampliados em decorrência das obras, pontuou que as propostas apresentadas no curso da audiência seriam submetidas a detida análise quanto a sua viabilidade e pertinência. Noticiou que já havia um telefone disponível, um "0800", destinado a estreitar o contato entre as comunidades das áreas de influência da obra e os empreendedores, e que nada obstante esse canal de comunicação, nunca recusaram-se empreendedor e consultor ao recebimento pessoal de qualquer interessado. Fernando Kurtzman informou que se pretende que o bota-fora do empreendimento seja definido em local junto à própria rodovia, no bojo de um projeto maior, qual seja o de controle ambiental das obras. Informou que a concessionária conta com um plano de emergência para o transporte de cargas perigosas, e outro de aliciamento de riscos, ambos aprovados pela CETESB, e lembrou o que fora antes destacado com relação à necessidade de se realizar regulares "blitzes" do transporte de cargas, em grande parte realizado ilegalmente, e citou exemplo de acidente com veículo de carga comum na região. Ainda acerca do combate ao transporte de cargas ilegal, requereu apoio do Ministério Público do Estado de São Paulo na atividade fiscalizatória. Mencionou, dentre os programas previstos, o destinado à recuperação das drenagens, que se fará por intermédio do plantio compensatório. Observou que a legislação municipal exige ocupe esse plantio cerca de três vezes a área exigida pela CETESB. Nesse contexto, ressaltou a importância de assumirem os proprietários das áreas limítrofes postura colaborativa, de modo a propiciar que os locais em que previsto o plantio compensatório efetivamente cumpram esse papel. Destacou que era prioridade o plantio em áreas pertencentes aos parques estaduais, e manifestou interesse no estabelecimento de parcerias. Enfatizou que existe um plano de comunicação social, já em plena operação, e relatou algumas das iniciativas de interlocução titularizadas pelo empreendedor, citando, entre outras, reunião articulada com o COMDEMA local, cujos desdobramos previstos antecipou. Acrescentou que, além do suporte oferecido pelo telefone de prefixo 0800, a comunicação poderá dar-se, sempre que do interesse da população, junto ao próprio canteiro de obras da concessionária. Relatou em seguida a quantas evolui o processo de recuperação ambiental no município de Valinhos. Asseverou a necessidade de acompanhamento de perto, pelo Poder Executivo Municipal, das drenagens provisórias, estabelecendo conexões com o regime das chuvas, sugeriu que o plantio se desse tão logo verificadas as chuvas. Arrematou lembrando que o EIA-RIMA prevê um programa de monitoramento e controle ambiental das obras, por sinal bastante detalhado, e que os acessos à rodovia serão equacionados pela melhor solução de engenharia disponível. Ao final, a representante da CETESB informou que a agência ambiental possuía um setor de atendimento a emergências, responsável pelo acompanhamento direto da implementação dos programas apresentados pelas concessionárias a esse respeito, e que o tema era também objeto da

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

análise do projeto. No curso da audiência foram protocolizados junto à Secretaria-Executiva os seguintes documentos; 1) TR-DRC – 002/2013, da CIESP de Campinas e encaminhado à Concessionária Rota das Bandeiras, solicitando estudo de alternativa a acesso rodoviário; 2) TR-DRC – 002/2013, da CIESP de Campinas, de idêntico conteúdo, mas desta vez encaminhado à ARTESP – Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo; 3) Requerimento do SINDIPEÇAS – ABIPEÇAS (Referência 069/13), endereçado à ARTESP, solicitando viabilização de trevo de acesso de entrada e saída da Rodovia José Roberto Magalhães Teixeira; 4) Requerimento da AMARCA – Associação dos Moradores dos Bairros Macuco, Reforma Agrária e Capivari, solicitando elaboração de estudo analítico com vistas à construção de acesso de entrada e saída para a Rodovia José Roberto Magalhães Teixeira, em seu Km14; e 5) Solicitação, da Prefeitura Municipal de Valinhos, de construção de acesso à Rodovia "José Roberto Magalhães Teixeira", Km14, setor 02, em sua nova faze de ampliação. Depois de constatar e informar que todas as etapas da audiência haviam sido cumpridas, o Secretário-Executivo do CONSEMA, Germano Seara Filho, 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 Núcelo de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br