

SUMULA DO PARECER TÉCNICO nº 050/2026/IL

PROCESSO: Impacto 250/2024 (e.ambiente CETESB.112934/2022-58)
INTERESSADO: Rodovias Integradas do Oeste S/A (CCR-SPVias)
ASSUNTO: Solicitação de Licença Ambiental Prévia – LP para as obras de Duplicação da Rodovia Francisco Alves Negrão (SP-258), entre o km 226+280 e o km 280+640 e entre o km 287+900 e o km 338+100
MUNICÍPIOS: Capão Bonito, Buri, Taquarivaí, Itapeva, Itaberá e Itararé

1. INTRODUÇÃO

Trata-se da súmula do Parecer Técnico elaborado pelo Departamento de Licenciamento com Avaliação de Impacto Ambiental – IL para subsidiar o licenciamento ambiental prévio da Duplicação da Rodovia Francisco Alves Negrão (SP-258), entre o km 226+280 e o km 280+640 e entre o km 287+900 e o km 338+100, sob responsabilidade da Rodovias Integradas do Oeste S/A (CCR-SPVias).

Segundo o EIA, o empreendimento melhorará a trafegabilidade e a segurança dos usuários e da população lindeira à SP-258, que recebe intenso tráfego de veículos, inclusive caminhões de carga do setor agropecuário e alimentício. No ano de 2021, a CCR-SPVias registrou 150 acidentes na SP-258, correspondendo a um alto índice de acidentes ao longo da rodovia.

2. DESCRIÇÃO DO EMPREENDIMENTO

O trecho da Rodovia Francisco Alves Negrão (SP-258) a ser duplicado abrange seis municípios – Capão Bonito, Buri, Taquarivaí, Itapeva, Itaberá e Itararé – localizados na região noroeste do estado de São Paulo, totalizando 104,56 km de extensão entre o km 226+280 e o km 280+640 e entre o km 287+900 e o km 338+100.

A rodovia atualmente se encontra na Classe 1-B (Pista Simples) e após a duplicação passará para Classe 1-A (Pista Dupla com controle parcial de acessos). O projeto contempla a reconfiguração dos dispositivos de entroncamento, além da implantação de 14 obras de arte especiais, incluindo pontes, viadutos e passagens superiores e inferiores.

Ao longo da SP-258 o projeto prevê a implantação de pontos ou paradas de ônibus. Para tanto, serão implantadas juntos às pistas, de ambos os lados, faixas pavimentadas para acesso e paradas de ônibus. As faixas terão largura de 3,5 m de largura e contarão com trechos para desaceleração (acesso) e aceleração (saída).

Para a implantação do empreendimento são previstos 24 meses, ao custo de R\$ 1.400.000.000,00, e mão-de-obra informada de 840 funcionários no pico de implantação do empreendimento.

3. COMPATIBILIDADE LEGAL

Em atendimento aos artigos 5º e 10 da Resolução CONAMA nº 237/97, foram apresentadas as Certidões de Uso e Ocupação do Solo pelas Prefeituras Municipais de Buri (Certidão nº 01/2023), Capão Bonito (Certidão s/n), Itaberá (Certidão s/n), Itapeva (Certidão nº 10/2025), Itararé (Certidão s/n) e Taquarivaí (Certidão nº 300/2024), que demonstram a compatibilidade do empreendimento com as respectivas legislações municipais.

4. IMPACTOS AMBIENTAIS E MEDIDAS MITIGADORAS

A avaliação dos principais potenciais impactos ambientais decorrentes do planejamento, implantação e operação do empreendimento foi realizada considerando-se as informações apresentadas no EIA/RIMA e complementações, conforme segue:

- **Geração de expectativa da população quanto à implantação do empreendimento**

A implantação do empreendimento tende a gerar expectativas positivas relacionadas à melhoria das condições de transporte na região, mas também preocupações associadas a desapropriações, disponibilidade hídrica nas propriedades e aos transtornos decorrentes das obras e da operação, como ruído e vibração. Para mitigar esses impactos, serão implementadas ações de divulgação e relacionamento com a comunidade no âmbito do Programa de Comunicação Social. Para a fase de LI, foi solicitado o detalhamento e a complementação do programa, contemplando ações específicas para cada público-alvo, formas de divulgação das atividades realizadas e canais de comunicação com a população, incluindo atendimentos presenciais.

- **Desencadeamento / intensificação de processos de dinâmica superficial**

As atividades previstas para a implantação do empreendimento, especialmente a movimentação de solo, cortes e aterros podem desencadear processos erosivos e de assoreamento dos cursos d'água localizados no entorno das obras. É prevista a movimentação de solo de 2.812.240 m³ para atividades de corte e de 1.604.146 m³ para as atividades de aterro. Foram propostas medidas no âmbito dos Programas Ambientais da fase de implantação, como Programa de Adequação dos Procedimentos Construtivos, Programa de Elaboração das Normas e Instrumentos de Controle Ambiental das Obras de Implantação, Programa de Adequação Ambiental do Projeto Executivo, Programa de Planejamento das Obras além da apresentação do Programa de Supervisão e Monitoramento Ambiental da Implantação do Empreendimento.

- **Interferências em recursos hídricos superficiais e subterrâneos**

Durante as obras, as intervenções em cursos d'água e áreas adjacentes poderão ocasionar carreamento de sedimentos, assoreamento, contaminação e alterações na dinâmica hídrica, exigindo a adoção de medidas específicas de controle ambiental, especialmente em áreas contribuintes para captações de abastecimento público, reservatórios e poços de água subterrânea. Para mitigar esses impactos, foram propostas medidas preventivas, de controle e monitoramento no âmbito dos Programas Ambientais, a serem detalhadas na fase de LI. Também foi solicitada a elaboração de mapas de mancha de inundação para os cenários sem e com o empreendimento, com base em estudo hidrológico-hidráulico, visando avaliar alterações na dinâmica hídrica local e subsidiar a definição de medidas mitigadoras adequadas.

- **Geração de resíduos, efluentes e poluição nas áreas de apoio e frentes de obras**

Durante a implantação da duplicação da SP-258, as atividades de obra e apoio poderão gerar resíduos sólidos, efluentes domésticos, resíduos da construção civil e efluentes associados à lavagem e manutenção de máquinas e veículos. Para prevenir e mitigar esses impactos, foram previstas medidas no âmbito dos Programas de Adequação de Procedimentos Construtivos e de Supervisão e Monitoramento Ambiental da Implantação do Empreendimento. Adicionalmente, para a fase de LI, foi solicitada a apresentação de um Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes.

- **Interferências em áreas contaminadas**

O interessado apresentou Estudo de Avaliação Preliminar e realizou consulta aos cadastros da CETESB, que identificou áreas de interesse e três áreas contaminadas, estas associadas a postos de combustíveis, localizadas em um raio de até 200 metros da rodovia. Foi solicitada a complementação do estudo e de informações relativas às áreas contaminadas, em atendimento ao Parecer Técnico nº 145/2024/IARG, emitido pelo Setor de Apoio em Avaliação e Gestão do Uso do Solo – IARG da CETESB, em relação ao tema áreas contaminadas.

- **Perda de vegetação nativa e intervenções em Áreas de Preservação Permanente -APP**

A área diretamente afetada pelo empreendimento é composta predominantemente por vegetação em estágios iniciais de regeneração. A supressão prevista no bioma Cerrado totaliza cerca de 3,80 ha, concentrada principalmente em áreas de Cerradão em estágio médio (3,38 ha), além de aproximadamente 0,44 ha de formações avançadas em áreas de contato Savana/Floresta Ombrófila Mista. Também está prevista a supressão de cerca de 2.700 indivíduos arbóreos isolados ou agrupados. Como medidas mitigadoras, foram propostos programas de adequação, supervisão e monitoramento ambiental, além da exigência, na fase de LI, de um Programa de Controle da Intervenção em APPs e Supressão de Vegetação. As intervenções dependerão de autorização específica, celebração de Termo de Compromisso de Recuperação Ambiental e execução de projeto de restauração em conformidade com as diretrizes da CETESB e demais órgãos competentes.

- **Impactos à fauna**

De maneira geral, as espécies encontradas na área de estudo são generalistas, de ampla distribuição geográfica e com alta plasticidade ecológica. Foram encontradas algumas espécies endêmicas, mas não exclusivas à área do empreendimento, espécies sensíveis a alterações do habitat e algumas espécies ameaçadas de extinção, com destaque neste último item para os mamíferos de médio e grande porte. Para a LI, os Programas de Monitoramento de Fauna Silvestre e de Resgate e Afugentamento da Fauna Silvestre deverão ser detalhados, incluindo novas campanhas durante a implantação do empreendimento e previsão de continuidade durante os três primeiros anos da operação. Também deverá ser apresentada proposta de implantação de base de fauna ou CETAS provisório, além de comprovação de parcerias com instituições para recebimento dos animais resgatados durante as obras.

- **Interferências em Unidades de Conservação e outras áreas protegidas**

O empreendimento interferirá diretamente na Estação Experimental - EEx de Itapeva e nas Zonas de Amortecimento da Estação Ecológica - EE de Itapeva e da Floresta Nacional – FLONA de Capão Bonito. A Fundação Florestal, gestora das EEx e EE, e o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBio, gestor da FLONA, emitiram autorização para o licenciamento do empreendimento, com condicionantes a serem atendidas nas fases subsequentes.

- **Interferências no sistema viário e nos fluxos entre bairros**

A implantação de desvios provisórios durante as obras poderá interferir no sistema viário da SP-258 e de seu entorno, especialmente no município de Taquarivaí, afetando a circulação de veículos, pedestres e ciclistas. Para mitigar esses impactos, deverá ser detalhado o Programa de Planejamento das Obras, contemplando os trajetos para transporte de materiais, horários e restrições de circulação, sinalização e inspeção dos veículos. Na fase de LI, o programa deverá ser complementado com um Planejamento de Segurança do Tráfego Durante a Construção e Sinalização de Obra específico para a duplicação da SP-258.

- **Mobilização e desmobilização de mão de obra**

Considerando o contingente significativo de mão de obra previsto para as obras, foi solicitada, para a fase de LI, a apresentação de um Programa de Mobilização e Desmobilização de Mão de Obra detalhado, contemplando ações voltadas à priorização da contratação de trabalhadores residentes nos municípios afetados e ao aproveitamento de mão de obra proveniente de atividades econômicas impactadas pelo empreendimento. Durante a implantação, deverão ser apresentados relatórios quadrimestrais de acompanhamento desse programa e do Programa de Planejamento das Obras, com informações sobre o contingente de trabalhadores contratados e desmobilizados, bem como as capacitações realizadas no período.

- **Desapropriação e relocação de população e equipamentos sociais**

De acordo com o EIA, para a implantação da duplicação da rodovia estima-se a desapropriação de propriedades particulares, totalizando uma área de 112,31 ha. Para a fase de LI, deverá ser apresentado o detalhamento do Programa de Desapropriação, de Relocação de População e Atividades Afetadas, incluindo cadastro físico e social da população afetada, caracterização da situação das propriedades, as comprovações das negociações em curso, entre outros.

- **Impactos sobre as atividades econômicas**

Os impactos sobre as atividades econômicas estão relacionados principalmente às desapropriações parciais, segmentação de propriedades e interferências em acessos, estruturas produtivas e serviços, podendo ocasionar redução de renda e alterações nas dinâmicas produtivas locais. Para a fase de LI, foi solicitada a apresentação de um Plano de Gerenciamento de Desapropriações e Indenizações, contemplando o cadastro atualizado das atividades afetadas, caracterização socioeconômica, estimativa dos empregos impactados, medidas de apoio à relocação, acompanhamento técnico dos afetados e formalização dos acordos firmados com os proprietários atingidos.

- **Incômodos à população lindeira**

Durante as obras, atividades como movimentação de máquinas e equipamentos, limpeza de terreno, terraplanagem, compactação e pavimentação poderão gerar incômodos à população residente nas áreas lindeiras, em razão do aumento dos níveis de ruído, vibração, poeira em suspensão e eventuais interferências no tráfego e na prestação de serviços. Para a fase de LI, foi solicitada a apresentação de um Programa de Mitigação de Incômodos à População e, caso haja necessidade de utilização de explosivos, de um Programa de Monitoramento de Desmonte de Rocha com Uso de Explosivos.

- **Interferências sobre o Patrimônio Arqueológico, Histórico e Cultural**

O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) se manifestou sobre as informações e estudos apresentados, que enquadraram o empreendimento como Nível 1, concluindo que não há óbices para a instalação/operação da duplicação da SP-258 no trecho em questão, no que tange ao patrimônio cultural acautelado em âmbito federal.

- **Impacto sobre comunidades tradicionais**

Foi identificada a comunidade quilombola Jaó, localizada a cerca de 6 km da SP-258, em Itapeva. Desde 2022, o empreendedor, a CETESB e o INCRA vêm conduzindo tratativas relacionadas ao licenciamento do empreendimento, incluindo a elaboração do Estudo de Componente Quilombola e do Plano Básico Ambiental Quilombola. Para a fase de LI, deverá ser apresentada a atualização das tratativas junto ao INCRA.

- **Riscos associados a acidentes envolvendo transporte e uso de produtos perigosos durante as obras e operação do empreendimento**

O risco de contaminação do solo poderá aumentar durante as obras em função da movimentação de máquinas, equipamentos e do manuseio de produtos perigosos, enquanto na fase de operação poderão ocorrer acidentes envolvendo o transporte dessas substâncias. Para mitigar tais riscos, deverão ser implementadas medidas específicas para ambas as fases do empreendimento. Na fase de LI, foi solicitada a apresentação de um Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR) e de um Plano de Ação de Emergência (PAE) para as obras. Já na operação, o trecho duplicado da SP-258 deverá ser incorporado ao PGR/PAE das rodovias administradas pela CCR SPVias.

- **Impactos sobre a flora durante a operação**

Na fase de operação do empreendimento, os impactos relacionados à flora estão associados à possibilidade de ocorrência de incêndios, principalmente no período seco. Deverão ser incluídas no Programa de Gestão Ambiental da Operação medidas de conscientização, prevenção e planos de emergência para combate a incêndios no entorno da rodovia.

- **Impactos à fauna na operação**

Na fase de operação, os impactos relacionados ao atropelamento de fauna deverão ser mitigados por meio da implantação de medidas específicas. Para a fase de LI, foram solicitados os projetos das passagens inferiores de fauna e das demais estruturas de mitigação, bem como o detalhamento do Programa de Monitoramento de Atropelamento da Fauna e do Programa de Monitoramento da Fauna Doméstica, em conformidade com as diretrizes do Plano de Mitigação de Atropelamento de Fauna (PMAF), estabelecidas pela Decisão de Diretoria CETESB nº 039/2024/I. Adicionalmente, deverá ser comprovada a realização de Workshop de Ecologia de Rodovias.

- **Aumento dos níveis de ruído durante a construção e operação do empreendimento**

As obras e a operação do empreendimento poderão gerar incômodos à população lindeira em razão do aumento dos níveis de ruído e vibração. Para mitigar esses impactos, foram propostas medidas de controle, restrições de horários para execução das obras e monitoramento dos níveis sonoros durante a operação. O estudo de previsão de ruído indicou a ultrapassagem dos limites estabelecidos pela Decisão de Diretoria CETESB nº 389/2010/P em um ponto de monitoramento, motivo pelo qual foram solicitadas medidas mitigadoras específicas. Também foi requerida a inclusão, no Programa de Comunicação Social, de procedimentos para registro e acompanhamento de eventuais reclamações da comunidade.

5. COMPENSAÇÃO AMBIENTAL

Caberá à Câmara de Compensação Ambiental da SEMIL definir a destinação dos recursos da compensação ambiental previstos na Lei Federal 9985/00, sendo a apresentação do comprovante de pagamento e assinatura do Termo de Compromisso de Compensação Ambiental – TCCA, condicionantes à emissão da LI. Para a Licença Ambiental de Operação deverá ser apresentado relatório contábil, visando à realização de eventuais ajustes no valor destinado à compensação ambiental.

6. CONCLUSÃO

Considerando que se trata de obra de utilidade pública com benefícios estratégicos para o sistema de transportes e para a logística do Estado de São Paulo, e que os potenciais impactos ambientais negativos decorrentes poderão ser mitigados com a devida implementação dos Programas Ambientais propostos no EIA/RIMA e solicitados no Parecer Técnico nº 050/2026/IL, a equipe técnica da CETESB conclui que o empreendimento é ambientalmente viável. Nestes termos, submete ao CONSEMA para apreciação e deliberação sobre a viabilidade ambiental da Duplicação da Rodovia Francisco Alves Negrão (SP-258), entre o km 226+280 e o km 280+640 e entre o km 287+900 e o km 338+100, nos municípios de Capão Bonito, Buri, Taquarivaí, Itapeva, Itaberá e Itararé, sob responsabilidade da Rodovias Integradas do Oeste S/A (CCR-SPVias).

São Paulo, 08 de junho de 2026

ORIGINAL DEVIDAMENTE ASSINADO

RODRIGO PASSOS CUNHA

Departamento de Licenciamento com Avaliação de Impacto Ambiental – IL
Gerente