

Audiência Pública das Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia ES-320-Mantenópolis x Barra de São Francisco – 04.08.2022

(Transcrição)

A SRA. MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) - Boa-noite a todos.

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 Pavimentação da Rodovia ES-320-Mantenópolis x Barra de São Francisco.

O mediador dessa reunião será eu, Giulianna Calmon Faria, Agente de Desenvolvimento Ambiental e Recursos Hídricos do IEMA e a suplente a Sra. Silvana Coutinho Ramos, Agente de Desenvolvimento Ambiental e Recursos Hídricos do IEMA também. O Secretário será Sr. Franz-Schubert Sathler Alves Ambrósio, Taquígrafo Parlamentar e a suplente Sra. Tereza Souza Pinto.

O desenvolvimento da Audiência terá a seguinte dinâmica: uma breve apresentação do IEMA sobre Licenciamento Ambiental e participação pública, apresentação do Projeto seguido da apresentação do Estudo de Impacto Ambiental, EIA, pela Avantec Engenharia, com o seu representante Sr. Marco Aurélio Costa Caiado, engenheiro agrônomo; debate com perguntas e o encerramento.

São 19 horas e daremos início a leitura das regras para o bom andamento da Audiência Pública.

- 1. Todos os que se encontram nesta Audiência Pública deverão assinar a Lista de presença;*
- 2. A duração da Audiência Pública poderá ser de 02 (duas) horas e meia e podendo ser prorrogada por mais 30 (trinta) minutos, conforme a quantidade de perguntas encaminhadas à mesa;*
- 3. Os interessados em formular perguntas deverão preencher o formulário entregue na chegada, incluindo o nome e a pergunta para que as mesmas sejam encaminhadas à mesa. Quem desejar fazer perguntas orais deverá escrever a palavra “oral”;*

**Audiência Pública sobre as Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia
ES-320 – Mantéopolis x Barra de São Francisco – 04.08.2022**

4. *As inscrições para perguntas escritas e orais serão encerradas 30 minutos após o início dos debates;*
5. *As perguntas recebidas serão distribuídas aos integrantes da mesa para respectivo pronunciamento e esclarecimento;*
6. *Após todas as perguntas escritas encaminhadas à mesa terem sido respondidas, será aberto espaço para a realização das perguntas orais. Neste momento, o mediador cederá a palavra aos inscritos para as perguntas, conforme a ordem das inscrições. Somente serão respondidas questões que tratem do empreendimento em discussão nesta Audiência Pública. Não haverá debate sobre outros assuntos, como os impactos de outros empreendimentos nesta região;*
7. *Não haverá momento para se votar pela aprovação ou rejeição do empreendimento discutido nesta Audiência Pública.*
8. *É assegurado aos cidadãos, conforme a Constituição Estadual, em seu parágrafo 5º, Art. 187, o direito de pleitear referendo popular para decidir sobre a instalação e operação de obras ou atividades de grande porte e de elevado potencial poluidor, mediante requerimento à Assembleia Legislativa subscrito por, no mínimo 5% do eleitorado do município atingido.*
9. *Para as perguntas orais, cada participante terá o tempo de até 02 (dois) minutos para fazer a pergunta. O componente da mesa a quem se referir a pergunta, por sua vez, disporá de 03 (três) minutos para dar sua resposta;*
10. *O tempo de inscrição para intervenções orais será encerrado após 30 (trinta) minutos do início das respostas às perguntas escritas.*
11. *A Ata transcrita desta Audiência Pública estará à disposição no IEMA devidamente anexada à lista de presença e das perguntas feitas por escrito durante a mesma, a partir do dia 17 de agosto de 2022. Neste mesmo dia, 17 de agosto de 2022, a Ata desta Audiência também se encontrará disponível no site do IEMA: www.iema.es.gov.br.*

Apresentamos a Equipe Técnica do IEMA responsável pela análise do processo de Licenciamento Ambiental, das Obras de Implantação e Rodovia ES-320-Mantéopolis x Barra de São Francisco, Sra. Jane Lilian D'Avilla Barbosa Dias, Sra. Paula Teixeira Andrade Lorenzini, Sra. Silvana Coutinho Ramos, Sra. Flávia Karina

**Audiência Pública sobre as Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia
ES-320 – Mantenópolis x Barra de São Francisco – 04.08.2022**

Rangel de Godoi, (que não está presente), Sra. Gisleine Rossani Libardi, que é a Coordenadora da equipe e Sra. Caroline dos Santos Machado, que é a Diretora Técnica do IEMA.

Agradecemos a participação de todos aqui do município e vamos apresentar os conceitos do Licenciamento para sabermos em que ponto está o licenciamento, para vocês entenderem qual o papel da Audiência Pública também nesse processo.



Pessoal, essa aqui é uma apresentação que a gente faz nas Audiências Públicas para as pessoas entenderem qual é o papel da Audiência Pública, o que a gente espera passar para vocês e o que a gente espera nesse momento aqui do processo de licenciamento ambiental de grandes empreendimentos. No caso essa é a obra de Implantação da Rodovia ES-320.

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



Expectativa

- ✓ Chegada de empreendimentos = expectativa
- ✓ Mudança de qualidade de vida;
- ✓ É importante a inclusão da sociedade no processo de tomada de decisão;

 → 

Todo empreendimento chega no território e gera muita expectativa na população. Expectativa de emprego, expectativa de venda de produtos e serviços regionais, expectativa de melhoria de qualidade de vida, dependendo do empreendimento e, alguns empreendimentos afetam diretamente a qualidade de vida do cidadão; às vezes para o mal e às vezes para o bem.



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



Licença ambiental

Ato administrativo pelo qual o órgão competente, **estabelece as condições, restrições e medidas de controle ambiental** que deverão ser obedecidas pelo empreendedor, de forma a **prevenir os impactos ambientais**.

O que é a Licença ambiental?

Licença ambiental é um ato administrativo no caso do órgão competente, que aqui nesse caso, desse empreendimento é o IEMA, que estabelece as condições, restrições e medidas de controle ambiental do projeto, que deverão ser obedecidas pelo empreendedor, de forma a prevenir os impactos ambientais. No caso os impactos que não são preveníveis, aqueles que vão acontecer de qualquer jeito, esses impactos serão compensados.



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



Licenciamento Ambiental

Quem precisa licenciar?

Todas as atividades que utilizam os recursos naturais e que possam causar degradação do meio ambiente necessitam da licença ambiental.

www.iema.es.gov.br

Quem precisa licenciar?

Qualquer projeto que utilize recursos naturais e que possa causar alguma degradação ao meio ambiente, necessita da licença ambiental. Mais informações do tipo de atividades tem no site do IEMA, que está aqui embaixo, não sei todo mundo enxerga, que é: *www.iema.es.gov.br*.



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



Licenciamento Ambiental

O que subsidia essa análise?

Avaliação Ambiental

✓ São todos os **estudos relativos aos aspectos ambientais** relacionados à **localização, instalação, operação e ampliação** de uma atividade ou empreendimento apresentado como subsidio para análise da licença requerida, tais como :

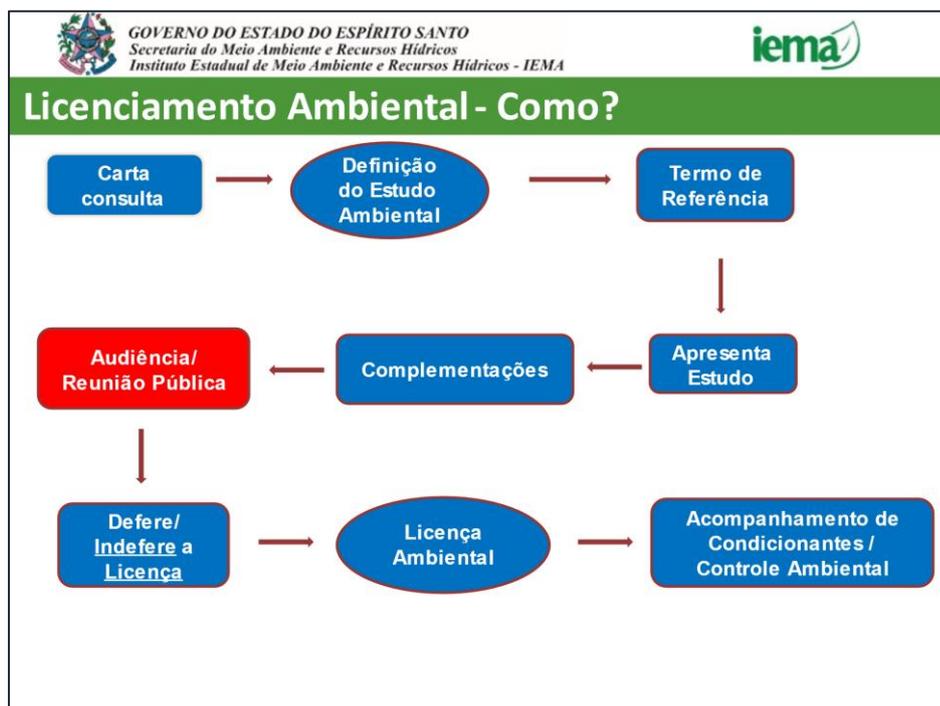
- **RAP** – Relatório Ambiental Preliminar
- **PCA** – Plano de Controle Ambiental
- **RCA** – Relatório de Controle Ambiental
- **PRAD** – Plano de Recuperação de Área Degradada
- **APR** – Análise Preliminar de Riscos
- **EIA/RIMA** – Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental
- **AAE** – Avaliação Ambiental Estratégica

Decreto 4039 -R, de 07 de dezembro de 2016

O que subsidia essa análise? Com base em que é feita essa análise?

Essa análise é feita com base em informações apresentadas através de estudos ambientais. Esses estudos ambientais vêm de diversas formas, no nosso decreto de licenciamento a gente tem: **RAP** – Relatório Ambiental Preliminar, **PCA** – Plano de Controle Ambiental, **RCA** – Relatório de Controle Ambiental, **PRAD** – Plano de Recuperação de Área Degradada, **APR** – Análise Preliminar de Riscos, **EIA/RIMA** – Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental, **AAE** – Avaliação Ambiental Estratégica.

E aqui, nesse caso, o que está subsidiando a análise principalmente é o Estudo de Impacto Ambiental que foi realizado pela consultoria e que o diagnóstico da região e, uma prevenção do que será a região com essa alteração que é a obra.



Como se dá o processo de licenciamento e quais são etapas?

Geralmente acontece nos grandes empreendimentos com uma carta consulta, o empreendedor manda uma consulta prévia ambiental, que agora mudou, para o IEMA solicitando instruções para fazer o licenciamento, o IEMA define o estudo ambiental e emite um Termo de Referência, o que tem no Termo de Referência? Tudo o que vai precisar ser estudado para aquele projeto.

Cada tipo de projeto, pode ser uma rodovia, um porto, uma indústria siderúrgica, qualquer que seja ele tem algumas características que são abordadas no Termo de Referência. Audiência Pública, depois vai e apresentar o estudo, o empreendedor apresenta o estudo, as complementações, quando acontece, que às vezes o estudo não é suficiente, ele gera algumas dúvidas então, existe essa fase de complementação isso é comum. Audiência Pública que onde a gente está, agora neste momento. Depois da Audiência o órgão ambiental, que é a autoridade licenciadora no caso, ele defere ou indefere a licença, ele diz se vai dar ou não a licença. Então, é importante vocês saberem que hoje, o empreendimento não está licenciado ainda, ele está em fase prévia do licenciamento. Estamos aqui embaixo ainda.

Depois é emitida a Licença Ambiental, no caso da positividade do órgão ambiental e, aí tem o acompanhamento das condicionantes e que vou falar depois dos prazos.



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

A gente tem o acompanhamento de condicionantes.

Temos três tipos de licenças:

Licença Prévia - LP – que é a licença emitida na fase inicial do empreendimento. Ela aprova a área do empreendimento e, aí ela tem uma série de condicionantes. Após essas condicionantes serão analisadas e cumpridas emite-se a Licença de Instalação – LI, que é o ok para o empreendedor começar instalar o empreendimento. Depois dessa fase completa, instalou-se, aprovou os relatórios, todos os monitoramentos, passa-se para a fase de operação, é emitida a Licença de Operação – LO.

 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.



E, aí temos um fato importante nesse processo todo que é a participação pública, vocês são as pessoas do território, então, vocês têm saberes, conhecimento e situações que a gente precisa saber, que às vezes a gente não sabe então, mesmo que por mais que o estudo seja bem feito, quem está no território é quem conhece o território de verdade. Então, a participação pública é muito importante nesse ponto. E, aí ela é estimulada em diversos países, e a gente aqui no Estado do Espírito Santo tem uma série de momentos de participação pública.



Que é a Audiência Pública que é o que estamos fazendo aqui hoje, tem a publicação do requerimento de licença, que é quando torna público que a empresa requereu a licença, as comissões de acompanhamento, que geralmente acontece depois da licença, que ajuda o órgão acompanhar a licença, a consulta do Termo de Referência, que é aquela parte do que vai ser estudado ainda, que é bem inicial ao projeto; o referendo popular que falei aqui, que toda comunidade do Estado do Espírito Santo pode solicitar em qualquer momento do empreendimento e os conselhos de meio ambiente também, que têm cadeiras para representantes da comunidade.

Audiência Pública sobre as Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia ES-320 – Mantenópolis x Barra de São Francisco – 04.08.2022



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

Algumas definições:

- Consulta Pública: procedimento de participação pública destinado a colher a opinião a sociedade sobre Termos de Referência de EIA e sobre determinados empreendimentos cujas características não justifiquem a convocação de audiência pública, podendo ser realizada em qualquer fase do licenciamento, a critério da autoridade licenciadora;
- Audiência Pública: procedimento de participação pública direta da sociedade no processo de tomada de decisão do licenciamento ambiental de empreendimentos de significativo impacto ambiental;

Aqui tem algumas definições das participações públicas, o que a gente mais usa no processo de licenciamento hoje é a consulta pública, que acontece geralmente no Termo de Referência; Audiência Pública que é o que a gente faz aqui.



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

Algumas definições:

- Referendo Popular: É assegurado aos cidadãos, conforme a Constituição Estadual, em seu parágrafo 5º, Art. 187, o direito de pleitear referendo popular para decidir sobre a instalação e operação de obras ou atividades de grande porte e de elevado potencial poluidor, mediante requerimento à Assembleia Legislativa subscrito por, no mínimo 5% do eleitorado do município atingido;

O referendo popular que é uma situação que talvez poucos conheçam, que é uma característica da nossa Constituição Estadual, que é assegurado aos cidadãos como li aqui, está na Constituição, pleitear o referendo popular em qualquer fase do empreendimento para decidir sobre o empreendimento.

Então, temos momentos consultivos, momentos informativos e momentos decisivos que a comunidade pode participar dentro do processo de licenciamento no Estado do Espírito Santo.

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

iema

Importância da Participação

A participação pública está prevista no processo de licenciamento ambiental com os seguintes objetivos:

- Transparência acerca das informações sobre projetos a serem licenciados, especialmente quanto a possíveis riscos à qualidade ambiental das áreas de influência;
- Captar as expectativas e inquietações das populações da vizinhança e permitir ao órgão ambiental recolher as manifestações, dúvidas e interesses destes grupos;
- Conhecimento ambiental, fortalecendo participação da sociedade nas questões ambientais

Então...

Então, a participação pública, o ideal, o objetivo dela é transparência no processo de licenciamento e participação da comunidade, dotando a comunidade principalmente de informações para poder participar desses momentos e, saber como participar.

Captar as expectativas da comunidade é importante também.

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

iema

PARTICIPE!



E a ideia é que vocês participem e continuem participando.



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



Obrigada!

IEMA/GGE/COEI/NUSO
Núcleo de Análise de Impactos Socioeconômicos
participacaopublica@iema.es.gov.br
(27) 36362565

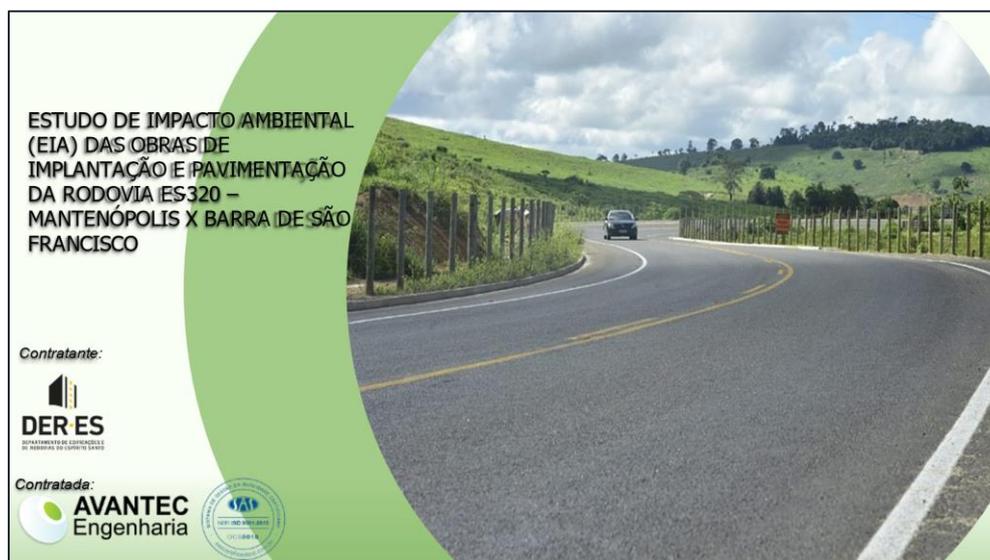
Mais informações: www.iema.es.gov.br

IEMA - BR 262 Km 0 S/N - Jardim América, Cariacica /ES. CEP: 29141-000. Tel.: (27) 3636 2500 (27) 3636 2555 (27) 3636 2600

E a gente agradece aqui a participação de todos.

Agora vamos passar a palavra para o consultor que vai apresentar para vocês os dados do Estudo de Impacto Ambiental. Sr. Marco Aurélio Costa Caiado, engenheiro agrônomo da Avantec Engenharia.

**Audiência Pública sobre as Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia
ES-320 – Mantenópolis x Barra de São Francisco – 04.08.2022**



O SR. MARCO AURÉLIO COSTA CAIADO – (CONSULTOR) – Boa-noite. É um prazer para mim mais uma vez vir a cidade de Barra de São Francisco. Para mim é sempre assim, uma surpresa de ver qual a intensidade de crescimento da cidade, sou do sul do Estado e parece que o sul do Estado está andando mais devagar do que o norte. Aqui é sempre realmente uma surpresa ver o crescimento da região norte do Estado.

E, também um prazer vir aqui apresentar um trabalho, que a gente ficou tanto tempo fazendo, com uma quantidade muito grande de técnicos que se debruçou para a gente chegar nessa etapa do trabalho, que é a apresentação numa Audiência Pública com um público tão contundente quanto esse que veio aqui nessa Audiência.

Nós agradecemos em nome da Avantec, agradecemos a participação dos que estão aqui.

É uma atividade que a gente sabe que vai trazer uma quantidade muito grande de benefícios para a população e, que nos faz sempre lembrar, desde 2014 que a gente começou a vir aqui, andar por essas *plagas*, por essa região, andar onde vai ser a BR e chegar aqui neste momento em que a obra já está contratada, esperando o licenciamento para ser iniciada.

Audiência Pública sobre as Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia ES-320 – Mantenópolis x Barra de São Francisco – 04.08.2022

AVANTEC
Engenharia

O DER

DER-ES
DEPARTAMENTO DE EDIFICAÇÕES E DE RODOVIAS DO ESPÍRITO SANTO

O DER-ES é o Departamento de Edificações e de Rodovias do Estado do Espírito Santo tem por objetivos: *implementar, regulamentar e fiscalizar a Política Estadual de Transporte e Obras Públicas*, compreendendo *o gerenciamento de obras de edificações e de arte especial e de infraestrutura de logística rodoviária, ferroviária, hidroviária, aeroportuária e infraestrutura viária urbana* vinculada aos objetivos do Estado do Espírito Santo.

DER-ES
DEPARTAMENTO DE EDIFICAÇÕES E DE RODOVIAS DO ESPÍRITO SANTO

08/08/2022 2

O DER-ES é o Departamento de Edificações e de Rodovias do Estado do Espírito Santo que tem a incumbência de organizar toda essa estrutura em termos de rodovia e que nos fez chegar até aqui. Porque uma contratação feita pelo Governo do Estado através do DER.

Audiência Pública sobre as Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia ES-320 – Mantenópolis x Barra de São Francisco – 04.08.2022



AVANTEC
Engenharia

A AVANTEC ENGENHARIA



DER-ES
Departamento de Engenharia e Recursos Hídricos

O DER-ES contratou a **Avantec Engenharia** para elaboração dos Projetos Executivos de Engenharia e pelos Estudos Ambientais relativos à Implantação e Pavimentação da ES-320, Mantenópolis a Barra de São Francisco, em 52,05 km, por meio do processo licitatório nº 61012882 /2013 e contrato de prestação de serviços nº 063/2014.

A **AVANTEC Engenharia** presta serviços de Consultoria, desde 2002, atuando nos setores público e privado nas áreas de **Transportes, Saneamento, Meio Ambiente, Urbanismo, Recursos Hídricos e Edificações**, destacando-se nas áreas de planejamento, estudos, planos, pesquisas, projetos, controles, gerenciamento, supervisão técnica, inspeção e fiscalização de empreendimentos relativos à arquitetura e à engenharia.



AVANTEC
Engenharia



08/08/2022

3

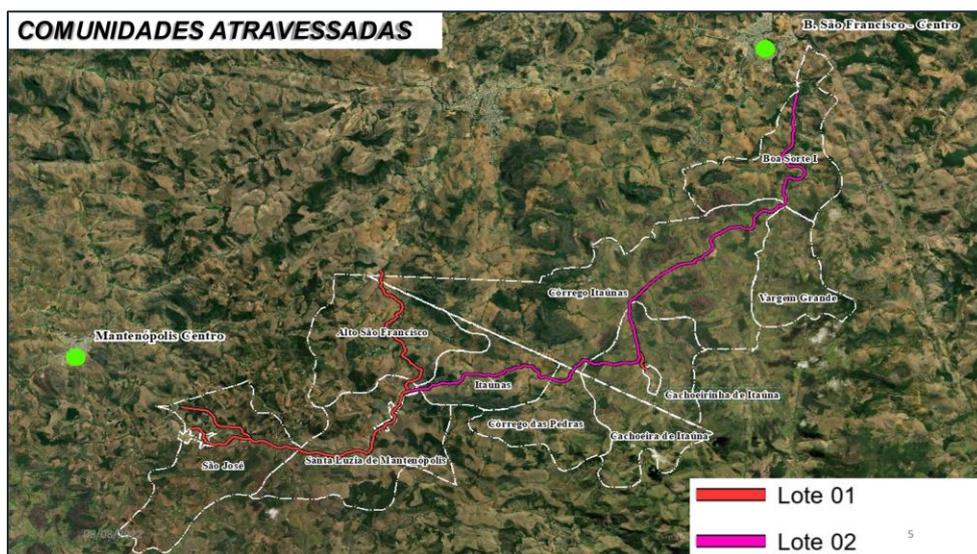
A Avantec Engenharia é uma empresa especializada em projetos desde 2002, eu trabalho com a Avantec já há bastante tempo, esse não foi o primeiro, muito pelo contrário, a gente tem bastante trabalho juntos. Eu sou consultor, sou professor do IFES, sou engenheiro agrônomo, tenho mestrado e doutorado na área ambiental. Coordenei esse estudo de impacto, tenho uma bagagem assim razoável em termos de experiência com relação a estudos ambientais, coordenei já um curso no IFES, sou professor do IFES, coordenei o programa de Engenharia Sanitária e Ambiental do IFES, coordenei um curso de Profiago, um mestrado na área de engenharia ambiental e, hoje estou no IFES de Alegre coordenando o curso de Cafeicultura.

E na Avantec estou como consultor deles há bastante tempo, já fizemos bastante trabalhos, aqui no norte do Estado tem bastante trabalho. E especificamente para a cidade de Barra de São Francisco é o primeiro trabalho que a gente faz, espero que eles tenham vários outros trabalhos que a gente possa se envolver.

Audiência Pública sobre as Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia ES-320 – Mantenópolis x Barra de São Francisco – 04.08.2022



O empreendimento em tela é a Rodovia ES-320 que liga Mantenópolis até Barra de São Francisco. Um empreendimento de extrema importância, não só porque liga esses dois centros urbanos, mas porque passa por localidades que estão em crescimento e que são travadas, o desenvolvimento dele é travado pela dificuldade de trajeto, pela dificuldade de transporte. Só a localidade de São José de Mantenópolis e Santa Luzia de Mantenópolis, Cachoeirinha de Itaúna.



E aqui nós temos as várias comunidades que são ligadas diretamente ao empreendimento. São localidades, são comunidades que o censo, a divisão censitária divide o trecho. Aqui nós temos a divisão entre os dois municípios. Essas localidades aqui são as localidades diretamente beneficiadas pelo empreendimento, localizadas no município Barra de São Francisco e essas outras localidades pertencentes ao município de Mantenópolis.

Então, a gente vê que são várias, além dos dois centros urbanos, algumas localidades vão ser extremamente beneficiadas pelo empreendimento.

The slide is titled "ALTERNATIVAS DE TRAÇADO" and is presented by AVANTEC Engenharia and DER ES. It lists three alternatives for road construction:

- ✓ Entroncamento de São José de Mantenópolis x ES-164 à Santa Luzia de Mantenópolis;
- ✓ Santa Luzia de Mantenópolis à Barra de São Francisco,
- ✓ Acesso à Mantena, partindo de Santa Luzia de Mantenópolis até a divisa com Minas Gerais

At the bottom left of the slide, the date "08/08/2022" is displayed, and at the bottom right, the number "6" is shown.

O Estudo de Impacto Ambiental é dividido em trechos.

A primeira coisa que a gente tem que fazer é entender o empreendimento. A equipe técnica toda tem que parar para estudar o empreendimento.

A segunda etapa é a etapa em que a gente estuda o ambiente, o que chamamos de diagnóstico ambiental. Então, no diagnóstico ambiental a gente se debruça em todos os aspectos ambientais que estão ligados ao empreendimento, quer dizer, por onde o empreendimento vai passar.

Então, nós temos o que chamamos de três meios, meio físico, meio biótico e meio antrópico ou meio socioeconômico. A gente estuda, coloca vários profissionais para estudar o meio físico, que é solo, geologia, recursos hídricos, atmosfera, clima, várias pessoas estudando fauna e flora, depois várias pessoas estudando o ser humano inserido nesse ambiente.

Fizemos um diagnóstico da região. E aí a gente cruza o resultado do diagnóstico com o empreendimento. Com esse cruzamento os especialistas vão fazer um prognóstico dos impactos ambientais, é a terceira fase do estudo.

Depois vem a quarta fase do estudo, que é aquela fase em que a gente percebe o impacto e propõe medidas para reduzir o impacto ou medidas para aumentar, para potencializar o impacto positivo, quer dizer, diminuir os impactos negativos e

**Audiência Pública sobre as Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia
ES-320 – Mantenópolis x Barra de São Francisco – 04.08.2022**

potencializar os impactos positivos através de medidas mitigadoras e através de programas ambientais.

Então, vou passar bem rapidamente sobre o que é o empreendimento. Na verdade, a gente conhece, acho todos vocês já estão bem cientes do que que é a estrada que liga Mantenópolis a Barra de São Francisco. Trata-se de uma estrada de mais de 40 quilômetros que não é pavimentada. Uma região montanhosa e que há grandes problemas na época seca por causa de poeira e grandes problemas, pior ainda, na época chuvosa por conta da lama e dificuldade de trânsito.

Então, se faz necessário a pavimentação dessa rodovia, não que não exista acesso, existe um acesso em que a pessoa de Barra de São Francisco até Mantenópolis ele consegue passar por Mantena, sendo que também é um distúrbio porque também tem 13 quilômetros de estrada de chão.

AVANTEC
Engenharia

ALTERNATIVAS DE TRAÇADO

DER ES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS RURAIS

Foram estudadas **três alternativas** para cada um dos trechos a seguir:

- ✓ Entroncamento de São José de Mantenópolis x ES-164 à Santa Luzia de Mantenópolis;
- ✓ Santa Luzia de Mantenópolis à Barra de São Francisco,
- ✓ Acesso à Mantena, partindo de Santa Luzia de Mantenópolis até a divisa com Minas Gerais

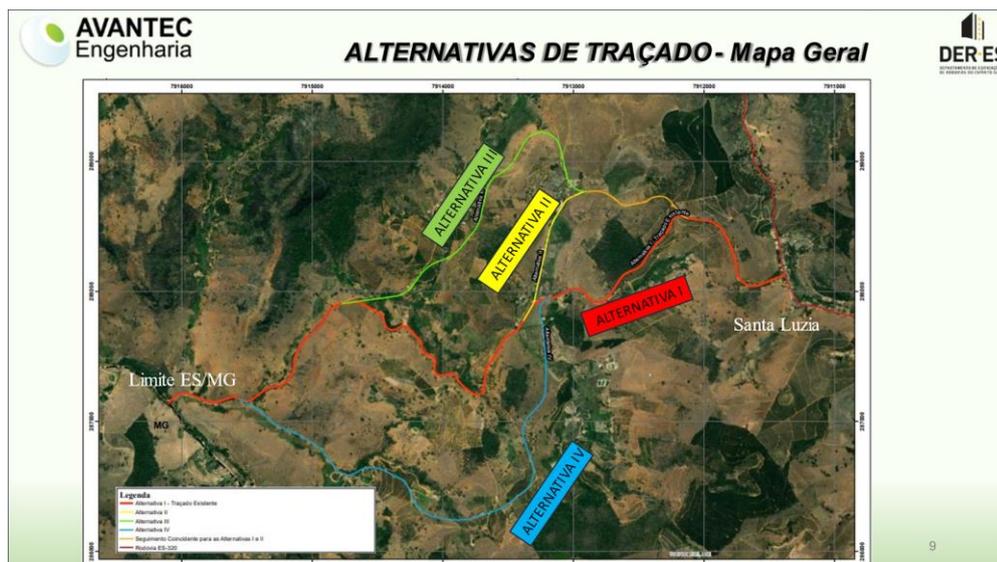
08/08/2022 6

Então, esse empreendimento foi projetado a partir de estudos de engenharia e que nós temos três alternativas, em três partes do trecho.

A primeira alternativa, nós estudamos três alternativas:

O entroncamento de São José de Mantenópolis, até Santa Luzia. Depois alternativas que ligam Santa Luzia a Barra de São Francisco. Depois alternativas ligando Santa Luzia até a divisa com Minas Gerais, numa estrada que vai até Mantena.

**Audiência Pública sobre as Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia
ES-320 – Mantenópolis x Barra de São Francisco – 04.08.2022**



Essa aqui é o primeiro trecho, que aqui passa a ES-164 que vai chegar até Mantenópolis. E essa região nós temos São José de Mantenópolis. Nós temos três alternativas, uma alternativa que passa dentro de São José, e duas alternativas que passa fora de São José. O resto, até Santa Luzia, é um traçado só para as três alternativas.

Segunda questão é o trecho de Santa Luzia de Mantenópolis até Barra de São Francisco, onde tem aqui Cachoeira de Itaúna; então, nós temos aqui também três alternativas, e essa alternativa aqui que a eleita mais viável em termos ambientais e econômicos, e, por último, nós temos quatro alternativas para o trecho que vai de Santa Luzia até a divisa de Minas Gerais com o Espírito Santo, em que nós temos um problema de um maciço florestal, que foi tentado, por isso que a gente tem, a estrada hoje, a que passa lá, ela atravessa esse maciço, e foram estudadas alternativas para evitar essa passagem aqui dentro. Mas, a alternativa eleita é ainda o traçado original.

Audiência Pública sobre as Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia ES-320 – Mantenópolis x Barra de São Francisco – 04.08.2022

AVANTEC
Engenharia

INTERSEÇÕES PROJETADAS

DER ES
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES E TRÁFICO

Ao todo o projeto conta com **12 interseções**, que são:

1. Variante de Contorno de São José x ES-164;
2. Variante de Contorno de São José x ES-320;
3. ES 320 x Vila Verde;
4. ES 320 x Mantena/MG;
5. ES-320 x Cachoeirinha de Itaúna
6. Segundo acesso ES-320 x Mantena/MG;
7. ES-320 x Itauninha;
8. ES-320 x Miracema;
9. ES-320 x Córrego Queira Deus;
10. ES-320 x Vila Verde;
11. ES-320 x ES-381;
12. Segundo acesso ES-320 x ES-381.

09/08/2022 10

Ao todo o projeto conta com 12 interseções, está aí citadas as 12 interseções, em que são os pontos mais importantes, que é a variante do contorno de São José até a ES-164; a variante do contorno de São José até a ES-320; da ES-320 até Vila Verde; da ES 320 x Mantena/MG; da ES-320 até a Cachoeirinha de Itaúna; o Segundo acesso ES-320 até Mantena/MG; da ES-320 até Itauninha; ES-320 x Miracema; da ES-320 até Córrego Queira Deus; da 320 até Vila Verde; da ES-320 até a ES-381; e o Segundo acesso ES-320 até ES-381.

Então nós temos assim, primeiro a equipe se debruçou em cima de todas essas nuances para a gente trabalhar em termos, junto com o pessoal do DER e junto com a equipe técnica que desenvolveu o projeto, para que a gente chegasse num melhor traçado em termos econômicos e ambientais.

Audiência Pública sobre as Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia ES-320 – Mantenópolis x Barra de São Francisco – 04.08.2022



AVANTEC
Engenharia

CARACTERÍSTICAS DO PROJETO



DER-ES
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA DE TRÁFICO

- ✓ **Extensões Projetadas:**
 - ✓ 42,55 km no trecho principal da ES-320, de São José a Barra de São Francisco,
 - ✓ 3,20 km da Variante de Contorno de São José
 - ✓ 6,70 km de Acesso à cidade de Mantena/MG
- ✓ **Velocidade diretriz:** 40 km/h nos perímetros urbanos e 60 km/h nos demais trechos;
- ✓ **Tipo de pavimento:** Blocos de Concreto nos perímetros urbanos e CBUQ nos demais trechos;
- ✓ **Largura da Pista:** 3,5m por faixa
- ✓ **Largura da Plataforma estradal:** 11,60 a 13 m
- ✓ **Largura do Acostamento:** de 0,5 a 2,00 m
- ✓ **Ciclovias** nos perímetros urbanos de São José e Santa Luzia com largura de 2,5m
- ✓ **29 Pontos de ônibus** com abrigo;
- ✓ **Ponte sobre o rio Itaúnas**, entre o acesso à Itauninha e o Acesso à Miracema;
- ✓ **Faixas adicionais** distribuídas em trechos que totalizam 1100 m.

06/08/2022
11

Entre aquelas propostas, nós chegamos nessa extensão projetada de 42,56 km no trecho principal da ES-32, mais 3,20 km da Variante de Contorno de São José; mais 6,7 km do acesso até a fronteira de Minas Gerais, que vai dar o acesso até Mantena.

Trata-se de uma estrada que é do tipo 4, e a velocidade nos trechos urbanos é 40 km/h e 60 km/h nos demais trechos.

A pavimentação é de blocos de concreto nos perímetros urbanos, e o CBUQ, nos demais trechos, quer dizer: asfalto. Com uma largura de pista de 3,5m por faixa. Largura da plataforma estradal vai ser 11,6m a 13m; acostamento vai de 0,5m até 2m, isso porque em alguns trechos você vai ter rocha, vai ter casa, alguma coisa que impede que todo percurso tenha 2,0m de acostamento. Então, alguns trechos teve que reduzir o máximo, porque não deu para fazer um acostamento de 2,0m.

Ciclovias nos perímetros urbanos, com largura de 2,5m. 29 pontos de ônibus com abrigo. A Ponte sobre o rio Itaúnas entre o acesso a Itauninha e o acesso a Miracema; e, algumas faixas distribuídas em trechos, que totalizam 1.100m. Aqueles trechos muito pesados, muito íngreme, que tem a necessidade de uma segunda via para a gente cortar caminhão. Então, foram feitas algumas terceiras vias no projeto.

**Audiência Pública sobre as Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia
ES-320 – Mantenópolis x Barra de São Francisco – 04.08.2022**

SERVIÇOS		MESES DE OBRA																							
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Terraplenagem		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X						
Drenagem				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X					
Pavimentação				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
Sinalização							X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Obras de arte Especiais					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Obras Complementares					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Proteção Ambiental					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Instalação e Manutenção do Canteiro		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Mobilização e Desmobilização		e	X																					X	

06/08/2022

12

Trata-se de uma obra que está prevista para durar 24 meses, e a temos aqui o cronograma já discutido e colocado, em que podem observar que, das diversas etapas, nós temos terraplanagem, drenagem, pavimentação, sinalização, obras de arte especiais, obras complementares, proteção ambiental, instalação e manutenção do canteiro, mobilização e desmobilização de mão de obra, em que a gente vê uma concentração muito grande, de todas as obras, desde o mês 06 até o mês 19, depois a obra vai começando a diminuir, ficando só aquelas mais de finalização da obra.

Nesses 24 meses nós vamos ter as diversas etapas que compõem a construção de uma estrada; daqui a pouco vamos voltar nessas etapas.

**Audiência Pública sobre as Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia
ES-320 – Mantenópolis x Barra de São Francisco – 04.08.2022**



Tendo a equipe técnica conhecido o que é a estrada, essa equipe passa a ir a campo para estudar o ambiente. Então nós temos a equipe de Meio Físico, a equipe de Meio Biótico, a equipe de Meio Antrópico, que vai a campo para fazer um estudo aprofundado do ambiente, que resulta em um volume consideravelmente grande – isso tudo aqui é o Estudo de Impacto Ambiental. Então, a equipe se digladiou em cima de todo esse trabalho, produzindo os quatro volumes que estão aqui à disposição para as lerem também, está à disposição no site do Iema, o EIA; quando a gente fala o EIA-RIMA, o EIA é Estudo de Impacto Ambiental, e RIMA é o Relatório de Impacto no Meio Ambiente, é a mesma coisa, só que o EIA, esse calhamaço aí, enquanto que o RIMA é a transformação desse calhamaço em um livreto de muito menor densidade, e que é transformada a linguagem técnica em linguagem mais popular, para que as pessoas tenham acesso mais facilitado e tenham uma compreensão melhor do estudo.

Então, tanto do EIA quanto o RIMA, estão à disposição, e a gente aconselha ler, quem tiver mais interesse, que leia o RIMA, porque o RIMA é muito fácil de ler, enquanto que nesta audiência pública, a gente não consegue nunca passar todas as informações que a gente obteve para vocês.

Então em termos de Meio Físico, nós estudamos os rios da região. Então, todo traçado do rio, em termos de qualidade de água, em termos de quantidade de água, da proximidade de todos os cursos d'água pela rodovia. Muitos deles passam várias vezes

pela rodovia, o Rio São Francisco, por exemplo, ele atravessa umas três ou quatro vezes o traçado da rodovia; então tem várias pontes. O Rio Itauninha, já um rio maior, que também é atravessado, e vários outros pequenos cursos d'água, como o Córrego das Pedras, o Rio São José, que é de extrema importância, ele nasce nessa região aqui e vai parar lá na Lagoa Juparanã. Todos os rios foram estudados.



Depois estudamos a questão da geologia e a geomorfologia, quer dizer, como que é o relevo de toda área interceptada pela rodovia. Depois os solos. Às vezes se pergunta para que vai se estudar solo? Mas num mapa desse aqui, quando a gente olha isso, é muito tranquilo, você vê que aqui é um afloramento rochoso, vai passar uma rodovia num afloramento rochoso? Aqui é uma área brejosa, esse aqui é um solo mais firme. E quando você está no mapa e transfere isso para as pessoas que estão estudando, fazendo o traçado, fica muito mais fácil da pessoa trabalhar o traçado; porque, passar uma rodovia aqui no alto da pedra, é impossível; passar a rodovia próximo do leito do rio, numa região brejosa, também se torna inviável. Mas, quando a pessoa pega um mapa desse, ele percebe que aqui nós temos um solo muito adequado para a passagem da rodovia.

Audiência Pública sobre as Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia ES-320 – Mantenópolis x Barra de São Francisco – 04.08.2022



Depois os biólogos, um grupo de biólogos bem grande, se debruçou em cima do Meio Biótico, e aqui nós temos os diversos componentes vegetais que são atravessados pela rodovia; nós pastagem, pomares, silvicultura, área de cafezal, área macega, vegetação inerente a afloramento rochoso, florestas; nós temos floresta em fase inicial, média e avançada, para recomposição da mata atlântica. Aqui temos foto de um Dossel de uma floresta já bem densa.

Muito importante também, em vegetação aquática – Brejo.

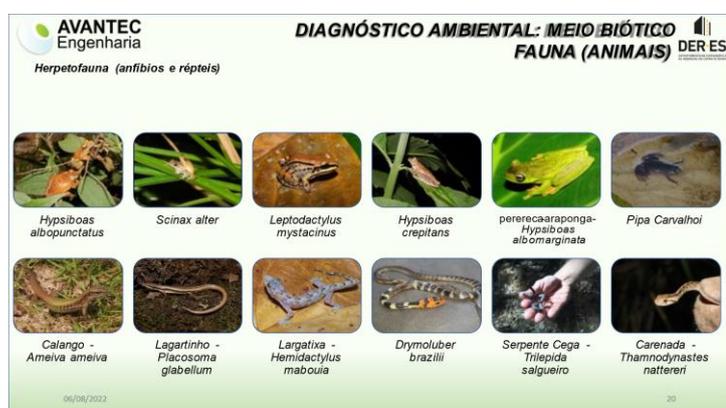


Então tudo isso é mapeado e tudo isso é estudado. Depois a gente vê aqui as diversas espécies que foram encontradas e estão na lista que são ameaçadas de extinção. Temos a Peroba, o Carvalho, o Imbirema, o Jacarandá Caviúna, o Genipapo do Mato, Ipê Felpudo. Várias espécies que foram identificadas como espécies mais importantes do que as outras em termos de sustentabilidade ambiental, já que elas estão na lista das espécies ameaçadas de extinção no Espírito Santo.

Audiência Pública sobre as Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia ES-320 – Mantenópolis x Barra de São Francisco – 04.08.2022



Aqui nós temos uma lista enorme de peixes que acontece nos rios.



A gente identifica ali os diversos tipos de anfíbios e répteis da Herpetofauna.

Audiência Pública sobre as Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia ES-320 – Mantenópolis x Barra de São Francisco – 04.08.2022



Quanto aos animais é interessante que a maioria dessas fotos aqui foram tiradas com armadilha fotográfica. A gente bota a máquina com sensor de passagem, quando o animal passa ele é fotografado. E ninhos de animais, ninhos de aves. Nós não vimos o Tatu Galinha mas, vimos o rastro dele. Então, a gente vai formando a listagem de animais que fazem parte da fauna da área que é atravessada pelo empreendimento.

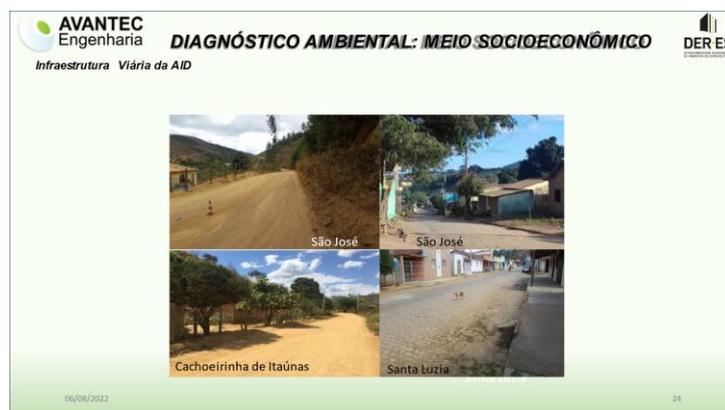


Os diversos tipos de animais, de pássaros que são encontrados.

Audiência Pública sobre as Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia ES-320 – Mantenópolis x Barra de São Francisco – 04.08.2022



Alguns animais que são encontrados atropelados na área.



Depois, passa-se a fazer o estudo em termos de meio antrópico. Em que a gente estudou as diversas comunidades que são atravessadas pelo empreendimento.

Então, nós temos São José de Mantenópolis, Cachoeirinha de Itaúnas e Santa Luzia, são as três principais comunidades que são realmente afetadas diretamente pelo empreendimento, porque o empreendimento vai passar na porta da cozinha dos habitantes que estão ali nessas comunidades.

Essas comunidades foram estudadas, em termos de modo de vida, qual é a situação de saneamento básico, qual a situação do transporte, como que eles vão para a escola, quais as escolas onde eles estudam. Então, já é um estudo bem avançado, para que a gente realmente conheça a comunidade que está sendo afetada pelo empreendimento.



E também, uma coisa muito importante como que a comunidade está usando o solo.

Então, nós temos aqui pastagens, cafezais, loteamento, floresta que será suprimida. Então, são todos esses aspectos que vão formando qual a condição de vida da população que está naquela região.

Muito bem então, depois da gente estudar todos esses meios, meio físico, meio biótico e antrópico, depois de ter estudado como que vai ser a rodovia. E, muito importante essa questão para esse empreendimento foi a proximidade que nós, da AvanteC tivemos com o corpo técnico, quer dizer, nós da AvanteC da parte Ambiental, tem a parte da AvanteC que são os engenheiros e o DER, que é o contratante. Então, a gente durante todo esse período a gente teve uma ligação muito grande esses três ali, trabalhando juntos para que a gente chegasse no melhor possível em termos de obra. Uma obra que desse o mínimo de impacto ao meio ambiente e que trouxesse os benefícios que ela precisa trazer para a população.

Bom, cruzando o empreendimento com o que a gente descobriu, que a gente visualizou em termos de meio ambiente, a gente parte para perceber o que o empreendimento vai causar para o meio ambiente.

AVANTEC
Engenharia

AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS AMBIENTAIS

DER ES
DEPARTAMENTO DE RECURSOS HÍDRICOS E AMBIENTAIS

- Os **Impactos ambientais** ocorrem a partir de atividades humanas na natureza.
- Os **impactos ambientais** afetam o **meio ambiente** de várias formas e podem ser positivos ou negativos.
- A **avaliação de impacto ambiental** visa prever impactos ambientais na fase de projeto.



16/08/2022 28

Então, aí vem a etapa de avaliação dos impactos ambientais.

Bom, o que é um impacto ambiental?

Qualquer atividade humana ela promove algum impacto no meio ambiente. A vida da gente é impactante. O lixo que a gente produz, os dejetos que a gente produz, até nossa vida, se a gente não fizer nada a gente já está impactando o meio ambiente.

Então, as atividades que a gente vai fazer, embora elas tragam benefícios elas trazem também alguns problemas ambientais.

O impacto ambiental é um distúrbio causado no meio ambiente por uma atividade humana. Então, o meio ambiente pode ser afetado por uma atividade humana de maneira positiva ou negativa. E a gente não tem como meta só olhar o meio físico e meio biótico, temos também o meio antrópico, que faz parte do meio ambiente, o homem está inserido no meio ambiente, assim como os animais estão.

Então, os estudos às vezes fazem mal para um grupo, mas faz bem para o outro. Então, traz um impacto negativo para um grupo que está inserido no meio ambiente, mas traz um impacto positivo para outros.

E avaliação de impacto é essa discussão de todos os impactos positivos e negativos que vão acontecer no ambiente.

Audiência Pública sobre as Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia ES-320 – Mantenópolis x Barra de São Francisco – 04.08.2022



AVANTEC
Engenharia

ATIVIDADES DO EMPREENDIMENTO



DER ES
Departamento de Estradas e Rodovias

Ações do Empreendimento que Podem Gerar Impacto Ambiental

Fase de Implantação

- Desapropriações ;
- Mobilização da mão de obra;
- Instalação e operação de canteiros de obras
- Supressão da vegetação
- Pavimentação
- Drenagem
- Execução da sinalização rodoviária
- Desmobilização da mão de obra
- Desmonte dos canteiros de obras

Fase de Operação

- Tráfego de veículos
- Ocorrência de acidentes
- Manutenção da Rodovia

06/08/2022
27

O empreendimento tem algumas fases, algumas ações que foram selecionadas como impactantes.

Então, nós temos as desapropriações na fase implantação e na fase de operação da rodovia.

Na fase de implantação nós temos ações do empreendimento que foram elencadas como impactantes.

Então, nós temos as desapropriações, mobilização de mão de obra, instalação e operação de canteiro de obras; supressão da vegetação, pavimentação, drenagem, execução da sinalização da rodovia, desmobilização de mão de obra e desmonte dos canteiros de obras.

Então, veja bem, vai construir uma estrada, a estrada já está construída, já está lá, o curioso é que, nós tivemos um licenciamento feito no IPHAN e colocamos uma pessoa para estudar os tempos antigos, o que foi essa região. De acordo com o profissional essa estrada foi caminho de índio, depois de caminho de índio eram os tropeiros utilizando os caminhos dos índios, depois vieram as carroças e os carros de boi, utilizando os caminhos dos tropeiros, depois vieram os caminhões utilizando os caminhos dos tropeiros e das carroças e dos carros de boi. E agora estamos aqui discutindo o mesmo caminho que os índios passaram, que coisa interessante esse

**Audiência Pública sobre as Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia
ES-320 – Mantenópolis x Barra de São Francisco – 04.08.2022**

negócio. Os índios passaram e agora estamos aqui para pavimentar uma área que eles lá inventaram de passar naqueles momentos lá de 1.500, 1.600, sei lá quando atrás.

Então, para isso temos que fazer algumas desapropriações. É gente que fazer, nós temos que contratar mão de obra. Vamos instalara dois canteiros de obras, um próximo de São José e Santa Luzia; um de 1,7 outro de 3,4ha, até são de um tamanho razoável, um canteiro de obras.

Em algumas áreas terá que ser retirada vegetação, então entra maquinário para retirar vegetação. Depois vem o serviço de pavimentação; pavimentação é onde você vai cortar, você vai jogar, cortar pedra, cortar solo, aterrar solo, fazer talude de corte, fazer talude de aterro; é uma movimentação significativa de terra, onde estão concentrada, na verdade, grande parte dos impactos.

E nós temos as obras de drenagem; a água que cai na rodovia, ela tem que ser conduzida de uma maneira mais adequada até o curso d'água. Então, nós temos aí o serviço de drenagem. Depois, passa-se para a execução da sinalização, que são as linhas, a colocação daqueles blocos, colocação das placas, etc., e, finalizando nó temos a desmobilização da mão de obra e o desmonte dos canteiros de obras.

Na operação da rodovia, nós elencamos três ações, a primeira, é a passagem normal, é funcionamento da rodovia, em que existe o tráfego de veículos. Mas pode acontecer um acidente, pode ter uma carga venenosa e cair perto de um rio. Então, é uma ocorrência que pode acontecer – a gente estudou esse negócio também. Então quais os impactos na ação de acidentes. E na manutenção da rodovia, vai ser quando a gente vai ter que recompor a rodovia durante os tempos vindouros.

Audiência Pública sobre as Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia ES-320 – Manténópolis x Barra de São Francisco – 04.08.2022

MATRIZ DE IMPACTOS AMBIENTAIS DA IMPLANTAÇÃO E PAVIMENTAÇÃO DA RODOVIA E S-320																									
COMPONENTES AMBIENTAIS		MEIO FÍSICO				MEIO BIÓTICO				MEIO ANTRÓPICO															
IMPACTOS AMBIENTAIS	AÇÕES DO EMPREENDIMENTO	Topografia	Desenvolvimento de Processos Erosivos	Modificações das Condições Físicas e Químicas do Solo	Alteração da Quantidade de Água	Assoreamento de Cursos d'Água	Variação no Nível de Ruído	Concentração de Partículas na Atmosfera	Perda da Cobertura Vegetal	Influência ambiental	Alteração no equilíbrio das espécies vegetais e animais	Fragmentação de habitats naturais	Perda de biodiversidade	Perda de espécies											
		Desapropriações	Instalação e operação de canteiros de obra	Supressão da vegetação	Terraplenagem	Pavimentação	Operações	Execução da sinalização rodoviária	Desmobilização da mão de obra	Desmonte dos canteiros de obras	Tráfego de veículos	Ocorrência de acidentes	Manutenção da Rodovia	Perda de Propriedade Produtivas	Alteração no Uso da terra	Alteração do valor de Propriedades	Alterações na paisagem	Alteração no Sistema Viário	Aquecimento da Economia local	Alteração da Expectativa na População	Alteração da Dinâmica da População	Alteração na Oferta de Serviços de Transporte e Acomodação de Acidentes			
1	Desapropriações																								
2	Instalação e operação de canteiros de obra		*	*	*	*	*																		
4	Supressão da vegetação		*	*	*	*	*																		
5	Terraplenagem	*	*	*	*	*	*																		
6	Pavimentação		*	*	*	*	*																		
7	Operações			*	*	*	*																		
8	Execução da sinalização rodoviária			*	*	*	*																		
9	Desmobilização da mão de obra			*	*	*	*																		
10	Desmonte dos canteiros de obras			*	*	*	*																		
11	Tráfego de veículos		*	*	*	*	*																		
12	Ocorrência de acidentes			*	*	*	*																		
13	Manutenção da Rodovia			*	*	*	*																		

LEGENDA
● Grande impacto negativo
● Médio impacto negativo
● Pequeno impacto negativo
■ Grande impacto positivo
■ Médio impacto positivo
■ Pequeno impacto positivo

E aí, a gente faz uma matriz de impactos; na verdade, a gente faz o seguinte, a gente pega cada impacto e vai discutindo cada impacto; eu ficaria aqui o dia inteiro para discutir cada impacto desse para vocês verem, eu peguei até uma colinha, porque eu não sabia que não ia conseguir ler os impactos todos que estão ali, porque a minha visão, daqui a gente não consegue ver direito

O que são eles? Na parte vertical, nós temos os impactos que vão acontecer sobre o meio ambiente; esses aqui são os impactos sobre o meio físico, em que nós temos, primeiro, os impactos sobre a paisagem, topografia e solo, depois os impactos sobre os recursos hídricos, depois os impactos sobre os recursos atmosféricos.

Aqui nós temos impactos sobre o meio biótico; a flora e a fauna. Depois nós temos os impactos sobre o meio antrópico, todos esses impactos aqui.

Então, como é feita essa discussão e como é o resultado? Aqui vocês veem cada etapa, cada ação do empreendimento, que eu falei para vocês, desde desapropriações até a manutenção da rodovia. Então, como que essas ações do empreendimento vão afetar os meios através dos impactos.

Então, nós temos aqui, bolinha pequena, média ou grande, são os impactos negativos, os vermelhos; então, as pequenas, são pequenos impactos; o médio, foi considerado médio impacto; e, grande, considerado um impacto maior. Os quadradinho

verdes são os impactos positivos. Então, nós temos também um pequeno impacto positivo, um médio impacto positivo e o grande impacto positivo.

Em termos de impactos sobre o meio físico, nós temos todos esses, 07 foram elencados impactos; esses 07 impactos, primeiro, foi modificação na topografia; é dada, principalmente, pelo fato de sermos, embora já exista a rodovia, a topografia da região vai ser modificada em termos ali, locais. Nós temos, também, uma característica, embora os projetistas tentem fazer os cortes máximos iguais aos aterros, de modo que você retire de uma região montanhosa e coloque numa região mais baixa, para você ter o mínimo possível de perda de material, nós vamos ter alguns desmontes de rochas, algum desmonte, retirada de solo mole e que maior do que a quantidade que vai ser aportada. Então, nós que ter uma quantidade significativa de bota-fora. Nesse bota-fora a gente escolhe algumas áreas fundas, e a gente cobre aquelas áreas.

Nós temos desenvolvimento de processos erosivos; vejam bem que, aqui na área de terraplanagem, vai ser o maior impacto negativo, em termos de desenvolvimento de processo erosivo. Nós temos aqui uma região chuvosa, se a chuva encontra uma área desnuda, vai ter um carreamento daquele material, o desenvolvimento de processo erosivo.

Nós vamos a modificação das condições físicas e químicas do solo.

Claro, vamos ter solo que está compactado, o solo vai ser cortado, vamos ter solo que será aterrado. Então, vai ter ali modificações das condições físicas e químicas do solo.

Nós vamos ter a alteração da qualidade da água. Ali, o mais importante alteração da qualidade da água, é principalmente, o aporte na água de sedimento. Você tem a retirada da vegetação, você vai cortar, fazer aterro, corte, aí vem uma chuva, então, nós temos um aporte daquele sedimento, que vai alterar a qualidade da água, naquele momento em que está havendo o aporte do sedimento. E, com isso, nós temos também o assoreamento no corpo d'água. Se chega material sólido, além de fazer com que aumente a turbidez da água, esse aporte de sólido vai chegar a assorear o curso d'água.

Nós temos alteração do nível de ruído, que vai ser muito mais intenso durante a obra, em que nós teremos uma quantidade muito grande de máquinas fazendo cortes e aterros, cortando a vegetação e máquinas passando. Então, nós temos ali o aumento de ruídos significativo.

E, mudança na concentração de partículas na atmosfera, dado àquele movimento de massa, de solo e tudo, que vai acabar dando uma poeira mais intensa.

Sobre a flora, nós temos a perda da cobertura vegetal, em alguns pontos da paisagem nós vamos ter perda. Nós temos interferência em ambientes alagados, porque os índios quando inventaram de passar, eles passam próximo dos cursos d'água; nós estamos passando a estrada que existe está próxima dos cursos d'água. Então, nós vamos ter interferência em regiões alagadas e, a gente sabe que é uma coisa, os alagados são muito importantes para animais que vivem ali, são peixes, anfíbios que vivem naquelas regiões.

Alteração do metabolismo de algumas espécies vegetais.

Fragmentação de comunidades vegetais, a gente vai ter, porque se trata de uma estrada, alguns maciços florestais vão ser cortados, e que acaba tendo uma fragmentação da comunidade.

Um efeito de borda, com o aumento do risco de incêndio.

Nós temos em termos de fauna, a perturbação e afugentamento da fauna, principalmente na época da implantação da rodovia, e que vai se dar, principalmente, em duas partes importantes, que é a retirada da vegetação e a terraplanagem.

Um impacto que achei interessante; as pessoas que conhecem piabinha, sabem que piabinha não gosta ambiente muito turvo. Piaba é um peixinho que tem muito aqui, que foi identificada uma quantidade razoável de piaba nesses rios aqui. E, com a turbidez, quer dizer, com a chegada de material, na época da chuva, que vai ser intensificado por conta do revolvimento do solo, existe uma tendência de chegar mais sólidos e dar uma turbidez maior na água, impactando alguns peixes, e é bem nítido o problema que acontece na família dos peixes, a qual a piaba participa.

Aumento do risco de atropelamento, aumento da possibilidade de pesca ilegal, que a pessoa chega ali, vai ter mais possibilidade de chegar e acabar pescando, e fazendo caças ilegalmente; impactos que acabam acontecendo quando você traz o desenvolvimento para uma região.

No meio antrópico, nós temos uma quantidade razoável, também, de impactos, que vão desde o aumento da expectativa da população. Quando você tem, você chega aqui nessa audiência, já assim: Esse cara vai falar o quê? Quando que vai começar essa

rodovia? Quando que eu vou poder andar naquela rodovia sem ter que sair do meu carro e empurrar na época de chuva? Será que esse cara veio aqui só para falar, falar, e vai trazer algum resultado? Então, isso é expectativa que causa na população. Isso é um impacto; eu acho um impacto positivo, porque a pessoa fica naquela expectativa boa de dar emprego, de ter uma melhoria na condição de vida dele, de alguns que conseguem emprego.

Nós temos impactos como diminuição de terras produtivas e perda de propriedade, porque a estrada vai. Não vai ser uma estrada exatamente como é essa, nós temos trevos, temos interseções, que vão aumentar o tamanho da estrada, vai se abrir mais; então, áreas que são de pastagem, que tem café, elas vão se transformar em área de estrada ou de corte. Então, vai ter perda de propriedade.

Além disso, nós temos alteração do uso da terra, que para mim, vai ser muito positivo, porque a terra, essa estrada vai trazer desenvolvimento para a região; e, com o desenvolvimento, as pessoas vão poder utilizar a área para fazer turismo, para abrir mais uma atividade econômica, às vezes, uma atividade que exige um transporte mais efetivo, e que o proprietário não consegue hoje fazer, mas que ele vai ter coragem de fazer, a partir do momento que tiver uma boa estrada.

Depois nós temos uma grande coisa, que é o aquecimento da economia local. Isso é um impacto extremamente importante, porque a gente sabe que durante a construção da estrada, nós vamos ter, a pessoa que vai ser empregada, além disso, o comércio local vai se aquecer, porque vai se vender mais material para a estrada; a pessoa que vem trabalhar, ele come. Se ele come, alguém vai vender marmitta para ele; e o dono da loja vai vender mais pão, para aquela pessoa que está ali sendo empregada; e ali, nós temos o aquecimento da economia da região, dada pelo aporte significativo de recursos que vem para cá.

Nós temos um impacto positivo muito importante, que é o aumento dos preços das propriedades. A partir do momento que vai passar uma estrada dentro da propriedade, você sabe que vai aumentar o preço dela. Isso é um ganho significativo para as pessoas.

Melhoria da qualidade de vida da população, dada essa condição de um tráfego melhor na estrada.

Temos a oferta da alteração da oferta de posto de trabalho; e por último, temos a alteração do nível de atropelamento e acidente, dado pelo aumento da velocidade da via, que a gente imagina que seja um impacto negativo.

AVANTEC
Engenharia

AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS AMBIENTAIS

DER ES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS RURAIS

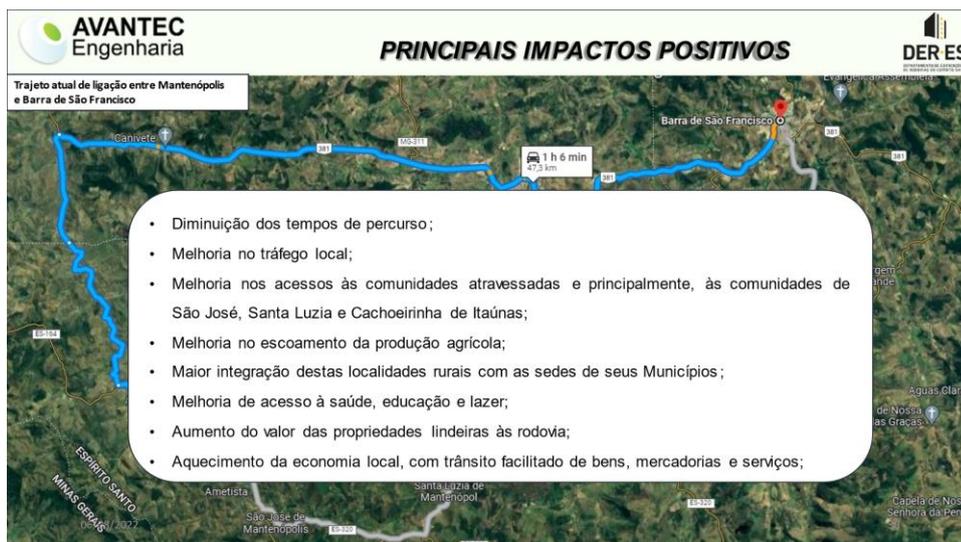
- 28 impactos ambientais ao meio ambiente – 17 negativos; 11 positivos para algumas ações e negativos para outras;
- 7 impactos - meio físico
- 10 impactos – meio biótico;
- 11 impactos – meio socioeconômico
- Os impactos negativos relacionam-se principalmente com as atividades de Terraplenagem e Supressão de vegetação

06/08/2022 29

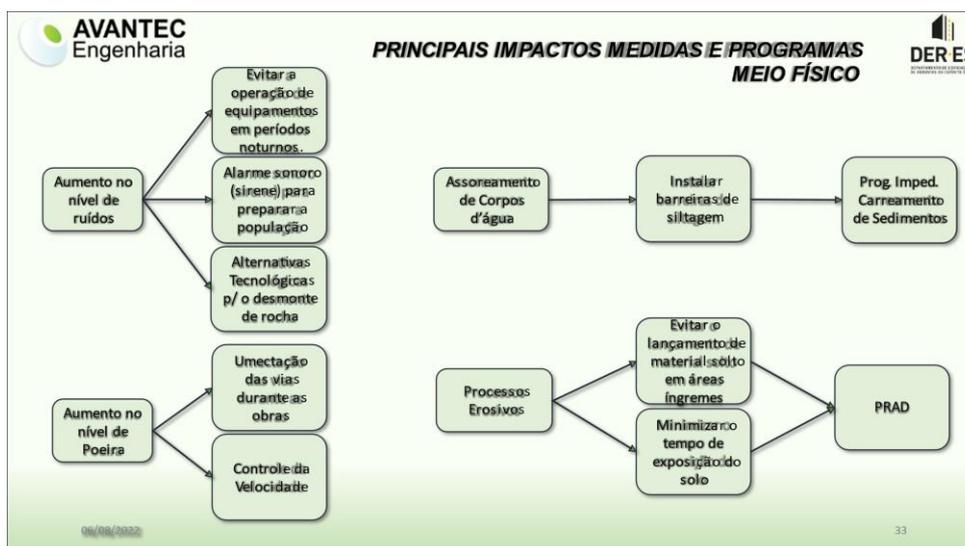
Mas não para por aí o estudo, a partir do momento que você vê que tem um impacto positivo e que existem impactos negativos, a equipe se debruça para diminuir os impactos negativos e potencializar os positivos, através de medidas que a gente propõe, que são as famosas Medidas Mitigadoras.

É só um resumo, nós temos 28 impactos ambientais no meio ambiente; sendo 17 negativos, 11 positivos, para algumas ações e outras negativas para outras. São 07 impactos sobre o meio físico e 10 impactos sobre o meio antrópico, 11 impactos sobre impactos sobre o meio socioeconômico. E os impactos negativos estão mais voltados, supressão da vegetação e terraplanagem, enquanto os impactos positivos, se concentram mais depois da estrada estar pronta, com bom funcionamento da mesma.

Audiência Pública sobre as Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia ES-320 – Mantenópolis x Barra de São Francisco – 04.08.2022



Os principais impactos positivos, que a gente vê nessa estrada; Diminuição do tempo de percurso, melhoria do tráfego local, melhoria nos acessos às comunidades atravessadas, principalmente Santa Luzia, Cachoeirinha e São José; melhoria do escoamento da produção agrícola; maior integração dessas localidades com as sedes de seus municípios; melhoria de acesso à saúde, educação e lazer; e aumento do valor das propriedades lindeiras.



Como eu falei, para cada impacto a gente se debruçou para apresentar medidas que diminuam o impacto negativo e potencializa os positivos.

Então, para o aumento de nível de ruído, nós temos algumas medidas mitigadoras: evitar a operação de equipamento no período noturno; colocação de alarme sonoro – são sirenes para a preparação da população; e, fazer tecnologias alternativas para o desmonte de rocha, principalmente o uso de massa expansiva.

Sobre o aumento do nível de poeira, nós temos, o que é clássico, o DER coloca em todas as suas estradas, obrigando o pessoal a fazer o trabalho, que é umectação de vias durante as obras e, controle de velocidade, para não deixar caminhão correndo dentro de Santa Luzia, por exemplo. Eles estão normatizados para que o impacto de aumento de poeira na atmosfera, seja reduzido com uma normatização que é imposta para a empresa, para que ela execute daquela maneira.

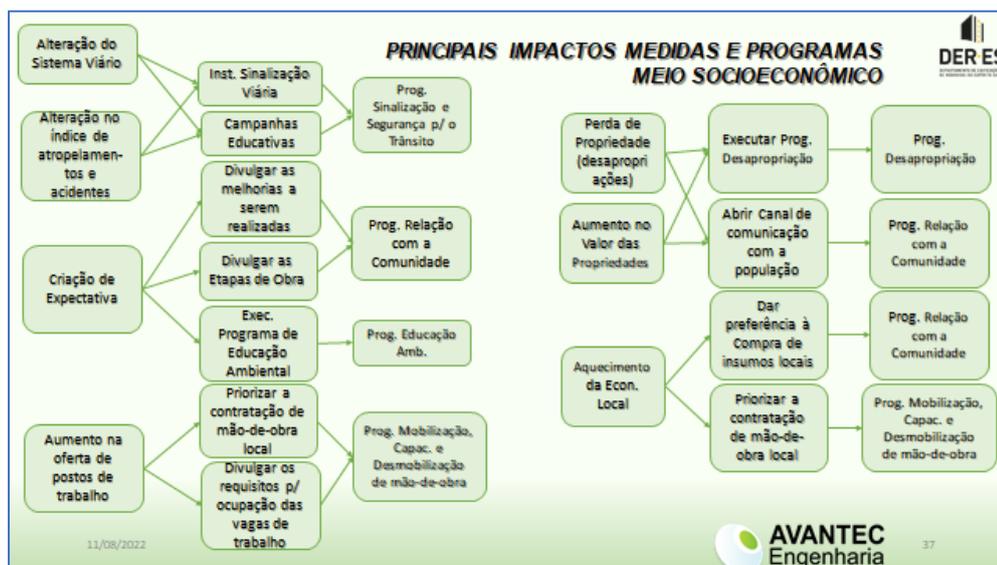
Assoreamento de corpos d'água, nós temos a instalação de barreira de Siltagem, que são aquelas telas colocadas entre o curso d'água e a fonte de sedimento, de modo que, quando chove o sedimento para ali na tela e não chega no curso d'água. E, um Programa de Impedimento do Carreamento de Sedimentos.

Em termos de processos erosivos. Nós temos que evitar o lançamento de material de solo nas áreas íngremes; a minimização do tempo de exposição do solo; e, nós temos o Programa de Recuperação de Áreas Degradadas, que foi proposto para esse trabalho.

A perda de cobertura vegetal, qual a medida mitigadora? Retirar a vegetação estritamente necessária, e para isso nós temos um Programa de Supressão Vegetal. Temos que resgatar e introduzir espécies, e para tal nós temos um Programa de Resgate de Germoplasma. Nós temos a recomposição da cobertura vegetal, e para isso um Programa de Recomposição Vegetal.

Nós temos a realização de monitoramento da vegetação, e, com isso nós temos um Programa de Monitoramento da Vegetação.

Audiência Pública sobre as Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia ES-320 – Mantenópolis x Barra de São Francisco – 04.08.2022



O aumento do risco de atropelamento e morte de animais; a gente tem aí, o controle de velocidade dos veículos, a estrada vai ser de placas indicativas da velocidade máxima permissiva, para aquele trecho. Um Programa de Educação Ambiental para Trabalhadores, e um Programa de Sinalização para o Trânsito.

Nós temos que, toda estrada tem execução de sinalização viária, e para isso nós temos um Programa de Sinalização Viária, e para isso nós temos um Programa de Sinalização e Educação para o Trânsito. Além disso, temos a execução do Programa de Resgate de Fauna, para diminuição de atropelamento e morte, um Programa de Resgate de Fauna.

Nós temos a execução de projeto de Passagem de Fauna, nos maciços florestais terão caminhos por cima, nós temos alguns caminhos por baixo da rodovia, para passagem de animais, diminuindo o atropelamento. E, nós temos um Projeto de Passarela Suspensa para fauna.

Para esses dois impactos: Alteração do Sistema Viário e Alteração do Índice de Atropelamento e Acidentes, nós temos a instalação da sinalização viária, e campanhas educativas que serão feitas durante todo o processo de execução da obra, porque nós temos ali um Programa de Sinalização de Segurança para o Trânsito.

Com relação à criação de expectativa da população, nós temos a divulgação das melhorias a serem realizadas, para que as pessoas realmente percebam o que vai acontecer, e a divulgação das etapas das obras, em todas as comunidades lindeiras à

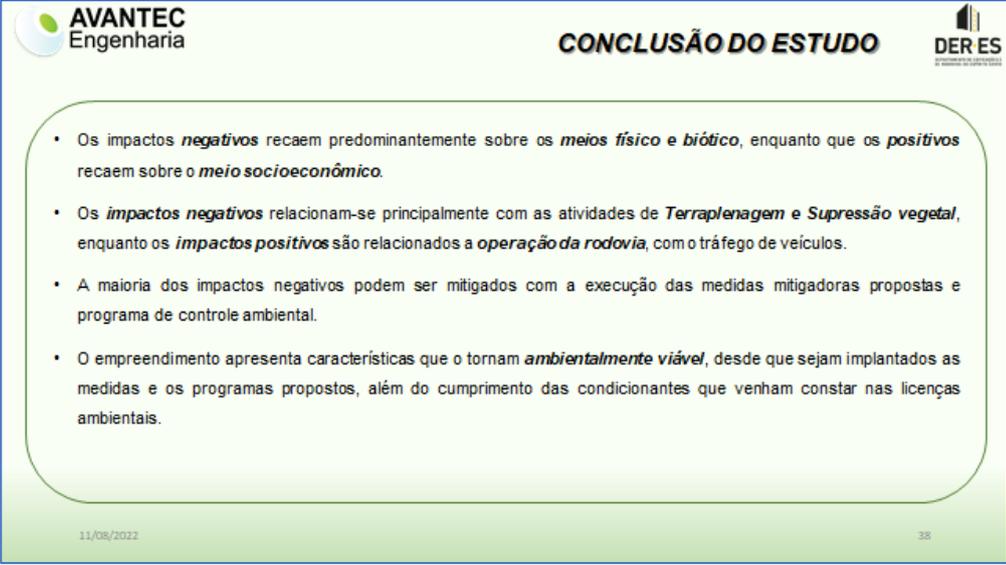
rodovia, um Programa de Relação com a Comunidade. A execução de Programa de Educação Ambiental com um Programa de Educação Ambiental que foi proposto no EIA-RIMA.

Em termos do aumento da oferta de postos de trabalho, uma coisa importante é que vai ser dada prioridade para as pessoas, a contratação de mão de obra local; então, nós não vamos trazer gente lá de Vitória, para fazer isso aqui, as pessoas daqui que podem ser empregadas na obra, foi proposto que a prioridade seja para as pessoas que moram aqui dentro. A divulgação de requisitos para os postos de trabalho, através de um Programa de Mobilização e Capacitação na hora da Desmobilização da Mão de Obra, quer dizer, no final da obra, ainda tem um programa de capacitação das pessoas que vão perder o emprego, mas que podem ser capacitadas para conseguir um outro emprego.

Em termos de Perda da Propriedade e o Aumento do Valor das Propriedades, nós temos a execução do Programa de Desapropriação com um Programa de Desapropriação, e a abertura de canal de discussão com a população, sempre gerenciado pelo DER e executado pelas duas empresas que ganharam as concorrências.

Sobre o aquecimento da economia local, isso é fato, quando passa um empreendimento desse, vai haver o aquecimento da economia local, e para isso, nós temos que dar preferência para as compras serem executadas no comércio local; e, para isso nós citamos um Programa de Relação com a Comunidade, para intensificar, para potencializar esse impacto positivo.

A priorização também, como já foi falado, de contratação de mão de obra local, com um Programa de Mobilização e Capacitação de Mão de Obra.



AVANTEC
Engenharia

CONCLUSÃO DO ESTUDO

DER ES

- Os impactos **negativos** recaem predominantemente sobre os **meios físico e biótico**, enquanto que os **positivos** recaem sobre o **meio socioeconômico**.
- Os **impactos negativos** relacionam-se principalmente com as atividades de **Terraplenagem e Supressão vegetal**, enquanto os **impactos positivos** são relacionados a **operação da rodovia**, com o tráfego de veículos.
- A maioria dos impactos negativos podem ser mitigados com a execução das medidas mitigadoras propostas e programa de controle ambiental.
- O empreendimento apresenta características que o tornam **ambientalmente viável**, desde que sejam implantados as medidas e os programas propostos, além do cumprimento das condicionantes que venham constar nas licenças ambientais.

11/08/2022 38

Então, gente, trocando em miúdos, a gente percebe que esse empreendimento traz negativos, principalmente para os meios físico e biótico, e os impactos positivos recaem sobre o meio antrópico. Isso é muito comum em empreendimentos desse tipo. A gente tem os impactos negativos e os impactos positivos, e a gente dosa essa questão. Será que vale a pena esse empreendimento, será que esse empreendimento ele vai trazer benefício para a população? Então, por fim, o corpo técnico se debruça sobre essa pergunta, o que nós vamos propor, o que vai ser a opinião final desses dois anos, praticamente, que ficamos debruçados em cima desse estudo, em que estudamos os meios físico, biótico e antrópico, fizemos o estudo de impacto, escrevemos, qual que a conclusão que o corpo técnico chegou?

Bom, apesar dos impactos negativos, a gente observa que os impactos positivos têm uma importância extremamente grande para a população lindeira a essa rodovia; então, a gente conclui, finalmente, que esse empreendimento se reveste de uma condição positiva, quer dizer, ele se reveste por ser um empreendimento viável economicamente e ambientalmente.

Por isso, o corpo técnico da Avantec, responsável por esse Estudo de Impacto Ambiental, coloca o empreendimento como viável em termos ambientais e econômicos, e por isso, a gente propõe, no final das contas, por isso nós estamos aqui, que esse

empreendimento, embora tenha alguns impactos negativos, os impactos positivos suplantam e que a gente recomendou, no final das contas, a execução dessa obra.

Com isso, eu agradeço a atenção de vocês, espero que eu tenha sido o mais claro possível em termos do que foi o processo, e que estou assim, agora, estamos à disposição, tanto o Iema, o DER quanto a Avantec, para qualquer questionamento que vocês tenham.

Muito obrigado.

A SRA. MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Agradecemos o representante da Avantec Engenharia, e informamos que as perguntas poderão ser formuladas de maneira escrita e oral. Lembramos, também, que os interessados em formular as perguntas escritas, deverão preencher o formulário que se encontra à disposição na plenária, incluindo o nome e a pergunta. As inscrições para as perguntas orais, também, deverão ser feitas no formulário ou na lista com a Teresa, colocando o nome e o endereço, a seguir a palavra “Oral”.

As inscrições para as perguntas serão encerradas após 30min do início dos debates. A gente lembra que essa é a fase mais importante da audiência pública, que é ouvir vocês que fizeram esse esforço de vir até aqui, depois do trabalho, saíram de casa, a gente gostaria de agradecer a presença de todos aqui, para participar desse momento. Principalmente agradecemos aqui, a gente agradece em primeiro lugar à comunidade, por ter vindo a esse momento de participação pública. Registramos, ainda, o Vereador Jadeir, Vereador Rafael, Igor; a representante da Secretaria de Meio Ambiente, Lisley, e o Sr. Carlinhos, Subsecretário da Agricultura também, que nos ajudou na mobilização do pessoal, nos convites, cedendo a Câmara para a gente realizar esta audiência; a gente gostaria muito de agradecer a vocês, e vamos compor a Mesa agora, para a gente poder responder as perguntas de vocês.

Convidamos a compor Mesa, representando o IEMA, Caroline Santos Machado, nossa Diretora Técnica; o representante do DER, Hilton Rubens, que é Superintendente da Regional do DER; representante do DER também, Denise Gotardo; e da Consultoria, Marco Aurélio Caiado.

Nós temos aqui duas perguntas escritas. Então, se não tiver mais perguntas escritas, depois vamos passar para a fase das perguntas orais.

A primeira pergunta é do Sr. Fernando Vieira, acho que é do Sindicato, não consegui ler direitinho.

“Na implantação, pavimentação da rodovia, gostaria de saber se todas as nascentes e córregos serão preservados?”

É direcionada a todos da Mesa.

O SR. MARCOS AURÉLIO COSTA CAIADO – (CONSULTORIA) – As nascentes são da área de preservação permanente; então, a gente teve o cuidado de fazer com que elas sejam minimamente afetadas. Dentro do município de Barra de São Francisco, nós não identificamos nenhuma nascente que vai ser interceptada diretamente pelo empreendimento. Dentro do município de Mantenópolis, foi identificada uma nascente, que ela vai ser afetada da seguinte maneira; existe uma variante, que, das propostas que a gente mostrou, as propostas de encaminhamento do traçado, o traçado que foi identificado como o mais adequado, foi o que faz um by-pass, quer dizer, ele contorna São José de Mantenópolis. Com isso, a chegada desse contorno à estrada atual, ela tem que ser feita numa área reta, não pode ser feita numa área de curva, porque uma pessoa que morrer de acidente, já vale a pena qualquer, não tem nada mais importante que uma vida humana.

Então, a equipe de engenharia se debruçou muito, a gente discutiu muito sobre isso, e a única posição que é adequada para o traçado da rodovia, ela é do lado de uma nascente. Esse caso, esse problema foi alvo de uma discussão de quase um dia inteiro, entre o DER, a Avantec e o IEMA; porque, ele foi identificado como um impacto realmente significativo.

A solução de engenharia que foi encontrada foi conduzir as águas da nascente por baixo da rodovia. Isso faz com que a gente, é meio complicado falar o que é uma nascente; a nascente é um local, em que a água que é subterrânea, ela passa a ser água superficial. Mas tem um momento que a água deixa de ser superficial para ser subterrânea, é o momento da chuva, onde a água infiltra. Então, durante a chuva, a água infiltra e vai ser água subterrânea; ela vem por baixo e aflora em algum lugar, na nascente; então, ela já está ali. O que a gente vai fazer? Vamos pegar a proposta de

engenharia feita, foi fazer um dreno nessa nascente, cobrir esse dreno de pedra, para que a água que nasça ela flua. Depois dessa pedra, vai ter pedra menor, depois da pedra menor, vai ter um Bidim, que é uma manta, depois do Bidim, vai ter a terra; de modo que, a água que nascer naquela nascente, ela vai passar por baixo da rodovia, e vai aflorar a jusante da mesma.

Então, essa é a única nascente que vai ter um distúrbio, e nós encontramos uma solução de engenharia para ela. As outras nascentes, que elas, estão fora da área de influência direta do empreendimento; então, não foi meta de nenhum projeto específico, porque elas não serão afetadas.

Espero que eu tenha conseguido responder.

A SRA. CAROLINE DOS SANTOS MACHADO – (IEMA) – Só complementando, essa nascente na Variante de São José, está sendo avaliada pelo Iema, é o único requisito ainda em análise, todo o restante já está concluído no Parecer. E, o Iema está avaliando sim, a possibilidade de uma alternativa locacional, em relação à intervenção a essa nascente.

A SRA. MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Vamos para a próxima pergunta.

Sr. Adriano de Oliveira Silva, de Cachoeira de Itauninha.

“Como está a avaliação dos imóveis que serão desapropriados. Já foram avaliados, já tem um plano de como será feita a desapropriação?”

Pergunta direcionada para o DER.

O SR. HILTON RUBENS – (EMPREENDEDOR) – No início da obra vem uma equipe, é feita uma topografia identificando essas propriedades que serão impactadas; e vem uma equipe, vai fazer essa medição de onde vai ser impactado, e vem uma equipe para fazer a avaliação; e essa avaliação é compatível com o que, os valores que ocorrem na região; tanto imobiliário como propriedades, parte de terreno.

A SRA. MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Não havendo mais perguntas escritas, a gente vai passar para a fase das perguntas orais. Estamos ainda aceitando inscrições, quem quiser participar pode fazer inscrição aqui com a Teresa.

Vamos começar pelo José Carlos das Neves Alvarenga, de Itaúnas.

O SR. JOSÉ CARLOS DAS NEVES ALVARENGA – Uma boa noite a todos. Uma preocupação que a gente estava conversando antes do início, é com relação a algumas propriedades, em parte já foi respondido, com relação ao espaço que vamos ter de acostamento, que varia de 0,5 a 2,0m, em alguns trechos; em parte você já respondeu esse questionamento.

Mas existe algumas residências que estão bem próximas à estrada. E, como será feito isso, vai haver uma conversa com esses proprietários com relação a isso? Há uma forma, eu digo que em parte já foi respondida, porque o senhor disse no início, que alguns locais não vão ser possível ter 2,0m de acostamento, e sim 0,5cm devido a rocha, devido a estrada. Vai ser levado em consideração a residência da pessoa, porque há uma localidade, por exemplo, que o cara não tem outro espaço para construir a casa que ele já tem; ali é o único espaço que ele teve. Tenho um vizinho com relação a isso. Então, há essa preocupação.

Uma outra pergunta, se me permitem.

Do km, a partir daqui, do Km, mais ou menos, 4, até o Km 10, nós temos muitas pequenas propriedades; e há uma circulação de animais, de maquinários, os próprios proprietários trabalhando, que atravessam várias vezes essa rodovia, para trabalhar, para ir na casa do irmão, do cunhado e uma de outras atividades; travessias de animais, às vezes, a pessoa tem o curral do lado esquerdo e a casa do lado direito ou vice-versa; lavoura do lado esquerdo, e assim, sucessivamente.

Existe uma preocupação, vai haver uma tratativa com esses proprietários com relação a isso? A pessoa que tem uma lavoura muito próximo à estrada, por exemplo, você disse que vai ter uma equipe que vai fazer essa visita; já tem uma previsão de quando isso vai começar?

O SR. HILTON RUBENS – (EMPREENDEDOR) – Como eu disse anteriormente, na hora que começar os trabalhos, um pouco antes, porque isso já faz

parte do trabalho, vem uma equipe e vai andar o trecho, a rodovia não pavimentada existente, e vai em cada proprietário fazer uma análise da situação. A gente tendo isso em mão, vamos tentar resolver junto com o proprietário.

A SRA. DENISE GOTARDO – (EMPREENDEDOR) - Complementando o que o Hilton acabou de dizer – boa noite a todos, primeiramente, eu sou Denise, faço parte da Gerência de Desenvolvimento Sustentável e Segurança do Trabalho do DER. É importante a gente, também, frisar que as desapropriações são evitadas. Todas as vezes que a gente tem como encaixar a rodovia dentro de uma alternativa locacional, obedecendo regras mínimas da engenharia rodoviária, a gente prima muito para impactar o menos possível o cotidiano dos cidadãos e, sobretudo, os que estão nas bordas da nossa rodovia. Então, a gente sempre prima para que haja menos desapropriações possível, inclusive, não só de terra, mas desapropriações na parte de edificações.

Vamos passar para o próximo.

A SRA. MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON DE FARIA) - Sr. Carlinhos da Dengue, de Córrego de Itaúnas.

O SR. CARLINHOS DA DENGUE – Boa noite a todos. Eu quero ser sucinto e bem objetivo. Eu vi o rapaz da engenharia falando essa burocracia todinha aí. Eu quero saber do Direto do DER, quando é que vai começar, é só isso que nós queremos saber, porque nós já estamos enjoados de escutar blá, blá, blá, é tanta coisa; infelizmente entra Governo, passa Governo, vai fazer essa rodovia, e nós ficamos só chupando dedo!

O SR. HILTON RUBENS – (EMPREENDEDOR) – O contrato da obra já foi licitado, já tem as empresas já estão contratadas; nós estamos mais nessa parte ambiental, que é um processo e tendo em mãos essa liberação da parte ambiental, aí damos início a construção da obra em si, o início de obra, o canteiro de obra, levantamento topográfico. Então, na hora que tivermos todas essas licenças em mãos, aí daremos continuidade. Mas toda equipe, as empresas já estão todas contratadas para dar início.

A SRA. CAROLINE DOS SANTOS MACHADO – (IEMA) – Deixa eu só esclarecer em relação ao licenciamento ambiental, está que fase está.

O licenciamento ambiental, quando a gente marca audiência pública, é porque a equipe está caminhando para um parecer favorável a execução dessa obra. Então, nós estamos com o parecer em fase final de elaboração, caminhando para um deferimento de licenciamento; essa é a fase que a gente está.

Falta essa definição dessa variante de São José, que realmente é algo que a gente precisa finalizar, e a gente até conversou, não é Denise? Existe a possibilidade até do DER excluir essa parte da obra, nesse momento, para a gente viabilizar a implantação do resto, já que está sendo um ponto de discussão. Então a gente tem que avaliar isso. E, assim, a expectativa do Iema, de finalizar esse parecer, seria ainda nesse mês; agora, se houver necessidade de complementação em relação a essa problemática da variante de São José, pode ser que delongue um pouquinho mais.

E, assim, finalizando o parecer, como nós estamos falando de Estudo de Impacto Ambiental, há necessidade desse parecer ser encaminhado para o CONSEMA. Há uma instância ainda que tem que se passar.

A SRA. MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON DE FARIA) – Pessoal, aqui inscrito, a gente acabou, se alguém estiver com vergonha de vir aqui à frente, a gente leva o microfone, a Teresa pode receber mais inscrição. Se ninguém mais tiver pergunta, a gente vai encaminhar para o encerramento.

O SR. FERNANDO SILVEIRA – Meu nome é Fernando, sou representante do Sindimármora. Na implantação da rodovia, vai ter alguma implantação suspensa ou subterrânea para animais silvestres? É isso que eu gostaria de saber.

O SR. MARCOS AURÉLIO COSTA CAIADO – (CONSULTORIA) – Positivo. Nós temos nas travessias dos maciços florestais, nós temos passagem suspensa para animais, mamíferos, macaquinhos, que vão ser passados; e, nós temos também, passagem subterrânea, por baixo, principalmente para mamíferos, quati, esses animais menores também.

Mas, positivo, nós temos, inclusive, um programa de passagem da fauna, eu citei esse programa aqui durante a minha fala, exatamente é um programa preocupado com esses animais.

Mas, positivo, a gente tem essa preocupação, foi feito até dentro do EIA-RIMA tem o projeto dessas suspensas.

A SRA. MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON DE FARIA) – O próximo aqui é o Sr. Odílio José de Oliveira.

O SR. ODÍLIO JOSÉ DE OLIVEIRA – Boa noite. Essa seria para o pessoal do Iema.

Se são, foram feitas duas licitações, dois trechos distintos, por que nós temos que aguardar sobre um parecer do Iema, nesse trecho Barra de São Francisco a Santa Luzia, que é um trecho separado, a licitação foi feita separada, aguardar ainda uma licença ambiental, a decisão de um trecho lá de Manténópolis?

A SRA. CAROLINE DOS SANTOS MACHADO – (IEMA) – É porque foi requerido como um licenciamento único. Então o Iema está analisando como um projeto só.

A SRA. DENISE GOTARDO – (EMPREENDEDOR) - Complementando o que a Caroline falou, nós não podemos, enquanto empreendedores segmentar um trecho rodoviário, uma vez que nós vamos executá-lo de uma forma só. É sempre nos orientado, inclusive, a legislação ambiental nacional, estadual e municipal, elas sempre, a gente precisa fazer; porque foi um EIA-RIMA, um estudo máximo dentro do ponto vista ambiental, talvez se nós segmentássemos poderia ser dois estudos menores, e isso o órgão ambiental não permite que nós, enquanto empreendedores, façamos.

Nós, do DER, segmentou para execução de obras, em dois lotes, em dois processos licitatórios diferenciados, a título de facilitar a nossa fiscalização. Mas, é tido como um empreendimento único, porque a gente também não pode segmentar, porque a intenção do DER é executá-lo de uma única, num único momento.

A SRA. MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON DE FARIA) – Tem mais alguém para fazer pergunta? A gente tem tempo ainda.

O SR. JOSÉ CARLOS DAS NEVES – Sendo uma rodovia estadual, nesse trecho ao qual citei de várias residências, seria possível solicitar a construção de lombadas? Seria possível? Quebra-molas.

O SR. HILTON RUBENS – (EMPREENDEDOR) – Sim. É possível a comunidade fazer uma solicitação, entra com a solicitação no DER, e nós vamos analisar, porque, por exemplo, tem uma legislação que rege essa instalação de

lombadas. Então, a comunidade entra com essa solicitação, e nós vamos analisar se está próximo de curva; vai seguir a legislação e deferir ou indeferir o pedido.

A SRA. DENISE GOTARDO – (EMPREENDEDOR) – Complementando o que o Dr. Hilton acabou de dizer, é importante a gente sempre estar falando, que nós temos, assim, lá no DER chega N pedidos de instalação de lombadas, seja ela mecânica ou eletrônica. Então, existe todo um estudo técnico, com profissionais habilitados, obedecendo a legislação, porque a lombada é muito boa para uma determinada situação, e ela pode ser altamente prejudicial, causadora até de acidentes também.

Então, é importante a gente dizer isso também.

A SRA. MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON DE FARIA) – Mais alguém gente?

Então, vamos proceder o encerramento da audiência.

Lembrando que serão recebidas ainda, manifestações adicionais por escrito sobre o empreendimento no Iema, até o dia 17 de agosto, que é o prazo final para as manifestações da comunidade, dentro desse processo.

A ata, a lista de presença e perguntas realizadas na audiência pública, estarão à disposição no Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos, Rodovia BR-262, Pátio Porto Velho, a partir de 17 de agosto, também, deste ano, e no site do Iema também.

Solicitamos cinco voluntários para assinarem a ata com o Franz Schubert, ao final. Eu passarei a palavra à representante do Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos, a nossa Diretora Técnica, Caroline dos Santos Machado, para encerrar.

A SRA. CAROLINE DOS SANTOS MACHADO – (IEMA) – Agradecer a todos pela presença, esperamos ter dirimido todas as dúvidas a respeito desse projeto, principalmente em relação aos impactos ambientais, as medidas mitigadoras propostas. Reforçar que nos próximos 10 dias, se vocês tiverem ainda alguma sugestão ou mesmo críticas, vocês podem encaminhar para a gente, vamos receber e considerando todas essas informações no parecer técnico final, todas serão utilizadas e serão apoiadas para a tomada de decisão.

Mais uma vez, obrigada a todos, uma boa-noite!