



**Ata da Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental-EIA/RIMA do empreendimento Duplicação da São Paulo-225-Rodovia Eng. Paulo Nilo Romano, Trecho Itirapina-Jaú, de responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem – DER.**

Realizou-se no dia 10 de maio de 2001, às 19:00 horas, no Salão Nobre do Clube de Campo de Brotas, na Rua Francisco Nucci Filho, s/nº, na cidade de Brotas, a Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e do Relatório de Impacto Ambiental do empreendimento Duplicação da Rodovia São Paulo 225- Eng. Paulo Nilo Romano, trecho Itirapina-Jaú, de responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem–DER. Dando início à audiência, a Secretária Executiva Adjunta do Consema, Cecília Martins Pinto, depois de anunciar que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Deputado Ricardo Tripoli – que, não podendo estar presente, havia-lhe pedido para representá-lo -, saudava e dava as boas vindas a todos que haviam comparecido, informou que passaria a compor a Mesa Diretora dos Trabalhos, chamando para dela fazerem parte, representando o Consema, o conselheiro Antonio da Silva Nunes, e representando o Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais – DAIA-CPRN, a técnica Celina Bragança Cláudio. Em seguida, depois de expor resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação Consema 50/92 para a condução das audiências públicas, convidou o representante do empreendedor para oferecer as explicações necessárias. O engenheiro José Vitor Couto prestou os seguintes esclarecimentos: que a Comissão de Concessões era um órgão que havia sido criado por decreto do Governador Mário Covas, com objetivo de fazer a fiscalização provisória do Programa de Concessões; que existia um projeto de lei em tramitação na Assembléia Legislativa prevendo a criação de uma agência reguladora para substituir essa comissão; que o Programa de Concessões vinha sendo planejado desde 1995; que, até 1998, a única empresa em atividade neste ramo era a Dersa, que agora estava operando 3.500 quilômetros, o que significava um importante aumento nos investimentos necessários para a manutenção do padrão de qualidade. O representante da Centrovias, Ênio Palazzi, teceu as seguintes considerações: que o projeto de duplicação do trecho “Itirapina/Jaú” atendia os critérios estabelecidos pelo edital de licitação ao propor que a implantação da segunda pista levasse em conta as conveniências ambientais, técnicas e sociais; que a colocação da segunda pista dentro da faixa de domínio possibilitaria uma diminuição do número de desapropriações e, assim, do impacto social dessa obra; que o projeto traria melhorias no conforto e na segurança dos usuários e também uma inevitável redução na flexibilidade dos acessos, com a manutenção dos regulares, por meio de retornos operacionais e trevos, e o disciplinamento dos irregulares, e que essa normatização não era delegada à concessionária, que apenas dava apoio técnico ao poder concedente; que a Centrovias estava ciente do impacto ambiental do empreendimento e por isso se preocupava em afetar o mínimo possível os parques e matas existentes próximos da faixa de domínio; que essa obra, além de beneficiar a própria rodovia, proporcionaria também um crescimento no mercado local por ser a região um pólo turístico e industrial; que, durante a execução de todas as obras determinadas pelo edital de concessão, a Centrovias manteria um canal aberto com as comunidades da região, divulgando informações a respeito de cada uma das etapas e ouvindo sugestões sobre as formas de adequação; e que toda e qualquer perda na vegetação nativa seria compensada por meio do Programa de Recomposição Florestal. Fernando Kertzman, geólogo da Geotec, ofereceu um breve resumo sobre a metodologia utilizada na execução do RAP e do EIA/RIMA e prestou os seguintes



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

esclarecimentos: que o estudo fora elaborado de forma a impactar o meio ambiental o mínimo possível e que, mesmo assim causaria alguns impactos negativos, mas também impactos positivos, quais sejam, a recuperação do passivo ambiental, o plantio compensatório de mudas de árvores nativas e o incentivo a planos ambientais dentro das unidades de conservação lindeiras à rodovia; que as obras gerariam muitos empregos diretos e indiretos e reduziria o número de acidentes registrados naquela estrada; que o plano de gestão ambiental da Centrovias continha uma série de programas como o de comunicação social, de educação ambiental, de apoio institucional para o desenvolvimento sustentável dos Municípios envolvidos na obra, de fomento às unidades de conservação, de apoio ao ecoturismo, de tratamento e prevenção de acidentes com produtos perigosos e de minimização dos impactos durante a fase de construção; que a maioria dos impactos negativos iria ocorrer na fase de implantação do empreendimento e parte significativa deles seria minimizada com a adoção de fortes medidas de controle ambiental; e que o empreendimento, sob o ponto de vista da empresa que elaborara o EIA/RIMA, era ambientalmente viável, sobretudo com a implantação das medidas de controle de impacto e do programa compensatório. Passou-se a etapa em que se manifestam os representantes do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema. Marcelo Pereira de Souza teceu as seguintes considerações: que a Associação Cultural e Ecológica Pau Brasil, a qual representava elaborou, com a participação de profissionais qualificados em saneamento e meio ambiente, um Parecer relativo a esse EIA/RIMA; que considerava urgente a duplicação da referida rodovia, mas inadequada a forma como vinham sendo propostas essas duplicações, entre elas a de Itirapina-Brotas-Jaú; que o EIA/RIMA, embora fosse um dos doze instrumentos decisórios da política nacional de meio ambiente, vinha sendo utilizado apenas como um instrumento burocrático para aprovação de empreendimentos, quando na verdade nascera com o objetivo muito claro de identificar seus impactos e estudar sua viabilidade ambiental; que, de acordo com esse parecer, o problema inicial do empreendimento dizia respeito ao fato de a estrada obrigatoriamente ter de servir àquela faixa de domínio, o que engessava qualquer possibilidade de se analisar outro traçado; que, sem dúvida, este poderia ser o caminho economicamente mais adequado, porém a sociedade atualmente exigia também uma resposta muito clara sobre a viabilidade ambiental; que o EIA/RIMA apresentado era muito genérico, não definindo nada do ponto de vista da especificidade desse empreendimento, o que o levaria a servir a qualquer outra concessão, pois dava a impressão de se estar analisando tão somente um conjunto de ações mitigadoras e de ser um EIA/RIMA de faz-de-conta; que, mesmo assim, com o objetivo único de salvar alguns dados do processo, apontava os seguintes problemas: com relação ao trecho da Estrada do Broa, onde se localizava a Barragem do Itaqueri, existia uma antiga reivindicação do Centro de Recursos Hídricos e Ecologia Aplicada de se ventilar um pouco a várzea que abrigava espécies em extinção, em cuja proximidade, de acordo com esse EIA, seria construída uma segunda barragem do lado esquerdo, o que viria a impedir qualquer ventilação entre ela e a barragem acima referida e qualquer contato da fauna e da flora aquática existente; que, para solucionar este problema, o parecer acima referido sugeria fossem feitos investimentos com o propósito de construir-se canais para que essa água fluísse de um para o outro reservatório; que outra falha explicitada por esse parecer referia-se a um erro grotesco do EIA e que consistia em aceitar que a estrada cortasse as nascentes da Fazenda Nova América, levando ao seu aterramento e à necessidade de se drenarem essas águas, além de prejudicar muito a comunidade de Brotas naquilo que dizia respeito à disponibilidade de água; que, para se resolver este problema, esse parecer propunha fosse modificado o traçado e transferido para o lado direito, e não esquerdo, como propunha o EIA/RIMA, viabilizando ambientalmente desta forma a



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

obra; que outra questão abordada pelo parecer referia-se ao trecho de Jaú, que cortava outra nascente, motivo por que questionava para onde seria drenada essa água que sequer havia sido mencionada no EIA. O engenheiro agrônomo Vitor Eduardo Lima, um dos autores do Parecer, fez as seguintes ponderações quanto à vegetação: que, apesar de se pretender suprimir poucas áreas de vegetação, alertava para a importância delas onde se localizavam fragmentos de mata atlântica e de cerrado originais; que, dos 22,5 hectares de florestas e cerrados existentes, seriam suprimidos 17,25 hectares, motivo pelo qual propunha uma medida indenizatória, e não compensatória, ou seja, que fosse replantada uma área igual de vegetação, levando-se em conta, principalmente que aquela que seria retirada encontrava-se em estágio avançado, não devendo, pois, ser substituída por mudas pequenas que levarão de 10 a 20 anos para atingirem esse mesmo estágio; que se deveria, pois, aumentar em até cinco vezes o tamanho das áreas onde seria feito o replantio e determinar onde seriam localizadas, dentro de um cronograma pré-estabelecido. Finalizando sua intervenção Marcelo Pereira de Souza teceu considerações sobre a possibilidade de ser construída uma pequena alça de acesso, o que tornaria o empreendimento mais viável, do ponto de vista ambiental e que a drenagem das águas superficiais precisava ser mais bem detalhada, pois, apesar de todos os estudos realizados, quando mal equacionadas, elas ocasionavam verdadeiras catástrofes; que seria necessário fossem definidos mais especificamente cada um dos impactos gerados e que acreditava no rigor técnico das pessoas envolvidas nesse projeto. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. Aldo Aparecido Dalasta, representante do Sindicato dos Produtores Rurais, observou que um usuário não deveria andar mais de 25 km para ter acesso à sua propriedade e que esperava fosse esse aspecto observado. Vicente Paulo Martelo, representante do Clube de Campo de Brotas, manifestou-se nos seguintes termos: que, no tocante às regiões de Itaqueri e Nova América, sua principal preocupação já fora exposta pelo Professor Marcelo e que examinando o projeto não vira nenhuma menção a movimentações do solo, problema crítico na região de Brotas durante a época das chuvas, razão por que pedia fosse isso pleiteado ao empreendedor. Maurício Augusto Leite, representante da Associação de Alunos e ex-Alunos do CRHEA/USP, fez os seguintes comentários: que uma das preocupações de sua entidade, com relação ao EIA/RIMA em discussão, dizia respeito à Represa do Lobo, pois, se de fato essa duplicação acarretaria a seca dessa represa, não via sentido na sua execução, pois para esse tipo de impacto não havia medida compensatória; que outra preocupação de sua entidade se referia ao assoreamento referido no EIA, que, certamente, iria comprometer o Itaqueri e o Lobo, formadores da Represa do Broa; que outra questão também preocupante se referia ao fato de esse estudo não esclarecer quando seria feita movimentação de terra; que, além de tudo isso, a estrada cortaria a lagoa da cidade de Itirapina, que funcionava como local de estabilização contra a poluição das águas, e que sua antropização acarretaria diminuição da vazão da represa, com conseqüências na geração de energia e na qualidade da água, uma vez que prejudicaria o turismo, e que tudo isso não havia sido sequer mencionado no EIA. Celina Lopez Ferreira, representante da Sociedade Civil Ambiental e Cultural Biokinesis, teceu comentários a respeito da análise feita no EIA/RIMA sobre as várzeas, que admitia serem os impactos sobre elas irreversíveis, além de induzir outros, e que, mesmo assim, não propunha nenhuma medida compensatória, apesar de serem elas ecossistemas de suporte para as diversas atividades da região; que a função realizada pelas áreas alagadas de filtragem e remoção de coliformes também não podia ser esquecida, porque ela retinha a poluição que ia para a represa, garantindo a qualidade da água; e que indagava por que o EIA/RIMA não propunha um programa de reconstrução da várzea. Alexandre de Oliveira, representante da Rádio Brotense, manifestou sua preocupação com relação às alças de acesso à rodovia e indagou



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

como ocorreria o processo de desapropriação das propriedades vizinhas ao empreendimento. Josrael Henriques Rezende, representante da Faculdade de Tecnologia de Jaú, fez os seguintes comentários: que falava em nome de cerca de 80 pessoas que haviam se reunido no dia 26 de abril, em Jaú, com representantes do empreendedor, cuja ata, com a assinatura de todos presentes, colocava as principais dúvidas em relação ao empreendimento, entre elas, por que o EIA/RIMA, apesar de determinar um prazo para o reflorestamento, não apresentava o cronograma em que ele deveria ser feito; quais os estudos elaborados sobre a viabilidade ambiental da mudança no trajeto planejado com o propósito de se evitarem impactos nas nascentes da Área de Proteção Ambiental; quais as medidas que seriam adotadas para os 17 hectares de APPs impactados; por que não se construía uma terceira pista na rodovia, em vez de duplicá-la, levando em conta, principalmente, o enorme aumento de tráfego que a obra acarretaria, além de outros impactos negativos; quais medidas seriam adotadas para se evitar o assoreamento do Córrego dos Pires, em Jaú; se, efetivamente, as medidas mitigadoras controlariam o processo erosivo; se seria aumentado o preço do pedágio após a execução da obra; se a mão-de-obra utilizada na operação e manutenção seria, prioritariamente, da região; como seriam resolvidos os problemas de afunilamento no Km 174 e aqueles advindos da ausência de trevo e de acesso no Km 176; quem fiscalizaria as ações do plano de gestão ambiental proposto; qual seria o prazo para o detalhamento dos processos específicos de reflorestamento; e em quanto tempo se esperava reverter o impacto negativo a ser provocado na paisagem pela obra. Passou-se à fase em que os presentes se manifestam em nome próprio. Márcio Adriano Magro citou novamente a dificuldade que os produtores rurais enfrentariam de acesso à rodovia. Márcio Vaz de Arruda fez os seguintes comentários: que tinha grande preocupação com o encaminhamento e o escoamento das águas pluviais, pois não lera no EIA/RIMA nada que dissesse respeito a essa questão, motivo por que propunha a utilização de sistemas de infiltração e contenção; e que algo que o relatório não podia avaliar era o impacto sobre a paisagem da estrada, devendo ser ele objeto da análise. Alcino Izzo Júnior se pronunciou nos seguintes termos: que reforçava a preocupação manifestada com a alteração na paisagem da estrada; que, sendo irreversível a idéia da duplicação, se deveria dispensar um cuidado especial para que fossem mantidas as características paisagísticas da rodovia, e que a população pedia uma garantia para que isso fosse feito. João Carlos Geraldo teceu as seguintes considerações: que não havia parâmetros para se avaliar o que deveria ser ou não preservado na execução da obra no tocante à paisagem; que se deveria informar quem seria responsável pela fiscalização e implantação do programa de reflorestamento, se seria feita ou não a recomposição da mata ciliar destruída, e se, de fato, era possível transplantarem-se algumas espécies vegetais. Ângelo Ricardo ratificou o que fora dito pelo Professor Marcelo Souza com relação aos acessos e retornos existentes e solicitou que eles fossem fiscalizados. Hélvio Barbosa demonstrou preocupação com relação ao futuro dos proprietários rurais locais, para que não fossem penalizados com a duplicação. João Batista Negrão teceu os seguintes comentários: que se deveria esclarecer o que era acesso irregular, pois lhe parecia que todos eles poderiam ser assim considerados; que apenas três espécies haviam sido citadas no EIA/RIMA, embora um engenheiro florestal da região houvesse diagnosticado a existência, na área, de 60 espécies diferentes, inclusive algumas ameaçadas de extinção, como plantas frutíferas do cerrado; que, com relação ao sistema de manejo, lembrava que até o momento a rodovia vinha sendo conservada com sistema de carpa, que não permitia a regeneração das espécies, motivo por que sugeria fosse este sistema modificado; que há quinze anos fora elaborado, por técnicos em botânica vinculados à Unicamp, um estudo de reflorestamento, o qual, em duas das áreas testadas, fora bem-sucedido, devido aos cuidados intensivos dispensados, e



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

que os métodos por ele empregados poderiam servir de modelo; que, devido à ausência do Promotor da Comarca de Brotas nessa audiência, solicitava fosse realizada uma outra audiência ou uma reunião técnica, que deveria ser precedida por um acesso mais livre e mais democrático às informações do projeto. Bernadete Jordani Barbosa reiterou o pedido de se reforçar a fiscalização das medidas de compensação aos danos ambientais e perguntou qual seria o prazo para a implantação dessas medidas. Carla Vanessa do Amaral Caffogni fez uma série de indagações a respeito do programa de educação ambiental, dada a sua importância, pois o considerava um processo contínuo de conscientização e de mudança de atitude e que lhe parecia que seriam desenvolvidos, por este empreendimento, apenas alguns eventos com esta perspectiva, o que, aos seus olhos, não era suficiente. José Vicente Cappelletti reconheceu a necessidade da duplicação e questionou onde seria criada a próxima praça de pedágio. Helena Dutra Lutgens questionou como se daria o repasse de recursos para as unidades de conservação e como seria fomentado o desenvolvimento sustentável dos outros Municípios. Luiz Fernando Tavolaro questionou como ficaria a situação dos comerciantes, de beira de estrada com o fechamento de diversos acessos e sugeriu que a Comissão de Concessões pensasse um pouco mais no lado humano, na comunidade local que poderia ser prejudicada com o fechamento do comércio ao longo da rodovia. Passou-se à fase em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. Sebastião Trevisan, Presidente da Câmara Municipal de Brotas, questionou se o primeiro acesso à rodovia passaria ao lado da cidade ou do Bairro Campos Elíseos e se seriam executados acessos para aqueles que chegavam de Dourado pela Estrada do Taperão e pela entrada de Ribeirão Bonito para Brotas. O Vereador de Dois Córregos, Thales Miguel Tidei, solicitou fossem fornecidas informações sobre como se daria o acesso aos bairros de Coqueiral e Santa Cândida, pois a ausência de esclarecimentos sobre esta questão vinha causando muita preocupação entre os sítiantes locais, e sugeriu que este acesso se desse através de um viaduto. O Deputado Estadual Aldo Demarchi fez as seguintes colocações: que realizar uma obra deste porte sem causar nenhum impacto ao meio ambiente seria muito difícil; que, como representante da CAF-Comissão de Acompanhamento e Fiscalização, da Concessionária Centrovias, notara algumas falhas na obra, mas que, em comparação com as outras concessionárias, a Centrovias tinha mais acertos do que erros; que tramitava na Assembléia Legislativa um projeto de lei de sua autoria exigindo que todas as concessionárias fizessem projetos paisagísticos nas rodovias, o que ajudaria na absorção do monóxido de carbono emitido pelos veículos, além de tornar essas rodovias mais bonitas. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. Júlio Lourenção Neto, Diretor de Planejamento da Prefeitura Municipal de Brotas, fez os seguintes comentários: que tinha preocupação com o fato de o EIA/RIMA não contemplar o acréscimo das águas pluviais entre os kms 130 e 133 nem o transbordamento do córrego ali localizado, e que este último exigia fossem adotadas algumas medidas mitigatórias, e que se deveria, em vez da construção de um viaduto central e duas rotatórias, se optar por dois viadutos e uma rotatória elevada sobre a rodovia. Daniela Soares da Silva, Diretora do Departamento de Turismo da Prefeitura Municipal de Brotas, manifestou-se nos seguintes termos: que indagava como seria feito e quem faria o processo de reflorestamento e como seriam destinados os 0,5% da compensação; que era questionável o tipo de progresso que a duplicação da rodovia iria trazer para a cidade de Brotas, uma vez que ela não proporcionaria um desenvolvimento sustentável ao permitir a massificação do turismo da região; que o seu departamento já tinha elaborado um plano de gestão para a implementação de um turismo sustentável no Município, contemplando uma série de ações de controle, o reflorestamento, o monitoramento dos impactos e a implementação de um processo de educação ambiental; e que tinha dúvidas se, além das



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

medidas compensatórias, existia um apoio efetivo da Centrovias para a aplicação desses projetos de sustentabilidade. O Prefeito do Município de Brotas, Du Barreto, ofereceu os seguintes comentários: que considerava a questão do ecoturismo de Brotas uma prioridade para o Município e que por este motivo lhe causava preocupação que fossem mantidos os acessos aos principais pontos turísticos, como, por exemplo, aquele localizado próximo ao Rio Jacaré; que, com relação à construção do Trevo Principal, ela acarretará uma impermeabilização do solo, podendo levar a erosão e o assoreamento no Clube de Campo, além de possibilitar que um grande volume de águas atinja o centro da cidade; que, por estes motivos, propunha fosse incluído no EIA/RIMA um dispositivo de contenção e monitoramento dessas águas; que sugeria fosse realmente aproveitado tudo o que fora colocado durante essa audiência, pois isso permitiria que o empreendimento fosse considerado como um modelo de desenvolvimento sustentável. Manifestou-se o Prefeito do Município de Dois Córregos, José Agostino Salata, que teceu as seguintes considerações: que fez três reivindicações acompanhadas de ofícios protocolados para a Centrovias; que a cidade necessitava de algumas benfeitorias que não estavam sendo contempladas pelos estudos, como um retorno leste-oeste no km 157, o que facilitaria o acesso dos moradores do Bairro Coqueiral; a construção de um viaduto no Alto da Serra, além de outras reivindicações, uma que dizia respeito ao Viaduto Guarapuã e outra às nascentes existentes na altura do km 148, já no Município de Brotas. Passou-se à etapa das réplicas. Ênio Palazzi, Diretor de Engenharia da Centrovias, ofereceu os seguintes esclarecimentos; que, com relação aos acessos, foi realizada na Prefeitura de Jaú, por solicitação da Câmara de Vereadores, uma palestra elucidativa que contou com a presença dos membros da Comissão de Concessões, uma vez que a concessionária, por si mesma, não tinha atribuição, como se disse no começo, de disciplinar ou de conceder acessos e muito menos de fechá-los; que a Centrovias não havia fechado nenhum acesso da malha rodoviária desde que assumiu a concessão, pois eles eram disciplinados por legislação, por regulamento, garantindo a segurança dos usuários, e não bloqueara nem mesmo aqueles considerados irregulares pela lei, e que um dos objetivos da duplicação era disciplinar os acessos, permitindo atender o interesse de todos os proprietários, mas que não havia possibilidade de se privilegiar cada um dos proprietários em uma estrada de pista dupla; que propunha fosse realizada em Brotas uma palestra semelhante a que fora feita em Jaú, oferecendo esclarecimento sobre as soluções a serem adotadas. Fernando Kertzmann, representante da Geotec, ofereceu os seguintes esclarecimentos: que se houve necessidade da realização de um EIA/RIMA isso já demonstrava a importância da questão ambiental na construção dessa rodovia, em virtude de seu valor paisagístico; que o objetivo da apresentação feita pela empresa de consultoria que representava era oferecer um diagnóstico ambiental da região onde seria inserido o empreendimento e propor, em linhas gerais, um plano de gestão ambiental; que, se o EIA/RIMA viesse a ser aprovado, seria fornecida uma licença preliminar, oportunidade em que se solicitaria um maior detalhamento do Plano de Gestão Ambiental, mas que ainda não havia sido atingida esta etapa; que o empreendimento seguiria as determinações estabelecidas pelo Código Florestal e que, portanto, toda a área a ser desmatada seria devidamente compensada; que, com relação ao corredor de fauna, diversos animais seriam atropelados na rodovia e que, se nada fosse feito, como instalação de alambrados e dutos, os atropelamentos aumentariam ainda mais; que, de qualquer forma, os técnicos da Geotec estavam dispostos a ouvir sugestões para este problema; que a Secretaria do Meio Ambiente exigia um relatório trimestral do empreendedor que demonstrasse, entre outros aspectos, o controle da erosão, do desmatamento, da sinalização de obra, e que, sem estes relatórios periódicos, ela não emitiria a licença de operação, e que esta era uma exigência da Comissão de Concessões para operação da rodovia e do pedágio. Pedro Humberto



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

Romanini, da Comissão de Concessões, ofereceu os seguintes esclarecimentos: que a Secretaria do Meio Ambiente criou, com a competência de emitir as licenças de instalação e operação, um Grupo Técnico de Rodovias-GTR, cuja equipe faria o acompanhamento do cumprimento de todas as medidas ambientais aprovadas; que, além desse grupo, a própria Comissão de Concessão realizava o acompanhamento dessas obras, perante a qual as concessionárias eram obrigadas, por contrato, a prestarem esclarecimentos de todas as medidas e ações desenvolvidas de cunho ambiental; que existem ainda as câmaras técnicas que discutiam, em âmbito estadual, uma série de aspectos relacionados a rodovias, os quais ainda não se encontravam regulamentados; que a gestão das rodovias era uma questão muito nova, não só no Brasil, mas mundialmente. Marcelo Pereira de Souza, representante da Associação Cultural e Ecológica Pau-Brasil, teceu os seguintes comentários: que o Estudo de Impacto Ambiental mostrava claramente que as APPs teriam 17 hectares, mas que havia também florestas e cerrados acima de 20 hectares; que se surpreendeu com a afirmação de que o objetivo do EIA era fazer apenas um diagnóstico; que a sociedade exigia que se esclarecesse se o empreendimento era ou não ambientalmente viável, porque, se não o fosse, não seria implantado, e essa resposta era dada pela análise ambiental; que, para se conciliar os interesses públicos com a conservação do meio ambiente, lançava-se mão de ações mitigadoras quando os impactos fossem consideráveis; que não aceitava, como técnico, a afirmativa de que o EIA/RIMA era apenas um diagnóstico, dada a completude da análise daquele instrumento; que talvez não tivesse sido bem entendido, mas o EIA previa a construção de corredores ou “escadas de peixe”; que existia um grande espaço de negociação do ecossistema atingido, sendo as indenizações a única saída para os prejuízos ambientais; que era da opinião de que a sociedade, e não um grupo técnico, deveria determinar suas próprias necessidades, daí a grande importância que dava às audiências públicas como fórum privilegiado de discussão; que todas as questões e soluções colocadas deveriam ser examinadas pelo grupo técnico para melhor atender aos anseios da população; e que essa reunião não era o fim, mas sim o início de um longo processo de estabelecimento das necessidades, adequação técnica dessas necessidades e de estudo da viabilidade ambiental do empreendimento. E, depois de verificar haverem sido cumpridas todas as etapas da Audiência Pública e de informar que qualquer contribuição deveria ser encaminhada no prazo regulamentar de cinco (5) dias, a partir da realização dessa audiência, a qual seria juntada ao processo e encaminhada ao DAIA, a Secretária Executiva Adjunta declarou encerrados os trabalhos. Eu, Cecília Martins Pinto, Secretária Executiva Adjunta do Consema, lavrei e assino a presente ata.

CMP-ARP-JDO.