



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

Ata da Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental-EIA/RIMA do empreendimento “Duplicação da Rodovia Marechal Rondon SP - 300”, de responsabilidade da Rodovia das Colinas S.A, realizada no dia 21 de julho de 2003, no Município de Porto Feliz.

Realizou-se no dia 21 de julho de 2003, às 19h00, no Tênis Clube de Porto Feliz, na Rua Santa Cruz, 792, Jardim Bela Vista, Porto Feliz – SP, a Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental-EIA/RIMA do empreendimento "Duplicação da Rodovia Marechal Rondon SP - 300", de responsabilidade da Rodovia das Colinas S.A.. 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, Prof. José Goldemberg, saudava e dava boas-vindas a todos que haviam comparecido: às autoridades do Poder Executivo, o Prefeito do Município de Cabreúva, Leonel Santi, e Secretários Municipais; àquelas representantes do Poder Legislativo, Vereadores e Deputados Estaduais; aos representantes de órgãos públicos, de entidades civis e de entidades ambientalistas, às senhoras e aos senhores, enfim, a todos que vieram participar da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Duplicação da Rodovia Marechal Rondon SP - 300”. Declarou que tinha a missão de inicialmente compor a Mesa de Trabalhos, chamando para dela fazerem parte o representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Eng^o João Fuzaro, e o do Conselho Estadual do Meio Ambiente, conselheiro Geraldo Moreira Valle Júnior, que, como determinava a Deliberação Consema 34/01, foi escolhido entre os membros do Colegiado que compareceram a essa audiência. Depois de explicar que a audiência pública constituía um dos momentos do processo de licenciamento ambiental, aquele cujo objetivo era ouvir a sociedade e recolher subsídios sobre um projeto específico que seria apresentado, contribuições essas que seriam juntadas ao processo para que os técnicos dos órgãos responsáveis pelo licenciamento as analisassem e verificassem a possibilidade de incorporá-las ao projeto, o Secretário Executivo expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação Consema 34/01 para a condução de audiências públicas e esclareceu que, após o término dessa audiência, quem, eventualmente, pretendesse ainda contribuir, tinha o prazo de até cinco (5) dias úteis para fazê-lo, a partir da data da última audiência pública sobre esse EIA/RIMA. Depois de o representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Eng^o João Fuzaro, informar em que fase do processo de licenciamento ambiental o projeto se encontrava e de tecer comentários a respeito da importância da participação da comunidade nas audiências públicas, momento único do licenciamento em que todos podiam opinar democraticamente e sugerir melhorias para o projeto, passou-se à etapa em que se manifestam o empreendedor, ou seu representante, e os representantes da equipe consultora que elaborou o EIA/RIMA. Fez uso da palavra o representante do empreendedor, Sidney dos Passos Ramos, Diretor-Presidente da Rodovia das Colinas S. A, ofereceu as seguintes informações: que a Rodovia Marechal Rondon funcionava como corredor para a região oeste do Estado e para o Estado de Mato Grosso do Sul, agindo como eixo facilitador para a integração da malha rodoviária com a Hidrovia Tietê-Paraná, e que essa rodovia se iniciava no Município de Jundiaí e atravessava os Municípios de Itupeva, Salto, Cabreúva, Itu, Porto Feliz, se estendendo até o Município de Tietê e cujos trechos a serem duplicados eram aqueles compreendidos entre o Km72+200 e o Km 103+000 e o Km 113+000 e o Km 158+650, incluindo o contorno do Município de Itu; que, por se tratar de uma rodovia Classe I, ela incluía terrenos planos, ondulados e montanhosos, diferenciação esta que



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

determinaria as velocidades permitidas no trajeto, que ficaria em torno de 100km/hora; que atualmente ela possuía duas faixas de tráfego com 3,5 metros de largura cada uma, além de um canteiro central medindo 5 metros, e que a duplicação previa a construção de mais duas faixas de 3,5 m cada, um acostamento de 2,8 metros e um canteiro central de 5 metros de largura, além de mais de 1 metro de refúgio do lado esquerdo e marginais em alguns trechos, como também diversas obras, entre as quais pontes e viadutos, a reconstrução de alguns trechos antigos e a recuperação de pontes; que tão logo o projeto executivo fosse concluído seriam definidas as áreas a serem desapropriadas cujo orçamento girava em torno 214 milhões de reais. Foi dada à palavra a Juan Piazza, representante da empresa consultora responsável pela elaboração do EIA/RIMA, a JGP Consultoria e Participações Ltda., que, depois de informar sobre as tramitações intrínsecas ao processo de licenciamento ambiental desse projeto, ofereceu informações sobre alguns trechos do empreendimento cuja construção não necessitou de licenciamento ambiental, dado que não causariam impactos ao meio ambiente; sobre o paralelismo existente entre as pistas a serem construídas e aquela já existente; sobre a implantação de contornos e traçados somente nos trechos em que a rodovia atravessava zonas urbanas, como, por exemplo, as cidades de Cabreúva e Itu; sobre a análise realizada de todas as interferências que as diferentes alternativas causariam na vegetação, no relevo, no uso do solo e no sistema viário local, tendo sido escolhida aquela que causaria menor impacto em todos esses meios, embora inquestionavelmente todas provocassem aumento no tráfego local, que era um impacto negativo, o qual seria compensado com diversos impactos positivos, entre eles a melhoria do padrão de segurança da rodovia e a conseqüente redução do risco de acidentes, a geração de empregos diretos e indiretos, o incremento das atividades econômicas e a melhoria no padrão de acessibilidade a elas, a valorização imobiliária e a redução do tempo das viagens e, por conseguinte, dos custos dos transportes de carga, impactos positivos estes que superariam em muito os eventuais impactos negativos; sobre a variante do traçado atual que se verificaria na Serra de Itaguá com cerca de 3km de extensão, cujo motivo era a existência de uma rampa incompatível com o padrão rodoviário; acerca da área de influência direta desse empreendimento, que compreendia territórios dos Municípios de Tietê, Cerquilha, Boituva, Porto Feliz, Salto, Itu, Cabreúva, Itupeva e Jundiaí cuja maioria dos impactos que receberiam já haviam sido gerados no momento da construção da estrada original, mas que ainda sofreriam alteração no seu relevo, aumento da impermeabilização do seu solo, desestabilização das suas encostas, processos erosivos, interferências e supressão da sua cobertura vegetal, interferências nos seus recursos hídricos, afugentamento da fauna e aumento do tráfego de veículos. Depois de mostrar o traçado da duplicação através de mapas, detalhando cada um dos impactos possíveis, o representante da empresa consultora informou resumidamente as medidas de mitigação e de compensação a serem adotadas, entre as quais se incluíam o rebaixamento do lençol freático, implantação de travessias de fauna, resgate de três sítios arqueológicos, adoção de sistema de gestão ambiental para controle da obra do ponto de vista ambiental, construção de caixas de retenção dos líquidos derramados em eventuais vazamentos, drenagem provisória durante a terraplanagem, medidas preventivas de erosão, controle da qualidade da água, programa de monitoramento da qualidade do ar, monitoramento da fauna, projeto paisagístico, recompensação florestal e implementação de programas de compensação ambiental nas unidades de conservação existentes na área de influência do empreendimento. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema. Geraldo M. Valle Jr. pediu informações sobre as medidas preventivas a serem adotadas com a finalidade de se minimizarem os impactos negativos que seriam causados nas vias hidrográficas atravessadas pela



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

rodovia, como sua contaminação por cargas tóxicas, e sobre a construção de bacias de contenção com a finalidade de se preservar a água que passaria embaixo da estrada. Passou-se à etapa em que se manifestam os presentes. Paulo Franchi Jr. manifestou sua preocupação com a sinalização e a localização das rotatórias e com os impactos a serem causados no Ribeirão Abecúia. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes dos órgãos públicos. Depois de Antônio César Miranda, Diretor de Obras Públicas da Prefeitura Municipal de Porto Feliz, e de Alfredo Luiz Sampaio Salém, Superintendente do SAAE-Serviço Autônomo de Água e Esgoto do Município de Porto Feliz, manifestarem sua preocupação com a preservação das vias hidrográficas, principalmente do Ribeirão Abecúia, que abastecia o Município de Porto Feliz, o Superintendente do SAAE do Município de Porto Feliz apresentou um estudo realizado por este órgão municipal que sugeria a canalização da Represa Mauro Coam. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. Miguel Arcanjo de Almeida, Vereador do Município de Porto Feliz, manifestou sua preocupação com os impactos que poderiam ser causados no Ribeirão Abecúia, entre os quais a contaminação das suas águas, e manifestou também sua expectativa de que a duplicação dessa rodovia diminuísse os acidentes de trânsito nas estradas da região. Alvanes Souza Lima, Vereador do Município de Cabreúva, comentou que seria construída uma trincheira no Município de Cabreúva, mais precisamente no Bairro Jacaré, que seria seccionada em dois, e que os impactos positivos desse empreendimento deveriam reparar tal dano, e manifestou sua preocupação com os possíveis impactos que seriam causados no Ribeirão Abecúia e no Ribeirão Piraí e com o fato de a população do Município de Cabreúva não ter sido ouvida antes da escolha da alternativa de traçado. Passou-se à etapa das réplicas. Sidney dos Passos Ramos, Diretor-Presidente da Rodovia das Colinas S.A., informou que havia a possibilidade de se construir uma rotatória logo depois de ultrapassado o Ribeirão Abecúia, que era um dos pontos mais críticos da estrada, pelo alto índice de acidentes que nele ocorria. Juan Piazza, representante da JGP Consultoria, informou que o projeto dessa duplicação fora feito de forma a se diminuir a movimentação de terra, evitando-se dessa forma o processo de erosão, de modo também que a terraplanagem não provocasse o carreamento de solo para os cursos d'água, de forma a possibilitar que, depois de concluída a obra, ocorresse a revegetação da mata ciliar na área em volta de todas as travessias, estabilizando-se, assim, as margens da estrada, e informou, em seguida, que as medidas a serem implantadas com vistas a minimizar esses impactos seriam: 1. construção de caixas para retenção de vazamento; 2. planos de contingência para atendimento a acidentes com produtos tóxicos, o quais seriam implementados na fase de construção da obra; 3. canalização entubada com vistas a impedir que os vazamentos atinjam os corpos d'água da região; 4. restauração dos pontos de continuidade da malha urbana que seria seccionada. Atendendo à solicitação feita, o Secretário-Executivo concedeu que dois Vereadores fizessem uso da palavra nessa etapa da audiência pública. O Vereador do Município de Cabreúva perguntou se o projeto estava levando em conta a via de acesso existente no Município de Itu, que era um ponto de escoamento da produção da região, e manifestou sua preocupação com as possíveis interferências na captação de água no Ribeirão Abecúia e sugeriu que o acesso ao futuro distrito industrial fosse mais bem analisado. O Vereador do Município de Porto Feliz solicitou: 1. que fosse estudada a possibilidade de se construir um canal passando por cima da rodovia com o propósito de se evitarem entornamentos de cargas perigosas nos corpos d'água existente na altura da rotatória; e 2. que fosse construída próximo da nova barragem uma estação de tratamento e bombeamento da água já tratada na cidade. O representante do Consema, Geraldo Moreira Valle Júnior, teceu considerações sobre a preocupação que deveria nortear a construção de rodovias, que era a preservação de vidas



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

humanas, da fauna e da flora, sobre os impactos negativos que a duplicação causaria na região, apesar de a estrada já estar construída, e a respeito da inexistência de normas técnicas que orientassem a construção de caixas de contenção para armazenar produtos tóxicos e das contingências que determinavam o seu uso. O Secretário Executivo do Consema, Germano Seara Filho, depois de informar que todas as etapas da audiência pública haviam sido cumpridas, esclareceu que aquele que, eventualmente, tivesse ainda qualquer contribuição a oferecer e quisesse agregá-la ao processo teria o prazo de cinco (5) dias úteis para enviá-la à Secretaria Executiva do Consema, através de correspondência registrada ou protocolando-a diretamente neste setor. Em seguida declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, José Goldemberg, agradecia a presença de todos e declarava encerrados os trabalhos. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, Diretora da Divisão de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do Consema, lavrei e assino a presente ata.

AR/PS