



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

Ata da Audiência pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento "Duplicação da Rodovia dos Tamoios - SP/099 - Subtrecho Planalto", de responsabilidade do DER - Departamento de Estrada de Rodagens e da DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S/A, realizada em 18 de outubro de 2011 na cidade de São José dos Campos/SP.

Realizou-se, no dia 18 de outubro de 2011, às 17 horas, no Teatro UNIVAP, Praça Cândido Dias Castejón, nº. 116, Centro, São José dos Campos/SP, a audiência pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento **"Duplicação da Rodovia dos Tamoios - SP/099 - Subtrecho Planalto", de responsabilidade do DER - Departamento de Estrada de Rodagens e da DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S/A (Processo SMA 13.523/2007)**. 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, Deputado Estadual Bruno Covas, saudava e dava boas vindas aos representantes do Poder Executivo – nas pessoas dos Excelentíssimos Senhores Antônio Marcos de Barros, Prefeito do Município de Paraibuna; André Miragaia, Secretário do Meio Ambiente do Município de São José dos Campos, e Anderson Farias Ferreira, Secretário de Transportes do Município de São José dos Campos –, do Poder Legislativo – nas pessoas dos Excelentíssimos Senhores Sérgio Alves Feitosa, Presidente da Câmara do Município de Jambuí, e Geraldo Rodrigues Mira, Vereador do Município de Paraibuna –, dos órgãos públicos – nas pessoas dos Ilustríssimos Senhores Tenente Celso, vinculado ao Comando de Policiamento Ambiental do Cel. Nomura, e Tenente Bonganini, vinculado ao 3º Batalhão da Polícia Ambiental do Município de São José dos Campos –, do COMDEMA de São José dos Campos – nas pessoas dos Ilustríssimos Senhores Vicente Moraes Cioffi e Gabriel Alves da Silva Júnior, representantes do CONAM de São José dos Campos –, das organizações da sociedade civil, das entidades ambientalistas, enfim, a todos que vieram participar da audiência pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento **"Duplicação da Rodovia dos Tamoios - SP/099 - Subtrecho Planalto", de responsabilidade do DER - Departamento de Estrada de Rodagens e da DERSA (Proc. 13.523/2007)**. Declarou que possuía a função regulamentar de conduzir as audiências públicas promovidas pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente e pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente – CONSEMA sobre empreendimentos, projetos e obras em licenciamento, planos de manejo, enfim, acerca de tudo aquilo que diz respeito ao Sistema Estadual do Meio Ambiente. Declarou ainda que a audiência pública, como indicava o próprio nome, é um evento aberto a qualquer interessado, dado que se pretende sempre democrático, e em cujo desenrolar determinada proposta ou projeto é apresentado a todos, para que dêem as opiniões, formulem indagações, apresentem suas contribuições, sugestões e críticas e tudo o que possa contribuir para melhoria dos estudos, projeto ou proposta apresentada. Esclareceu também que seu papel nas audiências públicas é completamente isento, e sua função, tão somente conduzir os trabalhos de forma totalmente neutra para garantir que aqueles que tenham algo a dizer possam fazê-lo de forma democrática e organizada. Expôs resumidamente as normas estabelecidas pela **Deliberação CONSEMA Normativa 01/2011** para a condução das audiências públicas e declarou que o CONSEMA previu que elas se desdobrem em três momentos ou partes. Esclareceu que na primeira parte tem lugar a apresentação, pelo empreendedor ou seu representante, do projeto ou proposta, e, em seguida, uma exposição detalhada dos estudos ambientais elaborados sobre ele/ela. Explicou que, imediatamente após, fariam uso da palavra aqueles que representam as organizações da sociedade civil, com direito cada um deles a até cinco minutos, seguidos por cidadãos que não representam órgãos públicos ou entidades civis, mas que falam em seu próprio nome, com direito a três minutos cada um. Em sequência, se manifestam os representantes de órgãos públicos das esferas federal, estadual e municipal; a seguir, os representantes do CONSEMA e dos COMDEMAS que se inscreverem, com direito também a cinco minutos cada um. Por fim, acrescentou, falariam os representantes do Poder Executivo, seguidos daqueles que representam o Poder Legislativo, e que o



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

motivo pelo qual os representantes desses dois poderes falam em último lugar é que só assim poderão manifestar-se acerca das críticas, elogios e sugestões feitos pelos diferentes segmentos da sociedade que antes deles tenham se manifestado, podendo assim opinar ou oferecer esclarecimentos que eventualmente os pontos de vista expostos tenham suscitado. Reiterou que só poderia fazer uso da palavra quem se inscrevesse e que, portanto, aquele que o desejasse e ainda não houvesse se inscrito, o fizesse. Declarou que se encontrava presente, nesta audiência, um representante da área de licenciamento ambiental da CETESB, **Rodrigo Passos Cunha**, representando o Setor de Avaliação de Empreendimentos Urbanísticos da CETESB, a quem convidava para compor a Mesa Diretora dos Trabalhos, que era presidida por ele, Secretário-Executivo. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA. **Stanislaw Marka**, representante do DER – Departamento de Estradas de Rodagem, apresentou breve histórico do empreendimento, sua organização, etapas de desenvolvimento e objetivos, enquanto **Ana Iverson**, representante da IGP Consultoria, empresa responsável pela elaboração dos estudos, apresentou uma síntese do EIA/RIMA, precisamente os motivos da escolha da localização, da capacidade pretendida para o empreendimento quando de sua plena ocupação, dos impactos que ele promoverá, principalmente nos recursos hídricos e nos meios físico, biótico e antrópico, e as medidas de mitigação que serão implementadas com o objetivo de preveni-los ou mitigá-los. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. **Edenir Menchon Felcar**, representante do Residencial Santa Bárbara – Jambeiro, ofereceu as características do Condomínio Residencial Santa Bárbara – Jambeiro e declarou que, inicialmente, estava preocupado com os taludes e o ruído, mas, ao fazer a vistoria, sua preocupação aumentou uma vez que os mapas apresentados são de 2003 e não refletem a atual realidade que é mostrada pelo Google, que demonstra que a área de influência direta inclui residências, aproximadamente sessenta lotes. Pediu informações sobre como proceder para que, no futuro, possa dirimir-se as dúvidas e até fazer correções, caso o traçado da pista venha a oferecer algum prejuízo, principalmente ao Município de Jambeiro, que terá perda significativa na arrecadação do IPTU. **João Carlos Ribeiro**, Presidente da Associação de Proprietários do Loteamento Quinta dos Lagos e do Village Paraibuna, apresentou as características de ambos empreendimentos e declarou que as preocupações dos proprietários desses dois condomínios eram as mesmas apresentadas pelos moradores do Condomínio Residencial Santa Bárbara, quais sejam, ruído, acessos e a possibilidade de desapropriação. **Adalton Paes Manso**, representante da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de São José dos Campos e Diretor da Câmara de Urbanismo, comentou inicialmente que essa instituição, formada por engenheiros e arquitetos comprometidos com o meio ambiente, visava colaborar oferecendo alguns referenciais, para que o público leigo, ou seja, as pessoas que não são técnicas possam inserir-se no próprio debate. Declarou que, desde os anos em que participava do CONSEMA, acompanhava as discussões de projetos dessa natureza e sua apreciação por esse Colegiado, que nem sempre foram fáceis, pois, por vezes, confrontantes e pesadas. Acrescentou que, desta feita, só tinha a elogiar a DERSA, o DER e a empresa de consultoria, pela objetividade, lucidez, transparência e didática na apresentação dos fatos, no momento certo, o que sem dúvida facilita a compreensão, diferentemente do que ocorria na época rodoviarista, quando os fatos eram apresentados de modo consumado e pronto. Acrescentou que essas qualidades, associada à apresentação dos problemas inerentes à realidade do projeto, são imprescindíveis para sua inserção na sociedade. Argumentou que o Governo, de forma estratégica, implanta esse projeto no momento da criação da Região Metropolitana do Vale do Paraíba, o que é muito oportuno, a despeito das discussões que serão enfrentadas no momento de implantação das vias de contorno e da pressão sobre o Litoral Norte, discussão que só será frutífera se for travada no âmbito metropolitano, que pode promover a integração entre os Municípios. Declarou que, se lhe permitissem, orientava o Plenário no sentido de esclarecer encontrar-se o projeto muito bem elaborado, embora ainda não estivesse concluído, devendo-se, pois, ficar atento às propostas, às complementações e à implantação. Lembrou que uma de suas preocupações diziam respeito às aerofotos, se elas estavam ou não em consonância com a realidade,



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

tendo verificado que elas datam de 2003 e precisavam ser atualizadas. Perguntou se os traçados incorporam as demandas que surgirão com a implantação do Porto de São Sebastião. Ao concluir reiterou que o projeto estava bem formulado e desenvolvido pela empresa de consultoria e pelos órgãos do Governo. **Lincoln Delgado**, representante do Grupo Consciência Ecológica de São José dos Campos, declarou ter o Conselho Municipal de Meio Ambiente–COMAM debatido o projeto na semana anterior, oportunidade em que foram apresentados questionamentos e sugestões formulados não só pelas entidades ambientalistas, como também pela sociedade civil joseense. Declarou que destacava três pontos. O primeiro dizia respeito ao debate travado em São José dos Campos sobre extração de areia, atividade esta atualmente proibida, embora tramitasse na Câmara Municipal projeto que visa promover uma abertura. Acrescentou que a duplicação demandará essa matéria prima, e que, no entanto, no município eram produzidas diariamente 2 mil toneladas de entulho, que, reciclado, poderia ser utilizado nas inúmeras obras que essa duplicação requer. Lembrou que o Vale do Paraíba atende a uma grande demanda de areia do Estado, o que leva ao esgotamento de suas jazidas. Propôs que, pela utilização de material reciclável, a Duplicação da Rodovia dos Tamoios constituísse um marco na construção de obras públicas. O segundo ponto que destacava, acrescentou, era que, apesar de o Vale do Paraíba ter sofrido significativa intervenção antrópica, existem ainda nele inúmeros fragmentos, que, embora pequenos, possuem grande importância ambiental, pois neles já foram encontrados o Sagüi da Serra Escuro, endêmico na região e símbolo do Vale do Paraíba. Observou que, com a importância dos corredores de fauna e o incremento dos fragmentos, se poderia dispensar maiores cuidados com os animais que, como este, se encontram na lista de extinção. O terceiro ponto que destacou se referia à preocupação que tinha com as centenas de pessoas que diariamente trafegam pela rodovia para estudar em São José dos Campos, Taubaté e outras cidades da região; que saem do trabalho e imediatamente entram nos ônibus, com horário apertado, para chegar a tempo nas salas de aula, e que essas pessoas, por certo, enfrentarão problemas no curso se a execução da obra se prorrogar por diversos meses, retardando o fluxo dos veículos. **José Benedito Dias**, representante da Paróquia Espírito Santo da Diocese de São José dos Campos, declarou que há algum tempo acompanhava a discussão sobre a duplicação da Rodovia dos Tamoios e que esperava fosse concluída em 2014. Declarou ser sua preocupação a instalação de praça de pedágio, pois temia que se repetisse o que acontece com a população de Jacareí, pois o funcionamento da Rodovia Carvalho Pinto e respectiva praça de pedágio a obrigava a pagar pedágio ao fazer o descolamento entre bairros. Outra questão que abordou disse respeito à segurança nos acessos, inclusive no tocante à neblina no trecho de serra, uma vez que a iluminação é insuficiente, motivo por que questionava se seria adotada alguma medida para reduzir o número de acidentes. Questionou também se seria evitada a supressão de grande número de árvores no trecho de serra, e, em relação à fiscalização das empreiteiras, reconheceu necessária para se evitar o número de mortes por acidente de trabalho, que é muito alto, como também era o de morte por atropelamento durante a construção, e que, embora a legislação estabelecesse que para esse tipo de empreendimento se contratasse um técnico de segurança do trabalho, o Governo do Estado deveria ir mais além e contratasse, para cada cinquenta trabalhadores, um técnico de segurança do trabalho, um engenheiro de segurança do trabalho e um médico, que se tivesse à disposição ambulância em cada canteiro de obra, e uma infraestrutura de atendimento médico. **José Moraes Barbosa**, representante do Fórum Permanente em Defesa da Vida de São José dos Campos, questionou o fato de se discutir um projeto que cultuava o “rodoviarismo”, pois era ambientalista, e, como era amplamente divulgado, o grande responsável pela emissão de gás carbônico na atmosfera era o transporte rodoviário, o automóvel, e, mesmo assim, sempre era convidado para discutir rodovias. Declarou que se conscientizava de que a sociedade se tornara cínica, pois cultuava o rodoviarismo, fazia apologia ao automóvel, e um projeto como esse não contemplava uma única pista para os ciclistas. Declarou que não tinha idéia de quantas carretas transportando material inflamável trafegaria por essa rodovia ampliada e perguntou se isso era positivo. Acrescentou que se falava tanto, no mundo inteiro, em outras opções de transporte e se continuava cultuando o rodoviarismo, e que, portanto, constatava que



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

a sociedade ou se tornara cínica ou havia adoecido. Argumentou que outro problema que verificava dizia respeito ao processo de descaracterização que o Litoral Norte vinha sofrendo, principalmente com a exploração do pré-sal, que feria sua vocação natural, e com os índices de violência que se tornaram altíssimos, como igualmente os problemas que sua população passara a enfrentar com moradia e segurança. Acrescentou que se estava pretendendo construir uma nova Grande São Paulo com o culto ao rodoviarismo, que parecia uma doença, porque atualmente era mais fácil comprar um automóvel do que uma casa. Perguntou se foi realizado algum estudo atmosférico, pois a região tinha problema de calmaria e, com a construção de novas pistas, se ampliaria o número de automóveis, caminhões e carretas circulando nessa rodovia. Concluiu que ou a sociedade estava adoecida ou cultuava o cinismo e que o incomodava constatar que toda audiência era uma apologia ao rodoviarismo e que a única preocupação que se tinha era com os problemas pessoais, esquecendo-se do pior, que é dar prioridade à qualidade de vida e aos problemas de saúde. Passou-se à etapa em que se manifestam as pessoas em seu próprio nome. **Danilo Del Rio Duarte** declarou que morava no Km 21 da Rodovia dos Tamoios e que sua preocupação dizia respeito à segurança, pois temia que se repetissem as condições existentes quando da execução do recapeamento realizado há pouco tempo, uma obra precária, como bem evidenciou a sinalização, que não identificava sequer as curvas, causando enormes riscos aos usuários, e que só recebeu respostas evasivas dos destinatários das reclamações que fez à polícia e à ouvidoria. Perguntou quando e como seria feito o recapeamento. Questionou também se haverá fiscalização das balanças, uma vez que atualmente só existe uma em funcionamento, no km 23 e apenas no horário comercial, e que os motoristas de caminhões ao serem informados, pelos fiscais, que o expediente se encerrara, faziam filas no acostamento para passar pela balança seus veículos com uma carga que ultrapassava o peso permitido. **Suelivaldo Almeida Diniz** declarou que, embora participasse de uma entidade ambiental no Município de Jambeiro, externava suas preocupações na condição de futuro professor. Observou que, na cartografia do EIA/RIMA, próxima da Serveng será construída uma rotatória que dará acesso a uma pequena marginal, o que faz pressupor que veículos pesados utilizarão essa pequena estrada e, portanto, passarão em frente da escola. Perguntou se realmente isso aconteceria, o que também obrigaria os moradores do bairro Varadouro, que se localizava no outro lado da pista, a cruzarem essa estrada, e que, em caso afirmativo, fosse feita alguma modificação. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do CONSEMA e do COMDEMA. **Vicente de Moraes Cioffi**, representante do CONAM, declarou que formularia alguns questionamentos, com vistas ao aprimoramento do estudo. Solicitou mudança no horário das audiências, uma vez que a maioria da população seguia o horário comercial, o que dificultava a participação. Chamou atenção para os impactos sócioambientais, especialmente no Trecho do Planalto, levando-se em conta a forte intervenção antrópica nesse trecho e, principalmente, manutenção da qualidade da água na Represa de Paraibuna. Outra questão que levantou dizia respeito ao adensamento do Litoral Norte, em decorrência da execução das obras da Petrobrás que já enfrentava problemas com a ocupação das áreas protegidas e com a destinação dos resíduos sólidos. Acrescentou que esse adensamento, ao favorecer a especulação imobiliária, iria de encontro com a vocação natural da região. Argumentou que o Governo do Estado, ao optar pela duplicação da Rodovia dos Tamoios não pensou em outras alternativas modais, como a ferroviária e o transporte telemétrico. Observou que, com a escolha dessa alternativa modal de transporte, outros problemas surgirão, como, por exemplo, a construção de condomínios às margens da rodovia, o que deveria ser pensado antes da construção da rodovia. Argumentou que, em relação à rodovia propriamente dita, devem ser levados em conta o sistema de drenagem e caixas de contenção, que, aos olhos dos ambientalistas, não devem ser executadas tendo como critério os vazamentos, mas também levando em conta os problemas difusos, como óleo, graxa, combustíveis, pneus, que são carregados para o lençol freático. Outra preocupação que deveria ser levada em conta, observou, se referia às barreiras de concreto que poderiam, além de salvar vida, contribuir para a questão ambiental. No que diz respeito à atenuação dos ruídos, ponderou deverem ser levadas em conta as escolas, as igrejas e a população, a maioria de



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

baixa renda, que reside nos vilarejos no entorno da rodovia. Reiterou a preocupação já externada no tocante à preservação e ao salvamento do patrimônio arqueológico, propugnando deverem ser obedecidas as portarias do IPHAN e da SEMEIA no que se refere especialmente às etapas de salvamento do patrimônio arqueológico da região. Por último, reafirmou a necessidade de serem destinados adequadamente os resíduos da obra, pois é muito comum, principalmente em obras municipais, a retirada e a destinação inadequadas dos resíduos, o que torna necessária a implantação de sistemas de reciclagem. Declarou que protocolaria estudo elaborado pela OAB e outras entidades sobre a degradação ambiental promovida pela atividade de extração de areia no Vale do Paraíba e a razão de ser da importância da utilização e aproveitamento do material proveniente da construção civil e de obras como a que se discute. **Gabriel Alves da Silva**, conselheiro do CONAM DE São José dos Campos, declarou que uma das questões que considerava importante dizia respeito a preocupações não contempladas, como, por exemplo, não se considerar, em vez dessa duplicação, a Rodovia do Sol, que foi considerada inviável do ponto de vista ambiental e econômico, por transpor a Serra do Mar. Declarou que na duplicação da Rodovia dos Tamoios esses aspectos não foram considerados. Outro aspecto é que, por se tratar de rodovia aberta, ela favorecerá a especulação imobiliária, apesar de tal possibilidade infringir a segurança. Questionou também possível inclusão de retroportos. Reiterou que a duplicação dessa rodovia resultava de decisão política, dado não ser prevista nem pelo Plano Estadual nem pelo Plano Regional de Transporte nem ser fruto de articulação política seja com a sociedade seja com os empreendedores, e que, portanto, era consequência de uma política imediatista, cujo custo ambiental será muito grande para a população. Ao concluir, declarou que o EIA/RIMA não abordava como seria feito o tratamento do material rochoso, a construção de estrada de serviço e o plano de obra, que envolvia a contenção das áreas instáveis. Todos esses aspectos, acrescentou, devem ser analisados. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes de órgãos públicos. **Marcelo Manara**, assistente técnico do Ministério Público e representando naquela audiência o posicionamento adotado pelo *parquet*, declarou que, embora ainda não se houvesse concluído integralmente a análise do EIA-RIMA, dada sua extrema complexidade, evidenciava-se seu caráter fragmentário, aspecto este derivado de prática recorrente de acordo com a qual são analisados aspectos isolados do projeto e seus impactos, em detrimento de um diagnóstico global do empreendimento. Numa primeira análise, voltou a ressaltar, ressentiu-se de uma abordagem técnica mais clara, restando lacunosa a explanação acerca dos efeitos cumulativos e sinérgicos dessa obra e de sua relação com as demais existentes na região e com as quais estabelece algum nível de interação, sobretudo à vista dos inúmeros empreendimentos que tem sediado o Vale do Paraíba, a exemplo dos dutos da Petrobrás. Ademais, pontuou, em nenhum momento, durante sua apresentação, os empreendedores foram tão competentes em discorrer com o detalhamento necessário a respeito dos impactos socioambientais do empreendimento quanto foram em apresentar os números positivos do projeto. Apresentou, então, indagações acerca do quanto não viu contemplado nos estudos. Indagou quantas áreas de preservação permanente – além das setenta e nove que, segundo lhe fora informado, seriam impactadas – receberiam também impactos ambientais, tanto aquelas em que se fazia presente ou ausente alguma cobertura vegetal, assim como os cursos d'água, as áreas que sediavam nascentes, entre outras; inquiriu o *quantum* de cada intervenção em área de preservação permanente de topo de morro e em áreas de preservação permanente de encosta e quais medidas compensatórias eram previstas para essas intervenções, sem olvidar, enfatizou, que não se desconsiderava tratar-se de uma obra de utilidade pública; declarou ressentir-se de maiores informações sobre os impactos incidentes sobre as várzeas, em especial à vista do viés de vulnerabilidade e risco de desastres naturais, e que medidas eram oferecidas como garantia de manutenção da drenagem das áreas afetadas. Alertou que entraves burocráticos obstavam a que os recursos destinados à compensação ambiental fossem, em tempo razoável, encaminhados às unidades de conservação, de modo a prover-lhes adequadamente dos recursos destinados ao cumprimento de seu escopo. Reiterou as declarações feitas por seu antecessor no uso da palavra, no sentido de dar o valor devido à destinação do material reciclável. Manifestou também apoio às declarações do Professor



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

Novaes, no sentido de se trazer a inovação à rodovia na questão relativa à acessibilidade à estrada pelos moradores dos bairros que a margeiam. Ponderou ao final que a discussão deveria nortear-se não pela opção à obra menos onerosa economicamente, mas à que produzisse menos danos à sociedade como um todo. Passou-se à etapa das réplicas. **Stanislau Marka**, representante do empreendedor, teceu comentários sobre ao que foi chamado de “culto ao rodoviarismo”, e, argumentou, que a opção por esse modal de transporte era inerente à sua formação, pois, à época era concebido como o meio de transporte mais barato. Outro fator importante, acrescentou, foi a grande contribuição dada pelo ex-Presidente Juscelino Kubitschek para internalização desse modal pelo processo de desenvolvimento ocorrido à época no Brasil. Tratava-se talvez, observou, de uma “herança maldita”, mas que, sem dúvida, atualmente outros modais estão sendo implantados no Brasil, inclusive o hidroviário, o que faz com que a tendência intermodal prevalecesse. No que se refere à ciclovias, existem recursos que permitirão implantar, no mínimo, uma ciclovias no trecho entre São José dos Campos e Caraguatatuba. Explicou que as aerofotos de 2003 citadas foram usadas apenas com finalidade ilustrativa, pois, com certeza, só quando da elaboração do projeto executivo seriam definidos os imóveis a serem desapropriados, e a DERSA e o DER estavam comprometidos em minimizar todos os impactos. Outrossim, observou, quando houver conflito entre a propriedade privada e a gestão pública, se privilegiará o último. Lembrou que, no caso da duplicação, o eixo já se encontrava *a priori* definido, inclusive para tornar menores os impactos, e, no que se referia ao trecho de serra, várias alternativas haviam sido analisadas. Declarou que a questão ambiental era priorizada pelos dois órgãos responsáveis pela obra, como demonstrava o fato de tanto o Departamento de Engenharia da DERSA como o do DER englobarem a variável ambiental e demonstrou como ele era incorporado na obra durante seu licenciamento, o que contribuía, inquestionavelmente, para que as obras executadas por esses dois órgãos incorporassem essa preocupação ou variável. Reiterou que as demandas decorrentes da implantação do porto foram consideradas na elaboração do projeto, após o que observou que seriam consideradas também as propostas formuladas para que fossem utilizados na obra resíduos da construção civil. Quanto à segurança e à saúde ocupacional dos funcionários e dos que utilizam a rodovia, observou, ambos os aspectos serão objeto de atenção especial. Informou que, no trecho do planalto, quase não existiam caminhos de serviço, e que, se essa ausência for considerada fator de risco, algumas soluções serão implementadas. Lembrou que, no trecho de serra, foram estudadas oito alternativas, no sentido de minimizar a necessidade de se implantar caminhos de serviço. Observou que, no que diz respeito ao quesito ruído, ultimamente se propôs fossem utilizadas barreiras acústicas e muros de arrimo para minimizar o ruído. Aventou a possibilidade de utilização do critério de quem chegou primeiro, ou seja, se a obra implantada pela DERSA chegou primeiro, esse órgão se responsabilizava pela implantação de barreiras, mas, quando isso não ocorre, ou seja, quando a obra é implantada em lugares onde já existiam estradas, a DERSA não poderia ser penalizada. Lembrou que, para evitar esse impacto, a DERSA vinha utilizando asfalto “borrachoso”, que diminuía a produção de ruído. Relatou que o projeto na fase em que se encontrava não contemplava pedágios, no entanto, observou, como a duplicação fazia parte do complexo logístico do trecho norte, existia a possibilidade de se estabelecer parceria público-privada, e, nesse contexto pode haver cobrança de pedágio, mas com o emprego de novo dispositivo que onerará cada veículo apenas pelo trecho efetivamente percorrido, que é uma modalidade mais moderna e mais justa de cobrança. Lembrou que, quando da construção de estradas boas, confortáveis, duradouras e seguras, havia um elo sobre o qual não se tem controle total, que era o usuário, porque, embora houvesse limites de velocidade, muitas vezes eles não são obedecidos, o que torna necessária a fiscalização. Havia limites, ponderou, também para o peso da carga transportada, o que também não era observado. Por estes motivos, algumas ações estavam sendo implementadas, o que vinha ao encontro daquelas preconizadas nesse momento em que se comemorava a década da segurança rodoviária e cujo objetivo é reduzir em 20% o número de acidentes, o qual, no Brasil, se dá entre 30 e 40 mil, metade dos quais ocorrem no Estado de São Paulo. Diante desse quadro e visando esse objetivo, os órgãos públicos do Estado de São Paulo cuja



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

competência é regulamentar o transporte se comprometem a implementar medidas, intensificando inclusive a fiscalização do usuário, apesar de não dá nenhuma satisfação a receita que provém das multas, pois se gostaria que fosse zero. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes de órgãos públicos. **Ana Maria Iverson** declarou que a avaliação de impacto de ruídos respeitava a uma linha básica de medições, realizada com o apoio da CETESB, permitindo assim cotejar os níveis atuais com níveis futuros. Ressaltou que, independentemente da duplicação, o volume de tráfego na região crescia autonomamente, e que empreendimentos desse porte na área de infraestrutura requerem que se conceba um horizonte de planejamento de longo prazo, dado seu custo e complexidade. Assegurou que a ampliação da rodovia, segundo as projeções feitas, permitirá que os veículos circulem em condições de maior segurança e adequação, e que não existem indicativos de que haverá necessariamente aumento da produção de ruído. Esclareceu que o EIA fez uso de um banco de imagens antigo em razão de sua qualidade superior, e que as informações compiladas foram complementadas por levantamento de campo. O detalhamento de diversos aspectos do estudo, informou, terá lugar após o licenciamento prévio, assim como consideradas as informações e contribuições recebidas no bojo do estudo, pelo que agradecia aos colaboradores. Declarou partilhar integralmente da preocupação com a fauna, conforme manifestada, e que em nenhum momento a equipe que confeccionou os estudos a desmereceu, apenas privilegiou o foco sobre as questões mais relevantes. Informou que, com base em dois levantamentos realizados, foram previstas medidas a serem implementadas em duas travessias da rodovia, com o intuito de se preservar ao máximo a fauna local. Pontuou que as áreas de várzea e áreas de preservação permanente estão devidamente apontadas e quantificadas – na escala de 1:10.000 – no EIA, conforme informara antes. Esclareceu a respeito que os pedidos de supressão de vegetação e interferência em área de preservação permanente é feito em outra escala, na seguinte fase do licenciamento. Lembrou que basicamente se trabalhava com áreas de preservação permanente de recursos hídricos, com significativa intervenção antrópica. As demais questões – especialmente quanto à ocorrência de acidentes na rodovia – opinou já terem sido devidamente esclarecidas. Definiu o EIA/RIMA como um instrumento que avaliava um projeto, exigindo grande nível de detalhamento, necessário a uma adequada avaliação dos impactos ambientais. O estudo – ressaltou – não avaliava um plano, um programa, uma idéia, um conceito, mas, sim, um projeto com detalhamento de informações necessário à delimitação precisa dos impactos do empreendimento no ambiente sobre sua influência. A etapa de planejamento, esclareceu, precedia à destinada ao desenvolvimento do projeto, sendo avaliada por intermédio de outros instrumentos, e sublinhou que o que se estava apresentando era o estudo numa fase já até certo ponto consolidada. Lecionou que, normalmente, o que se fazia era resgatar, nos capítulos iniciais do EIA/RIMA, o histórico dos estudos estratégicos desenvolvidos acerca dos mesmos aspectos que envolvem a questão – como, por exemplo, no que diz respeito à opção entre duplicação ou nova rodovia, a escolha do modal de transportes, a alternativa do gasoduto para o transporte de combustível, como o faz a Petrobrás, entre outros, e convidou a propósito a quem pudesse interessar que revisassem de forma mais detalhada o capítulo segundo do EIA, que resgatava decisões políticas, estudos estratégicos e planos de desenvolvimento de médio e longo prazos, fundamentais para o embasamento e a própria compreensão das soluções adotadas pelo EIA-RIMA. Quanto à sugestão de se implantar um canteiro central de onze metros de largura, sem asfaltamento, separando as pistas, informou que, em rodovias com grande volume de circulação de veículos, buscava-se otimizar o aproveitamento do espaço disponível, ampliando-se assim a capacidade de tráfego. Com essa finalidade, acrescentou, procurava-se de antemão proceder à expropriação de uma faixa mais larga junto à rodovia, para que, provendo à sugerida separação das vias, permitisse a construção de pistas mais velozes e seguras. No caso em tela, entretanto, argumentou, tratava-se da duplicação de uma rodovia antiga, construída na década de 1930, e que tinha, portanto, suas margens densamente ocupadas, inviabilizando a implementação do expediente sugerido. Acrescentou que, alternativamente, buscou-se aparelhar a rodovia de mecanismos que garantissem sua segurança, como uma barreira rígida central a separar as vias, evitando-se assim se fizesse necessário desapropriar os



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

imóveis lindeiros. **Stanislau Marka** complementou que as barreiras adotadas pela empresa na separação das pistas tinham suas especificações hoje norteadas pela norma EM-1317, adotada pela Comunidade Européia, que dimensionava o dispositivo pelo seu desempenho e pela capacidade de absorção de choques – para cuja aferição eram feitos incontáveis ensaios. Pontuou tratar-se de barreira móvel, e não rígida e fixa como as convencionais, apresentando custo algo superior. Observou que, para o Estado, hoje, um acidente fatal custa em torno de quatrocentos e vinte mil reais, e que era portanto prioridade investir-se pesadamente em segurança, e ofereceu detalhes a respeito. Assegurou que o empreendimento buscará interferir minimamente sobre o trânsito local, e que serão envidados os melhores esforços no sentido de se compatibilizar os transtornos que serão causados à sociedade com os prazos definidos pelo projeto, a exemplo do que mencionou a experiência adquirida nas obras com a construção da marginal do Rio Tietê. **Jefferson Rocha de Oliveira**, representante do CONSEMA, comentou inicialmente que a Duplicação da Rodovia dos Tamoios é de interesse da sociedade, tem relevância para ela, mas, ao mesmo tempo, é preocupante. Declarou que reiterava o posicionamento do Professor Moraes, na crítica que faz ao rodoviarismo, que, sem dúvida, tratava-se de uma “herança maldita” do Governo Kubitschek, mas que assevera ser também do Governo de Getúlio Vargas, e que se deveria ter, frente a essa demanda, uma postura pró-ativa. Reiterou o ponto de vista também manifestado de que o Estado induzia o comércio e a utilização dos reciclados oriundos da construção civil, devendo, para tanto, criar uma legislação que respalde essa atitude. Lembrou que essa obra poderá, ao utilizar esses resíduos, diminuir grande passivo existentes na região. No que concernia à descaracterização e ao adensamento do Litoral do Norte, a entidade Real Norte, da qual faziam parte Caraguatatuba, Ubatuba e São Sebastião, resistiam, e que, com vistas a reiterar essa atitude, essa entidade reivindicava a realização de audiência pública em Caraguatatuba. Reiterando o ponto de vista do representante do Ministério Público, declarou que se têm muitos recursos, embora as unidades de conservação não disponham de recursos suficientes para sua preservação. Declarou que considerava muito positiva a audiência, que se colocava à disposição da sociedade joseense e do Vale do Paraíba, para discutir a criação de uma região metropolitana que contemple o litoral paulista, ou seja, uma região metropolitana não só do Vale do Paraíba, mas que englobe o cone leste paulista. Respondendo à questão formulada pela plateia, a consultora **Ana Maria Iversson** informou que os carros que o EIA/RIMA contemplava eram os que já trafegam atualmente pela Rodovia dos Tamoios, e que, portanto, o aumento que, por ventura, ocorrer se dará por razões que não é a melhoria da estrada, mas, sim, o crescimento do Vale do Paraíba e do Litoral Norte, que decorre de questões demográfica e de afluência da economia pelas novas atividades produtivas que geram emprego e atraem a população. Argumentou que a afirmação de que a rodovia induz o crescimento é válido quando se criam frentes de expansão que são inacessíveis, uma vez que se cria, assim, acesso a uma região do qual até então ela não dispunha, criando-se, então, um pólo que gerará uma ocupação daquele território. No entanto, quando se trata de região como o Litoral Norte ou o Vale do Paraíba, que já possui uma história longa e uma dinâmica de crescimento autônoma, para se fazer um planejamento de obras de infraestrutura, é necessário elaborar estudos estratégicos que dêem conta dessa dinâmica. Portanto, no caso da duplicação da Rodovia dos Tamoios está-se corrigindo uma situação de saturação já existente. Reiterou que esse projeto encontrava-se atrasado, pois vinha sendo planejado e proposto desde 2004/2005 para corrigir uma situação de saturação que vem sendo, de certa forma, minimizada com a melhoria do asfalto, ampliação do acostamento, sem atacar o problema nuclear. Acrescentou que a postura do EIA foi avaliar como passarão esses carros a conviver com uma situação melhor. Informou também que a saturação existente vinha de fontes fixas e vinha sendo monitorada pela CETESB, e que a poluição não se constitui uma questão crítica, porque, efetivamente, estão sendo criadas condições para uma emissão mais favorável em uma região que não era crítica, que é o percurso em direção ao litoral; reafirmou que não se estava trazendo fontes que ora inexistiam, pois serão os mesmos carros que continuarão circulando. Declarou que a questão da ciclovía é uma proposição e que, no planejamento do Estado e dos Municípios, ela é encarada como investimento do Estado para



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

transporte, inclusive, de longa distância, e é nessa perspectiva que é proposta no projeto atual. Reiterou que, em nível de Estado, existe planejamento de desenvolvimento de todos os modais de transporte e são feitas projeções a médio e curto prazos e eleitas prioridades que são discutidas publicamente. No que se refere ao Litoral Norte, observou, foram feitos nos últimos anos estudos sobre sua capacidade de suporte ambiental, realizado seu macrozoneamento econômico-ecológico e elaborados estudos específicos sobre as atividades do pré-sal. Todos esses instrumentos foram discutidos no CONSEMA., trata-se de documentos públicos e foram citados no capítulo 2 do EIA. **Rodrigo Passos Cunha**, representante do Departamento de Avaliação de Empreendimentos da CETESB, esclareceu que todas as informações colhidas seriam transcritas e apensadas ao processo; que a etapa do processo no qual se encontra o licenciamento desse empreendimento é o da análise de sua viabilidade ambiental; que, se reconhecida essa viabilidade, será concedida a licença prévia. Acrescentou que o EIA/RIMA ainda estava sendo analisado como também as complementações solicitadas que foram apresentadas pelo empreendedor, com vistas à elaboração do parecer técnico. Acrescentou que, caso se conclua sobre a viabilidade ambiental, tal parecer será submetido ao CONSEMA, que corroborará ou não a indicação de viabilidade sinalizada pela CETESB e referida no parecer. Reiterou, então, que essa é a fase inicial do licenciamento, uma vez que a licença prévia não permite o início da construção das obras. Lembrou que, na etapa sucessiva, será analisado o efetivo cumprimento das propostas de exigência e recomendação constantes do EIA/RIMA, do referido parecer e da deliberação a ser tomada pelo CONSEMA, pois o cumprimento de todas essas propostas constitui condição *sine qua nom* para concessão da licença de instalação a ser dada pela CETESB, a qual, por sua vez, dará lugar a que o licenciamento ingresse na etapa seguinte, que proporá também exigências cujo cumprimento é, por sua vez, condição para concessão da licença de operação. Declarou-se encontrar-se à disposição daqueles que queiram dirimir alguma dúvida. Lembrou também que qualquer cidadão pode postular pedido de vistas ao processo. Depois de declarar terem sido cumpridas todas as etapas da audiência previstas pela **Deliberação CONSEMA Normativa 01/2011** e de informar que, no prazo de cinco dias, contados a partir da audiência pública que será realizada na cidade de Paraibuna no próximo dia 20, podem ser enviadas contribuições por toda pessoa interessada no aprimoramento do projeto. Lembrou também que essa contribuição deveria ser encaminhada ou para o endereço eletrônico consema.sp@ambiente.sp.gov.br, ou através dos Correios ou protocolada diretamente na Secretaria Executiva. Agradeceu a presença de todos e declarou encerrados os trabalhos dessa audiência. Eu, **Paula Frassinete de Queiroz Siqueira**, Diretora do Núcleo de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.