



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 Relatório de Impacto Ambiental–EIA/RIMA do empreendimento “Duplicação da SP-270 – Rodovia Raposo Tavares, Passagem de Cotia e Contorno de São Roque e Brigadeiro Tobias”, de responsabilidade do Departamento de Estradas e Rodagem–DER, realizada no Município de São Roque.

Realizou-se no dia 1º de março de 2001, às 19:00 horas, no Cine e Teatro São José, localizado na Rua Professora Rosina de Oliveira, 57, no Município de São Roque, a Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Duplicação da SP-270– Rodovia Raposo Tavares, Passagem de Cotia e Contorno de São Roque e Brigadeiro Tobias”, de responsabilidade do Departamento de Estradas e Rodagem-DER. Dando início aos trabalhos, o Secretário Executivo do Consema, Germano Seara Filho, depois de declarar que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente, Deputado Estadual Ricardo Tripoli – que, não podendo estar presente, havia-lhe pedido para representá-lo -, saudava e dava boas-vindas às autoridades presentes e a todos que haviam comparecido, informou que passaria a compor a Mesa Diretora de Trabalhos, chamando para dela fazerem parte representando o Conselho Estadual do Meio Ambiente, Antônio da Silva Nunes, e representando a Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Sérgio Pascoal Pereira. Depois de expor, resumidamente, as normas estabelecidas pela Del. Consema 50/92 para a condução de audiências públicas, passou a palavra para o Secretário de Estado Adjunto dos Transportes, Luiz Carlos David, que, representando o empreendedor, fez observações a respeito do empreendimento e apresentou um vídeo demonstrando as três alternativas existentes para a duplicação da Rodovia Raposo Tavares e informações sobre as possibilidades de sua execução. Fernando Kertzman, representante da Geotec, empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA, depois de comentar que havia sido elaborado e protocolado na SMA um Relatório Ambiental Preliminar-RAP sobre a duplicação dessa rodovia, com base no qual foram realizadas, em 1999, audiências públicas preliminares, durante as quais foram colhidas várias sugestões, informou que, com base nas informações contidas naquele documento e nessas obtidas por ocasião das audiências, havia sido elaborado o Termo de Referência e, em decorrência, o EIA/RIMA que ora se discutia, passando, em seguida, a oferecer esclarecimentos sobre a metodologia empregada na elaboração das análises que o constituíam e acerca do conteúdo dessas análises. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Coletivo das Entidades Ambientistas Cadastradas no Consema. Ondalva Serrano teceu os seguintes comentários: que o Município de São Roque e região faziam parte da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde de São Paulo, considerada pela Unesco Patrimônio da Humanidade, e que esta era mais uma razão para que os empreendedores tivessem o máximo cuidado com o manejo da fauna existente na região, responsável pela manutenção e multiplicação das matas; que o problema social causado ao Município de São Roque, ao ser dividido ao meio por esta rodovia, também deveria ser avaliado e reconsiderado o percentual proposto para recuperação da mata derrubada; e que era chegada a hora de a população ser educada para manter os recursos e os elementos naturais indispensáveis para sua vida, e não continuar a destruí-los. Carlos Bocuhy fez as seguintes considerações: que uma grande parte das cargas que atravessavam o Município de São Roque poderia ser transportada para a Região Sul do País, por via marítima, razão por que achava equivocada a escolha preferencial da matriz de transporte rodoviária, e que o movimento ambientalista defendia a adoção de uma nova matriz, como a ferrovia e o sistema de cabotagem; que, segundo as Nações Unidas, se a temperatura do Planeta aumentasse 3 graus nos próximos 100 anos, o nível dos oceanos se elevaria e as calotas polares derreteriam; que o empreendimento deveria ser



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

muito bem planejado para que essa rodovia não se transformasse em uma avenida nos próximos anos; e que o potencial hídrico dos mananciais dessa região se perderia com a impermeabilização do solo, a desertificação e o desmatamento, diminuindo, conseqüentemente, a quantidade de água disponível para a população. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes das entidades da sociedade civil. Aldair Ribotta, Delegado Municipal do Creci, comentou sua preocupação com o modo como as pessoas poderiam atravessar a pista de um lado para o outro. Luciano Barioni, representante da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de São Roque, depois de questionar como seriam feitos os acessos para os diversos sítios existentes na região, comentou que o Município de São Roque havia apresentado, por ocasião da realização de um fórum sobre a Raposo Tavares, uma alternativa para a duplicação, em relação a qual nunca houve qualquer manifestação e que essa alternativa deveria ser discutida tecnicamente. Luís Manuel, representante da Mitra Diocesana de Osasco, questionou se a igreja localizada no km 63 seria derrubada ou de alguma forma atingida pelo alargamento da pista. João de Paula Ferreira Filho, representante da Associação de Moradores de Vargem Grande, fez comentários sobre os acessos fechados, que obrigariam as pessoas a caminharem ou a se deslocarem por desvios muito distantes constituídos por estradas mal conservadas e, por vezes, muito perigosos no período noturno. Fernando Régis de Oliveira, representante do Centro Acadêmico de Ecologia da Unesp, fez comentários sobre aspectos do projeto relacionados com a biodiversidade e sobre o fato de alguns cenários e áreas existentes na região possuírem condições para se tornar unidades de conservação. Almeida Júnior, representante do jornal “Hora da Notícia Vargem Grande”, pediu à Viaoeste que concluísse logo as obras da única passarela que seria instalada no Município de Vargem Grande. Luís Antônio Amádio, representante da Loja Maçônica Labor, fez os seguintes comentários: que a proporção de árvores derrubadas/árvores replantadas deveria ser bem maior do que a que havia sido proposta e que, da forma como o projeto estava sendo feito, criar-se-iam duas São Roque, uma vez que não se estava levando em conta a comunicação entre os dois lados da estrada. Joaquim Gouveia Rodrigues, representante do Partido Verde, fez comentários sobre sua participação quando da discussão técnica desse projeto e propôs fosse adotada uma proporção mais alta para o replantio das árvores derrubadas. Luis Otávio Rosa, representante da Sociedade Interalpha, teceu as seguintes observações: que pedia a suspensão da audiência pública pelo fato de haver comparecido no dia 23 de fevereiro na Prefeitura, local este divulgado pelo “Diário Oficial” como um daqueles onde estariam expostos o EIA/RIMA desse empreendimento para consulta, e não o ter encontrado, o que feria a orientação estabelecida pela Deliberação Consema 50/92 para a realização das audiências públicas e que, em decorrência desta e de outras irregularidades verificadas no Edital de Contratação, a Promotoria Pública do Município de Barueri havia instaurado uma Ação Civil Pública que pedia a anulação do contrato da Viaoeste; e que alertava a todos os presentes que o valor do pedágio, após a duplicação, iria aumentar 80% e que, dos cerca dos 300 acessos existentes, somente 50 permaneceriam abertos. Paulo César Epifânio, representante da Paisagem Colonial Bairro Guaianã, pediu a alteração do traçado da opção B, pois sua comunidade reivindicava fosse observada uma distância mínima de 100 metros entre as casas e a rodovia. Osvaldo Luís Rodrigues, representante da Associação Mata Verde, pediu fosse observado, num trecho do Bairro Guaianã, um recuo de 100 a 150 metros da rodovia, em vez dos 10 ou 15 metros previstos pelo projeto. José Rubens de Cares, representante do Sindicato dos Trabalhadores em Saúde e Previdência no Estado de São Paulo, questionou a cobrança de pedágio feita antes mesmo de a obra estar concluída. Passou-se à etapa em que os presentes se manifestam em seu próprio nome. Lenísia Celestino Ferreira questionou o fato de a Viaoeste, segundo o projeto



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

apresentado, construir um acesso em Araçoiaba da Serra, para evitar a instalação de pedágio, e não adotar esta solução no Município de São Roque. Ronaldo Valter comentou que a alternativa B prejudicaria o abastecimento de água da região onde morava. Andréa Esquivel pediu a impugnação da audiência pública, pelo fato de não constarem do exemplar do EIA/RIMA em exposição na Prefeitura, algumas informações. Francisco Sales de Oliveira pediu fosse dada resposta para o problema da proximidade da área de domínio da rodovia com a Rua Prado Moreira da Costa. Elisabeth Valter sugeriu que todos os interessados na obra fiscalizassem sua execução. Maria de Fátima Bruno Pedroso conclamou os presentes para protocolarem um pedido de anulação desta audiência na Secretaria do Meio Ambiente. Eugênio Carlos Fatori solicitou que a ligação entre Mairinque e Dona Catarina fosse debatida. Passou-se à etapa em que se manifestaram os representantes do Poder Legislativo. Matsuo Ebina, Presidente da Câmara de Vereadores do Município de Vargem Grande Paulista, comentou a futura divisão desse Município ao meio devido à duplicação dessa rodovia e sugeriu que a via expressa fosse feita na forma de um viaduto sob o qual se escoaria o trânsito local. Maria do Carmo Piunti, Deputada Estadual, depois de comentar que o filme apresentado era tecnicamente falho, pois, se por um lado, mostrava alguns impactos negativos decorrentes da obra, por outro, nenhuma referência fazia à qualquer das medidas mitigadoras; argumentou que os acessos deveriam ser discutidos e questionou sobre o destino do EIA/RIMA apresentado, uma vez que nem todas os questionamentos foram respondidos. Arnaldo de Jesus, Vereador do Município de Mairinque, comentou que, se mantido o projeto atual da Viaoeste, seu Município teria apenas uma entrada. José Carlos Pedrina, Presidente da Câmara Municipal de Mairinque, fez comentário sobre sua preocupação com os acessos à cidade, principalmente pela sua característica turística e seu alto potencial industrial. Abel de Almeida, Vereador e Presidente da Comissão de Obras do Município de São Roque, comentou que, juntamente com uma comissão, havia apresentado um projeto de duplicação dessa rodovia há seis anos atrás, o qual tinha sido, inexplicavelmente, engavetado; que o Município de São Roque, com essa duplicação, ficaria segregado, em decorrência do pouco número de acessos com os quais contaria, e que não fora dada nenhuma informação sobre o montante a ser pago nas desapropriações. Etelvino Nogueira, Vereador do Município de São Roque, depois de questionar o motivo da prioridade dada à duplicação da Rodovia Raposo Tavares em detrimento da construção de uma nova estrada ligando Ibiúna à Mairinque, teceu os seguintes comentários: que o filme exibido não mostrara os sete pedágios existentes no trecho da estrada de responsabilidade da Viaoeste, embora alguns deles já existissem antes da duplicação da Raposo Tavares; que a atual audiência não trouxera nenhuma proposta nova em relação àquela realizada em 1999, porque a Viaoeste e a Secretaria dos Transportes continuavam a impor o projeto sem ouvir a opinião da população; que o que se estava discutindo era uma via expressa que consumiria 300 milhões de dólares, que seria duplicada apenas para que a concessionária pudesse cobrar pedágio dentro do perímetro urbano, embora a real reivindicação da população fosse a construção de uma nova estrada para desafogar o tráfego do centro da cidade; que o Governo do Estado e a Viaoeste deveriam honrar os compromissos assumidos no que se referia às desapropriações e à construção de passarelas e contornos, pois só assim a Viaoeste e a duplicação da rodovia seriam bem-vindas, mas, caso contrário, não, dado que essa obra traria apenas prejuízo para os moradores e proprietários lindeiros da rodovia; que estava encaminhando um pedido para que fosse construída uma passarela no Km 46 da rodovia e pudesse ser facilitado o acesso às escolas localizadas próximas do contorno existente no Km 45; que, com a instalação de pedágio, não se estava levando em conta os moradores de bairros periféricos da cidade de São Roque; que em todas



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

as audiências em que estivera presente sempre eram repetidas as mesmas informações, mas nada efetivamente se concretizava, e que, se tudo continuasse como estava, a duplicação acabaria sendo feita sem o consentimento da população. Antonio Marcos Carvalho de Brito, Vereador do Município de São Roque, comentou que a informação a respeito do número de imóveis que seriam desapropriados não correspondia às necessidades do projeto apresentado e que sua principal preocupação eram os moradores do Bairro Guaianã, para os quais essa obra acarretaria grandes transtornos. Ildéia Maria de Souza, Vereadora do Município de Mairinque, teceu as seguintes considerações: que o relatório final apresentado deixara bastante a desejar, pois ele não continha dados relativos aos córregos e ribeirões, aos acessos e marginais necessárias aos Municípios de Mairinque, Alumínio, São Roque e Vargem Grande, nem tampouco às medidas compensatórias a serem implementadas no Parque Natural do Horto Florestal de Mairinque e que a elaboração desse documento fora a oportunidade para que o empreendimento contemplasse todas as necessidades da região. Niltinho Bastos, Presidente da Câmara Municipal de São Roque, teceu os seguintes comentários: que se prenderia apenas aos problemas relacionados à cidade de São Roque, entre os quais se incluíam a elaboração do novo Código de Obras e do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município sem que a população tivesse sido ouvida, a despeito da promessa de que isso seria feito, e que, por este motivo, resolveu, como presidente da comissão, que analisaria o mérito desses projetos e abriria a discussão sobre eles para toda a sociedade; que verificara existir a mesma falta de participação popular na aprovação desse projeto de duplicação da Raposo Tavares, embora considerasse necessária que a concessionária e o governo estadual consultassem a população local antes de fazer qualquer nova proposta. Maurício Tavares de Lima, Vereador do Município de São Roque, expôs os seguintes comentários: que estava indignado com a falta de atenção dispensada pela Viaoeste e pelo DER à população de São Roque e aos seus representantes, cujos interesses não seriam atendidos, o que o fazia duvidar se à concessionária e ao Governo do Estado realmente interessava executar essa obra, já que todos sabiam que ela seria menos lucrativa do que a Castello Branco, além de ser público o dinheiro empregado. Paulo Assine Júnior, Vereador do Município de Mairinque, fez as seguintes considerações: que reivindicava a realização de uma audiência pública em Mairinque, uma vez que a execução das obras previstas iria alterar drasticamente todo o trânsito daquela cidade, e que este grande impacto deveria ser minimizado com a construção de um trevo no trecho da rodovia nesse Município, o que não causaria grande ônus para a Viaoeste e traria inúmeros benefícios à cidade. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. Loide Cruz Parlato, representante da Secretaria Municipal de Transportes de São Paulo, teceu as seguintes considerações: que a Prefeitura do Município de São Paulo estava buscando uma alternativa para o escoamento do trânsito, uma vez que a Raposo Tavares desembocava, não em uma das marginais, mas em uma pequena rua da Capital, a qual atualmente já se encontrava cercada por um grande número de obras, o que, por si só, já concorreria para a ocorrência de congestionamentos, os quais se agravariam com o aumento do volume de carros decorrente da duplicação, pois, com certeza, depois de concluída, parte do fluxo da Rodovia Castello Branco se transferiria para a Raposo Tavares. Bruno Queiroz Silva, representante da Secretaria Municipal de Transportes de São Paulo, ratificou o ponto de vista anterior a respeito das conseqüência que a duplicação dessa rodovia acarretaria para o trânsito da Capital. José Fernandes Zito Garcia, Prefeito do Município de São Roque, teceu os seguintes comentários: que considerava importante a participação da população nas audiências públicas, mas que também era fundamental que fossem realizadas reuniões técnicas para analisar esse projeto, pois ainda não estava convencido de que a proposta apresentada era a melhor



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

alternativa para o Município de São Roque, sendo imprescindível que ela contemplasse a construção de um eixo de acesso à Raposo Tavares duplicada. Passou-se à fase das réplicas. O Secretário Executivo do Consema, Germano Seara Filho, fez as seguintes colocações face aos questionamentos levantados por Luiz Otávio Rosa, representante da Interalpha: que a Geotech, empresa responsável pelo EIA/RIMA, tendo sido instada a explicar-se, enviara ao Consema um documento afirmando que os volumes do EIA/RIMA estavam completos, ao contrário do que foi dito, e à disposição dos interessados; que ocorrera um erro de edição final do texto, atribuindo a existência de um anexo 3 da página 733 que, na verdade, não existia, tendo sido suprimido na versão final do documento, caracterizando-se, desta forma, como um erro de redação e não de conteúdo; que as referidas tabelas P1, P2 e P4 se referiam a projeções de tráfego e não a avaliações de impactos ambientais, conforme apontado pelo senhor Luiz Otávio Rosa; e que, apesar de tais tabelas, de fato, não aparecerem na revisão final, seus dados foram minuciosamente descritos nas páginas 732 e 733 do volume 3, sendo discutidos também no volume 1 nas páginas 13, 14 e 15, quadro 2.1.1 e figura 2.1.1. O Secretário Executivo passou, então, a palavra a Sérgio Pascoal Pereira, Diretor do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental, que teceu os seguintes comentários: que o EIA/RIMA não se caracterizava por apresentar o empreendimento em sua versão definitiva, sendo passível, portanto, de alterações propostas nas audiências públicas, embora se devesse supor que tal empreendimento fosse apresentado o mais completo possível; que o EIA/RIMA em questão foi o mesmo documento apresentado à Secretaria de Meio Ambiente, o que demonstrava não haver má-fé do empreendedor, mas falhas de redação que não constituiriam um empecilho para a não apreciação de todas as informações recolhidas nas Audiências Públicas de Cotia e São Roque; e que, com relação ao direcionamento das compensações e recursos ambientais para as áreas afetadas, tratava-se de algo complexo, uma vez que não somente as áreas afetadas necessitariam de recursos, mas também a manutenção de todas as outras demais áreas os exigiam. O Secretário Executivo ratificou que tudo o que foi dito havia sido registrado e que uma ata seria feita e encaminhada ao DAIA, para que este a analise e exija, em caso de pertinência, a resposta a qualquer questão ainda não dirimida. A seguir, José Afonso, representante do empreendedor, ofereceu os seguintes esclarecimentos: que a inclinação máxima da rampa no trecho sob concessão era de 13° (treze graus) e que a da rampa do contorno de São Roque estava compatível porque era de apenas 6° (seis graus); que o diagnóstico sobre o Córrego Varjão indicava a necessidade de três intervenções, quais sejam, o alargamento da calha do córrego no trecho paralelo ao da Raposo Tavares; a eliminação dos estrangulamentos onde o córrego transpunha o leito da rodovia, e a elevação da pista da Raposo Tavares no trecho em que ela era paralela a esse córrego; que estavam sendo estudadas formas de se implementarem essas obras; que não se tinha ainda um projeto sobre a variante de contorno no Município de São Roque porque ele ainda se encontrava na fase conceitual, existindo dele apenas cartas e plantas; que, naquele momento, ainda não se estava discutindo os detalhes do traçado e que aquele que fora apresentado não era necessariamente o que seria executado; que o traçado final incluiria todas as sugestões da comunidade consideradas adequadas pelo Consema, inclusive o afastamento do traçado do Bairro Guaianã; que o projeto não estava sendo imposto à população, sendo a própria audiência pública uma demonstração de que a comunidade estava sendo ouvida. Luis Carlos David, Secretário Adjunto da Secretaria dos Transportes do Estado, fez as seguintes colocações: que o processo de duplicação da Raposo Tavares estava apenas começando e que fatalmente a obra seria realizada por tratar-se de uma antiga reivindicação da população; que tudo o que fora discutido nas audiências públicas seria levado em conta na continuidade da elaboração do projeto; que não existia, por parte



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

da Secretaria dos Transportes ou do DER, a intenção de prejudicar empresas ou moradores; que, num empreendimento como aquele, era impossível se evitarem certos impactos indesejáveis, o que impunha a necessidade de se estudarem as formas de diminuí-los; que o Governo do Estado dava a palavra final sobre qualquer aspecto da obra, pois a Viaoeste era somente a concessionária da rodovia; que a construção dos contornos de São Roque, Cotia e Brigadeiro Tobias era de responsabilidade do Estado, embora a concessionária arcasse com o custo financeiro, pois, para construção desses contornos, ela vinha depositando, regularmente, há cerca de 15 meses, em uma conta na Nossa Caixa, a quantia de 3,5 milhões de reais; que caberia ao DER, como empreendedor, executar o projeto executivo dos contornos, submetê-los ao Consema, contratar uma empreiteira para construí-los e fiscalizar sua execução; que o projeto já sofrera com inúmeros atrasos e o prazo que o empreendedor tinha para executar essa duplicação era de 18 meses; que, se houvesse desequilíbrio econômico contra o Governo do Estado, a Viaoeste, possivelmente, teria que arcar com muitos prejuízos; que, apesar das mudanças de hábitos que os moradores teriam que enfrentar com o empreendimento, os benefícios trazidos eram mais importantes para a coletividade; e que não se podia aceitar críticas levianas feitas sem nenhum conhecimento ou fundamento técnico. Fernando Kertzman, representante da equipe consultora que elaborou o EIA/RIMA, teceu os seguintes comentários: que o EIA/RIMA fora elaborado pela Geotech em parceria com a Walm; que a duplicação acabaria atingindo três capelas muito antigas situadas na beira da estrada, mas que existia um programa específico, a ser desenvolvido em conjunto com as autoridades eclesiásticas, para reconstruir essas igrejas em novos locais; que o monitoramento e o acompanhamento da minimização dos impactos ambientais provocados pela obra seriam realizados pela própria Viaoeste com o auxílio de uma empresa de consultoria ambiental, e que à comissão de concessões seria entregue um relatório anual de desempenho, como já era feito em relação ao trecho da Raposo Tavares entre Sorocaba e Araçoiaba da Serra, além dos relatórios trimestrais que seriam entregues ao DAIA e ao GTR; que, a respeito dos estudos fito-sociológicos, existia o Código Florestal que disciplinava a questão de forma diferenciada para cada tipo de terreno desmatado; que o impacto sócio-econômico fora efetivamente analisado e o relatório tinha 1 mil e 500 páginas com dados sobre os Municípios que nem as Prefeituras deveriam possuir; que, caso a rodovia passasse efetivamente dentro do porto de areia, existia o PRAD - Plano de Recuperação de Áreas Degradadas -, cuja implementação seria respeitada; que a Viaoeste e o DER deveriam contratar empresas e técnicos em parceria com o Cepam para assessorar as Prefeituras na reelaboração de seus planejamentos; que a opção B fora bastante discutida e era possível que fosse adotada se realmente se tornasse necessária; que a Resolução Conama 6/96 exigia que 0,5% do valor do empreendimento fosse destinado a parques e unidades de preservação e que ainda deveria ser definido onde essa verba seria aplicada, mas que os estudos preliminares indicavam que deveria ser investida nas margens dos rios Itupararanga, Cotia e Pirajibu; que o empreendedor criara um grande programa de comunicação social que se iniciava nessa audiência e se estenderia durante todas as fases de execução das obras cuja finalidade maior era atender às autoridades e à comunidade; que todas as pessoas que tivessem interesse em obter alguma informação sobre o empreendimento poderiam procurar o DER e a Viaoeste e que, caso não fosse atendido, poderia acusar o empreendedor de descumprir um compromisso assumido no próprio EIA/RIMA; que o BID financiava a Viaoeste e uma das condições que estabelecia era que as atas das audiências públicas lhe fossem encaminhadas; que o DPRN e o DAEE haviam autorizado, há cerca de quinze dias, o desassoreamento do Córrego Varjão para evitarem-se as enchentes; que na alternativa B existiam vinte imóveis para serem



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

desapropriados, mas que havia uma grande diferença entre desapropriar um terreno e uma casa; que o RIMA estava disponível nos Municípios de Cotia e de São Roque para consulta pública; e que a equipe que elaborara o relatório estava disposta a participar de quaisquer reuniões para prestar esclarecimentos sobre o documento. Passou-se à fase dos comentários finais dos representantes do Coletivo das Entidades Ambientalistas. Ondalva Serrano fez as seguintes observações: que era preocupante o fato de a concessionária ter uma via expressa dentro do perímetro urbano dos Municípios, pois a intenção era cobrar taxas de pedágio; que uma discussão muito mais importante deveria ser feita sobre a construção de uma nova estrada para desafogar o trânsito do centro de São Roque; e que era necessário um exame detalhado dos conceitos referidos para que se pudesse chegar a uma visão comum. Carlos Bocuhy teceu os seguintes comentários: que alguma providência deveria ser tomada com relação aos acidentes fatais ocorridos na rodovia; que apelava ao empreendedor que fossem feitas reuniões específicas em cada cidade envolvida nas obras de duplicação, com o propósito de ser ouvida cada comunidade afetada pelo empreendimento; que não criticava o sistema de licenciamento ambiental, mas sugeria fosse feita uma consulta popular com a finalidade de se estabelecerem critérios para o licenciamento; que as audiências públicas deveriam ser precedidas de reuniões preliminares para que toda a população tivesse acesso às informações e pudesse comparecer pronta para a discussão; que dividia com o Prefeito Zito Garcia, do Município de São Roque, a dúvida sobre a possibilidade de a duplicação da Rodovia Raposo Tavares ser a melhor alternativa para o aprimoramento do transporte; e que havia muitas medidas a serem tomadas para que o processo se tornasse realmente democrático e contemplasse o interesse da maior parte da população. O Secretário Executivo do Consema, Germano Seara Filho, depois de informar que todas as etapas da audiência pública haviam sido cumpridas, esclareceu que aqueles que, eventualmente, tivessem ainda qualquer contribuição a oferecer e quisessem agregá-la ao processo teriam o prazo de cinco (5) dias úteis para enviá-la à Secretaria Executiva do Consema, através de correspondência registrada ou protocolando-a diretamente nesse setor. Em seguida declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Ricardo Tripoli, agradecia a presença de todos e declarava encerrados os trabalhos. Eu, Germano Seara Filho, lavrei e assino a presente ata.

GSF-MA