

RECOMENDAÇÃO Nº 01/2006 – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
Concessão da BR-116/SP/PR e a Transposição das Montanhas e Nascentes do Ribeira “Serra do Cafezal”

Ao Ilustríssimo Senhor Diretor Geral
JOSÉ ALEXANDRE N. RESENDE

As **ENTIDADES DA SOCIEDADE CIVIL** e técnicos reunidos hoje com o Senhor Ouvidor **NILO MORICONI GARCIA** - Corregedoria, vêm, respeitosamente, expor e Recomendar o que segue:

2ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais- PROCOFE

1. **CONSIDERANDO** que o **Governo do Brasil**. transferirá à iniciativa privada, por meio de concessões, **2600,80 km de rodovias federais**, em 8 estados federativos da união, estando prevista para até 01.06.2006 a publicação pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT¹ do edital para concessão à iniciativa privada, composto de **7 lotes a saber:**

¹ Instituída pela Lei 10.233/01, vinculada ao MT para regular a exploração do sistema de transporte terrestre

QUADRO 1		
Rodovia	Trecho	Extensão
BR-153/SP	Divisa MG/SP - Divisa SP/PR	321,60 km
BR-116/PR/SC	Curitiba - Divisa SC/RS	412,70 km
BR-393/RJ	Divisa MG/RJ- Entr. 0BR-116 (Via Dutra)	200,35 km
BR-101/RJ	Divisa RJ/ES - Pte. Pres. Costa e Silva	320,10 km
BR-381/MG/SP	Belo Horizonte - São Paulo	562,10 km
BR-116/SP/PR	São Paulo - Curitiba	401,60 km
BR-116/376/PR e BR-101/SC	Curitiba - Florianópolis	382,33 km

2. **CONSIDERANDO a situação caótica** do sistema nacional de transportes terrestres, ser decorrente de uma inconseqüente redação da Constituinte de 1988 **que extinguiu o Fundo Rodoviário Nacional**, desmantelando todo o sistema de manutenção, conservação, melhoramentos e ampliação da rede rodoviária e ferroviária nacional, que eram à época sustentadas pelos recursos de taxaço sobre combustíveis verbas repassadas para a União, os Estados e os Municípios;
3. **CONSIDERANDO** que após uma década de abandono do sistema nacional de transportes terrestres pretendeu-se superar a crise com a criação da **Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE**, embutida no preço dos combustíveis e criada, dentre outras finalidades, para destinar recursos à manutenção da infraestrutura de transportes do país. Cumpre frisar que os recursos da CIDE, desde que aplicados com seriedade, seriam suficientes para recuperar e manter todas as rodovias do Brasil., lamentavelmente, segundo dados do Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal - **SIAFI**, entre janeiro de 2002 e dezembro de 2005 a **CIDE rendeu R\$ 31,5 bilhões** dos quais **apenas R\$ 5,4 bilhões** foram aplicados **na infraestrutura de transportes**. Os R\$ 26,1 bilhões restantes

destinaram-se a formar o superávit primário e pagar despesas gerais dos ministérios, salários e indenizações do governo federal;²

4. **CONSIDERANDO** que um dos inconvenientes das “concessões” brasileiras, é que esse sistema apresenta um alto custo de arrecadação, ou seja, a implantação e manutenção das estruturas das praças de pedágio consomem mais de 15% da receita gerada. O lucro das concessionárias e as despesas com imposto de renda e administração consomem mais 55% dessa receita, restando **apenas 30% para investimentos em conservação, operação e obras como benefício direto ao usuário;**³

5. **CONSIDERANDO** a **inexequibilidade** da 2ª Etapa do **Programa de Concessão de Rodovias Federais**, de uma **forma global e unificada** como está projetada, **sem atender o que historicamente tem funcionado** por concorrências parciais e estaduais, permitindo a focalização local do evento, sob todos os prismas, com a participação de empresas locais em maior número e com a utilização das instalações já existentes viabilizando maior presteza e menores preços;

6. **CONSIDERANDO** que o modelo quanto à obrigatoriedade de investimentos nesta 2ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais, prevê que **as obras de ampliação** da capacidade das estradas **não cumprirão um cronograma** pré-determinado. e que serão realizados de acordo com o tráfego de veículos;⁴

7. **CONSIDERANDO** que o trecho BR-116/SP/PR, prevê o maior volume de investimentos, cerca de R\$ 1 bilhão e deve demandar financiamento internacional., sendo o lote 6, trecho **São Paulo-Curitiba** , o de **maior interesse das empresas;**⁵

8. **CONSIDERANDO** o que causa **esquivança** quanto aos Aspectos Ambientais, previstos na **2ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais**

² “ Artigo de Rogério Wallbach Tizzot , 26.03.2006

³ Fórum Anti-Pedágio nas Rodovias, 10.04.2006

⁴ Elaine Carvalho, Agência Indusnet Fiesp, Notícias 23.02.2006

⁵ 23/02/2006 - Fonte: Valor On Line

caberá ao Departamento Nacional de Infra Estrutura de Transportes- **DNIT, antigo – DNER-** a regularização ambiental da rodovia até à Licença de Operação, sendo certo que, esta atribuição consignada ao DNIT **confere à autarquia o poder de ser a intermediadora** entre a concessionária e os órgãos licenciadores responsáveis, **o que não lhe compete;**

9. **CONSIDERANDO**, que de acordo com o enunciado no **documento (PPT) da ANTT** sobre a 2ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais, no que tange aos Aspectos Ambientais, a Concessionária assumirá o **passivo ambiental gerado** pelo DNIT dentro da faixa de domínio e será responsável pelo passivo ambiental dentro e fora da faixa de domínio gerados, a partir do início da concessão, **que deverão ser indicados pelo** Sistema Nacional do Meio Ambiente- **SISNAMA;**
10. **CONSIDERANDO** que ao analisar os editais, o Tribunal de Contas da União- **TCU** considerou ainda que havia espaço para reduzir o custo estimado dos investimentos em recuperação e ampliação das rodovias e, assim, baixar os pedágios;⁶
11. **CONSIDERANDO** . que a polêmica existente , quanto os valores fixados para **pedágio**, nos editais são alvo de críticas **de investidores** interessados, que a Agência Nacional de Transportes Terrestres- **ANTT** teme que as condições fixadas possam afastar investidores, que o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, interessado em financiar os projetos, também já demonstrou preocupação e sugeriu alterações, este conflito pode atrasar a publicação dos editais e a própria licitação, pois em caso dos editais serem alterados, o Tribunal de Contas da União -TCU terá 45 dias para se manifestar;⁷
12. **CONSIDERANDO** . que o atraso poderá ser ainda maior em razão de que o governo federal tem pressa em concluir o processo, devido à limitação do **calendário eleitoral**, ressaltando-se que já em 1997 o **Programa Brasil em Ação**, enfrentou críticas e inúmeras ações judiciais, face às obras usadas em barganha de eleição;⁸

⁶ 23/02/2006 - Fonte: Valor On Line

⁷ 23/02/2006 - Fonte: Valor On Line

⁸ Plano enfrenta críticas e ações judiciais 29.06.1997 Folha de São Paulo

- 13. CONSIDERANDO** os inúmeros movimentos nacionais que contestam a legalidade do pedágio, e que recentemente o presidente do Sindicato das Cooperativas de Transporte do Estado Paraná **SINCOOPAR**, Nelson Canan, revela o drama dos caminhoneiros: Nas 10 praças na BR-277 entre Foz do Iguaçu e Paranaguá, um caminhoneiro gasta R\$ 8 mil mensais com pedágio, o que equivale entre 30% e 40% do valor do frete. “As concessionárias ganham exatamente o dobro de cada dono de caminhão durante o mês”, avaliou;⁹
- 14. CONSIDERANDO** a **obrigatoriedade** das concessionárias concederem **isenção ao pagamento** do pedágio aos **moradores das regiões** vizinhas às praças de cobrança;¹⁰
- 15. CONSIDERANDO** estar previsto nesta 2ª Etapa do **Programa de Concessão** de Rodovias Federais, que antes de cobrar pedágios a concessionária vencedora para a **BR-116/SP/PR, São Paulo – Curitiba** terá que realizar obras iniciais de recuperação e sinalização das estradas;

Sociedade Civil e Meio Ambiente

- 16. CONSIDERANDO** que a 2ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais engloba em seu LOTE 6, o trecho de Transposição da Serra do Cafezal BR-116/SP/PR, São Paulo – Curitiba, que está compreendido entre o Km 339,2 e o Km 366,8 nos municípios de Juquitiba, Miracatu e Pedro Barros (Estado de São Paulo), **totalizando 27,6 Km de extensão** entre eles o segmento 6 situado aproximadamente **entre o Km 348,2 e o 353,7, desenvolvendo-se em diretriz independente ao da vertente direita do Ribeirão do Caçador;**¹¹
- 17. CONSIDERANDO** a competência do **Poder Judiciário**, quanto ao trecho da **Serra do Cafezal / Serra do Mar** no Processo de nº 2003.61.00.023370-7, em curso na 16ª VARA FEDERAL DA 1ª SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE SÃO PAULO, tendo como **autor** o Ministério Público Federal **MPF** e **réus** o Departamento Nacional de Infra Estrutura de Transportes- **DNIT, antigo – DNER-** e o próprio

⁹ Diário Online, Rodovias federais serão privatizadas a partir de maio, 2006

¹⁰ Estudos e Pareceres de Direito Rodoviário, Fabio Marcelo de Rezende Duarte

¹¹ IPT- Instituto de Pesquisa Tecnológicas- Relatório n. 34892

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente dos Recursos Naturais Renováveis- **IBAMA**, pela revogação da própria Licença Prévia nº 132/2002 motivada por representação da **ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL**- Seção São Paulo-CMA;

18. CONSIDERANDO a arbitrariedade do Poder Executivo (**IBAMA**), quanto à renovação da Licença Prévia nº 132/2002, que ao ser expedida em 2005, foi ampla e severamente contestada, por ações da sociedade civil organizada, entre elas a **MOÇÃO PELA NULIDADE DA LICENÇA IBAMA**, expedida pelo Coletivo de Entidades Ambientalistas Cadastradas junto ao Consema/SP, aos 06.2005, endossada por outras 2 centenas de entidades no âmbito nacional e encaminhada pela Plenária da I I Pré-Conferência Nacional do Meio Ambiente Setorial de Entidades, Fóruns, Redes, Movimentos, Ativistas - Ambientalistas e Movimentos Sociais do Estado de São Paulo – II PRECONEA, realizada na Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, 11.2005;

19. CONSIDERANDO a afronta da renovação da Licença Prévia nº 132/2002 que se opõe aos pleitos anteriores do Ministério Público Federal- **MPF**, da sociedade civil ;

20. CONSIDERANDO que o **IBAMA** em total desrespeito á **CNMA**, dissimuladamente, desconsiderou notadamente estas **Deliberações** da Conferência Nacional do Meio Ambiente- **CNMA 2003**, insertas no documento publicado pelo **Ministério do Meio Ambiente- MMA- Governo do Brasil**, abaixo descritas:

*Utilizar toda tecnologia disponível para se **evitem fragmentações** e modificações nos sistemas naturais das **montanhas**, em especial as florestadas, quando da implantação de empreendimentos de infra-estrutura, tanto públicos como privados, considerando-se a sua **importância** tanto para a **biota**, como para **as águas e o clima**, de acordo com a Agenda 21, capítulo XIII (1992);*

*Considerar o estudo de **viabilidade técnico-econômica e ambiental de transposição serrana** por meio de **túneis longos nas ampliações** de vias ou na construção de novas vias que transpõem serras (muito especialmente a **Serra do Mar**).*

*Contemplar o valor referente à recuperação do **passivo ambiental nos custos das obras** de infra-estrutura e de transportes;*

Dar continuidade e aperfeiçoar as obras governamentais já iniciadas na área de transportes, desde que sejam reavaliados os aspectos tecnológicos e sócio-ambientais “



Dados sumários da atuação e influência da sociedade civil

21. **CONSIDERANDO** que a sociedade civil ao longo desta década tem ativamente contribuído com **ações propositivas e totalmente altruístas**, visando a realização da **Conservação e da Manutenção** da BR-116/SP/PR com objetivo de agilizar e otimizar o custo benefício dos **Melhoramentos**, principalmente a **Duplicação da Serra do Cafezal / Serra do Mar**, quanto aos seus aspectos técnicos, econômicos, sociais, éticos e ambientais;

QUADRO 3



Manifestação apoiada pela **ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL- OAB – Seção São Paulo CMA** aos **02.03.1997** Primeira **PETIÇÃO “NÃO AO DESVIO”**, referendada por centenas de entidades. Momento da Prece São Francisco, trazida pelos freis, lida pelo representante da **Ass. Moradores Reserva da Biosfera**, quase 100 pessoas abraçaram a **Queda d’águas Marimbás**, nome dos cipós gigantes que descem das árvores centenárias na floresta de **ITEREI REFÚGIO PARTICULAR DE ANIMAIS NATIVOS** portaria IBDF 163/78Km 350 BR-116/SP/PR

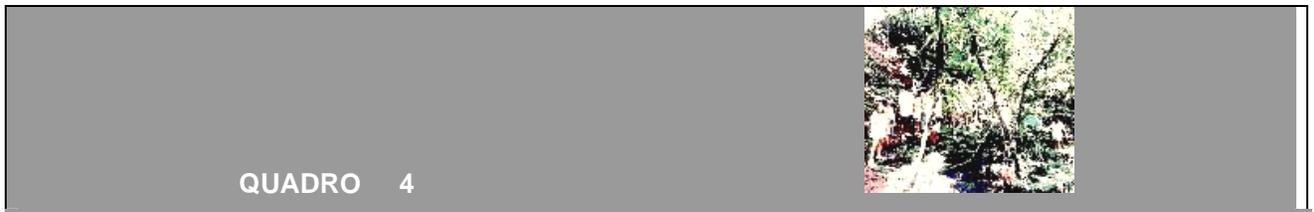
22. **CONSIDERANDO** a **Carta Aberta à Cidadania**, da **ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL- OAB 117^a**, reivindicando a nulidade e anulação da **Licença Prévia** n° 132/2002, inclusive por ignorar as múltiplas ações da Sociedade Civil, embasadas em consistentes pareceres voluntários da comunidade científica: contestando os estudos do DNER/IME, complementando-os e oferecendo alternativas, que propiciam a segurança de tráfego para os usuários da rodovia, e muito especialmente, evitarão dano ambiental, redigida aos, 22.08.2002; contando com mais de 1.700 assinaturas, compostas de representantes de entidades civis nacionais, técnicos em meio ambiente, membros de comitês de bacia hidrográfica, comunidade acadêmica em geral e parlamentares. Todos **CIDADÃOS E ENTIDADES**

QUALIFICADAS no pleno exercício dos princípios estabelecidos pela Agenda 21¹²

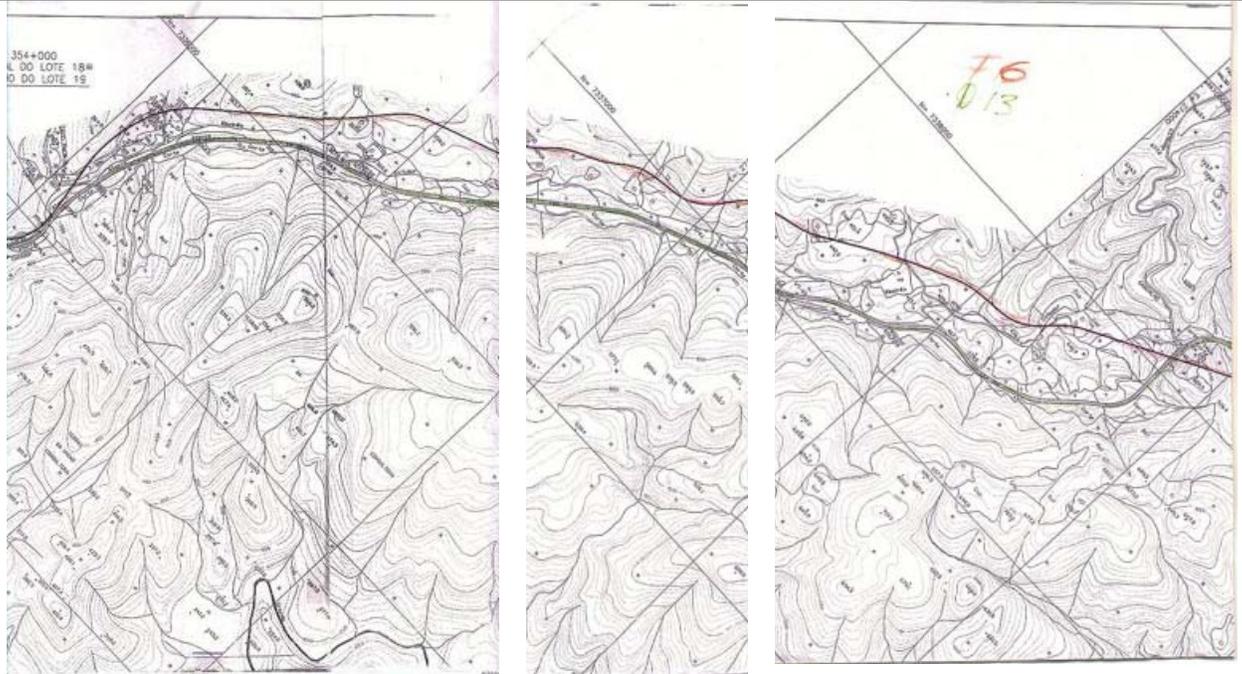
- 23. CONSIDERANDO** que a **Carta Aberta à Cidadania**, foi também **consignada pela PETIÇÃO DE JOANESBURGO**, referendada por mais de 200 representantes de entidades internacionais, durante a **Cúpula da Terra** em Joanesburgo, em Setembro de 2002, solicitando das autoridades brasileiras, efetivas medidas para revisar o traçado licenciado, encaminhamento feito pela **OSCIP SOS Manancial**, que promoveu exposição e debate do empreendimento;
- 24. CONSIDERANDO** que a **suspensão das 60 licitações** aos 04.01.2003 pelo **Ministro dos Transportes** foi **motivada pelo dossiê Of. Nº 539/02-CIDC, ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL- OAB 117^a** da presidenta da Comissão de Interesses Difusos e Coletivos, Dra. Meire Garcia Pizelli dirigido ao **Presidente Eleito** da República Federativa do Brasil, **Luiz Inácio Lula da Silva**, contendo ampla documentação contra a Licença Prévia nº 132/2002 **expedida pelo IBAMA**, autorizando **entre o Km 348,2 e o 353,7, duplicação em diretriz independente ao da vertente direita do Ribeirão do Caçador.**
- 25. CONSIDERANDO** que sucedendo à suspensão deste processo licitatório, o **Presidente da República exalta e elogia o trabalho da sociedade civil** encaminhando o **Dossiê da OAB ao Ministério do Meio Ambiente - MMA¹³**, aos 11.03.2003 e enviando telegrama parabenizando a **OAB**, nas pessoas de Dr. Laerte Soares e de dra. Meire Garcia Pizelli, pela deferência dada à instalação do **Centro de Referência do Movimento da Cidadania pelas Águas Florestas e Montanhas Iguassu Itereí**, no KM 350 da **BR-116/SP/PR, São Paulo – Curitiba** aos 17.05.2003

¹² .Citamos, Fundação SOS Mata Atlântica, Conselho Nacional da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, a ANAP- (vice-presidência do CBHRB) Presidente da Associação Paulista de Municípios,- **APM**, o ex- Prefeito de Osasco Celso Giglio, ¹²Prefeito de Rio Claro, Prof. Dr. Cláudio Antonio de Mauro , Presidente. Comitê Bacia Hidrográfica Rio Piracicaba e parlamentares federais, estaduais e locais , destacando-se entre eles o deputado federal reeleito Luiz Eduardo Greenhalgh, vereador Adriano Diogo, eleito deputado estadual, vereador Rubinho Bastos,

¹³ Ofício DDH/GP/PR229

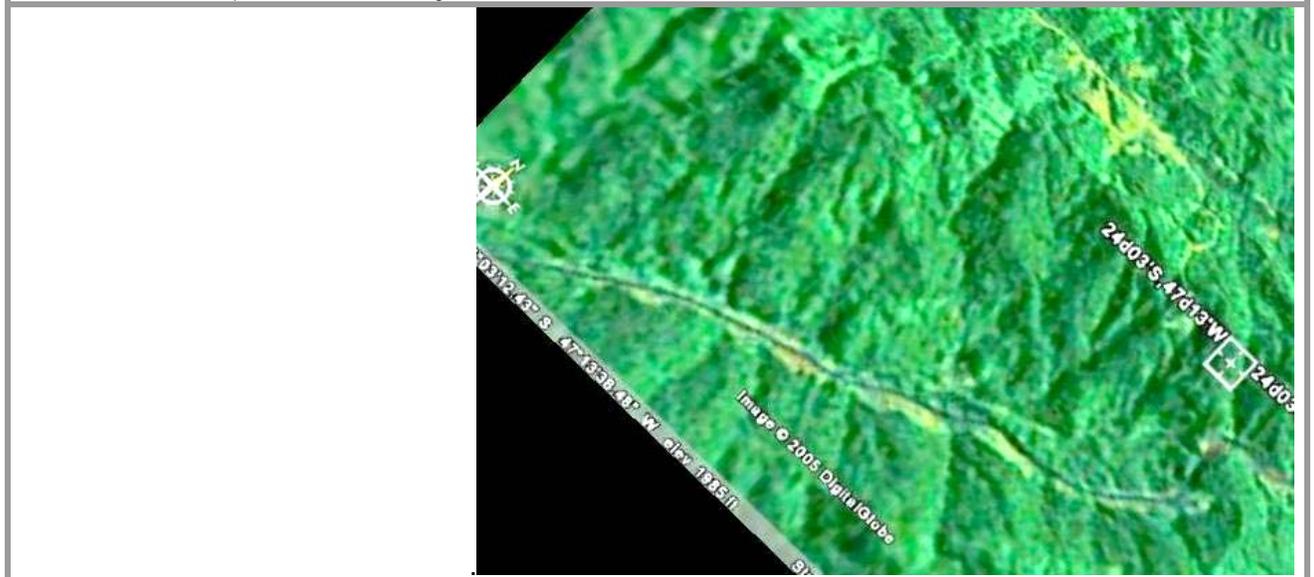


QUADRO 4



Projeto DNIT para o Manancial do Caçador – Serra Cafezal BR-116/SP/PR. Fonte DNER

Complemento da situação geográfica destas cabeceiras de drenagem que serão interceptadas pelo projeto DNIT: As mais altas vertentes da Serra do Mar, na borda planáltica. Fonte : Google



26. **CONSIDERANDO** que a **falta de convocação formal** para a AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 034/2006, realizada em São Paulo – SP, aos 22.2.2006, impediu-nos, por desconhecimento, de participação *in tempore*, contudo, **não declinaremos de nossa cooperação** nesta etapa da discussão sobre **os Estudos de Viabilidade, econômicos , operacionais e ambientais, e nas etapas subseqüentes**, pelo **compromisso** que temos com os **milhares** de Técnicos, Cientistas, Entidades Civis, Conselhos, ONGs, Entidades Ambientistas Redes, Coletivos e Movimentos Sociais, mandatos de Vereadores, Deputados e Prefeitos no âmbito local , nacional e global (EUA, França, África do Sul¹⁴) que contribuiram com conhecimentos técnicos ou cancelaram apoio à causa da Serra Cafezal/ Manancial Caçador, sendo certo que **nossas entidades são as mentoras das Audiências Públicas realizadas aos 17.04.2001 e 18.04.2001, em São Paulo e em Miracatu - SP** e que a **TERRÆ** apresentou documentos, por ocasião da Audiência Pública realizada aos 31.03.2004 pela **ANTT**, que foram incorporados à Súmula da Ata desta Audiência Pública 012/2004, das pgs. 30 à 42, ¹⁵,

27. **CONSIDERANDO** que efetivamente, a **sociedade civil saiu do papel de agente espectador e passou a agente participativo das soluções dos problemas difusos**, mobilizando-se contra a fragmentação das Montanhas da Serra São Lourençinho, que representam uma fonte importante de água, energia e diversidade biológica e essenciais para a sobrevivência do ecossistema e para a qualidade de vida , também, da Região Metropolitana de São Paulo. Mobilizando-se contra a fragmentação das cabeceiras de drenagem da Bacia

¹⁴ Protesto dos jovens ativistas ANJOS DO PLANETA (EUA) encaminhada ao MMA, PETIÇÃO DE PARIS realizada por ocasião da “Conference international sur les ressources en eau du monde à L’aube du XXI ème siècle L’eau: une crise imminente? UNESCO, Paris, 3-6 juin 1998 encaminhada ao Presidente Fernando Henrique Cardoso e BID, PETIÇÃO DE JOANESBURGO encaminhada ao Presidente Lula da Silva

¹⁵ Até a presente data no site da ANTT pdf e no índice GOOGLE http://www.antt.gov.br/acpublicas/apublica2004-12/APublica2004-12_Sumula.

AUDIÊNCIA PÚBLICA 012/2004: RECOMENDAÇÕES DA TERRÆ , POR OCASIÃO DAS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS DE 17 E 18 DE ABRIL DE 2001 , REFERENTES AO PROJETO DE DUPLICAÇÃO DA RODOVIA RÉGIS BITTENCOURT , TRECHO SERRA DO CAFEZAL, RESPECTIVAMENTE EM S.PAULO E MIRACATU. 4 PGS.

AUDIÊNCIA PÚBLICA 012/2004: Deliberações da PRÉ-CONFERÊNCIA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE DO ESTADO DE SÃO PAULO REALIZADA EM BOTUCATU , EM OUTUBRO 2003,

PETIÇÃO DA PRÉ-CONFERÊNCIA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE SETORIAL DE ENTIDADES, FÓRUNS, REDES, MOVIMENTOS E ATIVISTAS AMBIENTALISTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO REALIZADA EM S. PAULO, MEMORIAL DA AMÉRICALATINA, EM SETEMBRO 2003, 1 PG.

REF: **AUDIÊNCIA PÚBLICA 012/2004:** PRÉ-CONFERÊNCIA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE DO ESTADO DE SÃO PAULO REALIZADA EM BOTUCATU , EM OUTUBRO 1 PG.

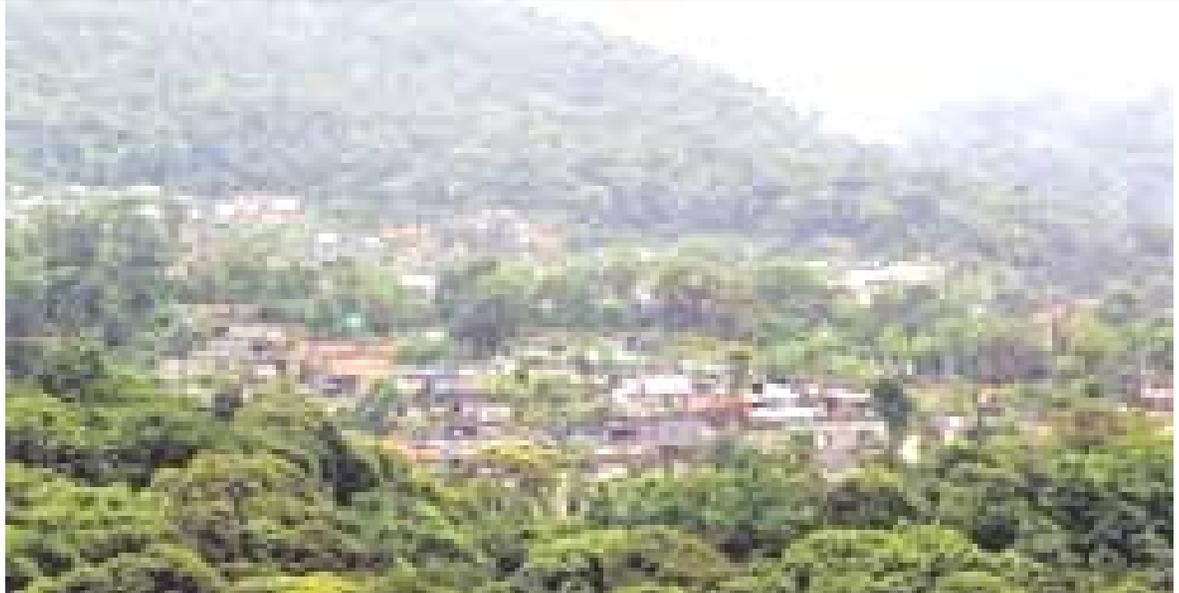
Hidrográfica do Ribeira de Iguape , na vertente oceânica do **manancial de água potável do Caçador**, onde se encontra **Iterei**, KM 350 BR-116/SP/PR, um tradicional Refúgio de Animais Nativos, declarado pela **Portaria IBDF nº163/1978** , devidamente publicada no Diário Oficial.



28. **CONSIDERANDO** que o **desvio (diretriz independente)** proposto pelo empreendedor para a duplicação da BR-116/SP/PR, formará uma verdadeira ilha de Mata Atlântica , que ficará com aproximadamente 5,3 km. de extensão, cercada por duas auto- estradas, sujeita à violenta agressão por invasores , poluição sonora, poluentes atmosféricos e tóxicos, lixo e incêndios, provocados pelo tráfego dos 9.000 veículos diários nos dois sentidos, índice com previsível multiplicação, após a duplicação da rodovia, área que por conseqüência , estará fadada à extinção em poucos anos.

¹⁶ Avaliação do Estudo de Impacto Ambiental- Princípios Gerais de Escolha de Traçados para as Vias Rodoviárias. texto elaborado pelo GEOTA para integrar o parecer apresentado pelas associações GEOTA, LPN e QUERCUS, 09.1998-

QUADRO 6



Lamentavelmente a consequência previsível para o Manancial do Caçador da Alternativa F (segmento 6- aproximadamente entre o Km 348,2 e o 353,7, desenvolvendo-se em diretriz independente ao da vertente direita do Ribeirão do Caçador - **é a destruição de uma microbacia florestada e sua biota**. A médio e longo prazo, grotões isolados por pistas tendem a ser **ocupados** e sofrem os efeitos da erosão e assoreamento com total destruição da cobertura vegetal e das características originais do curso d'água. Biól. Dr. Fábio Olmos, Instituto Florestal SMA/SP, **International Birdlife**

Por similaridade apresentamos imagem do **Parque Estadual da Serra do Mar Antropizado**, ao longo da via **Anchieta** invadido neste trecho por 4.000 moradores: FOTO: Folha Imagem, 2005

29. CONSIDERANDO que em face desta imprudência do empreendedor, alternativas de traçado foram apresentadas, por pesquisadores de renome, vinculados a Universidades como USP, UNESP, UNICAMP, associações técnicas, INSTITUTO DE ENGENHARIA, IPT, ONGS e cidadãos que contribuíram, de acordo com suas aptidões e de forma altruística, num âmbito multidisciplinar, através de ações, estudos e pareceres, visando, corrigir e complementar os estudos do empreendedor, para salvaguardar os sistemas ecológicos naturais e sociais, no trecho das cabeceiras da BACIA DO CAÇADOR, bacia hidrográfica tributária do Ribeira de Iguape, que é protegida em sua totalidade pela APA- Área de Proteção Ambiental da Serra do Mar, Zona de Vida Silvestre, sendo APP- Área de Preservação Permanente, pela sua importância natural como área produtora de água, para abastecimento público de grande interesse público local e regional, bem como, por apresentar peculiaridades históricas, culturais, ambientais, cênicas e antropológicas que lhe conferem identidade, enquanto espaço-território de referência turística e paisagística, visando assegurar modais econômicos de sustentabilidade para a

área e acima de tudo, proporcionar segurança para os usuários que trafegam por esta rodovia. Não obstante, **especialistas nacionais e internacionais**, propuseram também, **ALTERNATIVAS SUBTERRÂNEAS**, entre o bairro de Chora ao bairro do Cafezal, **Km 347,7 ao 361** BR-116/SP/PR no entorno da Metrópole São Paulo, que não causarão danos ao Bioma Mata Atlântica e à bacia hidrográfica do ribeirão do Caçador, montanhas da SERRA SÃO LOURENCINHO. O arquiteto, Dr. Cândido Malta Campos Filho, do Movimento Defesa São Paulo, asseverou que a opção túnel, comparada com uma pista a céu aberto, traria os seguintes benefícios:

I- A rampa do túnel poderá ser entre **20 a 50% menos inclinada do que a pista a céu** aberto posto que será de 4 a 5%, quando a do traçado original atinge até 6%;

II- **Reduzirá** a distância, no trecho da serra, **em 2,7 Km** com relação a do traçado original;

III- Em sendo um túnel iluminado, ele **não estará sujeito à neblina** com a pista a céu aberto;

IV- Não estando a céu aberto **elimina o inconveniente**, das constantes **chuvas** da região;

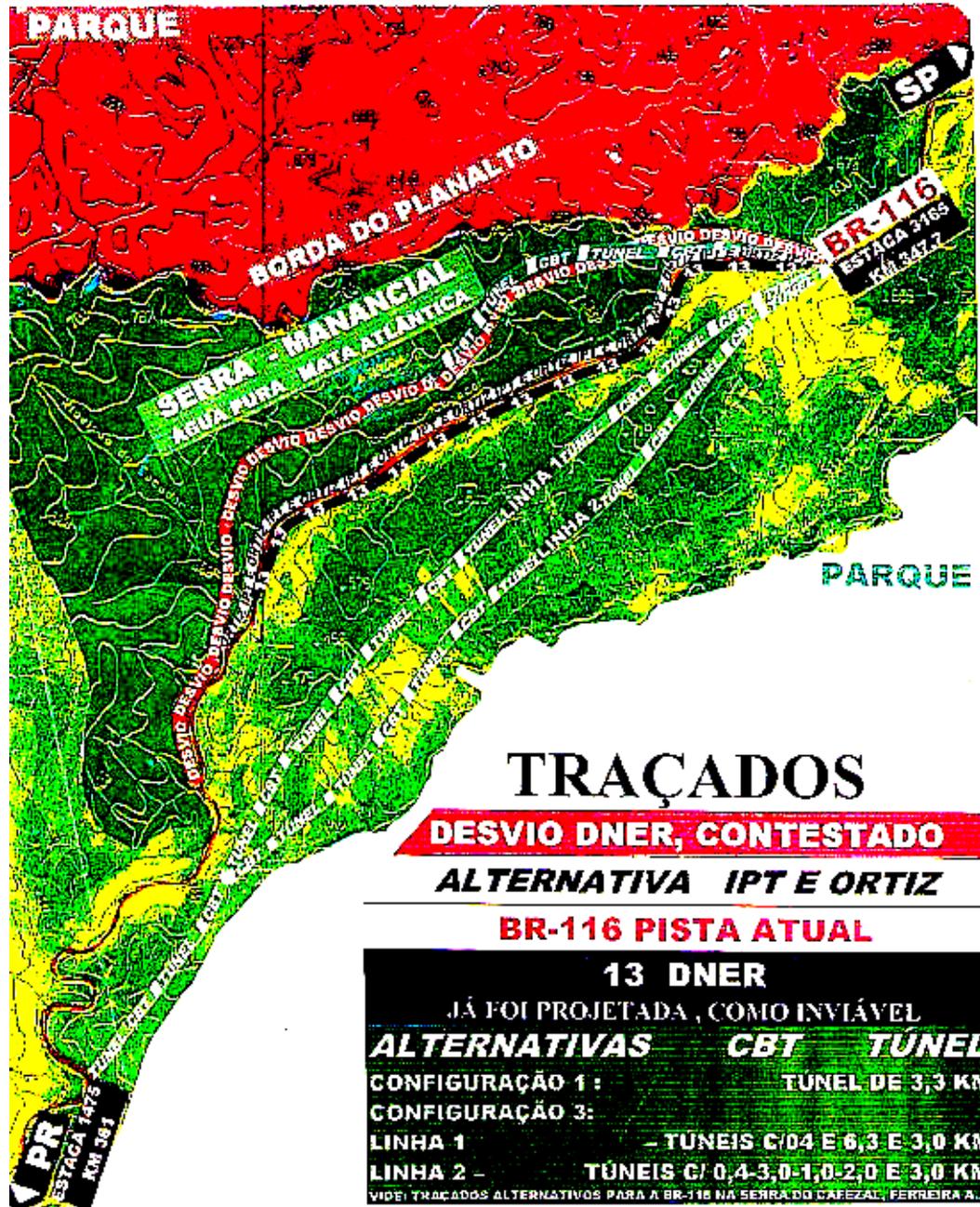
V- **Elimina** significativamente as **curvas e sucessões de subidas e descidas**;

VI- **Elimina** os típicos problemas de **erosão e instabilidade** dos taludes que poderão afetar a estrada durante a vida útil .”

30. **CONSIDERANDO** a **solicitação de detalhamento das alternativas subterrâneas supra mencionadas**, assim como da **alternativa 13 aperfeiçoada, junto ao leito atual da rodovia**, dentro dos **moldes propostos** pelo Ministério Público Federal- **MPF**, **IP**T e Sociedade Civil foi realizada por uma **grande aliança dos vários setores da coletividade**, por meio da **Carta Dossiê ao Presidente Fernando Henrique**, em 1999, referendada por 3 presidentes de Conselho (Biologia, Engenharia e Arquitetura), 5 prefeitos do Vale do Ribeira, incluindo presidente o Conselho de Desenvolvimento Regional, 13 entidades ambientalistas dentre elas Movimento Defesa São Paulo, Fundação SOS Mata Atlântica, SOS Manancial, Greenpeace, Instituto Sócio-Ambiental,- Isa, Vitæ Civilis, Fórum Brasileiro De Ongs, Movimento Pró-Duplicação, GAIA, Associação E. A. do Embu, Grupo de Proteção aos Mananciais, MAB e 2 Jornais Locais,.



QUADRO 7



TRAÇADOS

DESVIO DNER, CONTESTADO

ALTERNATIVA IPT E ORTIZ

BR-116 PISTA ATUAL

13 DNER

JÁ FOI PROJETADA, COMO INVIÁVEL

ALTERNATIVAS CBT TUNEL

CONFIGURAÇÃO 1: TUNEL DE 3,3 KM

CONFIGURAÇÃO 3:

LINHA 1 - TUNEIS C/04 E 6,3 E 3,0 KM

LINHA 2 - TUNEIS C/ 0,4-3,0-1,0-2,0 E 3,0 KM

VER: TRAÇADOS ALTERNATIVOS PARA A BR-116 NA SERRA DO CAFEZAL, FERREIRA A.

SERRA DO CAFEZAL- DUPLICAÇÃO RODOVIA RÉGIS BITTENCOURT

Visão Global Serra Cafezal BR-116/SP/PR . fonte: Sociedade Civil 2000

Sociedade civil alerta para prevenir acidentes

31. **CONSIDERANDO** que a sociedade civil tem alertado sistemática, detalhada e expressamente o Departamento Nacional de Infra Estrutura de Transportes- **DNIT** e o **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL MPF** ¹⁷ quanto aos itens necessários para a conservação e recuperação da Rodovia BR-116/SP/PR, o que culminou com a concessão de liminar aos 10.2005, pela 10ª Vara Federal de São Paulo, **determinando ao DNIT, antigo – DNER a recuperação imediata desta via.** Destacamos dentre os reparos e cuidados pleiteados: a regularização das valetas de drenagem, enormes “buracos” laterais, maximizados por recapeamentos sucessivamente superpostos, a maior parte do ano escondidos sob densa vegetação e que são responsáveis pela maioria dos acidentes de transporte de carga e de passageiros na Serra do Cafezal, e, a inclusão de mureta central tipo New Jersey, que poderia estar evitando há décadas os acidentes frontais, que ocorrem em mínima escala;



32. **CONSIDERANDO** que a Administração Pública responderá objetivamente pelos danos advindos ao meio ambiente causados por seus agentes, assegurado o

¹⁷ Ofícios e Manifestações datados de 03.07.05, 23.08.04, 11.12.03, 29.10.03, 17.05.01, 17.04.01, 23.20.97

direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa (artigo 37, § 6º da CF);

33. E CONSIDERANDO, FINALMENTE os princípios insculpidos na Constituição Federal, da legalidade e do direito de todos ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, considerado bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público **e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações (artigo 225, caput);**

Estas são nossas recomendações:

1. Promover **Audiência Pública Regional**, entre os kms Km 339,2 ao Km 366,8; para permitir a participação da população da Serra e a inclusão da demanda local no Edital que vai balizar a escolha da concessionária que administrará a Régis Bittencourt, pelos próximos 25 anos; .
2. Contemplar no edital para concessão à iniciativa privada a garantia de independência entre as várias rodovias em seus trechos interestaduais, evitando assim, a **inércia geral de todo os lotes no procedimento da concessão, devido a óbices pontuais**, judiciais ou não, que poderão retardar muito o processo de manutenção, recuperação, duplicação e ou ampliação destes corredores rodoviários federais;
3. Adotar um **PARÂMETRO MÍNIMO PARA A CONCESSÃO** da BR-116/SP/PR; com a **exigência da duplicação do trecho da Serra do Cafezal/ Serra do Mar num prazo de no máximo** cinco anos após a concessão;
4. Delegar às **concessionárias** a responsabilidade de regularização ambiental da rodovia **eliminando qualquer intermediação** pelo DNIT;;
5. Evitar o enorme **passivo** ambiental que será gerado pelo projeto da forma como está previsto na Serra do Cafezal e reduzir o custo da duplicação :
 - a. Adotando a **ALTERNATIVA LOCACIONAL** mais racional, técnica e ambientalmente correta , econômica e de fácil execução, **adjacente** à atual via e que já está **quase pronta**; tendo a otimização do eixo

da pista reduzido o volume de terra **de escavação e eliminado os demais óbices** inicialmente apresentados pelo **DNIT** (entre eles aproximadamente **78 milhões de reais** somente de **transporte de terra**), maximizando os recursos econômicos do empreendedor e os custos do futuro pedágio, sendo perfeitamente exequível e dentro das próprias normas do DNIT¹⁸ ;

b. Adotando-se a **ALTERNATIVA TECNOLÓGICA** proposta por especialistas do Comitê Brasileiro de Túneis, pioneiramente em 1997 e referendada pelo consultor técnico da FAPESP do Instituto de Pesquisas Tecnológicas para o Relatório “Estudos de viabilidade de construção de túneis longos para a transposição da Serra do Mar, SP.”¹⁹ , que respaldou os conceitos utilizados pela Nova IMIGRANTES, hoje **referência para a Engenharia Nacional**. Esta arrojada concepção do projeto reduz o custo dos Melhoramentos, a curto, médio e longo prazo , ampliando os benefícios para o transporte de cargas e passageiros, com a redução do percurso e dos tempos e custos de viagem e elimina os danos ambientais, inclusive no **Parque Estadual**;

6. Exigir que o **percentual a ser aplicado nas medidas mitigadoras e compensatórias** seja advindo do **custo final da obra** e não sobre o valor inicialmente estimado;
7. A criação de **um Comitê de Usuários** da BR-116/SP/PR para permitir que a sociedade civil acompanhe todo o processo;
8. Incluir mecanismo no Edital da Concessão que permita a **recuperação imediata em caráter de emergência da pista ainda não duplicada** do trecho Serra do Cafezal, pelo Departamento Nacional de Infra Estrutura de Transportes- **DNIT**, Antigo – DNER- , para evitar que a segurança dos usuários da **BR-116/SP/PR** fique a mercê de polêmicas, delongas e outros óbices que venham a surgir neste mega programa do **PROCOFE- 2ª Etapa** , com a dotação de verba do próprio DNIT, com o posterior ressarcimento ou não pela futura concessionária;
 - a. Dando **prioridade à emergência de corrigir** as irregularidades das valetas de drenagem ao longo dos **Km 339,2 ao Km 366,8**;

¹⁸ Relatório ORTIZ DEZ

¹⁹ Parece Técnico do Instituto de Pesquisas Tecnológicas- IPT n.º 32194

9. Instalar uma **estações metereológica** para Monitoração:e Controle de Tráfego, no **Manancial do Caçador** em floresta de neblina, localizado nas cotas mais altas da Serra do Mar transposta pela BR-116/SP/PR;
10. Prever a **utilização da rocha** oriunda das escavações **dos túneis** para utilização posterior como brita de forma a otimizar o custo da concessão e beneficiar os recursos naturais;.
11. Utilizar todos os mecanismos para **redução do custo do pedágio** evitando incorporar custos sociais e beneficentes, lembrando que a população é quem financia os recursos do pedágio, já bitributado pela taxação da CIDE;
12. Prever a concessão da **isenção do pedágio** aos moradores das regiões vizinhas às praças de cobrança, num raio de 20 km;
13. Incorporar as recomendações da **Terræ** , no âmbito social, técnico e ambiental, oferecidas por ocasião das **Audiências Públicas de 2001 e de 2004**;
14. Consultar as entidades signatárias sobre a melhor maneira de execução destes trabalhos;
15. Registrar e incluir a presente Recomendação e seus anexos à **SÚMULA DA ATA AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 034/2006**.

Por derradeiro, agradecemos sua atenção.

S. Paulo, 17 de Abril de 2006

Horácio Ortiz
ABEPOLAR

Meire G. Pizelli,
OAB/SP 56^a CIDC

Akira Koshima
CBT

Tarcisio Celestino
EESC-USP

Léa Corrêa Pinto
TERRÆ

CENTRO DE REFERÊNCIA DO MOVIMENTO DA CIDADANIA PELAS ÁGUAS FLORESTAS E MONTANHAS IGUASSU ITEREI

Anexos

Relatório Ortiz 10, 2006

nilo.garcia@antt.gov.br

