



**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** – Boa noite a todas e todos os presentes, o Governo do Estado do Espírito Santo, por meio do Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos, IEMA, realiza a audiência pública para o processo de licenciamento ambiental das obras de implantação da rodovia ES-318, trecho entre BR-101, entre ES-315, entre ES-010, binário Guriri, contorno de São Mateus, Lote II, inclusive obras de artes especiais no município de São Mateus. O processo no IEMA tem o n.º 90518071.

Meu nome é Chander Rian de Castro Freitas, eu sou Agente de Desenvolvimento Ambiental e Recursos Hídricos do IEMA e eu serei o mediador da audiência dessa noite. Na minha suplência nessa função, nós temos a servidora Carla Rocha Sousa, também Agente de Desenvolvimento Ambiental do IEMA, que vai estar me ajudando nessa condução. Como secretário da audiência, a pessoa que faz a elaboração da ata, nós temos o Franz Schubert Sathler Alves, ali ao lado, que no final vai imprimir uma ata resumida para a gente fazer uma assinatura.

Bom, eu queria inicialmente convidar para a gente formar uma rápida Mesa para uma saudação inicial algumas pessoas. Então vou convidar o Sr. Wellington Secundino, Secretário de Meio Ambiente aqui de São Mateus. Queria convidar também o Sr. José Eustáquio de Freitas, diretor-Presidente do DER-ES, e o Sr. Thiago Nelo Moraes, coordenador do IEMA. Então podem se sentar aqui na frente, por favor.

Então, o senhor Wellington, pode fazer uma saudação inicial, por gentileza.

**O SR. WELINGTON SECUNDINO** – Boa noite a todos, cumprimentar o diretor do DER, o Freitas, meu amigo Freitas, o técnico do IEMA aqui, as autoridades presentes, estamos aqui representando a prefeitura nesse projeto muito importante para o nosso município e estamos aqui apoiando também, é um licenciamento do IEMA, às vezes temos alguns aditivos que são pequenos aditivos municipais que a gente está colaborando também e estamos torcendo, viu, Freitas, que esse projeto venha a bom termo.

Obrigado!

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** – Queria passar a palavra, obrigado, senhor Wellington, passar a palavra para o senhor José Eustáquio de Freitas, Diretor-Presidente do DER.

**O SR. JOSÉ EUSTÁQUIO DE FREITAS – (DER-ES)** - Muito boa noite, gente. Boa noite, meu povo!

Eu tenho certeza de que nós estamos felizes, nós estamos tendo no município de São Mateus e no balneário de Guriri, que por ocasião pertence ao município de São Mateus, os maiores investimentos da história do nosso município. Esse município que está muito próximo de completar os seus 500 anos, nós já temos 480 anos e eu penso que nunca na história desse município se viu um volume tão grande de investimentos simultaneamente.

Então, nós precisamos estar muito felizes acompanhando esses investimentos, agradecidos a Deus, ao Governador Renato Casagrande, que conduz esse Estado com maestria, com muita organização, que faz com que esse Estado tenha uma gestão fiscal de excelência e que tenha uma capacidade de investimento que alcança os 78 municípios do Estado do Espírito Santo, mas de forma muito igual.

Mas devemos agradecer o Governador também por escolher um mateense para estar numa pasta importantíssima, num órgão robusto que toca hoje as maiores frentes de investimentos do Estado e que tem oportunidade, e toda oportunidade que tem, prioriza a nossa cidade com investimentos estruturantes.

Eu estou aqui hoje a convite, participando dessa audiência pública, em função do debate para um EIA, um Estudo de Impacto Ambiental, em que o IEMA conduz essa nossa audiência pública.

Eu quero cumprimentar o Chander, que preside essa audiência pública, mas também quero cumprimentar o Thiago, que é Coordenador das licenças ambientais e dessa licença que nós estamos discutindo aqui, mas também quero cumprimentar a Ápia, quero cumprimentar na pessoa do Fabrício, que é o engenheiro encarregado dessa obra, quero cumprimentar a minha equipe do DER, vou fazer isso hoje na pessoa da Denise, que é a nossa Gerente de Meio Ambiente lá do DER, mas também na pessoa do Jocimar, o nosso Superintendente aqui da Regional, quero cumprimentar o meu amigo,



o Wellington Secundino, hoje Secretário de Meio Ambiente da Prefeitura de São Mateus, cumprimentando todos os Secretários, cumprimentando o Marquinhos, que não pôde estar aqui, nosso Prefeito, porque tirou alguns poucos dias de férias para descansar com a família, mas cumprimento também os vereadores, eu vejo aqui o vereador Wan Borges, vejo a Isamara, tem algum outro que eu não vi, cumprimento a Câmara de Vereadores, cumprimento todos vocês, quero cumprimentar todos os que estão presentes, na pessoa do Ex-Vereador, Ex-Presidente da Câmara, Paulo Fundão.

Nós estamos aqui para ter a oportunidade de oferecer a nossa dúvida, oferecer a nossa sugestão nesse licenciamento ambiental. A rodovia foi dividida em quatro trechos, o primeiro trecho, o IEMA nos concedeu uma licença com as devidas condicionantes, o Trecho 4, que é a ES-010, onde a gente já tinha uma estrada implantada, então nós estamos pavimentando a 010, com a ponte, que é a segunda ponte na entrada do balneário, estão licenciadas e estão, como vocês podem observar, com forte volume de obras através da empresa Ápia. Tem três trechos que eles não estão ainda licenciados e, por isso, nós não temos nenhuma frente de obras.

Quais são esses três trechos? O trecho que sai da BR-101, inclusive com os viadutos que vai nos permitir sair com total segurança da BR-101, sentido Balneário de Guriri, então o primeiro trecho sai da BR-101, a altura do presídio, a altura do novo complexo de saúde, sentido Balneário de Guriri. Esse primeiro trecho vem até a ES-315, a ES-315 é a rodovia que vai para o Nativo, então o primeiro trecho vem da BR-101 até a ES-315. Segundo trecho, o segundo trecho são quase 04 quilômetros de reabilitação, de recuperação com melhorias, que são na ES-315, o trecho que vai chegar na ES-315 e seguir por quase 04 quilômetros, quem conhece, até na fazenda do Pedro Piau.

O trecho três é justamente da interseção da ES-315 até a ES-010, até a estrada da Barra Nova, com outra ponte ali na SM-8, muita gente conheceu quando a Petrobras colocou aquela estação de petróleo ali na SM-8, ela fez uma ponte de concreto de mão única, nós colocaremos ali outra ponte de mão dupla, parecida com essa aqui que está acontecendo aqui no rio Mariricu, a daqui tem 130 metros, a de lá de baixo tem 70 metros de mão dupla, então esses são os três trechos que estão em debate aqui hoje. Eu acredito que está tudo muito bem encaminhado, o projeto ambiental colocado no IEMA, sob análise, a partir dessa licença, vocês verão a empresa Ápia entrar com muita



pressão nos outros três trechos, para que no menor tempo nós possamos inaugurar essa obra e dotar o nosso município de alta mobilidade num contorno que liga da BR-101 direto para Guriri.

Ao final, se tiver oportunidade, eu volto a participar e vocês têm toda a oportunidade de participar dessa audiência pública.

Boa noite!

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** – Muito obrigado, Presidente do DER, pelos esclarecimentos iniciais. Eu passo agora a palavra para o senhor Thiago Nelo Morais, Coordenador de Parcelamento do Solo e Obras de Interesse Coletivo do IEMA.

**O SR. THIAGO NELO MORAIS – (IEMA)** - Boa noite a todos. Muito obrigado por vocês estarem aqui dividindo essa noite com a gente, a gente vai explicar um pouquinho daqui a pouco porque a gente está aqui, como isso entra no rito de licenciamento dessa obra, como o Freitas acabou de citar, é importante para a comunidade. Quero agradecer especialmente a comunidade que veio ser representada, essa audiência é para vocês, não tenho dúvida disso. E dizendo isso, convido-os a participar ativamente da audiência. Essa audiência, gente, ela não tem o objetivo de ser deliberativa. O que quer dizer isso? Aqui a gente não vai tomar decisão, isso é apenas uma etapa do processo de licenciamento. Então nosso objetivo hoje com vocês é informar sobre esse empreendimento, é tirar dúvidas, é discutir e principalmente tomar a opinião de vocês quanto a este empreendimento, quanto ao modo construtivo que está sendo proposto, inclusive com discussão dos impactos, e podem ter certeza que as manifestações de vocês serão consideradas na análise feita pelo EMA.

Para a gente não se alongar muito, só queria dar uma explicação muito rapidinha, porque pode ser estranho, sendo uma obra que é contratada pelo Governo do Estado, através do Departamento de Estradas e Rodovias, mas por que é a Ápia que vai apresentar esse projeto? Isso vem do fato do regime de contratação que foi realizado para essa obra. O regime de contratação feito, ele passa para a empresa contratada para a execução a responsabilidade de finalizar os projetos e inclusive tocar todo o processo de licenciamento.



O DER é a gestora da rodovia e ela só vai tomar posse disso, inclusive do processo de licenciamento, só quando a rodovia de fato for entrar em operação. Então por isso é que a Ápia hoje vai ser quem vai apresentar o empreendimento, vai apresentar o estudo e avaliação ambiental realizada e vai defender que esse empreendimento seja deferido. Então de novo, uma boa-noite a todos e obrigado pela presença!

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** – Muito obrigado, Thiago.

Agora a Mesa pode ser desfeita, podem voltar para os seus lugares para a gente iniciar com uma explicação aqui sobre a dinâmica da audiência.

Primeiro quero também registrar a presença de dois vereadores presentes que me chegaram a informação, o vereador Isamara e o vereador Wan Borges, outras autoridades, a gente vai atualizando aqui ao longo da audiência.

Bom, o desenvolvimento da audiência, ela tem a seguinte dinâmica. Inicialmente o IEMA faz uma breve apresentação sobre como que funciona o licenciamento ambiental e a participação pública. Em seguida, a construtora Ápia vai fazer uma apresentação do projeto e após isso a consultoria ambiental vai mostrar para a gente o estudo que ela desenvolveu. Isso tudo vai levar cerca de 1 hora, a minha apresentação e a da empresa e da consultoria. Depois a gente passa para o intervalo que é de cerca de 15 minutos com o lanche e após o intervalo a gente retorna para o debate com as perguntas de vocês e o encerramento.

Bom, então agora a gente vai passar para a leitura das regras dessa audiência para que a gente tenha um bom andamento dela.

Todos que se encontram aqui devem assinar a lista de presença que fica ali com as recepcionistas na porta, então quem não assinou ainda é importante que assine, até para vocês terem um folheto com a explicação das regras também.

A duração da audiência, ela pode chegar a 3 horas e podendo ser prorrogada por mais 30 minutos conforme a quantidade de perguntas que forem encaminhadas por vocês aqui para a mesa.

Os interessados em formular perguntas, elas podem ser tanto escritas quanto orais, devem preencher a ficha de perguntas também disponível na recepção.



Para as perguntas escritas é importante incluir o nome, a pergunta e quem você quer que responda a sua pergunta. Para as perguntas orais, só colocar o nome para a gente poder ir chamando conforme a lista de presença.

As inscrições para as perguntas orais e escritas, elas vão ser encerradas meia hora após o início dos debates, então a gente começa o debate, vocês têm ainda meia hora para poder decidirem se querem fazer perguntas escritas ou orais e se encaminhar para a gente.

A gente, inicialmente, responde às perguntas escritas e após essa etapa a gente passa para as perguntas orais. Cada pessoa que for pegar o microfone para poder fazer sua pergunta tem 2 minutos para fazer sua pergunta e quem for responder tem 3 minutos para elaborar sua resposta.

A gente não abre para réplicas para não se estender muito, então essa pessoa pode se inscrever novamente se ela quiser tirar alguma outra dúvida no final. A gente tenta ser bem regrado com o tempo, para todo mundo poder participar e ter a sua oportunidade de falar.

Somente serão respondidas questões que tratem do empreendimento que está em discussão nessa audiência pública, então a gente sabe que tem outros empreendimentos de infraestrutura aqui em São Mateus, mas é importante que o foco seja o que for apresentado aqui na nossa audiência de hoje.

Não - como o Tiago comentou - não haverá momento para a gente votar pela aprovação ou rejeição do empreendimento, porque a gente está aqui para colher contribuições de vocês para nossa tomada de decisão.

A ata transcrita dessa audiência de hoje estará disponível no site do IEMA, que é o [iema.es.gov.br](http://iema.es.gov.br), devidamente anexada com lista de presença e com as perguntas que forem feitas, tanto escritas quanto orais, a partir do dia 31 de julho de 2025, ou seja, 10 dias úteis a partir de hoje.

Agora eu vou apresentar a equipe técnica do IEMA, que é responsável pela análise desse licenciamento. Carla Rocha Sousa, Delano Pacheco e Silva, Lívia Naman e Pâmella Machado Saguiah. Essa é a nossa equipe responsável pelo licenciamento e também está presente o nosso Coordenador Thiago, que já se apresentou para vocês.

Eu sei que eu já estou falando bastante, mas agora vou só apresentar como o IEMA trata esse tipo de licenciamento e como a participação pública acontece.

 GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos  
Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - IEMA

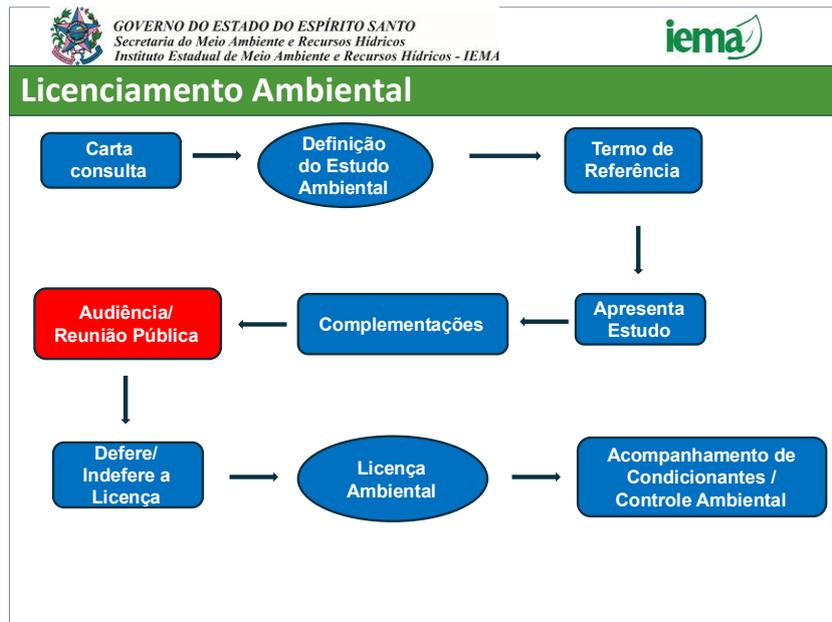
 iema

**Expectativa**

- ✓ Chegada de empreendimentos = expectativa
- ✓ Mudança de qualidade de vida;
- ✓ Inclusão da sociedade na tomada de decisão;
- ✓ Necessidade de fortalecimento do diálogo com a população local;

 → 

Então a gente sabe que uma chegada, qualquer tipo de empreendimento que se instala, quando ele chega, isso traz dúvidas sobre como aquilo vai acontecer, como vai mexer no cotidiano das pessoas que estão próximas. Tem muita expectativa gerada sobre qualquer tipo de obra, como aquilo vai impactar a qualidade de vida das pessoas. E é por isso que a gente convida vocês para fazer parte, conhecer e tirar suas dúvidas sobre esse processo.



Bom, esse aqui é um fluxograma de como a gente chegou até aqui hoje. Então, empreendimentos grandes, como a gente vai discutir aqui hoje, eles iniciam com uma carta consulta feita ao IEMA, que é quando o empreendedor nos questiona qual tipo de estudo ambiental que ele deve fazer para aquilo que ele quer licenciar. Então, nesse caso, para ser um empreendimento de grande porte, grandes impactos, foi definido que seria um EIA-RIMA, que é o mais completo estudo que a gente trata, que é o estudo de impacto ambiental, o RIMA é a versão resumida dele, o relatório de impacto ambiental.

A gente faz um Termo de Referência, onde a gente diz tudo que tem que ser estudado, tanto no meio físico, quanto no meio biótico, quanto no meio socioeconômico, e como ele deve apresentar para a gente os impactos ambientais e as medidas mitigadoras. Isso então vai compor depois o Estudo de Impacto Ambiental, o EIA-RIMA.

O IEMA faz uma análise inicial, e geralmente é muito difícil que o empreendimento tire, e consiga já passar para a próxima fase inicialmente. A gente sempre tem revisões que a gente solicita, nesse caso nós já solicitamos, e estamos aqui hoje nesse momento posterior, que é a Audiência Pública. Então a gente já fez uma análise inicial, já fez pedido de complementação, já recebemos isso, e trazemos para vocês conhecerem o projeto e o estudo.



Após isso, após essa ocasião de hoje, o IEMA define se está favorável ou contrário à emissão da licença. Inicialmente, a gente emite uma Licença Prévia para esse tipo de empreendimento de grande porte. Primeiro uma Licença Prévia, depois uma Licença de Instalação e depois a de Operação. A nossa Licença Prévia, inicial, que passa pelo Conselho Estadual de Meio Ambiente ainda, ele não autoriza o início das obras, é só a Licença de Instalação que autoriza que as obras iniciem.

E aí, após a emissão da licença, a gente acompanha as Condicionantes que forem colocadas nessa licença.

A Licença Ambiental, então, é o ato administrativo pelo qual o órgão competente algumas vezes é a Secretaria de Meio Ambiente Municipal, algumas vezes é o IEMA, algumas vezes é o IBAMA, quando é o impacto que pega mais de um Estado. Então a gente, na licença, estabelece as condições, restrições e as medidas de controle ambiental que deverão ser obedecidas pelo empreendedor, de forma a prevenir os impactos ambientais.



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos  
Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - IEMA



**Licenças Ambientais**

**TIPOS DE LICENÇAS AMBIENTAIS**

**Licença Prévia - LP** - emitida na fase inicial - aprovação da área pretendida - aspectos locais, tecnologia a ser utilizada, concepção do sistema de controle ambiental proposto. É na LP que se atestará a viabilidade ambiental do empreendimento, aprovará a localização e concepção, e se definirá as medidas mitigadoras e compensatórias aos impactos negativos.

**Licença de Instalação - LI** - Fase de detalhamento dos projetos (projeto executivo e programas ambientais)

**Licença de Operação - LO** - Emitida após finalização das obras e atendimento das condicionantes da LI. Órgão realiza vistoria para verificação da eficiência do sistema de controle ambiental

Os tipos de licença, então, são Licença Prévia, Licença de Instalação e a Licença de Operação. Então, a gente está aqui hoje antes da Licença Prévia.



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos  
Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - IEMA



**Participação Pública no Processo de AIA**

A Participação Pública é estimulada em diversos países durante o processo de AIA, e tem como objetivo **principal informar a sociedade** das possíveis alterações em seu meio.

No Estado, a participação pública no processo de licenciamento ambiental **tem caráter informativo e consultivo**, servindo de subsídio para tomada de decisão do órgão ambiental.

A participação pública nessa avaliação de impactos, ela é amplamente utilizada internacionalmente e aqui também no Brasil há muito tempo. O IEMA também realiza audiências públicas há muitos anos, é algo que a gente considera muito relevante que aconteça e essa audiência, como o Thiago também comentou, ela tem um caráter informativo, de passar informações para vocês e também consultivo, porque a gente recebe contribuições e é comum, inclusive, que questões que são colocadas em audiência pela sociedade, depois virem temas para as nossas condicionantes; então a gente realmente leva tudo isso muito a sério.



As formas que a gente incentiva de participação pública são a gente dar visibilidade para esses requerimentos todos, esses requerimentos são colocados no site, o próprio estudo ambiental está no site do IEMA, assim como todos os demais, a gente promove audiências e reuniões, estimula a participação nos conselhos de meio ambiente e depois no acompanhamento, no controle ambiental que a gente realiza.

Então a gente incentiva a participação e aqui eu queria pedir para quem quiser tirar uma foto desse slide, porque a gente recebe as contribuições hoje, durante a audiência e a gente está a um prazo ainda de 10 dias úteis para que as pessoas se lembrem de alguma coisa ou quiserem algum outro esclarecimento adicional, elas podem nos enviar isso por e-mail ou protocolar na sede do IEMA, mas é lá em Cariacica, um pouquinho longe, mas também pode ser por e-mail: [participacaopublica.iema.es.gov.br](mailto:participacaopublica.iema.es.gov.br). A gente vai receber contribuições conforme o nosso decreto por 10 dias úteis até o dia 31 de julho.

Muito bem, minha parte terminou, agora eu queria convidar o representante da construtora Ápia, o Sr. Fabrício Carvalho Luz, para apresentar para vocês esse projeto.



**O SR. FABRÍCIO CARVALHO LUZ – (EMPRESA EXECUTORA)** - Primeiramente, boa noite a todos. Meu nome é Fabrício Carvalho Luz, eu sou o Gerente Regional da ÁPIA e eu vou apresentar para quem não conhece a ÁPIA, nós estamos há mais de 10 anos no Estado empreendendo obras para o Governo, para o município e para os clientes privados.

Agradecer a população e os munícipes, agradecer o Freitas e a equipe, agradecer o Thiago e a equipe e ao Welington, representando a Prefeitura, aos colegas, ao Bismarck e vou fazer uma apresentação rápida e sucinta.

A nossa proposição aqui para o EIA-RIMA é a implantação da ES-318 com extensão de 16,46 quilômetros.



Bom, realizamos obras de engenharia que exigem projetos ousados, com enorme capacidade de mobilização, de mão de obra, equipamentos e estrutura, além de parcerias sólidas e gestões comprometidas com a segurança, prazos e resultados.

Nós atuamos nas áreas de mineração, rodovias, barragens, saneamento, indústrias, ferrovias, edificações e infraestruturas. Ao lado aqui, no nosso mapa da federação, os estados que atualmente a gente empreende os negócios da ÁPIA.

Vou passar um breve vídeo institucional.

Nós hoje, a ÁPIA, ela é a 16ª construtora da Federação Brasileira e isso começou há 65 anos.

***(É exibido um vídeo institucional)***

Bom, só para ilustrar, as últimas quatro pessoas que apareceram ali são os dois fundadores e os filhos dos fundadores do grupo ÁPIA. Hoje nós já estamos na terceira geração de trabalhadores dentro do grupo, fundado em 1960.

Bom, a concepção do nosso empreendimento.

O nosso contratante é o DER, que é o Departamento de Edificações de Rodovia do Estado, a nós contratada é a construtora ÁPIA, pelo RDCI, tem o Regime Diferencial de Contratação n.º 01/2022 e o nosso órgão licenciador é o IEMA, o Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos IEMA, onde nós estamos com o processo de licenciamento ambiental 90518071.

A justificativa.

O projeto de implantação da rodovia ES-318, Contorno de São Mateus, o Lote II, surge com os seguintes benefícios, melhorar a mobilidade da população, desviar o fluxo das ruas internas da cidade, facilitar o acesso direto ao balneário de Guriri, promover o desenvolvimento econômico e ampliar a acessibilidade dos usuários.

## CARACTERÍSTICAS

- Classe da Rodovia Classe II
- Extensão: 16,46 km
- Valor Estimado da Obra: R\$ 164.297.137,54
- Velocidade Diretriz: 70km/h
- Raio Mínimo: 170m
- Rampa Máxima: 5%
- Faixa de Domínio: 40m

Prazo para execução dos serviços: 29 meses



As características dessa rodovia.

Ela é uma rodovia de Classe II, com extensão de 16,46 quilômetros.

Só para a gente lembrar que o que nós estamos discutindo aqui pelo processo de licenciamento é os 16,46 quilômetros. O nosso valor estimado é de R\$ 164.297.137,54.

Pela classe de rodovia, que é a Classe II, a velocidade de diretriz é de 70 Km/h, com raio mínimo de curvatura de 170 metros, o máximo de rampa de aclave de 5% e a faixa de domínio é de 40 metros.

## ETAPAS DE EXECUÇÃO

- Execução de Terraplenagem;
- Execução de Dispositivo de Drenagem;
- Implantação de 6 abrigos de Ônibus;
- Implantação de 13.430,30m lineares de cerca no total;
- Implantação prevista de 6.288,60m<sup>2</sup> de calçadas;
- Execução de Viaduto e Ponte;
- Implantação de defensas metálicas;
- Sinalização (horizontal e vertical);
- Execução de Asfalto;
- Serviços Ambientais.



As etapas de execuções são, na terraplenagem, movimentação de massas, dispositivos de drenagem profundas e superficiais, implantação de seis abrigos de ônibus, implantação de 13.430 metros lineares de cerca no total, implantação prevista de 6.288 metros quadrados de calçadas, execução de pontes e viaduto, implantação de defensas metálicas, sinalizações horizontais e verticais, a execução também da capa asfáltica, o CBUQ, e incluindo também os serviços ambientais.

## ETAPAS DE EXECUÇÃO

O projeto conta também com os dispositivos de drenagem :



Meios Fios de Concreto.



Bueiros de Greide.



Entrada de água.



Drenos Profundos.



Valetoas de proteção de corte e aterro.



Valetoas de proteção de corte e aterro em talude.

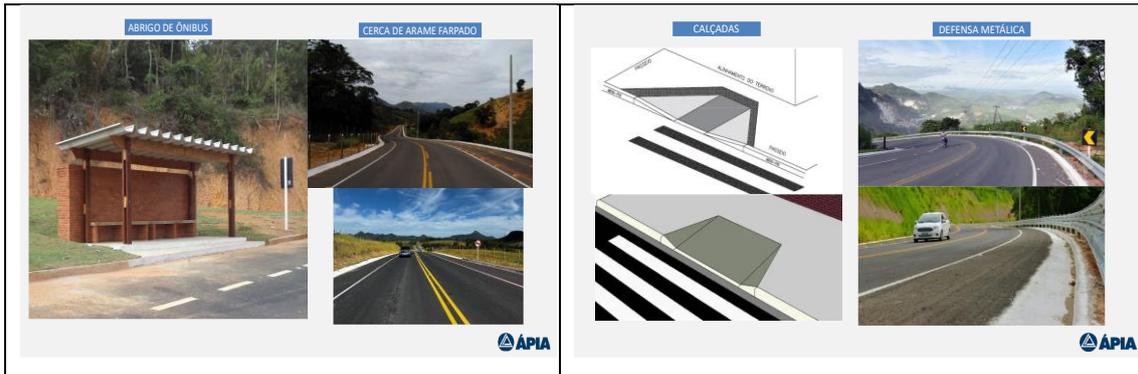


Descida de água.



Para ilustrar a nossa etapa, meio-fios e concretos, os bueiros, as drenagens, entradas e saídas de água, as valetas de proteções, as valetas de proteção de corte, aterro em talude, descidas de água, dissipadores de energia e drenos profundos.

A nossa previsão das obras de artes complementares são bueiros triplos, bueiros duplos, galerias e bueiros simples.



Aí uma ilustração dos nossos abrigos de ônibus, as cercas de arame farpado padrão DER, fechando a faixa de domínio, as calçadas onde vai ter acessibilidade para cadeirantes, as defesas metálicas com proteções em curvas.



As nossas etapas de execução de execuções das obras de artes especiais, elas iniciam lá na BR-101, onde vai ser construído um viaduto que vai tirar o fluxo para quem quer vir para o balneário direto, para não ter que passar dentro da cidade de São Mateus.

Então a ilustração do viaduto, obviamente, vai ter contenção de aterro, para a saia do aterro não extrapolar muito o terreno, então isso é uma contenção de aterro, isso é uma ilustração do que é que vai acontecer, a BR-101 vai passar por baixo e quem vai acessar vai passar por cima da BR.



Esse viaduto vai ter uma largura de aproximadamente 16,40 metros, um comprimento de 52,2 metros e uma altura sobre a BR-101 de 7,70 metros. Depois também nós vamos ter um alargamento na ponte do Rio Preto, para ela entrar na classe da rodovia, Classe II, então vai ter um alargamento nessa ponte.

Uma ilustração vai ter execução, nós vamos usar guindaste, porque as vigas já estão prontas, a gente já executou elas, fabricadas aqui, então vai ter um içamento de carga.

No Rio Preto a largura é de 15 metros, um comprimento de 12,96 metros e uma altura do NA de 2,28.

Depois nós temos uma outra obra de arte especial que é sobre o Rio Mariricu, que é conhecido como SM-8. Essa ponte vai ficar ao lado da ponte existente, que é aquela ponte metálica, onde vai haver içamentos, concretagens.

Ela tem uma largura de 16,10 metros, um comprimento total de 70 metros, vencendo o Rio Mariricu e uma altura sobre o nível da água de 4 metros.



Aqui é uma ilustração dos projetos de sinalizações, as sinalizações que nós utilizaremos ao longo da execução e entrega definitiva do empreendimento. Tem sinalizações contínuas, setas e zebrados, sinalizações de linhas de canalização e alguns símbolos que são obrigatórios.

Mais ainda sobre os projetos de sinalizações, nós temos os zebrados, as marcações de faixas exclusivas, linhas de preferências e as legendas que compõem o relatório técnico.



Como sempre, aí tem toda rodovia e toda estrada, rua. Nós temos os nossos projetos de sinalizações verticais, que as placas de regulamentações e as placas de advertências.

Além disso, os marcos quilométricos e os marcadores de perigo, os marcadores de alinhamento, mais conhecidos como *Andorinhas*, que na hora que tiver a curva, para facilitar a visibilidade noturna.

Bom, eu queria dar uma ênfase na etapa de execução sobre essa sinalização. Toda vez que vocês, como municípios e usuários, virem essas placas laranja, isso é uma norma que está em obra. Então, tudo que corresponde ao empreendimento que a ÁPIA for, tem que ser em execução com fundo laranja. Então, onde que vão ser colocados os desvios, as interdições, cones, big cones. E, o mais importante, eu peço para os municípios obedecerem a sinalização, temos colaboradores, pais de família, trabalhadores, visitantes, dentro da obra. E nós tratamos também a vida em primeiro lugar.

Então, eu quis dar uma ênfase nessa sinalização, que onde que tiver, não só pela ÁPIA, pelas outras obras, é sinal que está tendo uma obra e tem trabalhadores.



■ 

## CONTATOS

□ **FABRÍCIO CARVALHO LUZ – GERENTE REGIONAL**  
fabricao.luz@grupoapia.com.br

□ **LAYSA QUEIROZ COSTA - COMUNICAÇÃO SOCIAL**  
Telefone: (27) 99664-5850  
comunidade@grupoapia.com.br

Bom, meu contato está aqui, eu sou gerente regional, meu nome é Fabrício Carvalho Luz, estou à disposição de vocês.

Obrigado.

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** - Obrigado, Fabrício.

Antes de passar aqui para a consultoria ambiental apresentar, queria registrar algumas presenças, da Associação de Moradores de Guriri, lado Sul, a Presidente Marília dos Santos; da Associação de Moradores de Guriri, Acorda Guriri, Roselito Santos Celestino; o Sr. Pedro Santana, Presidente da Associação de Artesãos; o Sr. Gabriel Uzoin, da Associação de Moradores da Ilha de Guriri; e representando o SINE de São Mateus, a Sra. Ingrid.

Agora eu passo então para o Sr. Bismarck, para apresentar aqui o estudo ambiental.

**O SR. BISMARCK ZULIANI PAEZI – (CONSULTORIA)** - Boa noite, espero encontrar todos bem.

Bom, como foi falado, meu nome é Bismarck, eu faço parte de uma consultoria ambiental, e hoje nós estamos aqui para falar e tratar do EIA-RIMA, o estudo de impacto ambiental e do seu relatório para a implantação da ES-318.

A gente pede um pouco de atenção, compreensão de todos. É um tema que às vezes foge um pouco da nossa realidade, mas é de extrema importância a participação e esse momento junto à comunidade. É o momento que a gente consegue escutar melhor o questionamento, as dúvidas, toda a colocação que a comunidade tem para poder fazer dentro do empreendimento.

<b>ALTERNATIVA DE TRAÇADO</b>	<b>ALTERNATIVA DE TRAÇADO</b>
<p>O objetivo é comparar cenários e escolher a opção com melhor viabilidade técnica, econômica e ambiental.</p> <p>Para a ES-318, foram analisadas três alternativas de traçado, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Obstáculos naturais e urbanos;</li><li>• Impactos socioambientais (social e ao meio ambiente);</li><li>• Custos e desapropriações.</li></ul> <p>O traçado visa ligar a BR-101 à Ilha de Guriri, evitando o tráfego urbano no centro de São Mateus.</p>	<p>Recomendação de Traçado – Rodovia ES-318</p> <p>O projeto seguiu o anteprojeto aprovado pelo DER-ES, com base em estudos técnicos e ambientais.</p> <p>Alternativas 1 e 2:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Trecho comum de 9,5 km;</li><li>• Maior número de desapropriações;</li><li>• Passagem por áreas alagadas e urbanas;</li><li>• Custos mais altos e maior impacto social e ambiental.</li></ul>

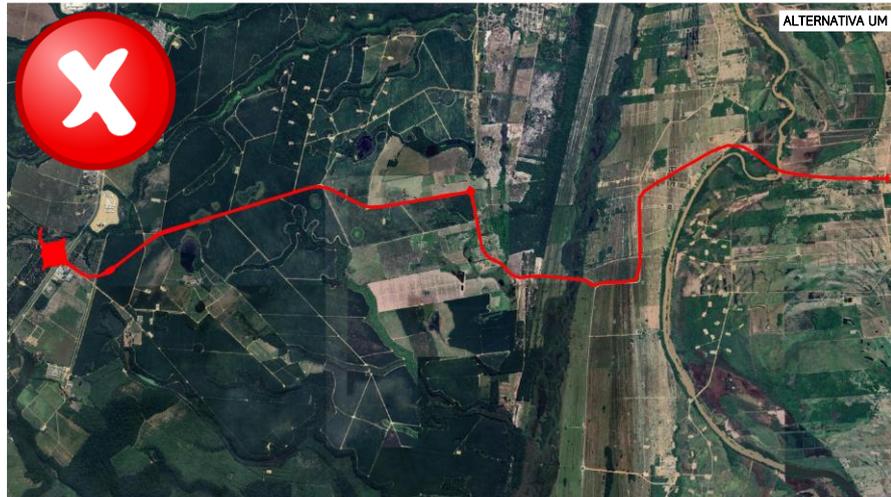
A gente vai começar falando um pouquinho do estudo, falando das suas alternativas de traçado. Um estudo ambiental de um EIA-RIMA, a gente precisa então fazer o estudo de três alternativas de traçado.

Falando da rodovia, as alternativas de traçado. O estudo foi baseado no seu anteprojeto, que foi desenvolvido juntamente com o DER. Nele tem suas normativas técnicas que precisam ser obedecidas para se poder fazer o traçado para se fazer esse estudo.

Então, inicialmente eu vou falar de duas alternativas, Alternativa 1 e Alternativa 2. Para o estudo da Alternativa 1 e Alternativa 2, foram considerados os obstáculos naturais e urbanos, os impactos socioambientais, aqueles que envolvem a parte social e o meio ambiente, os custos e as desapropriações.

O traçado visa interligar a BR-101 até o balneário de Guriri.

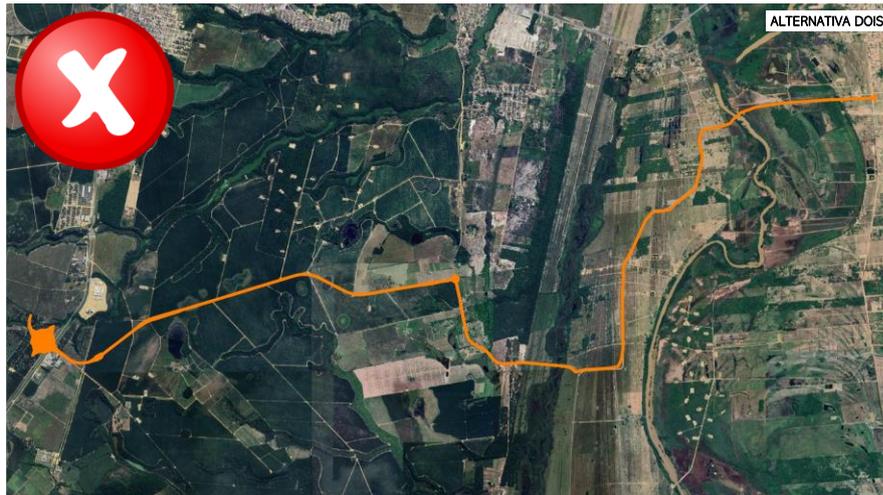
O traçado da Alternativa 1 e Alternativa 2, ele tem 9,5 quilômetros e ele se sobrepõe para a análise. Ele apresenta o maior número de desapropriações e passagem por áreas alagadas e urbanas, e o custo mais elevado e o maior impacto social e ambiental.



A Alternativa 1, ela foi estudada com a colocação do viaduto, o encontro da rodovia com a BR-101. Ela sobrepõe a Indústria Zimmermann e aqui também tem a sede de uma propriedade. Então seria a primeira parte da desapropriação dessa alternativa. Ela vai sobrepor um plantio de eucalipto e chega ao encontro da rodovia 315, onde é previsto a implantação de uma rotatória.

Quando vai chegando ao finalzinho do traçado, que ela vai saindo da 315, tem uma curva acentuada e passa novamente por uma estrada rural. Ao chegar nesse ponto, a gente teria a interferência em uma área de vegetação nativa, uma parte aqui de solo mole, então precisaria de mais obras de terraplanagem, e aqui mais desapropriação quando chega no núcleo urbano dentro de Guriri.

Por essas observações, a gente indicou que essa alternativa não seria a alternativa mais viável estudada dentro do estudo.



A Alternativa 2, se vocês observarem, ela então tem essa mesma parte em comum; então você teria ali novamente uma desapropriação de uma indústria que tem aqui na cidade, que é a indústria Zimmermann, a sede de uma propriedade, passando aqui pelo plantio de eucalipto, chegando novamente na 315, com a mesma curva acentuada, e um novo acesso para chegar até o balneário de Guriri.

Então ela passaria por uma estrada rural, aqui ela já teria intervenção em uma área de vegetação, aqui em outro fragmento, aqui também teria fragmento, aqui seria uma desapropriação, aqui uma parte de solo mole, para poder aumentar o custo com as obras de terraplenagem, passaria em outro fragmento, e chegaria no balneário de Guriri, aqui dentro do núcleo urbano, com várias desapropriações.

Então por esse motivo também, o estudo indica que essa não seria a melhor alternativa de traçado.

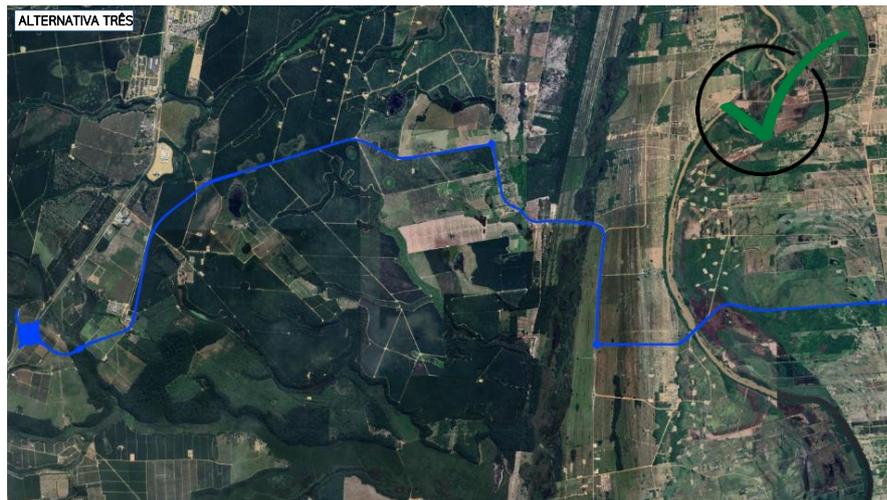
## **ALTERNATIVA DE TRAÇADO**



Recomendação de Traçado – Rodovia ES-318

- O projeto seguiu o anteprojeto aprovado pelo DER-ES, com base em estudos técnicos e ambientais.
  
- ✓ Alternativa 3 (Recomendada):
  - Passa por área totalmente rural;
  - Aproveita parte da ES-315, reduzindo custos;
  - Menor necessidade de desapropriações;
  - Ponto ideal para viaduto, com melhor visibilidade e segurança;
  - Menor impacto ambiental e social;
  - Maior viabilidade técnica e econômica.

Então agora a gente vai falar da alternativa que foi feito o estudo, que o estudo apresenta a viabilidade para a implantação. Ela também respeita as diretrizes do anteprojeto, que foram elaboradas pelo DER, e ela apresenta como seus pontos positivos, ela passa totalmente por área rural, então ela não tem intervenção em perímetro urbano, aproveita parte da ES-315, o que reduz o seu custo de implantação, menor necessidade de desapropriação, porque você vai fazer desapropriação só de culturas, então de áreas agrícolas você não vai ter desapropriação de residências. Ponto ideal para implantação do viaduto, onde ele tem a melhor visibilidade, garantindo segurança para quem trafega na rodovia, então o viaduto está sendo implantado em uma área reta, então à distância você consegue enxergar ele, menor impacto ambiental e social, e maior viabilidade técnica e econômica, porque apresenta menor custo de implantação.



Então essa é a Alternativa 3, é a alternativa que a gente está no estudo. Então se vocês observarem, aqui a gente tem o deslocamento do viaduto, que vai ser implantado na BR-101, então ele agora está sobrepondo a uma área de plantio, então você tem aqui uma alça que vai passar por trás do sistema prisional, não interferindo naquele sistema prisional que existe ali, que é o sistema semiaberto, continuando ela pelo plantio de eucalipto, chegando na sua interseção com a ES-315, sobrepondo a ES-315, uma suavização da curva, a continuidade na ES-315, até a altura, como falado pelo Freitas, na propriedade do seu Pedro Piau. Para localização, fica mais ou menos na reta onde tem a ponte da SM-8 implantada.

Aí você vai ter a saída da rodovia, então vai passar por uma área de pasto, e você vai chegar aqui no local onde vai passar pelo rio Mariricu. Aqui também é uma área de solo mole, comparado as áreas de solo mole presentes no estudo, essa é uma área menor, aqui já tem também uma estrada implantada, que é utilizada pela empresa que faz a exploração dos poços de petróleo. Então você passa aqui por um fragmento florestal, e depois você volta a passar por uma área de cultivo, e você chega na ES-010, e onde você não tem ali a desapropriação de nenhuma residência.

Então, devido a esses pontos, a gente passou e identificou essa alternativa como sendo a mais indicada.

## **EMPREENHIMENTO EM ESTUDO**



- Contorno de São Mateus – Lote de Projeto O2 (Estudo Ambiental)
  - ✓ Objetivo: Conectar diretamente a BR-101/ES ao Litoral de São Mateus (Ilha de Guriri e Barra Nova), evitando o tráfego urbano.
- Extensão: 16,46 Km
  - ✓ Intercepta a ES-315 em dois pontos (rotatórias previstas);
  - ✓ Segue por 3,92 km coincidindo com a ES-315;
  - ✓ Sobrepõem em áreas sem pavimentação;

Então, falando da alternativa, e falando um pouquinho da concepção do projeto, o projeto da ES-318 é o Contorno de São Mateus, ele é pertencente ao Lote II do edital, e é o que a gente vai falar que é a área do estudo ambiental.

O objetivo dele é conectar diretamente a BR-101 ao litoral de São Mateus, criando então um acesso e uma rota para a ilha de Guriri e o balneário de Nova Venécia.

Então, evitando todo aquele tráfego urbano, que quem é da região sabe quando tem feriados e final de ano, o tráfego que acontece para chegar até o balneário.

A extensão prevista é de 16,46 KM. Ela intercepta a ES-315, ela encontra na 315 em dois pontos. Então, nesses dois pontos estão previstos duas rotatórias.

Ela sobrepõe, ela passa por cima da ES-315 por 3,92 KM.

Então, também, o que ajuda a redução do custo de implantação da obra.

As demais áreas de implantação da rodovia, elas sobrepõem em áreas que não têm pavimentação.



Então, para melhor localização e entendimento, aqui é a BR-101, onde vai ser implantado a rotatória, passando pela área de plantio, chegando na ES-315 com a primeira rotatória e quando vai sair da ES-315 uma outra rotatória. Volta-se a passar para a área até chegar, então, ali a ES-010, que dá acesso a Guriri, dá acesso ao bairro de Guriri e Barra Nova. Então, Guriri ao norte e Barra Nova ao sul.

<b>CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO</b>	<b>CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO</b>
<p><b>PREVISÃO DE 29 MESES PARA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS</b></p> <p><b>PROJETOS DE ENGENHARIA (12 meses)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Concepção do Projeto Engenharia;</li><li>▪ Desenvolvimento dos Projetos de Engenharia e Estudos Ambientais;</li><li>▪ Análise e aprovação dos projetos pelo DER-ES.</li></ul> 	<p><b>EXECUÇÃO DAS OBRAS</b></p> <p><b>Mobilização (3 meses):</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Instalação de canteiro de obras;</li></ul> <p><b>Obras (12 meses):</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Terraplenagem (preparo do solo);</li><li>▪ Drenagem;</li><li>▪ Pavimentação;</li><li>▪ Asfalto;</li><li>▪ Pontes;</li><li>▪ Sinalização e segurança;</li><li>▪ Controle e monitoramento ambiental;</li></ul> <p><b>Encerramento das atividades (2 meses):</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Desmobilização das estruturas (encerramento das atividades).</li></ul> 

Quanto ao cronograma de obras, o projeto tem a previsão de 29 meses para sua implantação. E ele foi dividido, ele foi segmentado. A primeira parte, ele tem 12 meses para sua execução e ele prevê os projetos de engenharia.

Então, desde a concepção do empreendimento até a elaboração do estudo, seu licenciamento e a análise e aprovação desse projeto pelo DER.

Depois, a gente tem a parte das execuções. Então, é previsto mais três meses, dentro desses três meses, a instalação do canteiro de obras e a mobilização e a contratação de um monte de obras para início.

E depois, as efetivas obras, que são aquelas que a gente consegue ver, a movimentação. Então, mais 12 meses para a terraplenagem, para a drenagem, para a construção do asfalto, para a construção das pontes, sinalização de segurança e os monitoramentos ambientais. E mais 2 meses ao final, que é a parte da desmobilização. Então, quando você vai desmobilizar o canteiro e encerra ali a atividade da obra.

Então, passado por esse período, o cronograma de 29 meses para a implantação.

Para a implantação da rodovia, estão previstos os insumos de areia. Então, vão vir de fornecedores terceirizados que já possuem licenciamento ambiental; agregados como brita, também vai vir de fornecedor terceirizado que já possui sua licença ambiental. Areia de bota-fora, quando necessária a destinação desse tipo de resíduo. E esse estudo em si faz análise de uma única caixa de empréstimo, essa caixa de empréstimo ficou conhecida como EC-Suzano; e foi estimado um volume de 806 mil metros cúbicos para atender a execução da implantação da rodovia.



Essa é a localização geográfica, então, nós temos aqui o traçado da rodovia, a localização da caixa de empréstimo, a localização do bota-fora, os dois areais. Então, esses ficam dentro dos limites do município de São Mateus, e a localização da pedreira, a Brita Norte, que fica na mediação do município de Linhares e Sooretama.

## **ESTRUTURA**



- Canteiro de Obras (Administrativo, banheiro, refeitório, lavador);
- Usina de Asfalto;
- Usina de Solo (Areia + argila).



Além disso, são previstas as estruturas que serão utilizadas na construção direta do empreendimento. Então, nós temos a implantação do canteiro de obras, neles estão previstas as estruturas administrativas. Além das estruturas administrativas, a gente vai ter a usina de asfalto, que é a usina onde vai produzir o asfalto e levar esse asfalto para a obra. E a gente tem a usina de solos, e dependendo do local onde for fazer a obra, você precisa fazer a mistura da areia com argila para poder levar esse material para poder implantar na obra.

Então, esse é o canteiro de obras que será utilizado para a implantação da ES-

318.

## ABASTECIMENTO DE ÁGUA



✓ 9 pontos para captação de água.



Para a implantação do empreendimento, foram previstos nove pontos de coleta para abastecimento, onde vão captar a água. O Ponto 1 se localiza próximo à entrada do bairro Liberdade, para quem consegue se localizar. Próximo à entrada do bairro liberdade fica o Ponto 1. O Ponto 2 fica na estrada que vai para Urussuquara, Barra Nova, para Barreira, a estrada de Barra Nova.

O Ponto 3 fica próximo à fábrica de extração de água de coco da Demartins. O Ponto 4 fica ali também, naquela ponte. O Ponto 5 fica aqui em Guriri, próximo da ponte de Guriri, ali onde descem as embarcações para poder acessar o rio. O Ponto 6, também no rio Mariricu, fica próximo à ponte da SM-8. O Ponto 7 fica próximo à unidade do sistema prisional. O Ponto 8 fica próximo ali onde está sendo implantado o novo hospital Roberto Silves. E o Ponto 9 fica no início do bairro Liberdade, próximo do plantio de seringal que tem ali, quem passa por ali.

Então esses são os nove pontos que estão outorgados para poder utilizar a água para a implantação da rodovia.

## ÁREAS DE INFLUÊNCIA



**Área de Influência Direta (AID):** é a região ao redor da obra onde os impactos acontecem de forma imediata e mais intensa, como mudanças na paisagem, no solo, na vegetação, na água e nas comunidades mais próximas.

**Área de Influência Indireta (AI):** é uma área maior, onde os efeitos da obra aparecem de forma mais lenta ou indireta, como o aumento do movimento de pessoas, mudanças no uso da terra ou na economia local.

➤ **MEIO FÍSICO E MEIO BIÓTICO**

- ✓ Raio de 1000 metros.

➤ **MEIO SOCIOECONÔMICO**

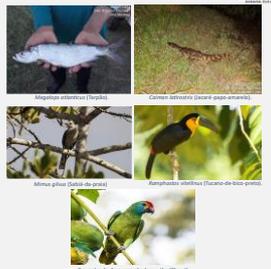
- ✓ AID = Município de São Mateus;
- ✓ AI = Microrregião Nordeste.  
São Mateus, Conceição da Barra, Pedro Canário, Montanha, Mucurici, Pinheiros, Ponto Belo, Jaguaré e Boa Esperança.

Então entrando diretamente falando do estudo, o estudo foi definido as suas áreas de influência direta e a área de influência indireta.

A área de influência direta é a região ao redor da obra onde o impacto acontece de uma forma mais imediata, de uma forma mais significativa. Então ali a gente consegue sentir a intensidade das mudanças. Essas mudanças podem acontecer na paisagem, ela pode acontecer no solo, na vegetação, nos corpos hídricos, nas águas ali presentes e nas comunidades mais próximas.

A área de influência indireta é o local, ele é o local mais abrangente, é onde a gente sente o impacto, ele é distribuído, ele é de uma forma indireta. Então a gente pode deixar como exemplo só a movimentação de pessoas, a movimentação de veículos, a mudança no uso do terreno, a implantação de novos comércios e o incremento da economia local.

Para o meio físico e o meio biótico, se adotou então uma análise de mil metros ao redor da área de implantação da rodovia. Para o meio socioeconômico, a área de influência direta, o estudo foi feito em cima do município de São Mateus. E a área de influência indireta foi a microrregião nordeste. Ela é composta por nove municípios, além do município de São Mateus, município de Conceição da Barra, município de Pedro Canário, Montanha, Mucurici, Pinheiros, município de Ponto Belo, Jaguaré e Boa Esperança.

DIAGNÓSTICO	DIAGNÓSTICO
<p><b>MEIO FÍSICO</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Localização: Município de São Mateus;</li><li>✓ Solo: Maior parte do solo apresenta formação areno-argilosos (areia e argila);</li><li>✓ Recurso Hídrico: Intercessão com 3 rios (Córrego Cedro Norte, Rio Preto do Sul e Rio Mariricu);</li><li>✓ Relevo: Característica de relevo plano;</li><li>✓ Intercensões: Com gasodutos e postes (rede elétrica mantida).</li></ul>	<p><b>MEIO BIÓTICO: Fauna</b></p> <p><b>PEIXE:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 39 espécies, 01 espécie ameaçada de extinção: Tarpão</li></ul> <p><b>AVES:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 113 espécies de aves, 03 espécies ameaçadas de extinção : Tucano-de-bico-preto , Chauá e Sabiá-da-praia.</li></ul> 

Falando um pouquinho do diagnóstico que foi levantado e apresentado pelo estudo, então a gente vai falar agora do diagnóstico do meio físico.

Para o meio físico, a localização do empreendimento está compreendida dentro dos perímetros do município de São Mateus. A gente não passa do município.

O solo presente na área possui uma formação areno-argilosa. É aquela formação do solo com a mistura entre areia e argila.

O recurso hídrico, a implantação, a rodovia vai passar por três corpos hídricos, por três rios, que são o córrego do Cedro Norte, lá na proximidade da BR-101, o Rio Preto do Sul, ali na ES-315, e o Rio Mariricu, próximo do acesso da ES-010.

O relevo é caracterizado como relevo plano, como falado, e as interseções têm interseções previstas com o gasoduto e interseção com o poste para o gasoduto melhoramento. O poste, alguns serão remanejados, outros serão mantidos, mas a rede elétrica será mantida, diminuindo o impacto e a falta de fornecimento.

Do diagnóstico do meio biótico, falando da parte de fauna, foram estudados os grupos. O primeiro grupo é o grupo dos peixes. Nele foram identificadas 39 espécies, uma ameaçada de extinção, que é o Tarpão.

Para o grupo das aves, foram 113 espécies identificadas, três espécies ameaçadas de extinção, o tucano do Bico Preto, o xauá e o sabiá da praia.

Continuando na parte de fauna, os répteis foram 15 espécies de anfíbio. Esse grupo compõe os sapos, pererecas e rãs, e tem uma considerada que é sensível às alterações ambientais, que é a perereca-de-capacete, que é essa daqui.

10 espécies de répteis, uma ameaçada de extinção, que é o jacaré do Papa Amarelo.

Já para os mamíferos, foram 17 espécies, três ameaçadas de extinção, a jaguatirica, o guigó-mascarado e o macaco prego.

# Audiência Pública das Obras de Implantação da Rodovia ES-318, Contorno de São Mateus – São Mateus - ES, em 17.07.2025.



DIAGNÓSTICO	DIAGNÓSTICO
<p><b>MEIO BIÓTICO: Flora</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 491 indivíduos arbóreos. 3 ameaçadas de extinção, sendo Pindaíba, Garapa e Guatambu;</li><li>• Mata Atlântica (vegetação de restinga e floresta de tabuleiro);</li><li>• A área de inserção do empreendimento compreende em sua maior parte culturas agrícolas (eucalipto, pastagem, coco e café).</li></ul> 	<p><b>MEIO SOCIOECONÔMICO</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Registro das comunidades e associações presentes no entorno do empreendimento;</li><li>✓ Registro dos afetados pela obra (Desapropriação);</li><li>✓ Registro das infraestruturas de bens e serviços (privado e público);</li><li>✓ Registro dos Bens e Sítios Arqueológicos: 3 Sítios – Sem ocorrências – Anuência do IPHAN;</li><li>✓ Contratação de mão de obra: Durante a fase de obras: Até 280 vagas;</li><li>✓ Uso e ocupação do solo: Uso rural (Eucalipto, Pastagem, Coco e Café).</li></ul>

Agora a gente vai falar um pouquinho da flora, a vegetação que a gente fez a análise para esse estudo.

Dentre essas, são 56 espécies de árvores, são três ameaçadas de extinção, que é a pindaíba, a garapa e o guatambu.

A parte de vegetação nativa, que vai ter intervenção pela implantação da rodovia, é toda de floresta de mata atlântica, a vegetação que comumente acontece aqui no município de São Mateus. As demais áreas vão passar em áreas de cultivo agrícola, na sua maior parte eucalipto, de pastagem, de coco e de café.

Para o diagnóstico do meio socioeconômico, então, foram feitos registros de das comunidades e associações que estão presentes no entorno do empreendimento. Foi feito registros afetados pela obra com o projeto de desapropriação, foi feito o registro das infraestruturas de bens e serviços privados e públicos, como exemplos, escolas, hospitais. Foi feito o registro dos bens de sítio arqueológicos.

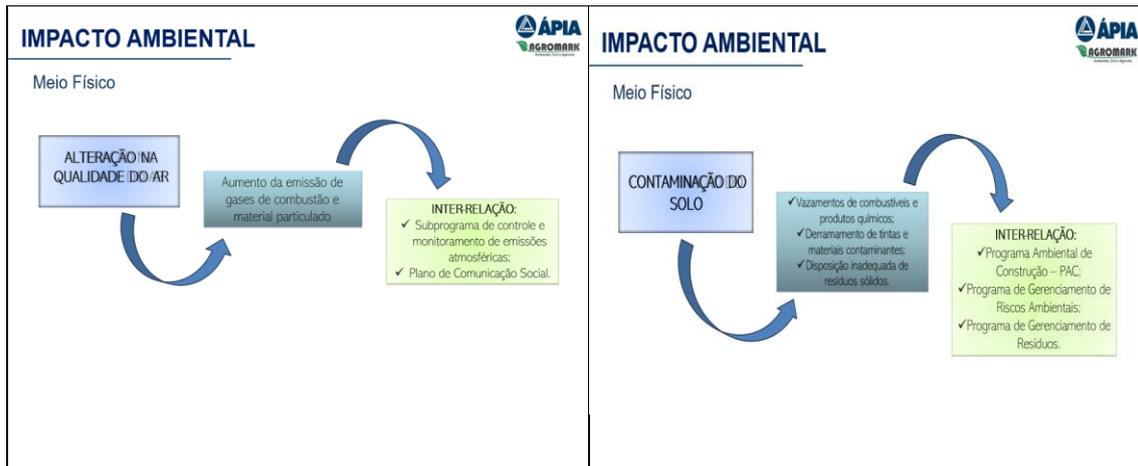
Então para implantação da rodovia na análise tem a intervenção em 3 sítios arqueológicos. Então foi feito os estudos junto ao IPHAN e com a elaboração do estudo foi possível observar que não existe ocorrência de material arqueológico. Então o IPHAN ele fez a emissão da Anuência para a implantação do empreendimento.

Na parte de contratação, que é a parte que interessa a todo mundo que está aqui presente, o estudo, a construção da rodovia, ele vai ofertar de forma direta até 280 vagas de emprego. Dentre essas, as de maior demanda é para motorista, para servente, vigia, pedreiro, operador de moto niveladora, operador de rolo compactador e operador de trator agrícola.

Quanto ao uso e ocupação do solo, do meio socioeconômico, o uso ele se passa, foi feito esse diagnóstico todo em cima de um do território rural do município de São

Mateus. Então, as maiores culturas que se expressam ali é o eucalipto, pastagem, coco e o café.

Quanto ao mapa do uso e ocupação do solo, as áreas em amarelo. Que aparecem aí são os plantios de eucalipto. As áreas em vermelho são as áreas de pastagem. As áreas em azul são os plantios de coco e as áreas em cinza mais clarinho são o as áreas de café. Então, nesse diagnóstico, a interpretação das maiores culturas presentes, o eucalipto, a pastagem, o café e o coco.



Agora a gente vai entrar e vai falar um pouquinho da parte de impactos.

Para esse estudo, foram diagnosticados 6 impactos para o meio físico, 6 impactos para o meio biótico e 14 impactos para o meio socioeconômico.

Dos impactos do meio físico, o primeiro é a alteração na qualidade do ar. Então, o que é que seria a alteração na qualidade do ar? É o aumento da emissão de gases de combustão e material particulado. Então, na análise, a gente indica que esse estudo, esse impacto, ele tem potencial de acontecer, ele pode acontecer durante a fase de implantação. E ele tem a real possibilidade de acontecer durante a fase de operação.

E como medida mitigadora, a gente apresenta a interrelação ao subprograma de controle e monitoramento da emissão atmosférica e o plano de comunicação social, os programas, ele tem o intuito de fazer essa mitigação do impacto, e de uma certa forma, fazer essa comunicação com a sociedade, apresentar esse impacto e estudar esse impacto dentro do estudo.

No meio físico também tem a contaminação do solo.

Então o que que seria? Seria um acidente com materiais contaminados, como combustíveis, produtos químicos, tintas. Ele possui, é para a fase de implantação, é ele, a gente apresenta que ele irá acontecer e na fase de operação também. Então pode ter o derramamento, então você teria um impacto. E possui a interrelação para mitigação com os programas ambientais da construção, programa de gerenciamento dos riscos ambientais e o programa de gerenciamento de resíduos.



O impacto, a contaminação, alteração e assoreamento dos recursos hídricos. Seria acidentes com materiais contaminantes, então você teria ali a contaminação do corpo, do corpo hídrico. Ele tem para a fase de implantação ele pode acontecer e na fase de operação, ele também poderá acontecer. Então ele tem potencial para acontecer.

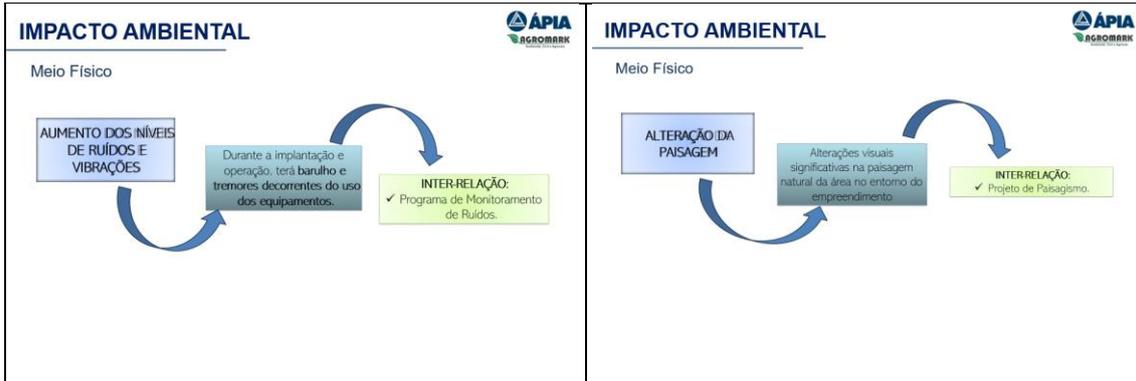
Possuem interrelação para mitigação com os planos de ação de emergência, programa de monitoramento da qualidade ambiental, programa de gerenciamento de efluentes e o programa de monitoramento da qualidade da água.

O impacto, o desenvolvimento de processo erosivos.

Ele acontece quando a água da chuva ou o vento, eles carregam o solo de um lugar para o outro, e isso pode piorar em terrenos inclinados e que não possuem vegetação.

Ele tem potencial para acontecer na fase de implantação.

Possui interrelação como medida, o programa de controle de processos erosivos, o programa de recuperação das áreas degradadas e o programa de monitoramento da qualidade da água.



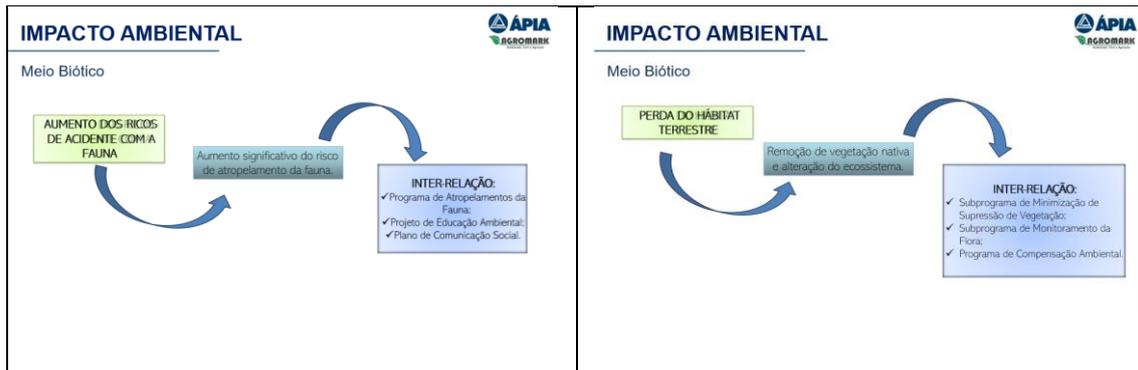
Para o meio físico, o aumento dos níveis de ruídos e vibrações.

Então é a geração de barulhos e tremores decorrentes do uso dos equipamentos. Isso é um impacto que durante a fase de execução, muito se pergunta, ele tem o potencial para acontecer durante a implantação e o potencial também de acontecer durante a implantação. Porque o potencial, porque ele pode ser percebido ou não. Ele possui interrelação com o programa de monitoramento de ruídos. Esse é um programa que a gente vai apresentar.

O impacto, alteração da paisagem.

Então, é a alteração visual significativa na paisagem natural da área do entorno do empreendimento.

Ele tem potencial de acontecer durante a fase de implantação e ele possui interrelação com o projeto de paisagismo.



Falando agora do meio biótico, o meio biótico também possui foi diagnosticado então 6 impactos. O aumento do risco de acidente com a fauna. Então ele advindo do aumento significativo do risco de atropelamento da fauna. Ele acontecerá durante a fase de implantação e durante a fase de operação. Então você tem um risco de atropelar a fauna ali, essa possibilidade ela acentuada pela utilização da rodovia. Então ele tem a real. A interrelação com o programa de atropelamento da fauna e o projeto de educação ambiental e o plano de comunicação social.

Perda de habitat terrestre.

Então ele é referente a remoção da vegetação, então quando você faz a remoção da vegetação nativa e a alteração do ecossistema.

Ele é real na fase de implantação, e possui interrelação com o subprograma de minimização da supressão de vegetação e o subprograma de monitoramento da flora e o programa de compensação ambiental.

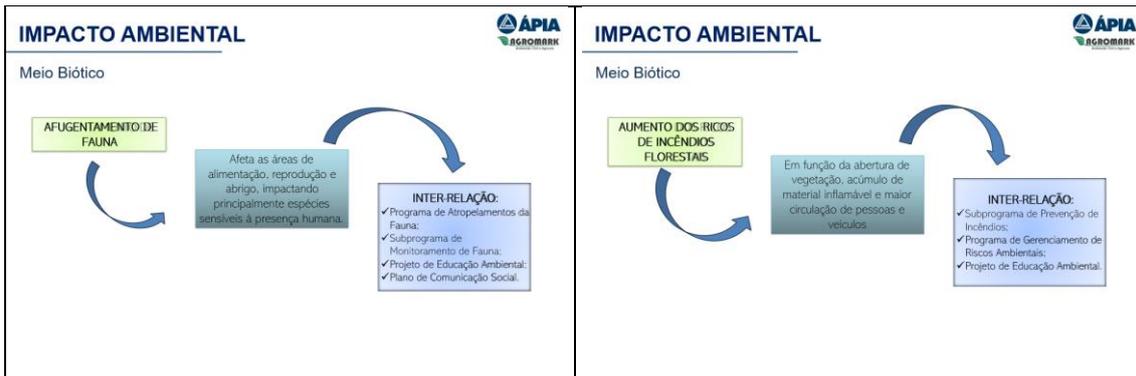


Interferência em corredores ecológicos em APP. Então, a fragmentação de habitats, gerando barreiras à fauna, aumentando os riscos à biodiversidade local.

Ele é real durante a fase de implantação, e possui interrelação com o programa de atropelamento da fauna, o projeto de educação ambiental, o plano de comunicação social e o programa de monitoramento da qualidade ambiental.

O impacto, a alteração dos habitats aquáticos são as modificações nos cursos de água que resultam em assoreamento e alteração na vazão hídrica.

Ele é real durante a fase de implantação do empreendimento e real durante a fase de operação do empreendimento. A interrelação é com o subprograma de monitoramento da qualidade da água, o subprograma de gerenciamento de efluente, o subprograma de controle e monitoramento de processos erosivos.



O impacto afugentamento de fauna é a intervenção nas áreas de alimentação, de reprodução e abrigo, impactando principalmente espécies sensíveis à presença humana.

Ele é real durante para a implantação e real para a operação.

Possui interrelação com programa de atropelamento da fauna e o subprograma de monitoramento da fauna e projeto de educação ambiental e o plano de comunicação social.

O aumento de risco de incêndios florestais. É decorrente da abertura da vegetação, o acúmulo desse material, que são materiais combustivos, e a maior circulação de pessoas.

Tem potencial na fase de implantação e possui interrelação com o subprograma de prevenção e incêndio, programa de gerenciamento de riscos ambientais e o projeto de educação ambiental.



Entrando no meio socioeconômico, que é o impacto que lida com a sociedade em si. A geração de expectativa ele é advindo da falta de informação; ela pode causar então a ansiedade e frustração, afetando o bem-estar da comunidade. Então a falta dessa comunicação gera acarreta esse impacto.

Ele tem potencial na sua fase de implantação e potencial na fase de operação.

E ele possui interrelação com o plano de comunicação social, que tem como seu principal objetivo levar e esclarecer as dúvidas à sociedade da implantação da rodovia.

A alteração na dinâmica da população local é devido ao aumento temporário de trabalhadores advindos da obra, da migração de novos residentes e mudança no uso do território.

Ele tem potencial na fase de implantação e é potencial também na fase de operação.

Ele possui interrelação com o projeto de educação para a comunidade e o plano de comunicação social.

A alteração na mobilidade urbana. Ele é referente às interferências no tráfico local, aumentando o fluxo de veículo, e bloqueios temporários que reconfiguram e as reconfigurações de via.

Ele é potencial na fase de implantação. Ele tem possui interrelação com plano de comunicação social e com o subprograma de sinalização e de segurança.

O estímulo à economia, é a abertura de novos postos de trabalho, a movimentação do comércio e a valorização dos imóveis.

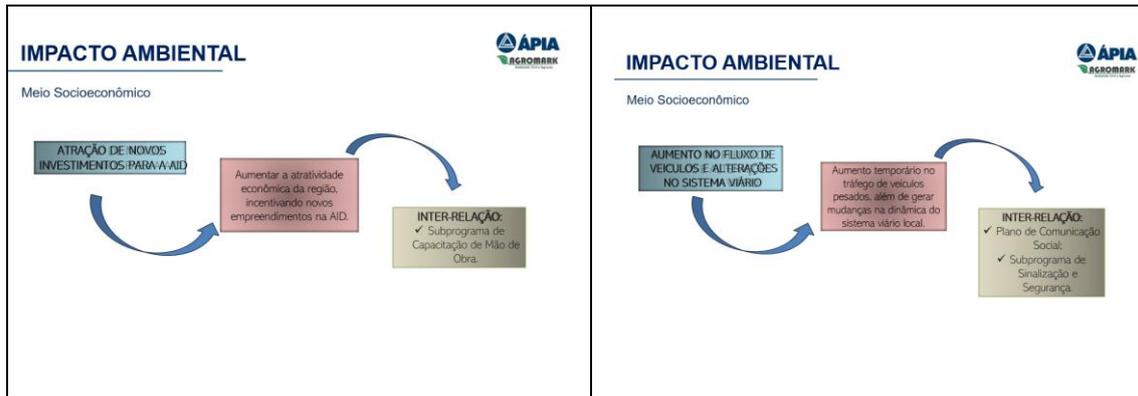
Ele é real durante a implantação e real durante a operação.

Ele possui a interrelação com o subprograma de capacitação da mão de obra local e o plano de comunicação social.

Alteração na dinâmica do mercado imobiliário. É a valorização desigual de áreas e a especulação fundiária e a pressão sobre o as áreas rurais e periféricas.

Ele é potencial durante a fase de planejamento, ele é potencial durante a fase de implantação e potencial durante a fase de operação.

Ele possui interrelação com o programa de fiscalização e controle da faixa de domínio.



A atração de novos investimentos para áreas de influência.

É o aumento da atratividade econômica da região e incentivos a novos empreendimentos na área de influência.

Ele é real durante a fase de implantação e real durante a fase de operação.

Ele possui a interrelação com o com o subprograma de capacitação da mão de obra.

O aumento no fluxo de veículos e alteração no sistema viário.

É o aumento do tráfego de veículos e mudanças nas dinâmicas do sistema viário local.

Ele, é potencial durante a implantação do empreendimento; e possui interrelação com o plano de comunicação social e o subprograma de sinalização e segurança.

Geração de emprego e renda, devido à demanda de mão de obra, como operários, engenheiros e técnicos para execução do empreendimento, ele é potencial durante a sua fase de implantação.

E possui interação com o subprograma de capacitação da mão de obra e o plano de comunicação social.

O aumento na arrecadação tributária.

É a melhoria no escoamento da produção e o acesso a novos mercados, incentivando o crescimento do comércio e oferta de serviço.

Então, com a implantação da rodovia, você vai ter novos acessos e essa melhoria, então, você tem um aumento nos serviços.

Ele é potencial durante a fase de implantação. E possui interrelação com o aumento da arrecadação de tributos.



O impacto de desapropriação.

É a retirada involuntária por de parte dos imóveis, realizado em função da execução das obras.

Ele é o potencial durante a fase de implantação e potencial durante a fase de operação. Ele pode acontecer desapropriação de residência ou só de áreas rurais, por isso potencial.

Integração com o programa de desapropriação.

Interferência na atividade Pesqueira, devido à construção das pontes, elas podem interferir nos cursos hídricos, nos rios, prejudicando a atividade pesqueira artesanal.

Ela tem potencial na fase de implantação.

Interrelação com o plano de comunicação social, com o projeto de educação ambiental para a comunidade.

A alteração no uso e ocupação do solo, é devido à mudança significativa no uso e ocupação do solo ao longo do traçado da rodovia, incentivando a expansão urbana desordenada.

Tem potencial na fase de implantação. E possui interrelação com o programa de fiscalização e controle da faixa de domínio.

Interferência sobre o patrimônio arqueológico, histórico e cultural.

É a destruição do patrimônio arqueológico.

Ele é potencial na fase de implantação e possui interrelação com o programa de salvamento arqueológico; como a gente já tinha falado, a implantação já conta com a anuência e esse estudo ele já foi feito.

<p><b>PLANOS, MANUAIS, PROJETOS, PROGRAMAS E SUBPROGRAMAS</b></p> <p><b>PROGRAMA DE GESTÃO AMBIENTAL</b> <b>PGA:</b></p> <p>➤ <b>Objetivo:</b> Criar uma estrutura organizacional que possibilite, tanto ao empreendedor/contratada como ao órgão de fiscalização ambiental, monitorar ações de mitigação de impactos ambientais.</p> <pre>graph TD; PGA[PGA (EQUIPE DE GESTÃO AMBIENTAL)] --&gt; EAE[EQUIPE DE APOIO ESCRITÓRIO]; PGA --&gt; EEF[EQUIPE DE FISCALIZAÇÃO]; EAE --&gt; PC[PLANO DE COMUNICAÇÃO (Equipe executora)]; EEF --&gt; PROIEA[PROIEA (Equipe executora)]; EEF --&gt; PEAT[PEAT (Equipe executora)]; PEAT --&gt; Sub[Subprogramas];</pre>	<p><b>PLANOS, MANUAIS, PROJETOS, PROGRAMAS E SUBPROGRAMAS</b></p> <p><b>PROGRAMA AMBIENTAL DE CONSTRUÇÃO- PAC</b></p> <p><b>Objetivo:</b> Prevenir e controlar os impactos ambientais diretos das obras de implantação da rodovia.</p> <p><b>Funções Principais do PAC:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Definir critérios ambientais para a obra;</li><li>✓ Estabelecer as responsabilidades ambientais;</li><li>✓ Abranger todas as áreas operacionais da construção;</li><li>✓ Evitar passivos ambientais e minimizar impactos;</li><li>✓ Garantir a execução sustentável do empreendimento.</li></ul> <p><b>Abrangência e Integração:</b> O PAC integra os agentes internos e externos do projeto (empresas contratadas, consultorias, instituições públicas e privadas), assegurando o cumprimento das normas e legislações ambientais.</p>
---	---

Agora a gente para finalizar, a gente vai dar ênfase em alguns programas que têm essa interrelação direta com a comunidade.

O primeiro é o programa de gestão ambiental.

Esse programa, em resumo, ele faz o gerenciamento, ele faz o controle de todos os outros programas.

Então ele possibilita tanto ao empreendedor quanto as empresas contratadas e os órgãos de fiscalização fazer esse controle, esse monitoramento.

Então ele possui, não é como um organograma a equipe de gestão ambiental, ela terá o apoio da equipe de escritório, a equipe de das equipes de fiscalização. E apoiados nos planos de comunicação, no projeto de educação ambiental da comunidade e o projeto de educação aos trabalhadores. Além dos programas e subprogramas que estão dentro do estudo.

O programa ambiental de construção, ele tem por objetivo prevenir e controlar os impactos ambientais diretos da obra.

A abrangência é todas áreas operacionais à construção, então tudo que está envolvido na construção.

A função principal é execução sustentável do empreendimento.

PLANOS, MANUAIS, PROJETOS, PROGRAMAS E SUBPROGRAMAS	PLANOS, MANUAIS, PROJETOS, PROGRAMAS E SUBPROGRAMAS
<p style="text-align: center;"><b>Subprograma de Capacitação de Mão de Obra</b></p> <p><b>Objetivo</b> Compartilhar a oferta e demanda de serviços com os municípios da Área de Influência – AI.</p> <p><b>Metodologia</b><ul style="list-style-type: none"><li>✓ Capacitações contínuas conforme avanço das obras;</li><li>✓ Cursos presenciais e semipresenciais, com oficinas e palestras;</li><li>✓ Treinamentos para aproveitamento de talentos locais;</li><li>✓ Parcerias com o Sistema "S" e instituições locais.</li></ul></p> <p><b>Público-Alvo</b><ul style="list-style-type: none"><li>✓ População economicamente ativa da AI;</li><li>✓ Comunidades rurais e tradicionais;</li><li>✓ Trabalhadores informais e funcionários de terceirizadas.</li></ul></p>	<p style="text-align: center;"><b>Subprograma de Monitoramento da Qualidade da Água</b></p> <p><b>Objetivo</b><ul style="list-style-type: none"><li>✓ Monitorar a qualidade da água nos corpos hídricos afetados pelas obras detectando possíveis contaminações.</li></ul></p> <p><b>Metodologia</b><ul style="list-style-type: none"><li>✓ Coletas trimestrais durante a obra;</li><li>✓ Amostras coletadas dentro da área afetada pelo empreendimento (Córrego Cedro Norte, Rio Preto do Sul e Rio Maricú).</li></ul></p> <p><b>Público-Alvo</b><ul style="list-style-type: none"><li>✓ Empresas terceirizadas e trabalhadores da obra;</li><li>✓ Comunidades do entorno;</li><li>✓ Órgãos reguladores ambientais.</li></ul></p>

Os subprogramas são capacitação da mão de obra local, o controle monitoramento do processo erosivo, o controle de emissões atmosféricas, prevenção de incêndios, sinalização e segurança viária e o monitoramento da qualidade da água.

O subprograma de capacitação de mão de obra, ele tem por objetivo compartilhar a oferta e demanda dos serviços com os municípios da área de influência.

O público-alvo é a população economicamente ativa da área de influência, as comunidades rurais e tradicionais, os jovens em busca do primeiro emprego.

A metodologia é fazer o treinamento para aproveitar para o aproveitamento de talentos locais e parcerias com o Sistema S, que são SINE, o Sebrae, SESI e instituições locais.

Programa de monitoramento da qualidade da água, ele tem por objetivo fazer o monitoramento da qualidade da água dos corpos hídricos afetados.

As coletas elas são trimestrais, durante a instalação, e semestral durante a operação. A análise ela é baseada na resolução Conama e Cetesb e são feitas as comparações com os limites legais. Depois, é elaborado o relatório fazendo a comparação, se tiver necessidade de medidas, é apresentadas as medidas.

O subprograma e controle de emissões atmosféricas. Ele tem por objetivo monitorar o controle das emissões atmosféricas durante a implantação da rodovia. O público-alvo são os trabalhadores do empreendimento, a população residente na área de influência direta e como metodologia a aspersão, a umectação da via com o caminhão-pipa para evitar a poeira.

A elaboração de relatórios, buscando sempre enfoque em inspeções e manutenções dos equipamentos e dos veículos e os resultados obtidos com o programa.

E o monitoramento da fumaça dos motores diesel.

<p><b>PLANOS, MANUAIS, PROJETOS, PROGRAMAS E SUBPROGRAMAS</b></p> <p><b>Programa de Monitoramento de Ruídos e Vibrações</b></p> <p><b>Objetivo</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Acompanhar os impactos causados pelo barulho das obras da rodovia, garantindo o bem-estar da população e integridade dos imóveis.</li></ul> <p><b>Metodologia:</b></p> <p>Será executado conforme Resolução CONAMA 001/90, que trata dos limites de ruído permitidos, e da norma NBR 10.151/2000, que avalia o barulho em áreas onde há moradores, buscando o conforto da comunidade.</p> <p><b>Raio do monitoramento:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Ruído / decibelímetro / 100 m;</li><li>✓ Vibração / cadastro e monitoramento das edificações / 100 m.</li></ul>	<p><b>PLANOS, MANUAIS, PROJETOS, PROGRAMAS E SUBPROGRAMAS</b></p> <p><b>Projeto de Educação Ambiental Para Trabalhadores- PEAT</b></p> <p><b>Objetivo</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Promover ações de educação ambiental para todos os funcionários e colaboradores envolvidos na construção da rodovia.</li></ul> <p><b>Metodologia:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Curso básico para funcionários (4 módulos);</li><li>✓ Palestras temáticas periódicas;</li><li>✓ Campanhas educativas no canteiro.</li></ul> <p><b>Temas das Palestras e Campanhas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Os 7Rs da Reciclagem;</li><li>✓ Resíduos sólidos e economia circular;</li><li>✓ Produtos químicos perigosos;</li><li>✓ Conservação da fauna e flora;</li><li>✓ Patrimônio histórico e cultural local;</li><li>✓ Políticas públicas ambientais.</li></ul>
---	---

O programa de monitoramento de ruídos e vibrações, ele tem por objetivo acompanhar os impactos causados pelo barulho das obras da rodovia. E garantir o bem-estar da população e a integridade dos imóveis; isso é bastante discutido, bastante perguntado pela comunidade.

Bom, o que que é o monitoramento desse impacto? Para o ruído, então vai ser feito o monitoramento em uma área de 100 m de onde que está sendo feita a implantação da rodovia. Então é feito esse monitoramento contínuo, desse barulho que é gerado pela implantação do empreendimento.

Para a vibração. Então é feito então o levantamento e o cadastramento de todos os imóveis dentro dessa mesma área, desses 100 m. Então imagina a rodovia, tudo que está próximo a 100 m é feito esse cadastramento. Então é feito o levantamento do imóvel, é vista a condição que o imóvel se encontra e é feito esse monitoramento durante toda a execução da obra.

Então o impacto do programa de monitoramento de ruídos, ele tem a essa função.

Projetos de educação ambiental. A gente resume ele em projeto de educação ambiental para os trabalhadores e o projeto de educação ambiental para a comunidade. Ele tem por objetivo promover a conscientização ambiental da população e dos trabalhadores envolvidos na obra. Estimular o engajamento em ações sustentáveis relacionadas à implantação da rodovia. A execução do PEAT será feita através de curso básico, estimando se 4 módulos e o diálogo diário de segurança.

<p><b>PLANOS, MANUAIS, PROJETOS, PROGRAMAS E SUBPROGRAMAS</b></p> <p><b>Projeto de Educação Ambiental Comunidades- PROJEA</b></p> <p><b>Objetivo:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Conscientizar a população sobre os impactos da implantação da rodovia, promovendo engajamento em ações sustentáveis.</li></ul> <p><b>Atuação do PROJEA:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Fortalecimento das associações locais;</li><li>✓ Capacitação de agentes multiplicadores;</li><li>✓ Oficinas e palestras sobre resíduos, legislação ambiental e soluções sustentáveis;</li><li>✓ Produção e distribuição de materiais educativos;</li><li>✓ Relatórios de acompanhamento contínuo.</li></ul> <p><b>Público-Alvo:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Comunidades rurais e urbanas de São Mateus;</li><li>✓ População dos 8 municípios vizinhos (Área de Influência Indireta);</li><li>✓ Técnicos, trabalhadores, associações e lideranças comunitárias.</li></ul>	<p><b>PLANOS, MANUAIS, PROJETOS, PROGRAMAS E SUBPROGRAMAS</b></p> <p><b>Plano de Comunicação Social - PCS</b></p> <p><b>Objetivo:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Apresentar o projeto de construção da Rodovia na área de influência do empreendimento.</li></ul> <p><b>Público-Alvo:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ População direta (São Mateus) e indireta (8 municípios da microrregião);</li><li>✓ Órgãos públicos, associações, sindicatos e comunidades tradicionais;</li><li>✓ Técnicos e trabalhadores das obras;</li><li>✓ Famílias afetadas pela desapropriação;</li><li>✓ Público externo (clientes, fornecedores e prestadores de serviço).</li></ul> <p><b>Plano de Mídia:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ <b>Canais de comunicação:</b></li><li>✓ Impressos (folders e folhetos informativos);</li><li>✓ Audiovisual (rádio, vídeos, redes sociais);</li><li>✓ WhatsApp e e-mail.</li><li>✓ <b>Reuniões presenciais e visitas técnicas:</b></li><li>✓ Alcançar toda a população de forma simples, acessível e contínua.</li></ul>
--	--

Para a execução do PROJEA, será realizado oficinas e palestras, a produção e distribuição de materiais educativos junto à comunidade. E será feito, então, o fortalecimento com a elaboração de parceria com as com as instituições de ensino, ONGs e poderes públicos, para que se atinja, então, uma maior efetividade no programa.

O plano de comunicação social, ele tem por objetivo apresentar o projeto da construção da rodovia para a sociedade dentro da área de influência. Através de canais de atendimento, como WhatsApp, e-mail, formulários de reclamação que serão disponibilizados no canteiro de obra; materiais informativos como folders, folhetos, vídeos e participações em programas de rádio; e a utilização de mídias sociais, como os canais oficiais da empresa e parcerias com o Governo do Estado, como é feita com DER na parte de divulgação.

<p><b>PLANOS, MANUAIS, PROJETOS, PROGRAMAS E SUBPROGRAMAS</b></p> <p><b>Programa de Desapropriação</b></p> <p><b>Objetivo:</b> ✓ Organizar as desapropriações necessárias para a construção completa da Rodovia ES-318.</p> <p><b>Diagnóstico:</b> ✓ 26 Áreas com intervenções previstas; ✓ 7 são de uma única empresa; ✓ 3 são de um único proprietário; ✓ 1 é área pública. ➤ No total serão 18 afetados pela obra.</p>	
---	--

### Programa de desapropriação.

Ele tem por objetivo organizar as apropriações para implantação da rodovia. Do diagnóstico feito, foram 26 áreas que terão intervenções. Dessas áreas, 7 são de uma empresa, 3 é de um único proprietário e uma é uma área pública. Então, no total, serão 18 afetados pela obra.

A gente traz a representação da localização, então, se a gente observar, aqui esse acúmulo dessas propriedades aqui é da empresa, aqui é a propriedade do que possui um proprietário para as 3 propriedades, e aqui é a localização da Fazenda Experimental do Incaper, que é a área pública, que terá desapropriação.

<p><b>CONCLUSÃO</b></p> <p>Com base em todas essas informações, o estudo conclui que a construção da Rodovia ES-318 pode ser realizada de forma ambientalmente responsável, desde que todas as medidas propostas sejam colocadas em prática e acompanhadas de perto durante todas as fases do projeto.</p>	<p><b>CONTATOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>□ <b>FABRÍCIO CARVALHO LUZ – GERENTE REGIONAL</b> fabricio.luz@grupospia.com.br</li><li>□ <b>COMUNICAÇÃO SOCIAL (ÁPIA)</b> Telefone: (27) 99664-5850 comunidade@grupospia.com.br</li><li>□ <b>BISMARCK ZULIANI PAVEZI – AGROMARK AMBIENTAL</b> agromarkambiental@gmail.com</li></ul>
--	---

Como conclusão o estudo ele apresentou: a construção da rodovia ela é considerada possível do ponto de vista ambiental. A viabilidade está condicionada a implantação de todas as medidas e controles previstas no estudo. E as ações devem ser aplicadas e monitoradas em todas as fases, desde o planejamento, na fase de implantação e depois na fase de operação.

Bom, aqui ficam os contatos, é, eu agradeço a participação de todos. A gente se coloca à disposição para as dúvidas, e a gente pede que a comunidade agora nesse momento, participe apresentando as suas dúvidas, fazendo os seus questionamentos, para que a gente então tenha esse diálogo e esclareça essa obra para a população.

Então, ficam os contatos da comunicação social, o contato da consultoria e o contato meu que fiz a apresentação.

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** - Muito obrigado ao senhor Bismarck Pavezi da Consultoria Agromark, pela apresentação.

Agora, então agora, só mais um registro aqui de autoridades.

Sr. William, vice-presidente, advogado da Associação de Pedra D'água, obrigado pela presença.

Agora, então são 20h30min, a gente vai passar para o intervalo de 15 minutos, tem o lanche servido ali no canto direito, enquanto isso, vocês podem pensando nas perguntas, as fichas ficam na recepção e a gente retorna às 20h45min para a segunda parte da audiência, obrigado!

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** - Vamos retornando para a gente dar continuidade à audiência.

Vamos começar a segunda parte da audiência, que são os debates. Eu queria antes registrar a presença também da vereadora Professora Valdirene, agradecer pela presença.

Bom, a gente, são 5min, a gente vai começar então a parte do debate e nós receberemos as contribuições, como eu falei, meia hora após o início. Então, até às 21h25min, vocês podem se inscrever para fazer perguntas escritas ou orais.

Então, lembrando que a gente primeiro esgota as perguntas escritas e depois a gente passa para as perguntas orais.

Bom, então eu vou convidar para compor a Mesa, que vai responder as perguntas, pela empresa Ápia, o Sr. Fabrício Carvalho Luz. Sr. Fabrício, por favor. Pela consultoria, o Sr. Bismarck Pavezi; pelo DER, eu convido o Sr. Jocimar Rangel, que é Superintendente aqui da região norte. Convido também o Sr. Franco, que é responsável pelas questões de desapropriação, e também o Presidente do DER, o Sr. José Eustáquio Freitas, para compor a Mesa. E, por fim, o representante do IEMA, o Sr. Thiago Nelo Morais.

Pessoal, para agilizar um pouco, a gente sabe que, já agradecendo pela presença de todo mundo aqui até esse horário, as perguntas que forem sobre assuntos semelhantes, eu vou lê-las juntos para economizar o tempo aí de todo mundo.

Então, eu começo com as seguintes questões. A Sra. Andrea faz o seguinte questionamento:

*Quanto às ruas próximas à estrada de Barra Nova, especificamente na chegada da segunda ponte a Guriri, devido ao alagamento que sempre houve nas ruas, agora, com o calçamento da estrada, vai piorar a situação das ruas ao redor, se também não forem pavimentadas. O que vai ser feito por nossos moradores?*

E uma outra questão da Associação de Moradores, não especificou qual, pergunta.

*Nossos moradores e membros da Associação de Guriri Sul gostaríamos de saber por que as ruas paralelas, próximas às rodovias que serão construídas, não serão pavimentadas? E por que nós, moradores do local, não fomos procurados para uma possível reunião sobre questões sociais?*

As perguntas foram encaminhadas para o DER. Então, eu passo para o Presidente. Se ele quiser, passa para algum outro membro da equipe, no prazo de 03 minutos, para as respostas.

Vou repetir a pergunta, da Sra. Andreia:

*Quanto às ruas próximas à estrada de Barra Nova, especificamente na chegada da segunda ponte a Guriri, devido ao alagamento que sempre houve nas ruas, agora, com o calçamento da estrada, vai piorar a situação das ruas ao redor, se também não forem pavimentadas?*

E a questão da Associação de Guriri Sul:

*Gostaríamos de saber por que as ruas paralelas, próximas às rodovias que serão construídas, não serão pavimentadas? E por que nós, moradores, não fomos procurados para uma possível reunião sobre questões sociais?*

Associação de Moradores de Guriri Sul.

**O SR. JOSÉ EUSTÁQUI FREITAS – (DER-ES)** - Andreia? Se não tiver mais presente, não tem mais necessidade de responder, não é isso?

Andreia? **(Pausa)**

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** - Tem que responder, sim.

**O SR. JOSÉ EUSTÁQUI FREITAS – (DER-ES)** - Andreia pergunta a respeito da ES-010. É importante todos vocês terem consciência que a ES-010, que é essa rodovia, daqui do Mariricu até Barra Nova Norte, a ES-010, ela já está pavimentada, em grande trecho dela, um pavimento com Pavi-s intertravado, que é um calçamento, e será concluído o calçamento todo. E aqui, na saída do Mariricu, que é que eu estou entendendo a pergunta, será 100% pavimentado. Nós teremos dois retornos. Na hora que a pessoa faz a travessia da ponte, imediatamente, ali à altura da estação de tratamento, nós já temos o primeiro retorno para o Tovarino Duarte Santos. E um pouco mais adiante, nós teremos o segundo retorno. E esse retorno, ele vem na frente da Igreja Vida e Paz. É isso? Então, ou seja, todo o trecho da ES-010, saindo do Mariricu até a Barra Nova, será 100% pavimentado. Uma parte com esse contrato e outra parte com o pavimento. Tem um pequeno trecho lá de 1,6 quilômetros que ainda não está pavimentado, e inicia ainda esse mês a conclusão daquele pavimento lá.

É isso? Respondida a primeira pergunta.

A segunda pergunta. Essa audiência pública, ela está acontecendo pela primeira vez por questão do EIA-RIMA. E todo o Guriri, todo o São Mateus foi convidado para essa audiência. Só não está aqui quem não conseguiu um tempo para estar. E nós já tivemos outras agendas aqui em que nós tratamos dessa e de outras obras aqui no nosso município e no nosso balneário. Nós já tivemos outras reuniões. Então, todo o Guriri e todas as associações, eu quero aqui agradecer a Roseli, agradecer os outros presidentes das associações, inclusive da Barra Nova, estão todos eles sendo comunicados. Infelizmente, não é fácil aqui imobilizar pessoas. Mas nós queremos dar satisfação a todas as pessoas do balneário de Guriri e os impactos, eles são inevitáveis. E os primeiros impactos que vêm são os impactos negativos, porque fazer obras traz impacto negativo. Mas o que nós estamos buscando é dotar o nosso município, principalmente o balneário de Guriri, de uma infraestrutura que nós jamais vimos e nós sempre esperamos.

Mas nós temos que ter o reconhecimento que isso não é a gente que escolhe. Nós demos muita sorte de ter empresas muito competentes e com muito know-how que estão enchendo os moradores de orgulho de ver a coisa acontecer de fato.

Então, o que está no contrato será executado; agora tem coisas que não é do Estado do Espírito Santo, pavimentar ruas e avenidas do Balneário de Guriri, o Estado

pode até ser parceiro, mas precisa de que o município elabore projeto e vai buscar esses recursos. Não é obrigação do Governo do Estado.

É isso!

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** - Obrigado pela resposta, Sr. Freitas.

Eu passo agora também para duas questões similares da Sra. Regina de Jesus, que pergunta:

*Sobre iluminação pública, onde está ou vai passar a estrada se tem algum projeto incluso?*

E a pergunta do Sr. Ivan Costa Gonçalves, da comunidade de Fátima, pergunta:

*Qual a situação da iluminação da rodovia, principalmente nos trevos e entroncamentos próximos às áreas urbanas?*

Então, vou passar aqui para a Ápia e DER também, se quiser complementar.

**O SR. FABRÍCIO CARVALHO LUZ – (EMPRESA EXECUTORA)** - Boa noite, mais uma vez.

Sobre a iluminação pública, onde está e vai passar a estrada, se tem algum projeto incluso, ali das três lagoas até o retorno da Estaca 800?

A iluminação pública já está contemplada, é existente, no nosso projeto não existe a implantação de iluminação pública, além do que já existe.

Qual a situação da iluminação da rodovia, principalmente nos trevos, entroncamentos e próximos às áreas?

Então, foi respondida a iluminação pública, ela vai continuar, e no projeto, nesse projeto, não tem. A iluminação pública é responsabilidade do município.



**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** - Pergunta do Sr. André Labamba.

*Tendo em vista tantas empresas vindo para cá, o porquê de não contratar caminhões e caminhoneiros daqui?*

Pergunta para a Ápia.

**O SR. FABRÍCIO CARVALHO LUZ – (EMPRESA EXECUTORA)** - A vista vai se perdendo com o tempo, peço desculpas.

*Tendo em vista tantas empresas vindo para cá, o porquê de não contratar caminhões e caminhoneiros daqui?*

Antes de eu responder a pergunta, eu estou precisando tanto de mão de obra para a gente trabalhar aqui, de tudo quanto é tipo, e eu não estou conseguindo mão de obra. Além da Ápia, tem outras empresas trabalhando aqui, e eu não consigo contratar as pessoas locais. Então, é um apelo que eu faço, eu tenho vaga para as pessoas munícipes aqui, eu estou tendo que trazer pessoas de fora. Então, é um apelo que eu faço também.

Bom, sobre os caminhões, dentro da construtora e o compliance e as regras da empresa, existe a idade mínima de alguns caminhões. Não quer dizer que um caminhão, com mais de 20 anos, ele vai conseguir trabalhar. Na hora que eu coloco um tipo de material, aquele caminhão não vai aguentar. Eu estou contratando, sim, caminhões, após, e se a gente for agraciado com a licença, nós vamos implementar mais obras, e aí sim, necessitaria de caminhões.

Mas existe algumas regras mínimas para os nossos equipamentos, para os caminhões e materiais rodantes que eu preciso adequar. Não é só pegar um caminhão e colocar o material lá, não.

Então, após a agraciação da licença, eu vou abrir mais vagas de caminhões, e aí sim, eu estou com nossos colaboradores, engenheiro mecânico aqui, engenheiro de produção, engenheiro de segurança, engenheiro de metal, gerente administrativo aqui,

a equipe toda, onde todos já estão cientes que existem algumas regras. E dessas regras, atendendo, os caminhões entram dentro da obra, ok?

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** - Obrigado, Sr. Fabrício.

A próxima pergunta da dona Rita, da comunidade Ranchinho.

*Por que vai abrir uma nova estrada? Por que não usar a estrada que já existe?*

No caso, ela citou a estrada SM-08. Pergunta para a Ápia, se o DER quiser complementar.

Então, para o Bismark.

**O SR. BISMARCK ZULIANI PAVEZI – (CONSULTORIA)** - Boa noite, Rita. Ela também foi tema de estudo dentro do licenciamento ambiental, e a gente inclusive chama ela de Seacrest faz a utilização para a exploração do petróleo, só que devido por questões de segurança, por ali ter gasoduto, então as intervenções seriam de grande porte e poderiam trazer riscos operacionais à exploração de petróleo.

Então, por isso, precisou-se fazer o estudo para fazer a modificação e a utilização do traçado que ela passa hoje.

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** - Perfeito, obrigado.

Pergunta de dona Nelci, acho que é isso, Nelci da Silva Ferreira, moradora da estrada de Barra Nova.

*Por que vocês desvalorizaram tanto a minha terra pagando tão pouco pelo metro quadrado?*

Vou passar aqui para o Franco, do DER.

**O SR. FRANCO – (DER-ES)** - Boa noite a todos. Essa questão técnica dos valores, ela tem, todas as propriedades, elas são avaliadas individualmente, então cada uma tem

o seu laudo de avaliação. Elas são elaboradas por uma empresa que é credenciada por um engenheiro avaliador, em que ele faz uma pesquisa, essa pesquisa é regulamentada por uma norma técnica que nós temos na NBR-14653, que consiste no cálculo direto de dados de mercado.

Então ele faz uma pesquisa de mercado, considerando todas as variáveis e todas as características de cada terreno, essas características podem englobar área total, relevo, usabilidade, vocação, para ele poder estar fazendo o cálculo específico de cada propriedade que está sendo avaliada. Então, cada terreno vai ter um preço de metro quadrado diferente. Não significa que o meu metro quadrado e o do meu vizinho vão ter o mesmo valor. Se as características na minha propriedade foram diferentes das dele, ele vai ter um valor diferente.

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** - Obrigado, Sr. Franco.

Pergunta do Sr. Allan Furieri, de Barra Nova.

*Existem condicionantes compensatórias previstas para as comunidades impactadas direta e indiretamente? Sugestão de Píer nas comunidades.*

Pergunta direcionada para o IEMA.

**O SR. THIAGO NELO MORAIS – (IEMA)** - De novo, boa noite. No empreendimento, na avaliação e na proposição de medidas compensatórias, existem, e por determinação do IEMA através das condicionantes da licença, se ela for emitida, existe sim a determinação de algumas compensações, mas elas são mais voltadas em termos sociais. Exemplo, o direcionamento de contratação de mão de obra local. Isso é só um exemplo.

Enquanto estruturas físicas, o Píer, por exemplo, não existe proposição desse tipo de compensação no que existe de sugestão por empreendimento hoje.

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** - Outra pergunta que chegou, Sr. Allan, para a Ápia.



*Por que no traçado na BR-101, o traçado passa no Rio? Poderia ser feito um traçado fora do Rio?*

**O SR. FABRÍCIO CARVALHO LUZ – (EMPRESA EXECUTORA)** - Nós estamos estudando o traçado, mas a apresentação que nós estamos fazendo é a aprovação desse traçado. Em alguma situação que possa acontecer, a gente reestuda o traçado para sair do Rio.

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** - Eu vou passar agora para as perguntas orais, porque já acabaram as escritas, mas ainda dá tempo, se quiserem fazer escrita, a gente ainda está com a inscrição aberta. Mas a gente vai passar então para a primeira pessoa que se inscreveu oral, o Sr. Gilcimar Pereira, da APA de Conceição da Barra.

02 minutos para a pergunta, por favor!

**O SR. GILCIMAR PEREIRA** - Boa noite, pessoal. Meu nome é Gilcimar, eu sou também servidor do IEMA de carreira, só que eu fico aqui no Norte, eu sou o responsável técnico pela área de proteção ambiental de Conceição da Barra.

A minha pergunta é o seguinte, eu não sei se quem fez os estudos tem conhecimento de duas unidades de conservação, uma estadual e uma municipal aqui no Norte. Uma fica mais ao Norte, que é a APA de Conceição da Barra, e uma mais ao Sul, que é a RDS de Barra Nova. A minha pergunta é, o estudo, ele levou em consideração essas duas unidades de conservação, considerando que existem os corpos hídricos que conectam elas e toda a área de alagado, que é uma área importantíssima como recarga hídrica dos rios?

**O SR. BISMARCK ZULIANI PAVEZI – (CONSULTORIA)** - Boa noite. Respondendo a sua pergunta, sim. O estudo, ele levou em consideração o Parque de Itaúnas, por causa da sua zona de amortecimento, a APA de Conceição da Barra, que está próximo da divisa, a RDS de Barra Nova, e o corredor ecológico do Rio Doce.

É isso a sua pergunta?

**O SR. GILCIMAR PEREIRA** - Sim, também, mas eu queria saber mais com relação à mitigação dos impactos nessas unidades por conta da intervenção, a hídrica intervenção nas áreas alagadas. Quais são as medidas de compensação, de condicionante para essas áreas específicas? E uma outra coisa também, com relação ao Parque de Itaúnas, ela está na bacia do Itaúnas, ela não está na bacia do São Mateus, então, teoricamente, não haveria impacto para ela, e sim nessas duas unidades próximas da gente.

E outra coisa, se eu não me engano, a unidade de conservação municipal, se eu não estou enganado, porque eu não vi, só está na minha cabeça, mas eu acho que ela pega uma parte da zona de amortecimento dessa unidade também, se eu não estou enganado.

**O SR. BISMARCK ZULIANI PAVEZI – (CONSULTORIA)** - Bom, reforçando, o estudo levou em consideração as unidades de conservação, como citei, o parque, ele entrou no estudo devido à sua zona de amortecimento, a APA de Conceição da Barra também foi levada em consideração, a RDS também foi levada em consideração. A RDS, quando a gente fala do empreendimento em todo, quando faz a concepção dele, a gente também tem que analisar o Trecho 4, como já falado, que já teve o licenciamento, já obteve, mas ele faz parte do bloco do edital, então a rodovia em todo não termina na ES-010, no entroncamento que vai para a região do Gatinho, de Barra Nova, então ela continua subindo e chegando dentro do balneário de Guriri.

Quanto à questão da análise do meio físico e biótico, foi adotado o raio de 1.000 metros para o estudo da área de influência direta do empreendimento. Como área de influência indireta, é sim, levantado, apresentado as questões de caracterização hídrica, mas para o empreendimento diretamente afetado, são três cursos hídricos, são o Córrego do Cedro Norte, o Rio Preto do Sul e o Rio Mariricu.

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** - Pergunta da senhora Maristela dos Santos, Associação de Guriri Sul.

**A SRA. MARISTELA DOS SANTOS** - Boa noite, meu nome é Maristela, faço parte da Associação de Moradores Guriri Sul, é uma associação recente, então a gente está meio que caminhando ainda.

A pergunta já foi meio que respondida, mas eu acredito que a repetição é a melhor escolha. Então vou repetir a pergunta novamente.

Quais são as medidas que estão sendo tomadas para amenizar os transtornos que a obra da macrodrenagem está trazendo para os moradores a curto e longo prazo? Porque as empresas mostraram as soluções enquanto a obra estiver ativa, mas quando a obra sair que começar o fluxo de carro, a minha rua, a obra vai passar no meio da minha rua, mas não na minha rua. Então eu vou andar um pouco na lama, passar pela rodovia do turista e depois continuar andando. Enquanto eu represento, tem alguns representantes da associação, não sei se essa pergunta é pertinente no momento, não sei se tem algum representante municipal aqui, então eu quis refazer a pergunta para ecoar, para todos ouvirem, porque eu acho que o progresso, ele é muito bom, mas ele traz transtornos também, e tem a questão social que deve ser avaliada a longo prazo, e não somente a curto prazo.

E a gente, enquanto morador, que estamos, a empresa está do lado da minha casa, do lado da minha casa, eu não serei beneficiada. Se é competência do Estado, se é do município, que podem trabalhar juntos, isso não compete a mim. Mas eu acho que a população tem direitos, tem que ser procurada, tem que ser ouvida, e tudo isso tem que ser questionado.

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** - Dona Maristela, a senhora quer que quem responda a sua pergunta.

**A SRA. MARISTELA DOS SANTOS** - Então, essa pergunta está aberta. Quem se sentir a vontade de querer responder, tiver uma resposta clara, assertiva, fique à vontade, porque eu também queria saber quem poderia responder essa pergunta.

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** - Você pode fazer um comentário, Sr. Freitas, para esclarecer?

**O SR. JOSÉ EUSTÁQUIO DE FREITAS – (DER-ES)** - A Maristela já tinha feito essa pergunta em separado para mim, por isso que ela falou que já tinha resposta, mas, quanto mais contundente, ela mesma respondeu que é melhor.

Eu não consigo entender e compreender que essas obras serão, que estão sendo implementadas em São Mateus e no Balneário de Guriri, eu não consigo compreender que possa ficar uma única pessoa do balneário que não tenha a vida melhorada com essas obras. Não tem como não ter.

Agora, quando ela diz que a obra está próximo da casa dela, a obra estará próximo das casas de muitas pessoas, mas não tem como a obra passar próximo da casa de alguém como a dela e a senhora não ser beneficiada, dona Maristela, porque em todas as ruas e avenidas que nós implementarmos a macrodrenagem, em todas as ruas e avenidas, essas ruas e avenidas receberão o pavimento a partir das galerias, a partir da macrodrenagem, essas obras receberão pavimentos na totalidade das ruas e avenidas e receberão, ainda, calçadas cidadãs, que são coisas que a gente jamais viu aqui no Balneário de Guriri.

Então, um exemplo, nós estamos agora na Oceano Índico, aquela avenida, com aquela largura, nós teremos calçamento na avenida inteira, com canteiro no meio e, inclusive, as calçadas cidadãs para que as pessoas possam utilizar as calçadas para o ir e vir e não se precisa andar no meio da rua.

Então, se ela mora próximo ali, mesmo que ela não mora na Oceano Índico, mas o acesso para a casa dela não vai precisar de sujar o pneu do carro e nem o pé para ir.

Então, não tem como não ser beneficiada. Para terem uma ideia, na hora que a gente estiver chegando em Guriri, aqui na Maria Tezolin Carrafa, que é a Rua 21, que é a rua do Casagrande, ela vai receber macrodrenagem. Então, eu vou poder entrar na avenida do supermercado Casagrande, acessar a Oceano Índico e chegar na casa dela.

Será que não vai melhorar? Será que isso não é importante?

Então, assim, não tem ninguém que não será impactado com melhorias na qualidade de vida. Agora, é importante que as pessoas observem que a gente não tem como cair uma obra pronta, e se não tem como cair uma obra pronta, vai ter alguns impactos. Eu posso imaginar como será o impacto quando eu estiver rasgando a Esbertalina de fora a fora para colocar uma galeria de dois por dois. Quanto o comércio

vai sofrer? Mas o que a gente vai trazer de qualidade de vida a partir da implantação da macrodrenagem é um negócio fantástico para o balneário.

Então, é isso que a gente precisa ter a concepção. Agora, não tem possibilidade nenhuma de colocar 100% em todas as ruas e avenidas do Guriri a macrodrenagem, até porque não tem necessidade. A necessidade, depois de algumas artérias espalhadas pelo Guriri a fora, a prefeitura vai ter total capacidade ao longo do tempo de ir fazendo as microdrenagens que são feitas com manilhas e conectando nas macrodrenagens. E aí, sim, o Guriri pode ser dotado de total infraestrutura, mas o que está sendo colocado no balneário de Guriri nós jamais vimos, jamais tínhamos a expectativa de que isso pudesse acontecer, isso já era para ter acontecido há muito tempo e, infelizmente, nunca aconteceu. Precisa de algum tempo começar.

É isso. Obrigado!

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** - Obrigado pela resposta, Sr. Freitas.

Eu passo a palavra para a Sra. Roseli dos Santos.

**A SRA. ROSELI DOS SANTOS** - Boa noite a todos. Eu sou Roseli, eu represento a Associação Acorda Guriri e, desde o início, nós temos participado dessas obras. Eu falei isso com o Freitas uma vez, que, quando ele idealizou, pensou, eu falei assim, nossa, esse cara está pensando alto demais. E aí nós vemos o projeto se concluindo, acontecendo, nem concluindo, acontecendo de fato. Ou seja, parecia algo, um sonho, e esse sonho se tornando realidade.

Então, nós da comunidade, nós somos muito gratos pelos empreendimentos que estão ocorrendo no balneário. É necessário que essa comunidade se prepare para o progresso. Não estou vendo muita mobilização em relação a isso.

Então, nós temos que nos preparar, porque vai aumentar muito o fluxo de pessoas dentro de Guriri. E aí eu quero pontuar algumas questões, porque a Acorda, hoje, tem várias pautas, e uma das pautas é o bem-estar animal. E a pergunta que trago do grupo é o seguinte; nós sabemos que, na exposição ficou claro, que tem alguns animais que correm risco de extinção. Nós percebemos isso, o aumento do fluxo de

carro, com a construção da estrada de Barra Nova. E, quando nós estamos indo para Barra Nova, nós não vemos as placas, os animais que vivem ali naquelas localidades, e animais esses que correm risco de extinção. E, às vezes, a questão da velocidade da via também pode causar atropelamento. Vi as placas que vocês colocaram aqui, e em nenhum momento vi as placas da questão dos animais que correm risco de extinção.

Então, é uma sugestão inserir no projeto isso aí.

Outra coisa também é a questão da travessia desses animais. Eu vi alguns túneis. Não sei se a constância desses túneis, se pensou foi nisso aí, da travessia dos animais, em passar por baixo e assim não serem atropelados. Não sei se pensaram nisso aí.

A outra pergunta é em relação aos restos de obra. Se tem, o que será feito?

Outra pergunta é em relação à capacitação dos trabalhadores. Alguém aí falou que tem vaga e não tem trabalhador. Como está sendo feita essa capacitação de trabalhadores? Porque, realmente, nós colocamos em vários grupos e não aparece gente, pouca gente que aparece. Mas aí não é porque a pessoa não quer trabalhar, mas é porque ela não tem a formação, aí fica difícil!

A questão da iluminação pública, que alguém já pontuou aqui, mas é necessário pensar porque é uma rodovia estadual. E aí, quando tratamos de uma rodovia estadual, de quem é a responsabilidade da iluminação pública? Nós consultamos até o Google aqui.

Sugestão. Comissões. Criar comissões para acompanhamento da obra, que tenha representantes da sociedade, da Câmara Municipal, da Prefeitura, do Estado, dos movimentos organizados, para que nós possamos acompanhar essas obras e dar uma devolutiva para a comunidade. Essa mesma sugestão nós estendemos também, embora não seja o momento, para a macrodrenagem. E aí a gente deixa registrado o quanto antes fazer a reunião da macrodrenagem, é muito importante. A comunidade anseia pela licitação da primeira e da terceira etapa da obra da macrodrenagem.

Obrigada!

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** - Obrigado, dona Roseli. Bismarck, você conseguiu lembrar de todas as questões?

Tá bom, então pode responder, por favor!

Antes do Bismarck falar, a gente vai receber ainda por mais um minuto as inscrições orais ou perguntas escritas. Quem quiser se inscrever, tem um minuto.

**O SR. BISMARCK ZULIANI PAVEZI – (CONSULTORIA) -** Boa noite, mais uma vez.

Respondendo, Roseli, eu fiz algumas anotações aqui para poder ir lembrando. Se eu esquecer, por favor, você me corrija.

Eu vou começar primeiro com a sugestão que você fez de montar uma comissão para o acompanhamento da obra. A sugestão é bem-vinda, a gente acata. Nós vamos encaixá-la dentro do programa de comunicação social. Isso aí eu já até falo em nome da Ápia, com a Ápia busca essa comunicação com a sociedade. Isso não será uma dificuldade de montar essa comissão para poder fazer esse acompanhamento e entender essas fases da obra.

Quanto à capacitação de mão de obra, sim, é previsto essa capacitação de mão de obra, principalmente com apoio e parcerias com Sistemas S, que são o SINES, SEBRAE, SESI que são entidades especializadas em formar, em ofertar esse tipo de curso. Então, dentro do programa de capacitação da mão de obra, existe a previsão de fazer essa parceria com o Sistema S para poder fazer a oferta dessa capacitação.

Quanto à pergunta que você fez das galerias para passar fauna, a gente entende que o estudo tem muitas áreas e pouco tempo para poder ser passado para a sociedade, mas ele é previsto, sim. Dentro do estudo tem os pontos de passagem de fauna. Para esse estudo foram feitos três módulos amostrais para poder fazer a análise e identificação dos pontos para passagem de fauna.

Quanto às placas de sinalização, também estão previstas dentro do estudo, em pontos específicos, com a sinalização horizontal, com sinalização vertical, sinalização com aquelas passagens que fazem barulho para poder afugentar a fauna, sonorizador, em outros pontos, placas indicativas de velocidade, dizendo que aqui é um local de passagem de fauna. Essa parte também está contemplada dentro do estudo.

Se eu fiquei devendo mais alguma resposta...

**O SR. JOSÉ EUSTÁQUIO DE FREITAS – (DER-ES) -** Ficou devendo uma resposta, Roseli, e eu quero reforçar para você e para todos, que talvez a gente precisa estar mais

bem informado disso, iluminação pública, responsabilidade do município com um recurso a mais que todos nós depositamos em uma conta do Fundo de Iluminação Pública do município. Quando eu, ou cada um de vocês pagam a conta de luz, tem uma taxa de iluminação pública. Essa taxa de iluminação pública vai para uma conta do Fundo de Iluminação Pública do município, e o município precisa devolver esse recurso dotando as ruas e avenidas, mesmo as rodovias, no perímetro urbano, de alta iluminação.

Então, por exemplo, eu sempre discuto porque a gente não tem uma iluminação melhor na rodovia Otovarino Duarte Santos de São Mateus a Guriri. Quando nós ampliamos o grade, o Estado do Espírito Santo, duplicou daqui a Barra Nova, levantou uns 2,20 metros essa rodovia aqui na saída de Guriri. Os postes ficaram enterrados e ali estão até hoje. Nós já merecíamos uma iluminação no meio da avenida, para os dois lados, e uma iluminação melhor naquela avenida.

Agora nós faremos, às vezes não tenha ficado claro para vocês nessa apresentação, daqui do Mariricu até o final do bosque, nós teremos um canteiro e pista de um lado e de outro. É mão descendo, com 3,50m de pista de rolamento, com mais 2,5m de acostamento, um canteiro no meio e pista voltando com 3,50m de pista de rolamento, mais 2,50m de acostamento, mais um a multiuso de 2,50m. Então é óbvio que nós vamos ter 6km daqui para Barra Nova com um canteiro no meio. É óbvio que precisa de uma iluminação pública no meio desse canteiro e com braços de iluminação para os dois lados, mas é uma responsabilidade do município, com os recursos que estão no fundo de iluminação pública. E aí os nossos vereadores precisam cobrar isso do município, é óbvio, não é Valdirene?

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** - Obrigado, Sr. Freitas, pelo complemento.

**O SR. FABRÍCIO CARVALHO LUZ – (EMPRESA EXECUTORA)** - Deixa eu só concluir um negócio assim. Bem rápido, por favor.

Sobre a passagem de animais, você está falando da velocidade, e eu queria fazer um adendo também. Os moradores estão correndo demais onde a gente está trabalhando, ali é para andar a 30 km por hora, os moradores estão correndo demais. Aí

falaram assim, vamos implantar quebra-molas? Não é o caso, mas o município. E sobre a passagem, eu estava até alertando aqui o Bismarck, nós temos até passagem de peixe nas áreas alagadas. Então isso contempla também, lá perto da SM-8, a travessia de aquáticos,

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** - Obrigado, Sr. Fabrício, a gente encerrou as inscrições, nós temos seis pessoas inscritas ainda.

Sr. Allan Furiéri.

**O SR. ALLAN FURIERI** - Boa noite, primeiramente eu gostaria de agradecer ao Governo do Estado, na pessoa do Freitas, essa obra é uma obra importantíssima para o nosso balneário, vai melhorar muito a mobilidade, com a obra também do hospital, vai garantir um acesso à saúde à nossa comunidade.

E eu gostaria de sugerir ao IEMA, a gente tomou há pouco conhecimento que as medidas compensatórias seriam destinadas para a unidade de conservação do Parque de Itaúnas. E como bem-dito pelo Gil, a gente tem bem próximo a uma parte do empreendimento a Reserva de Desenvolvimento Sustentável de Barra Nova. Então a gente gostaria de sugerir que essa compensação seja feita na unidade de conservação de São Mateus.

Obrigado!

**O SR. THIAGO NELO MORAIS – (IEMA)** - Sobre a compensação e a destinação dela para as unidades de conservação, ele está falando de uma compensação que é estabelecida em lei, é um recurso, uma quantidade de recurso que é calculado com base no valor de investimento da obra e no grau de impacto dela ao meio ambiente e social.

Esse valor não foi calculado ainda, é uma fase do nosso trabalho enquanto IEMA de análise, mas você pode ter certeza que essas unidades de conservação previstas no estudo vão ser consideradas, embora a gente tenha alguns critérios técnicos e legais de destinação. Então se ela se adequar, se essa unidade municipal se adequar a essas regras, ela com certeza vai ser abarcada com pelo menos uma parte dessa compensação.

Não existe definição hoje de qual unidade vai receber o recurso de compensação dessa obra.

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** - Obrigado, Allan, pela pergunta e Thiago, pela resposta.

Pergunta da senhora Romária. **(Pausa)**

Tá bom, dona Romária, obrigado.

Pergunta do pastor Betinho.

**O PASTOR BETINHO** - Boa noite, eu sou responsável pelo Projeto, além de pastor, sou responsável pelo Projeto Ônibus do Abraço, no qual nós acolhemos e capacitamos os jovens para o mercado de trabalho. E a minha pergunta é o seguinte, eu até estava conversando com o Luiz Marques esses dias, nesse projeto, existe algum benefício para os projetos sociais, não somente o meu, mas os outros projetos sociais da Ilha, que visa melhorar a vida desses jovens? Existe alguma coisa que pode beneficiar esses projetos, algum incentivo por parte da Ápia?

**O SR. FABRÍCIO CARVALHO LUZ – (EMPRESA EXECUTORA)** - Nesse momento não, mas esse fórum, esse questionamento já está sendo estudado, inclusive foi tema hoje da minha reunião com a minha comunicadora social. O que a gente consegue, além das condicionantes que nós temos, o que a gente pode fazer a mais? Mas ainda não temos isso para te dar resposta agora, mas está pautado.

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** - Pergunta da Vereadora Professora Valdirene.

**A SRA. VEREADORA PROFESSORA VALDIRENE** - Boa noite a todos e todas. O Freitas já jogou uma responsabilidade no meu colo, que é a questão da iluminação, mas eu tenho uma pergunta que a gente vem se questionando há um tempo, principalmente dentro da Acorda que é a associação que eu faço parte, porque tem a questão da Responsabilidade Social. A Responsabilidade Social, toda obra tem que levar em



consideração a responsabilidade social. E aí falou-se muito dos impactos ambientais. E o colega que faz parte do IEMA, ele perguntou de que forma, Bismarck, iria ocorrer a mitigação. Você falou muito das áreas que iriam envolver ali, a questão da água, mas não falou o que vai se fazer para mitigar, para diminuir os impactos ambientais causados nessas áreas, que é algo que a gente precisa também saber.

E uma outra situação, a questão de sempre que há um impacto ambiental, a gente tem que pensar também, ligar isso, de certa forma, à Responsabilidade Social, como que a comunidade de Guriri, que foi uma das perguntas até que o pastor fez, que a gente vem falando de Responsabilidade Social, de que forma essa obra vai gerenciar essa Responsabilidade Social, de que forma vai fazer isso? Aqui, em Guriri. Porque nós ainda, a gente ainda, e aí a gente não, vou falar de mim, eu ainda olho para essa obra, e é um posicionamento que eu faço, e eu já fiz ela até para o Freitas, não critico a obra, toda a obra é bem-vinda, toda a obra é bem-vinda, mas eu ainda faço uma colocação, que não é algo a ser tratado aqui, mas que eu quero deixar claro, que, para mim, enquanto moradora de Guriri, eu gostaria de estar discutindo as três bacias da macrodrenagem, porque nesse momento, para a gente, elas são fundamentais, porque nós ainda estamos embaixo d'água, e a gente sabe que vai sair, a gente sabe, mas a gente também, eu coloco a questão de qual obra, nesse momento, seria mais importante para a gente, mas já que a gente está com a Rodovia do Contorno, continuamos com ela, e eu gostaria que você falasse sobre a Responsabilidade Social, de que forma isso vai ocorrer. Obrigada!

E também sobre os restos do material também da obra.

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** - Bismarck, se puder responder, começar pela última, porque alguém já tinha perguntado sobre isso também.

**O SR. BISMARCK ZULIANI PAVEZI – (CONSULTORIA)** - Quanto aos materiais que são gerados pela obra, existe então um programa de gerenciamento de resíduos, então, dentro dele, ele contempla os efluentes líquidos, os efluentes contaminados e os resíduos sólidos.

Grosso modo, então, o efluente líquido é passado pelo biodigestor, o efluente contaminado, que é voltado para a geração de óleo, é coleta e destinação por empresa devidamente licenciada, e a parte de resíduos sólidos, talvez, o que eu acredito que seja que interesse à pergunta.

A obra é prevista, então, a geração de material lenhoso, esse material não é de responsabilidade da construtora, então ele obrigatoriamente fica dentro da área de domínio, então as árvores que vão ser cortadas vão ficar ali dentro. O material de decapeamento, que faz a abertura ali, ele é depositado à lateral, dentro da faixa de domínio, então é depois executado o programa para fazer o plantio de gramíneas e os materiais excedentes são encaminhados ao aterro de RRCC, e o outro material que vai ser advindo de caminhões betoneiras, que serão utilizados ali o concreto, esses caminhões voltam até o canteiro e passam pelo processo que chama, vulgarmente, de lava-biqueira, então é feita a lavagem ali do caminhão e depois é feita a segregação.

Seria essa a pergunta, tem mais alguma coisa para complementar?

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** - A parte da estabilidade social, o IEMA vai completar a resposta para a senhora.

**O SR. BISMARCK ZULIANI PAVEZI – (CONSULTORIA)** - A pergunta dos impactos aos recursos hídricos, como a gente tinha falado, para o estudo a gente levou em consideração uma área de 1.000 metros ao redor da área de implantação do empreendimento e a área diretamente afetada pelo empreendimento, a área onde vai passar-se a rodovia.

Então, vou deixar alguns exemplos de medidas, uma delas é o controle de processo erosivo, então são instaladas barreiras físicas para contenção, para que evite erosão e assoreamento ali dentro do rio, não sei se é isso que vocês estão perguntando, mas se for, é isso, e os controles mesmo de monitoramento, principalmente de qualidade da água, então é feito análise para ver se está tendo alguma contaminação e é feita divulgação dessas informações.

É isso também a pergunta, como exemplo, ou tem mais alguma coisa?

**O SR. BISMARCK ZULIANI PAVEZI – (CONSULTORIA)** - Então vou passar aqui a palavra para o IEMA, complementar a questão sobre Responsabilidade Social, que acho que também responde um pouco a questão do pastor Betinho anterior.

**O SR. THIAGO NELO MORAIS – (IEMA)** - Vereadora, é importante que a gente entenda que essa é uma etapa do processo, e que depois disso tudo acontecido, e os analistas do IEMA se debruçando sobre isso que está acontecendo aqui hoje, sobre tudo que foi entregue enquanto projeto, enquanto avaliação de impacto, enquanto proposição de medidas, a gente vai chegar a um parecer sugestivo, e dentro desse parecer, se a sugestão do IEMA for por entender pela viabilidade técnica desse projeto, várias condicionantes serão propostas.

Isso depois ainda é validado em dois momentos por uma instância superior, que é o Conselho Estadual de Meio Ambiente, e dentro do Conselho, a gente chama de um conselho que tem representação geral, então não é só a instituição pública, não é só o lema, tem a representação industrial, tem a representação municipal, as comunidades estão representadas nesse Conselho. Mas a gente sempre tem que entender que a gente pode colocar como determinação, inclusive de compensação e de responsabilidade, o que estiver dentro da abrangência do empreendimento.

Então se a gente entender que tem algum impacto relacionado, causado ou potencializado pelo empreendimento rodoviário, a gente vai sim exigir uma medida mitigadora ou compensatória, mas tem coisa que foge dessa alçada e a gente não pode avançar muito.

Mas eu vou pedir a Carla, que é a nossa Analista do meio socioeconômico, para falar um pouquinho também sobre isso.

**A SRA. CARLA ROCHA SOUSA – (IEMA)** - Muito bacana, Vereadora, quem dera, todos tivessem essa percepção.

O que nós alcançamos dentro da nossa análise ambiental. A Responsabilidade Social, ela está atrelada aos impactos sociais e os possíveis projetos dessa obra, que são os planos de comunicação social e os projetos de educação ambiental, tanto para trabalhadores como para as comunidades.

E dentro do estudo, nós exigimos a percepção ambiental da população. E essa responsabilidade social, vocês podem transformar em ações dentro desses projetos. Não é necessário fazer dentro de um escritório essas propostas. Se essa pesquisa privilegiou a participação de todos vocês, vocês constroem juntos os projetos. Vocês têm as ideias, levantam tudo isso, mostram para a empresa o que é possível fazer dentro da perspectiva da empresa, até onde ela pode alcançar.

Então, os projetos estão abertos. Vocês vão passar por uma fase mais detalhada desses projetos dentro do Plano Básico Ambiental e que essas percepções, essas parcerias do que já existe no Território podem ser potencializadas pela empresa, como os projetos sociais que o pastor levantou.

Então, tem espaço, está aberto e que esses processos possam ser construídos em conjunto com vocês. Estamos exatamente nesse momento, onde esses projetos serão detalhados e que, construídos por vocês, atende a comunidade, atende a questão da Responsabilidade Social e a empresa consegue, em conjunto, saber até onde elas podem ir com as parcerias do que já existe nas comunidades.

Tudo bem? Acho que é o momento certo essa colocação de vocês. Parabéns!

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) - Obrigado.**

A próxima pergunta é do senhor Jeremias.

**O SR. JEREMIAS DE BARROS BERNARDO CORREIA - Boa noite.** Eu me chamo Jeremias de Barros Bernardo Correia. Meus avós nasceram aqui, o meu pai também, e hoje eu vivo aqui há uns 16 anos, mais ou menos. Na realidade, eu vim aqui pedir um pedido de socorro para a população mateense. Porque bem sei que, quando a gente está errado e reclama de alguma coisa, precisa ser mais apertado e mais corrigido.

Eu quero direcionar a minha fala ao nosso querido Freitas, que tem se esforçado muito, insistido no desenvolvimento do nosso município, mas a população está abandonada aqui em São Mateus.

Eu quero dizer que eu já vi trator planando essa estrada de Barra Nova, a qual pertence o Governo do Estado, e eu nunca vi placa Governo do Estado ali naquela máquina. Eu não sei se há uma parceria, eu não sei se há um dinheiro que venha para o

Prefeito, um repasse, mas, quando a gente quer, a gente faz. O maior problema é que, por exemplo, eu demorei 30 anos para ser registrado, filho feio, pai não quer registrar. Então, quando a gente tem um problema na comunidade, eu acredito que há caminhos, parceria entre a empresa, o Governo do Estado e o federal, para resolver o problema da comunidade, do nosso município. Então, a responsabilidade é de nós todos.

Eu peço uma ajuda, um pedido de socorro. Olhe com carinho para São Mateus. Eu sei que esse investimento milionário é muito bom, maravilhoso, mas existe o nosso patriarca, as nossas crianças, e quando há um atoleiro onde está sendo feita a obra, não pode andar com carro que quebra, não pode andar com moto que quebra, as bicicletas quebram, e a gente vai levar os nossos pais para o posto de saúde como? Arrastando na lama? A gente vai levar nossas crianças para a escola como? Arrastando na lama? Não pode! Tem que ter um jeito, uma forma de resolver o problema da sociedade. O Prefeito aqui, é duas vezes que eu venho aqui e não vejo ele; quem é bom em desculpa é péssimo em execução.

Nós podemos ver que a rua está cheia de buraco. É uma vergonha para o município de São Mateus e um tapa na cara da sociedade, para aprender, saber quem pode colocar lá, porque o que vem é um monte de desculpas esfarrapadas e não assume a responsabilidade dele.

A chave foi entregue ao Prefeito, ele tem que ser um homem de verdade e vir aqui e resolver os problemas que tem em nosso município e atender as necessidades do nosso município. Eu, como cidadão comum, com poucos estudos, eu tenho vergonha de olhar para a cara do Prefeito de São Mateus e os vereadores, vai aos becos e vielas, vai nas periferias, sabe o que o povo precisa ali, toma vergonha na cara, essa é a minha fala, e não tiro uma palavra!

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** - Obrigado, Sr. Jeremias, pelo comentário, acho que foi um comentário, uma questão mais genérica, sem uma pergunta direcionada, então, vou registrar como comentário nessa audiência, vai ficar constado em ata.

Eu passo, por fim, a pergunta para o Sr. Clebson.

**O SR. CLEBSON COUTINHO** - Meu boa noite a todos, infelizmente, às vezes as pessoas precisam desabafar e a gente entende a dor do Jeremias porque eu tenho 46 anos de Guriri, mas, eu gostaria como sugestão, porque a gente fez no trecho da ES-010, a gente passou manilhas prevendo obras futuras de drenagem, de esgotamento sanitário e rede de água, então, a gente gostaria de sugerir à empresa Ápia e ao DER que olhe com carinho, porque a gente tem outras passagens de água e outras passagens de esgotamento sanitário que vão vir para o futuro.

Então, nós temos loteamento Mar Aberto, loteamento Verão Vermelho, nós temos o Anildo, que parece que tentou entrar em contato com alguém, não teve êxito, que vai usar a ETE Mariricu daqui a alguns dias, e a gente gostaria que a Ápia, junto com a Prefeitura Municipal de São Mateus, através do Secretário, através do SAAE, já deixasse esses pontos previstos, enterrados ali, uma espera para daqui dois, três, quatro, cinco anos não precisa quebrar uma rodovia recém feita, nova, para passar um tubo de água, um tubo de esgoto.

Uma outra questão, que não é nem sugestão, a gente anda nas obras, a gente vê, a gente quer aprender, ver para aprender, para olhar, seria a cabeceira da ponte, do outro lado do canteiro, do rio Mariricu aqui, eu vi que as últimas estacas, os últimos pilares, eles estão muito na beirada, muito dentro do rio, e vai ter um aterro ali, mais ou menos, de uns seis, sete, oito metros de altura; então, às vezes, essa carga de aterro, ele pode escorregar para dentro do rio, então, às vezes, a sugestão, a Ápia refazer o estudo, às vezes, se for o caso, ou talvez já está pronto, e ao DER, de aumentar um vão de mais 15 metros, para evitar, talvez, um possível deslizamento de terra, e talvez um dano ambiental futuro, isso é só uma sugestão.

E, do mais, eu gostaria de agradecer a Regional Norte, através de Jocimar, da equipe que anda aqui na obra, pelo trabalho, desempenho, pela dedicação que essa equipe tem com os nossos proprietários de terra, com os moradores, agradecer a pessoa do presidente do Freitas, que está sempre, a gente está sempre junto, conversando, dialogando, a questão da curva da reta, que foi um pequeno erro, que passou reto, e aí eu falei, Freitas, não venha até aqui não, vamos levar essa duplicação até na rotatória, e graças a Deus a equipe do DER entendeu, a equipe da Ápia entendeu, e a gente está saindo com essa duplicação, com esse canteiro central, até a divisa lá com o Bosque, que

é o perímetro urbano de Guriri, então isso abrilhanta muito, a gente tem um diálogo bom, e a gente consegue mostrar que há a possibilidade de fazer, e fazer melhor.

Agradecer o Freitas, agradecer a equipe da Ápia, que a gente está sempre ali, conversando, brincando, Leonardo, tem o Renato, tem o Moreninha, a equipe do meio ambiente, parabéns pelo trabalho que vocês vêm fazendo, está um trabalho muito bonito, bom de ver, bom de acompanhar, e agradecer o IEMA, que sempre vem fazendo um trabalho muito bem feito na área ambiental do nosso município e do estado, parabéns a todos vocês, meu muito obrigado!

**O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS)** - Obrigado senhor Cledson, fica como sugestão então, sugestões para a empresa na condição.

Então, pessoal, agradeço a presença de todo mundo que está aqui, também as equipes que trabalharam para que essa audiência acontecesse, todo mundo da empresa, da Ápia, da Agromark, do DER, de todas as pessoas que estão trabalhando, recepcionistas, Teresa, pessoal do Coffee Break, então, agradecer a todo mundo.

São 21h5 min, eu queria só registrar que a gente ainda recebe, por mais 10 dias úteis, as manifestações por meio do e-mail: *participacaopublica@iema.es.gov.br*.

A gente pede a gentileza de cinco pessoas só assinarem a ata aqui no final, aqui na mesa aqui com o Franz, e eu passo a palavra para o nosso coordenador Thiago Morais para fazer o encerramento da audiência.

**O SR. THIAGO NELO MORAIS – (IEMA)** - Tomara que a gente saia daqui hoje com a sensação de dever cumprido, essa é uma etapa muito importante dentro do procedimento de licenciamento, relacionado aos estudos de impacto ambiental. Foi de fato um prazer estar aqui com vocês, espero que vocês, enquanto comunidade, tenham se sentido representados, ouvidos e respeitados nessa audiência, podem ter certeza de que os comentários, assim como as dúvidas, elas serão consideradas no nosso parecer final. Queria reforçar o direito de vocês e a oportunidade que vocês têm de continuar contribuindo com o desenvolvimento do licenciamento ambiental deste empreendimento, através do canal que o Chander deu um destaque e pediu que vocês fotografassem, eu acho que no folheto da audiência aquele e-mail está registrado, e até

## **Audiência Pública das Obras de Implantação da Rodovia ES-318, Contorno de São Mateus – São Mateus - ES, em 17.07.2025.**

---

75

os próximos 10 dias úteis a gente vai continuar recebendo tanto dúvidas, quanto sugestões e também reclamações sobre o empreendimento e sobre o próprio evento da audiência pública.

Então, mais uma vez, agradecer o pessoal da empresa, o DER, que esteve aqui para contribuir, tirando as dúvidas, mostrando e defendendo esse empreendimento para a comunidade, e dito isso, eu vou para as partes finais e a gente por aqui encerra a audiência pública, e um bom retorno a todos para casa, obrigado por terem saído do lar para participar com a gente desse evento.

Muito obrigado!

---