



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 28 de julho de 2003 no Município de Itu.

Realizou-se no dia 28 de julho de 2003, às 19h00, no Instituto Borges de Artes e Ofícios, na Praça Conde de Parnaíba, 83, Centro, na Estância Turística de Itu-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 que haviam comparecido: às autoridades do Poder Executivo - o Prefeito do Município de Itu, Lázaro Piunti, os Secretários Municipais e Vereadores -, aos representantes de órgãos públicos, entidades civis e 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 coordenador da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais – CPRN, Eng^o João Antônio Fuzaro. 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 para 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 o EIA/RIMA desse empreendimento. Depois de o coordenador da CPRN, Eng^o João Antônio Fuzaro, 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, momento único em que todos podiam opinar democraticamente e sugerir melhorias para o projeto e que estas sugestões poderiam ser incorporados ao projeto desde que os técnicos da SMA os considerassem viável do ponto de vista ambiental, passou-se à etapa em que se manifestam o empreendedor, ou seu representante, e os representantes da equipe consultora que elaboraram o EIA/RIMA. 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 Km 72+200 e o Km 103+000 e o Km 113+000 e o Km 158+650, incluindo o contorno do Município de Itu, e que, por se tratar de uma rodovia 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



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

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 e a reconstrução de alguns trechos, e que tão logo o projeto executivo fosse concluído seriam definidas as áreas a serem desapropriadas cujo orçamento girava em torno 214 milhões de reais. Fez uso da palavra Juan Piazza, representante da empresa consultora responsável pela elaboração do EIA/RIMA, a JGP Consultoria e Participações Ltda., que, depois de oferecer informações sobre as tramitações intrínsecas ao processo de licenciamento ambiental desse projeto, ofereceu esclarecimentos sobre alguns trechos do empreendimento cuja construção não necessitou de licenciamento ambiental, dado que não causariam impactos ao meio ambiente; ofereceu informações, igualmente, 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, mas que seria compensado com os diversos impactos positivos que essa duplicação igualmente causaria, 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 única variante do traçado atual ser aquela que se verificaria na Serra de Itaguá com cerca de 3 km de extensão, cujo motivo era a existência de uma rampa incompatível com o padrão rodoviário, e que a área de influência direta desse empreendimento compreendia territórios dos Municípios de Tietê, Cerquilha, Boituva, Porto Feliz, Salto, Itu, Cabreúva, Itupeva e Jundiaí, cuja maioria dos impactos que receberiam já havia sido gerada no momento da construção da estrada original, mas que ainda sofreriam alteração no seu relevo, aumento da impermeabilização do solo, desestabilização das encostas, processos erosivos, interferências e supressão da cobertura vegetal, interferências nos recursos hídricos, afastamento 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, quais medidas de mitigação e de compensação seriam adotadas, como, por exemplo, 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. Depois de o Secretário-Executivo do Consema, Germano Seara Filho, informar que nenhum representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema havia comparecido, passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. Joberson Nicolas Bueno Moraes, representante da Associação de Bairros do Potiguará, declarou que, formada uma comissão com



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

representantes dos moradores do Bairro Potigúá, foram realizadas reuniões às quais compareceram representantes do empreendedor, da Prefeitura Municipal de Itu e da Artesp, ocasião em que se consensuou que o Bairro Potigúá teria um acesso à rodovia. Odair Carlos, representante da Sociedade Amigos do Paraíso I e II, declarou que, no término do Loteamento Jardim Paraíso I e II, no sentido do Rio Tietê, havia mata ciliar em estágio de regeneração, área com vegetação pioneira e outra com reflorestamento, que constituíam o único corredor natural intacto entre a Calha do Rio Tietê e as nascentes que se localizavam acima, motivo por que pedia fossem instalados novos corredores de fauna nessa região e que fossem constituídos por pontes, e não por aterros, e que o empreendedor fizesse a recomposição parcial da mata à montante e à jusante de cada seccionamento. Malu Ribeiro, representante da Fundação SOS Mata Atlântica, declarou que o Comdema havia apreciado a proposta de instalação de anéis viários que contornassem a cidade de Itu, tendo emitido parecer favorável à alternativa de traçado que não cortasse unidade de conservação, que era a pequena APA Fazenda Vassoral, onde, além da existência de fauna e flora bastante diversificadas e de um patrimônio arqueológico grau 2, existia uma nascente cuja água possuía excelente qualidade e abastecia o Bairro Brasil e parte do Município, e que aproveitava essa oportunidade para reiterar o posicionamento do Comdema, pois, além desses atributos, encontrava-se, logo depois dessa APA, a Calha do Rio Tietê em relação à qual dispositivos constitucionais garantiam uma faixa significativa de área de preservação permanente e poucas intervenções para uso, e que propunha, como medida compensatória para as unidades de conservação, fosse construída uma alternativa para a passagem dos romeiros de forma a não impactar negativamente sua vegetação. Edson Gomes Vieira, representante do GRES Unidos do Jacaré de Cabreúva, inicialmente reiterou os pedidos que haviam sido formulados por ocasião da audiência realizada nesse Município, aos quais acrescentava mais um, qual seja, fosse elaborado um Estudo de Impacto Ambiental que propusesse alternativas de retorno ao norte, iniciando-se no Km 77, desviando-se a duplicação do Bairro do Jacaré, que constituía, como constatou o próprio EIA/RIMA, uma zona de urbanização consolidada, e informou, em seguida, que o EIA/RIMA detectara grandes impactos sócio-econômicos nesse bairro, que o empreendedor, aos seus olhos, enfrentava dificuldades para compatibilizar a malha urbana com a Rodovia, e que, analisando as reivindicações feitas na Audiência Pública de Cabreúva, pôde perceber o seguinte: 1. que os comerciantes pediram a construção de uma praça suspensa, mas entendia que ela não era necessária nesse momento; 2. que os moradores queriam mais passarelas e viadutos sobre a trincheira que seria muito alta, com o objetivo de trazer maior segurança para o empreendimento; 3. que os industriais reivindicaram um número maior de dispositivos de retorno e de entradas especiais para as suas indústrias, e também que a Rodovia das Colinas apoiasse a reurbanização do Município. João Pacheco, representante da Astur-Associação Turismo Rural, depois de parabenizar a Rodovia das Colinas pelo empreendimento, perguntou até que ponto o empreendedor havia levado em consideração o turismo da região, e afirmou que, aos seus olhos, os acessos a serem instalados ao longo da Rodovia deveriam levar em conta os *campings* existentes. Maurício Dantas, representante da Associação dos Engenheiros de Itu, comentou que havia no Córrego São José, à noroeste do Município de Itu, uma captação de água para abastecimento público da região, motivo pelo qual constituía motivo de preocupação o trecho da duplicação compreendido entre o Km 80 e o Km 100, e que se preocupava, também, com a possibilidade de ocorrerem acidentes com caminhões que transportassem substâncias tóxicas, motivo pelo qual pedia fosse detalhada a quantidade e indicado os locais nos quais seriam instaladas caixas de captação, e solicitava também: 1. que lhe fosse enviada cópia do EIA/RIMA para que pudesse emitir uma opinião fundamentada sobre o projeto e sobre a



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

sua execução; e 2. que se esclarecesse se seria ou não instalada uma alça viária nas imediações do Jardim Paraíso II, uma vez que o trevo não contemplava todas as possibilidades de acesso. Carlos Alberto Popo, representante da Federação da Associação de Engenharia do Estado de São Paulo, pediu esclarecimentos sobre os acessos, sobre a conservação ou não de uma rota de fuga no Município de Itu, que era a estrada que passava em frente do Hipermercado Extra, e que lhe fosse encaminhada uma cópia do EIA/RIMA. George Luiz Neves, representante da AIPA - Associação Ituana de Proteção Ambiental, questionou o fato de o EIA/RIMA não especificar as espécies vegetais que seriam sacrificadas e os pequenos cursos d'água que desapareceriam com a duplicação, e de esse estudo classificar um tipo de vegetação existente como insignificante, pois há 4 anos uma especialista vinculada à Unicamp, Doutora. Elita Custódio encontrara na região uma espécie de peroba extinta há 150 anos. Leonel Filietaz, representante da Ambitu-Associação Ambiental de Itu, comentou que essa entidade estaria atenta à implantação desse empreendimento e de outros que igualmente impactariam negativamente o meio ambiente da região de Itu. Passou-se à etapa em que se manifestam os presentes. Arnaldo Souza Lima solicitou fossem analisadas alternativas de traçado para que o empreendimento não impactasse o Ribeirão Pirai e seus afluentes, fosse construído um retorno no Município de Cabreúva e esclarecidos os motivos pelos quais não foi escolhida a alternativa de traçado que previa a construção de uma alça no Município de Cabreúva. Depois de Eduardo Gandini reiterar as solicitações que acabavam de ser feitas, Eduardo Pacheco e Silva formulou a seguinte questão: como estavam previstas pelo estudo algumas desapropriações no Município de Itu e o valor de indenização dos imóveis oferecido pelo empreendedor correspondia à apenas 50% do valor real, se os proprietários forem à Justiça reivindicar uma indenização mais justa e for julgada procedente tal solicitação, dada a demora dos processos judiciais e a rapidez conferida à construção dessa obra, quem, depois de a obra ter sido executada, indenizaria os proprietários; comentou, em seguida, que, no caso das desapropriações, julgava estranho terem sido apresentadas três variantes de traçado e de não se ter escolhido justamente aquela que passaria por uma área já desapropriada e lindeira da divisa entre o Municípios de Itu e Salto. Maria Luiza Cucick, depois de declarar que entregava à Mesa de Trabalhos o pedido formulado por cerca de 400 moradores de que o viaduto que ficava em frente da Fábrica Schinchariol, entre os Km 109 e 112, tivesse mão dupla, pois isso beneficiaria cerca de 500 famílias, solicitou: 1. que se construíssem passarelas ao longo da rodovia, pois este era um equipamento de segurança para os pedestres; 2. que se construísse uma pequena marginal seguindo a Rodovia; e 3. que os pontos de ônibus não fossem instalados em barrancos. Roberto Batista, depois de comentar que o trecho duplicado próximo da Fábrica Schinchariol fechava os acessos aos Bairros Jardim Oliveira e Residencial Potiguara, e que, no caso do primeiro, a solução viável seria construir-se um viaduto sobre a Rodovia do Açúcar, questionou a ausência de publicidade dos lucros obtidos pelo empreendedor em 2002 e que bastariam 30 mil reais para que o empreendedor solucionasse definitivamente o problema de acesso do Bairro Potiguara. Francisco Elias Pacheco e Silva, após reiterar as colocações do senhor Eduardo Pacheco e Silva, comentou que o contorno proposto para Itu estava sendo um ônus para empresa, que pretendia diminuí-lo de uma maneira primária, uma vez que a solução apresentada limitava o crescimento do Município. Depois de Alberto Pacheco Fay reiterar as colocações feitas por Francisco Elias Pacheco e Silva e Eduardo Pacheco e Silva, Lúcio Leonard declarou que representava alguns proprietários rurais de uma área próxima do Bairro do Jacaré e de áreas de lazer e recreação, que pleiteavam a construção de rotatórias que facilitassem o acesso a esses *campings* e a essas propriedades rurais. Wellington Palma comentou que a solução apresentada para facilitar o trânsito de pedestre piorara



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

ainda à situação, que, em seu lugar, deveriam ser construídas passarelas; que os comerciantes do Município de Itu haviam sido prejudicados com a execução das obras, principalmente aqueles cujos estabelecimentos ficavam próximos da ponte da Rodovia do Açúcar, e que, com a instalação do empreendimento, ocorreria uma desvalorização das propriedades da região. Sérgio Donizete Teodoro Vilella solicitou que o empreendedor adotasse cuidados na execução da obra e que este se havia recusado a indenizar os danos causados pelo seu caminhão. Guilherme Pacheco e Silva comentou que não havia sido rigorosamente analisada a alternativa de contorno para o Município de Itu, que nada havia sido falado sobre o entroncamento da Rodovia do Açúcar, e que próximo do Rio Tietê havia uma estrada que poderia estabelecer a ligação entre as cidades de Itu e Salto. Genaro Geraldo Vietri, depois de solicitar que fosse construído um acesso na nova ponte, informou que as galerias não suportariam a grande quantidade de água que a configuração a que daria lugar a duplicação enviaria para elas. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes dos órgãos públicos. Antônio César Miranda, representante da Secretaria de Obras Públicas do Município de Porto Feliz, declarou que se preocupava com a possível contaminação do Ribeirão Avecuia por cargas tóxicas derramadas por acidentes de veículos, uma vez que a rodovia passaria por sobre ele. Fernanda Cardeal Santoro Cremasco, representante da Secretaria de Obras da Estância Turística de Itu, declarou que discordava com o contorno proposto para o Município de Itu, pois, aos seus olhos, ele deveria ser construído fora da malha urbana, sem provocar impactos na população, e solicitou: 1. informações sobre o cronograma das obras; 2. apresentação de propostas para o acesso dos Bairros Potiguara, Bom Viver, Reunidas Ipê e Jardim Oliveira; 3. fossem construídas passarelas para passagem de pedestres. Adolfo Fanchini, representante do Serviço Autônomo de Água e Esgoto de Itu, fez as seguintes considerações: que se preocupava com impactos dessa duplicação na Represa do Rio São José e no Ribeirão Pirai e questionava como seriam solucionados os problemas de inundação no Bairro Paraíso II e nas Chácaras Florida. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. Alvanes Souza Lima, Vereador do Município de Cabreúva, comentou que o pedágio instalado obrigara a população de Cabreúva a pagar quando precisava ir à Jundiaí, embora não houvesse sido ouvida para opinar nem a respeito da localização da obra nem do pedágio, e que o projeto já estava sendo executado antes mesmo de ser aprovado e que causaria impactos significativos no Bairro do Jacaré, piorando a qualidade de vida da sua população; declarou, ainda, que na audiência pública realizada na cidade de Cabreúva havia sido entregue um abaixo-assinado com 1 mil e 200 pessoas solicitando a construção de um alça alternativa para o Bairro do Jacaré; que ficaria prejudicada a malha viária interna do Município e pleiteava que, antes do início das obras, fossem construídas passarelas que facilitassem os moradores na travessia da rodovia. Luís Costa, Vereador do Município de Itu, fez as seguintes solicitações: 1. que se elaborasse um estudo detalhado com algumas mudanças em relação à alça proposta para o Município de Itu, pois a alternativa apresentada cortaria um dos melhores loteamentos da cidade, que era a Fazenda Vassoral, além de outros loteamentos; 2. que o retorno do Potiguara deveria ser instalado 80 m a frente, de modo a se diminuíssem os impactos no Jardim das Oliveiras, Bom Viver e na Chácaras de Ipê; e 3. que fosse informada a data de construção desse acesso. Hérculo Castilho Passos Junior, Vereador do Município de Itu, depois de observar que o empreendimento era muito importante para o desenvolvimento do Município de Itu e região embora reconhecesse que essas audiências públicas deveriam ter sido realizadas antes do início das obras, fez as seguintes solicitações: 1. fosse instalado um pontilhão dando acesso ao Jardim Oliveira e ao Bairro Bom Viver e outro ligando os Municípios de Itu e Salto; e 2. fosse dada celeridade à execução das obras, uma vez que o Município de Itu não



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

possuía uma estrutura marginal. Cláudio Tadeu Demarchi, Vereador do Município de Cabreúva, solicitou que, como os Municípios de Cabreúva, Itu e Porto Feliz sofreriam os maiores impactos causados pelo empreendimento, fosse firmado vários consórcios de integração entre eles para fortalecer as solicitações futuras, observando, ao final, que sua maior preocupação era com a nova ponte, que não tinha segurança alguma e causava muitos acidentes. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. Lázaro Piunti, Prefeito do Município de Itu, depois de declarar que a Prefeitura havia criado um comitê de trabalho para preparar o novo plano diretor e que a construção dessa nova ponte fora fruto do grande empenho da Prefeitura no pleito que fez à empresa Rodovia das Colinas, passou a fazer a leitura de um documento que havia sido encaminhado ao Secretário de Estado do Meio Ambiente, leitura esta que passa a ser transcrita: “O bem não faz barulho, o barulho não faz bem. Tristemente conhecida como a Ponte da Morte, a antiga Ponte Nova teve a sua substituição decretada. Uma nova ponte com duas alças foi construída, porém o trecho necessário à sua integração com a malha viária depende de aprovação do Consema. Note-se uma distância mínima, inferior a 3.200 m de extensão, do Km 99 ao Km 102 da Rodovia SP-300, é daquele acesso vindo de Jundiaí, vindo da direita de quem entraria para Salto. Dali até a Ponte Nova são mais ou menos 3.000m e nós precisaríamos de mais 200 m para ter o acesso à Rodovia. É essa a reivindicação que fazemos. Permitiria a utilização da ponte edificada e vidas humanas deixariam de ser sacrificadas, vítimas dos acidentes semanais que ocorrem no local. Encontra-se em trâmite a aprovação do Estudo de Impacto Ambiental, o que respeitamos. No entanto a SP-300, a Rodovia Marechal Rondon, vai ser duplicada de Jundiaí a Porto Feliz, envolvendo em seu trajeto os Municípios de Itu, Itupeva, Cabreúva, Salto e Tietê. Sem prejuízo da análise técnica do novo traçado por inteiro, nada impede que se libere o pequeno trecho referido, por razões que por si mesmo se justificam. A ponte está pronta, a distância da interligação é pequena e seres humanos não podem ficar sujeitos à vagarosa ação da burocracia estatal. Nesta audiência pública realizada em Itu, o povo ituano, representado pelo Executivo, apela ao senhor Secretário e aos conspícuos membros do Consema, na esperança de que não haja necessidade de barulho, que o bem se realize. Pois os barulhos das ferragens, dos acidentes habituais, não faz bem a quem quer que seja”; declarou, em seguida, que rejeitava as três alternativas de traçado propostas para o Município e que reforçava o pedido formulado de que o traçado seguisse a linha de transmissão existente e que se construísse um dispositivo devolvendo o tráfego para a Rodovia do Açúcar.; e, em seguida, informou: 1. que Juan Piazza cometera um engano, pois, na verdade, para a Represa de São José se viraria depois da Rodovia; 2. que estava firmando acordo com um empresário para construção de uma barragem que comportaria 280 milhões de litros de água, que seriam injetados nos demais mananciais que abasteciam a população e que essa barragem só seria construída depois de concluída a duplicação; 3. que, em relação às desapropriações, precisaria analisar-se quem receberia a indenização; 4. que lamentava que essa audiência só se realizasse agora, e não no passado, quando o Município possuía maior representação política; 5. que muitos proprietários estavam dispostos a doar algumas áreas com o propósito de que esse traçado fosse transferido para a região do “Linhão”; e, antes de se despedir, convidou as pessoas presentes para participarem de uma reunião em que se avaliaria esse projeto, reunião esta que se realizaria no Centro Administrativo Municipal, sexta-feira, dia 8, a partir das 14:00 horas. Passou-se à etapa das réplicas, tendo, inicialmente, feito uso da palavra, Sidney dos Passos Ramos. Este representante do empreendedor informou: 1. que não havia sido elaborado ainda o projeto executivo desse empreendimento, mas apenas uma proposta de traçado e que a localização de dispositivos como acesso, retornos, ainda estavam sendo analisados, processo este que levaria em



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

conta as sugestões feitas em todas as audiências e no parecer que seria elaborado pelos técnicos da SMA; 2. que seriam enviadas cópias dos EIAs/RIMAs àqueles que a haviam solicitado; 3. que a Rodovia das Colinas não tinha o direito de entrar em propriedades particulares, a não ser que o Estado as transformassem, através de decreto, em área de utilidade pública; 4. que, assim que se determinasse a construção da marginal, apresentaria um projeto à Artesp; 5. que o uso imediato das pontes construídas sobre o Rio Tietê, no trecho que cortava o Município de Itu, dependeria de autorização da SMA; 5. que não era verdade que os moradores do Bairro do Jacaré teriam que ir até o Município de Itu para retornarem, pois existiam diversos retornos entre esse bairro e Itu; 6. que os pedidos de construção de novos acessos para as propriedades rurais e os *campings* seriam analisados por ocasião da elaboração do projeto executivo. Juan Piazza ofereceu os seguintes esclarecimentos: 1. que o trecho analisado pelo EIA/RIMA não incluía todas as obras cuja execução eram objeto do contrato de concessão, pois o licenciamento de algumas delas prescindia da apresentação de EIA/RIMA, como, por exemplo, serviços para os usuários, praças de pedágio, retornos e adequações pontuais; 2. que evidentemente existia um impacto de barreira física e que esse efeito-barreira ocorreria para toda a população lindeira acostumada com o uso da rodovia; 3. que a previsão do contrato de concessão era de que a distância máxima possível entre um dispositivo de retorno e outro, ou entre um dispositivo de retorno e um entroncamento, fosse de 5 km, o que não implica a possibilidade de distâncias mais curtas; 4. que, com relação às passarelas, o contrato de concessão previa a obrigação de sua implantação, independentemente da obra de duplicação em si, desde que o fluxo transversal de pedestres excedesse um certo parâmetro e que as demandas de implantação de mais algumas poderiam ocorrer no futuro e serem atendidas; 5. que, em relação ao anseio da Prefeitura de se afastar o contorno de Itu para a linha de transmissão, haviam algumas restrições de geometria, e era importante observar que o traçado não era executado por arquitetos, mas por empresas especializadas de engenharia, que se utilizavam de critérios funcionais e levavam em conta as interseções ambientais e as restrições geométricas; 6. que a planta do IGC mostrava que o relevo da região por onde passava a linha de transmissão era pouco acidentado, mas que o DAIA exigiria, mesmo assim, que ela fosse analisada a partir das restrições geométricas mencionadas, e que desde já se antecipava em informar que ela era provavelmente inviável pela sua topografia, embora não fosse descartável a possibilidade de se propor uma nova alternativa que passasse mais longe da malha urbana; 7. que a equipe consultora não havia sido informada sobre a existência de loteamentos em fase de aprovação com os quais os três traçados interfeririam e que, se existiam, seu surgimento fora posterior à escolha dos traçados; 8. que igualmente a equipe consultora não fora informada sobre esse acordo entre a Prefeitura do Município de Itu e uma empresa privada visando à construção de uma barragem; 9. que a equipe consultora proporia mais uma alternativa para o contorno de Itu; 10. que os recursos ambientais e os remanescentes de vegetação eram pouco significativo, tendo sido feito um levantamento extensivo da vegetação existente e que todos os indivíduos arbóreos nativos que seriam suprimidos foram identificados no EIA/RIMA e enquadrados, de acordo com os parâmetros definidos pela legislação pertinente; 11. que igualmente a fauna foi identificada; 12. que as alças e as rotatórias foram configuradas de forma a interferir o mínimo com áreas de preservação permanente e com áreas de vegetação nativa, e que, embora os matagões não tenham sido priorizados, seriam adotadas medidas compensatórias para esse impacto, como por exemplo, a criação de uma APA dos matagões; 13. que o impacto sobre os mananciais era temporário e mitigável; 14. que não ocorria aumento de tráfego quando uma rodovia era duplicada, a não ser que a duplicação potencializasse a região, tornando-a um pólo atrativo para empreendimentos; 15. que os índices de acidente por milhão



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

de quilômetros rodados nas rodovias duplicadas caíam entre 30% e 50%; e 16. que, em relação ao traçado proposto para o Município de Cabreúva, o DAIA exigiria uma análise mais explícita da alternativa de traçado contornando o Bairro do Jacaré. 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