



**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 24 de julho de 2003, no Município de Cabreúva.**

Realizou-se no dia 24 de julho de 2003, às 19h00, no Centro de Lazer Sílvia Covas, na Av. Vereador José Donato, s/nº, Vilarejo, Cabreúva-SP, a 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. 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: às autoridades presentes - o Prefeito de Cabreúva, José Leonel Santi, os Secretários Municipais, Vereadores e Deputados -, aos representantes de órgãos públicos, de entidades civis e de entidades ambientalistas, às senhoras e aos senhores, enfim, a todos que vieram participar dessa Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Duplicação da Rodovia Marechal Rondon SP – 300, de responsabilidade da Rodovia das Colinas. 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–CPRN e Diretor do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA, Engº Pedro José Stech, e o representante do Conselho Estadual do Meio Ambiente, conselheiro Heitor Marzagão Tommasini, que, como determinava a Deliberação Consema 34/01, fora escolhido entre os membros do Colegiado que compareceram à audiência. Depois de explicar que a audiência pública constituía um dos momentos do processo de licenciamento ambiental cujo objetivo era ouvir a sociedade e recolher subsídios sobre um projeto específico, 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 empreendimento. Depois de o representante da CPRN, Pedro José Stech, informar que o EIA/RIMA desse empreendimento estava sendo analisado pelos técnicos do Sistema Estadual do Meio Ambiente e de tecer comentários a respeito da importância da participação dos presentes nas audiências públicas, pois elas constituíam o momento único em que todos podiam opinar democraticamente e sugerir melhorias para o projeto, subsídios esses que seriam encaminhados ao DAIA cujos técnicos, examinando a exequibilidade das propostas, poderiam incorporá-los ao 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 Jundiá 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



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

Classe I, ela incluía terrenos planos, ondulados e montanhosos, diferenciação esta que determinaria as velocidades permitidas no trajeto, que ficariam em torno de 100 km/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 Jundiá 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 Ambientais Cadastradas no Consema. Carlos Bocuhy teceu comentários sobre sua preocupação com os impactos que ocorreriam nos recursos hídricos e acerca da necessidade de se ter presente as gerações futuras ao se planejar obras como essa e que o grande desafio era compatibilizar a necessidade de desenvolvimento e as contrapartidas advindas com a satisfação de tal necessidade, quais sejam, os



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

impactos positivos e negativos que causava; declarou que também se preocupava com a proximidade dos trechos a serem duplicados com a RMSP e com a Região Metropolitana de Campinas, pois essa proximidade induziria à ocupação do solo, impacto este difícil de ser dimensionado uma vez que os Municípios que compunham essas regiões não possuíam plano diretor consolidado, motivo pelo qual sugeria que se fizesse um cruzamento dos planos diretores municipais em andamento com as leis orgânicas municipais, pois sem isso se tornava inexecutável se propor medidas mitigadoras e de compensação; sugeriu também que a linguagem utilizada no EIA/RIMA fosse de fácil compreensão e que se levasse em consideração, ao analisar a viabilidade ambiental dessa obra, a capacidade de suporte ambiental da região, o que incluía sua condição de absorver um aumento considerável da população e, sobretudo, os impactos desse aumento na água e no solo como também aqueles que seriam causados na fase de execução da obra; reiterou a necessidade de os Municípios afetados instituírem uma comissão representativa capaz de verificar a obediência ou não às condicionantes elencadas pelo EIA/RIMA, comentando, em seguida, que a SMA cumpria um papel burocrático ao conceder licenças ambientais de forma sucessiva, sem contar com um corpo técnico suficiente para analisar, com o rigor necessário, as vantagens e as desvantagens advindas da implantação de obras como essa; reiterou também a necessidade de se equacionarem os impactos causados pelo ruído e que, principalmente nos trechos em que essa duplicação cortaria a área urbana, deveriam ser construídas barreiras acústicas de contenção dos ruídos. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes das entidades da sociedade civil. Monsenhor André Mortari, representante da Paróquia do Jacaré-Cabreúva, expôs sua preocupação com os sérios impactos negativos que seriam causados no Bairro do Jacaré, onde residiam mais de 20 mil habitantes e onde também se localizava sua paróquia. Antonia Aparecida Spina, representante do Colegiado Gestor da APA Cabreúva/Jundiá, afirmou que, embora fosse favorável à duplicação dessa rodovia, uma vez que o Município de Cabreúva pleiteava o título de estância turística e, para tanto, se faziam necessários acessos bons e seguros, compreendia que algumas medidas deveriam ser adotadas para minimizar os graves impactos negativos que seriam causados, principalmente se levando em conta que o Município de Cabreúva se localizava em uma Área de Proteção Ambiental, que fora criada em virtude da fragilidade do seu patrimônio natural, entre os quais se sobressaía a Serra do Japi; manifestou-se favorável à imediata construção de uma alça na divisa dos Municípios de Itupeva e Cabreúva, pois ela atenuaria os impactos e os transtornos causados durante as fases de construção e de operação da obra. Georgius Kaoerdoutis, representante da Associação Comercial e Empresarial de Cabreúva, comentou que o empreendimento não contemplava a zona comercial de Cabreúva, na medida em que cortaria a cidade num trecho que se achava em pleno desenvolvimento, que era o Bairro do Jacaré, o que acarretaria grande prejuízo à comunidade. José Luiz Vicente, representante da Sociedade Amigos do Bairro Jacaré, manifestou sua preocupação com a divisão do Bairro do Jacaré e com os impactos que essa divisão causaria à população, na medida em que acarretaria, inclusive, a derrubada da igreja paroquial, motivo por que propunha que se construísse um túnel e uma praça suspensa, de modo a possibilitar o acesso da população aos dois lados desse bairro, e que se adotasse medidas que evitassem rachaduras nas moradias. Edson Gomes Vieira, representante do GRES Unidos de Cabreúva, sugeriu que o empreendedor elaborasse um Estudo de Impacto Ambiental que analisasse as alternativas de retorno ao norte, iniciando-se a duplicação no Km 77 e se evitando, dessa forma, o seccionamento do Bairro do Jacaré, que se tratava, como foi mostrado pelo EIA/RIMA, de uma zona de urbanização consolidada, declarando, em seguida, já ter apresentado essa proposta em reuniões anteriores em que se discutiu a duplicação dessa rodovia. Francisco



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

Evandro Alves, representante da Sociedade Melhoramentos Vivenda do Japi, observou que a população dos Municípios afetados pelo empreendimento deveria ser ouvida e que, se isso ocorresse, se consideraria a possibilidade de se construir um contorno no Bairro do Jacaré, minimizando-se, desse modo, os impactos que a divisão desse bairro causaria à população, e sugeriu que fossem construídos também outros retornos próximos dos locais mais adensados, como, por exemplo, perto do Loteamento Sociedade Vivenda do Japi. Depois de Pedro César de Moraes, representante da União dos Deficientes de Cabreúva, pedir informação sobre os locais de travessia e de acostamento previstos pelo projeto, Wilson Ramos, representante do Conselho de Assuntos Comunitários da Federação do Comércio do Estado de São Paulo, comentou que, como morador da região, observava que, depois que a Concessionária Colinas assumiu o controle da Rodovia Marechal Rondon, havia melhorado significativamente a qualidade dos serviços, motivo pelo qual cumprimentava o empreendedor; sugeriu, em seguida, que se construísse, a partir de uma parceria entre o Poder Público e a iniciativa privada, um grande *boulevard* ou *shopping* ou algo parecido, ao ar livre, que se constituísse numa área de lazer para a população. Cláudio da Silva, representante da Associação Mata Ciliar de Jundiaí, comentou que, com a duplicação dessa rodovia, aumentaria o índice de atropelamento de animais e que o EIA/RIMA não havia considerado essa possibilidade. Passou-se à etapa em que se manifestam os presentes. César Luiz Lopes declarou que tinha em mãos um abaixo-assinado com 1 mil e 800 assinaturas que solicitavam o desvio do traçado dessa rodovia, e que entregava, nesse momento, esse documento à Mesa Diretora dos Trabalhos, para que fosse encaminhado ao DAIA; declarou, em seguida, que tinha em mãos, também, um ofício do Governo do Estado de São Paulo respondendo àquele que havia sido encaminhado pelo Prefeito José Leonel Santi, através do qual se solicitava a alteração do traçado no trecho compreendido entre os Km78 ao Km85, que havia sido superficialmente analisado pelo EIA/RIMA. Helena Cristina da Silva comentou que só nessa audiência os moradores do Bairro do Jacaré haviam sido informados sobre as características da duplicação, e que, na condição de moradora desse bairro, se preocupava com os impactos que a obra causaria em sua vida e em seu comércio e perguntava até que ponto essa duplicação traria progresso para a região e até que ponto ela prejudicaria sua população. Janete Igina Delazari declarou que aproveitava essa oportunidade para solicitar às autoridades ambientais do Estado de São Paulo que acompanhassem e fiscalizassem a execução dessa obra que impactaria negativamente o comércio da região, e que, para reduzir um pouco esse impacto, reivindicava fosse executada essa obra com a maior rapidez possível; declarou, também, que os moradores da região já contribuíam sobremaneira com a execução dessa obra, pagando um pedágio montado às “portas” do Município, e que algumas outras obras deveriam ser feitas no interior do Município de Cabreúva de modo a ordenar melhor o tráfego de veículos. Depois de Lucas Kaoerdoutes parabenizar o empreendedor pela duplicação dessa rodovia e alertar que todos os cuidados deveriam ser tomados de modo a se minimizar, ao máximo, seus impactos, Arnaldo Souza Lima se manifestou favorável à duplicação dos viadutos, pois essa medida facilitaria a locomoção de pedestres, ciclistas e de quem utilizava cadeiras de rodas, e, ao final, pediu esclarecimentos sobre a localização exata das marginais, declarando-se favorável à duplicação das mesmas e crítica ao fato de essa audiência pública ter ocorrido depois da definição do local do pedágio. Geraldo Luiz Cemenciato informou que, na condição de ex-Secretário Municipal de Obras e atual assessor do Prefeito do Município de Jundiaí, registrava que, do processo que liberou a o trecho a ser duplicado em Jundiaí, constava a exigência de que fosse construído um grande dispositivo de retorno no Km73+300, e que, como a cidade estava em franco crescimento, propunha fosse dividido esse dispositivo em dois pequenos retornos, um, no



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

território do Município de Jundiaí, e outro, no Município de Itupeva. Depois de Fabrício Uoya informar que faria seus questionamentos por escrito, Luiz Carlos de Araújo solicitou que as marginais que iriam até Pinhal fossem estendidas, de modo a alcançar o trevo de Cabreúva, e declarou que endossava os pedidos de que a obra fosse executada o mais rápido possível. José Antônio dos Santos declarou que discordava da alternativa proposta pelo Senhor Geraldo Luiz Cemenciato de se desmembrar o retorno de Jundiaí em dois, pois, além de o retorno do trecho, se construído no Km 72+300, abranger sua propriedade, essa opção seria mais onerosa. Ricardo Savoy comentou que, como representante do Sítio São Francisco, reivindicava a instalação de um retorno no Km75, pois ele beneficiaria muito a população dessa região. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes dos órgãos públicos. Roque Mário Poltronieri, representante do Departamento de Obras da Prefeitura Municipal de Cabreúva, declarou que o departamento que representava havia realizado algumas reuniões com o objetivo de analisar o EIA/RIMA desse empreendimento, e que, concluída essa análise, se chegou às seguintes conclusões: 1. que o Bairro Jacaré sofreria um impacto negativo devido ao rebaixamento da rodovia, propondo-se, como forma de minimizá-lo, a construção de uma praça que funcionasse como um espaço de reintegração, amenizando-se, assim, esse impacto; 2. que, em virtude de as marginais serem construídas com mão única, seria aumentado, em muito, o trajeto das pessoas nas proximidades do Posto BR localizado no Bairro do Jacaré, propondo-se, portanto, como forma de amenizar esse impacto, a construção de um dispositivo de retorno nas proximidades da Flora Brasília; 3. que as obras no Bairro Jacaré causariam um afunilamento do trânsito e uma conseqüente sobrecarga na Avenida Vereador José Deonato, que fazia a ligação dos vilarejos Jacaré e Bonfim, motivo por que se achava necessário se instalar dispositivo de retorno na altura do Km 83, logo após o Bairro do Pinhal, para que se oferecesse aos usuários dessas regiões uma alternativa de trajeto a SP 320, e se aliviando, desse modo, o fluxo de veículos no interior do Bairro Jacaré; 4. que o trevo proposto de acesso ao centro era local de passagem das romarias provenientes de Indaiatuba e região, razão por que solicitava fossem elaborados estudos no sentido de se criarem equipamentos capazes de absorver o fluxo e possibilitar a transposição dos romeiros no trevo de acesso; 5. que o trecho da rodovia que passaria na região do Ribeirão Piraí fosse construído com bastante cuidado e critérios técnicos, de forma a se minimizarem os efeitos da contaminação desse corpo d'água por graxas, óleos e possíveis derramamentos de produtos tóxicos; 6. que fossem instaladas passarelas na altura das indústrias BIC e Francotex, cujos funcionários, que eram numerosos, necessitavam transpor a pista a pé; 7. e, por fim, fosse remanejado o trecho do Posto BR no Bairro Jacaré em uma distância de 3, 5 metros no sentido da praça existente, para que se minimizassem, assim, os impactos sobre o comércio e residências existentes ao longo da Avenida São Paulo. Romeu Hiroyuki, Diretor de Planejamento da Prefeitura Municipal de Itupeva, reiterou os pedidos da população lindeira à rodovia de que se mantivesse o dispositivo do km 75,1 e que, no km 73,3, fosse construída uma pista marginal interligando os pontos de conflito. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. Alvanes Souza Lima, Vereador do Município de Cabreúva, observou que a população desse Município deveria ter sido consultada antes da finalização do EIA/RIMA, para que fosse ouvida no que dizia respeito às alternativas locacionais e comentou que esse Município já estava sendo bastante penalizado com os pedágios e que, se for mantido esse projeto de mão única no Bairro do Jacaré, seria prejudicado no que dizia respeito ao fluxo viário, que aumentaria consideravelmente, e que, por isso, o empreendedor deveria apresentar alternativas que melhorassem o fluxo do tráfego ressarcissem os comerciantes e moradores que sofreriam danos materiais e econômicos com a



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

duplicação dessa rodovia. Arnaldo Zicatti, Vereador do Município de Cabreúva, manifestou-se favorável à duplicação da rodovia e pediu ao empreendedor que a construísse com o rigor técnico necessário e tomasse um especial cuidado com o trecho localizado entre os Km79 e o Km85, tanto por que se previa, para a essa área, a construção do Paço Municipal como porque se tratava de uma área urbana em expansão, e pedia também fossem construídas nesse local duas avenidas marginais, pois elas trariam benefícios para a população. Alci Mendes, Vereador do Município de Cabreúva, solicitou que, na região da Piratelo, fosse construída pista dupla, pois perto da rodovia se localizava uma escola. Jeracino José de Carvalho, Vereador do Município de Cabreúva, manifestou sua preocupação com o rebaixamento do Bairro do Jacaré e propôs que o empreendedor estudasse a possibilidade de construção de um centro de lazer para os jovens nesse bairro; declarou, em seguida, que o empreendedor não havia-se preocupado com a entrada para o Bairro do Pinhal, e propôs, ao final, que o empreendedor estudasse a possibilidade de se construir um trevo no Km83, que funcionasse como entrada para esse importante bairro. Cláudio Tadeu Demarchi, Vereador do Município de Cabreúva, comentou que, da maneira como havia sido apresentado o projeto, ocorreriam impactos na Avenida São Paulo, motivo por que pedia fossem eles minimizados ao máximo, e propôs que, no trecho urbanizado do Município de Cabreúva onde ocorreria a duplicação, ela fosse feita de forma a possibilitar o trânsito em mão dupla, uma vez que os técnicos da Secretaria dos Transportes do Município, quando estiveram nesse local, concluíram não existirem objeções de ordem técnica para tal duplicidade de mãos; reiterou, ao final, a necessidade de serem instaladas passarelas nas proximidades das indústrias Fracoteck, Bic e Nipal e que fosse construído mais um acesso no Bairro Pinhal e oferecidos esclarecimentos acerca da possibilidade de se deslocar ou não a alça de retorno para as proximidades do Posto BR. Adilson José Vieira Cordeiro, Vereador do Município de Cabreúva, solicitou fosse examinada a necessidade de se construir uma alça próxima da Flora Brasília, perto da Camacou e fora da área do charco, uma outra que saísse da Claucorte e um prolongamento das avenidas São Paulo e Alberto Piratelo até a fazenda Pinhal, pois essas instalações funcionariam como fator de integração dos centros urbanos do Município de Cabreúva. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. José Mauro de Oliveira, Vice-Prefeito do Município de Cabreúva, se manifestou contrário à instalação do pedágio no local proposto pelo projeto e ponderou: 1. que o empreendedor tomasse todo o cuidado com o Bairro do Jacaré, principalmente com o seu comércio; 2. e que concordava com a proposta de se construir uma rotatória no Bairro do Pinhal. José Leonel Santi, Prefeito do Município de Cabreúva, depois de comentar que a duplicação dessa rodovia era muito importante para o crescimento econômico do Município, haja vista que, desde a veiculação da notícia dessa duplicação, novas empresas foram atraídas para Cabreúva, as quais já se encontravam em fase de instalação, e que havia projetos de se implantarem também alguns loteamentos de alto padrão, e que o corpo técnico da Prefeitura havia feito diversas reuniões com o empreendedor com o objetivo de discutir e analisar a geração dos impactos e descobrir quais mecanismos eram mais adequados para minimizá-los, construindo-se, desse modo, o empreendimento de maneira a causar o menor número possível de impactos, solicitou: 1. se construísse uma praça entre os viadutos, no Bairro do Jacaré e se instalassem dispositivos de retorno e acesso na altura do km83 no Bairro do Pinhal; 3. se transferisse o dispositivo projetado para o lado da Craucorqui para as proximidades da Flora Brasília; 4. se construísse mão dupla nas marginais e, se isso não fosse possível, que o empreendedor assumisse o custeio das desapropriações e a adequação da malha urbana; 4. fosse feito o deslocamento do eixo da rodovia por 3,5 metros no sentido da praça existente, minimizando-se, assim, o impacto sobre o



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

comércio da Avenida São Paulo; 5. se instalasse uma passarela para pedestre na altura das indústrias Francotek e Bic; 6. fossem adotados cuidados especiais com a travessia do Ribeirão Jacaré; 7. fossem providências para a instalação de dispositivos de prevenção de acidentes com cargas tóxicas, visando-se a proteção do Ribeirão Piraiá; 7. se priorizasse o cronograma de obras para o trecho Cabreúva, pelo menos até o trevo de acesso ao centro, e se tomassem providências quanto ao dispositivo de acesso a ele, contemplando-se o trajeto dos romeiros e usuários da Estrada da Fazenda Concórdia. Passou-se à etapa das réplicas, tendo feito uso da palavra, inicialmente, Sidney dos Passos Ramos, que informou que seriam examinadas todas as solicitações de instalação de trevo de retorno como também aquelas relacionadas com o projeto de trincheiras no Bairro Jacaré, que não via problema em se transferir o trevo do Km 81 para o Km 83, que faria um estudo mais detalhado com vistas a viabilizar a proposta que permitia o livre acesso dos romeiros e que não via problemas técnicos e achava justa a instalação de passarelas onde elas se fizessem necessárias. Juan Piazza, teceu os seguintes comentários: que, em relação ao desvio de contorno em substituição à trincheira, essa alternativa fora considerada no EIA/RIMA, mas, como prevalecia aquela que causaria menor impacto ambiental, a alternativa de trincheira se mostrou a menos impactante; que, em relação aos mananciais, informava que, assim como a duplicação induziria um aumento do tráfego, igualmente a tornaria mais segura e, na medida em que cairiam os índices de acidentes, cairia na mesma medida o risco de acidentes que envolvam vazamentos de produtos perigosos, e que, além disso, se contava com uma série de medidas preventivas, como, por exemplo, dispositivo de contenção de vazamentos que minimizaria mais ainda esse risco, o qual, entretanto, era menos eficaz no período de chuvas; que o empreendimento traria um efeito regional de indução de desenvolvimento; que o assoreamento era um dos impactos que mais preocupava o empreendedor, mas que a eficácia de seu controle estava garantida, como previa o EIA, pôr meio de uma adequada gestão ambiental; que todas as construções próximas da área de intervenção da obra recebessem vibrações seriam documentadas fotograficamente e que, se se comprovarem trincas ou rachaduras nessas construções, o empreendedor teria obrigação de solucionar esses problemas; que trechos da obra que afetarem mais diretamente a população do entorno, como era o caso do Bairro do Jacaré, teriam sua construção acelerada no cronograma total da obra; que era válida a preocupação com os planos diretores municipais; que as áreas de proteção aos mananciais que seriam interceptadas pela rodovia eram extremamente restritivas; que as passagens de animais seriam mantidas; que o fato de algumas obras estarem sendo executadas antes de serem discutidas ocorria porque a legislação de licenciamento não exigia EIA/RIMA para implantação de FAU, PGF, pedágio, que eram intervenções pontuais necessárias e previstas pelo contrato de concessão, independentemente da duplicação, e estarem essas intervenções sujeitas ao licenciamento pela esfera florestal e pelo Ibama, e que todas elas foram licenciadas de acordo com a legislação. Carlos Bocuhy, representante do Coletivo das Entidades Ambientais Cadastradas no Consema, fez as seguintes observações: que os corredores de fauna deveriam ser muito bem definidos; que se verificava a existência de uma tendência expansionista na RMSF e que, enquanto ela não for planejada pela esfera municipal, as leis estaduais ou federais que a normatizavam não possuíam eficácia; que talvez fosse mais viável se implantar um desvio no centro urbano de Cabreúva em vez de seccionar-se o Bairro do Jacaré, mesmo se tomando todos os cuidados possíveis. Heitor Tommasini, representante do Consema, teceu considerações sobre a importância de uma audiência pública, que reunia, lado a lado, representantes da sociedade civil, do Poder Público, de conselhos como o Consema e cidadãos, pois esse aspecto era indicativo de que a sociedade havia-se conscientizado sobre a importância do meio ambiente, fato este de extrema



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

relevância para a boa qualidade de vida, e comentou também considerar necessário que o empreendedor e o Poder Público acolhessem as reivindicações feitas pela população. Foram entregues os seguintes documentos, que serão devidamente encaminhados ao Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental e servirão de subsídios para análise final do empreendimento: 1. ofício encaminhado pela Senhora Antônia Aparecida Spina, Presidente Interina do Colegiado Gestor das APAs Cabreúva/Jundiaí, solicitando a construção de alça entre Cabreúva e Itupeva como também a isenção do pagamento de pedágio para os municípios de Cabreúva; 2. ofício encaminhado pelo Senhor Marco Antônio Malzoni, representante da CAP Emp. Imobiliária, sobre interferências na estrada vicinal no km 73+300, ligando o Bairro Jacaré a Itupeva; 3. ofício encaminhado pelo Senhor Marcel Orlando, solicitando a manutenção do dispositivo de retorno no km 73,3, a fim de não se interromper a ligação existente Itupeva-Jacaré pela estrada vicinal; 4. e abaixo-assinado feito pelos moradores de Município de Cabreúva, que contou com o apoio dos Vereadores Carlão e Caju e do Prefeito Municipal de Cabreúva, José Leonel Santi, solicitando alteração no projeto de duplicação no trecho compreendido entre o km 76 ao km 86. 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.

PS-RBA