

REUNIÃO PÚBLICA DO PROJETO - BR 447/ES, ENTROCAMENTO DA BR-262 ATÉ CAMPO BELO, EM CARIACICA – ES, 03 DE SETEMBRO DE 2018.

(Transcrição)

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Boa noite a todos os presentes.

O Governo do Estado do Espírito Santo por meio do Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos, IEMA, realiza essa reunião pública com a finalidade de discutir o Projeto de instalação da BR-447.

A mediadora dessa reunião será eu, Giulianna Calmon Faria, Agente de Desenvolvimento Ambiental e Recursos Hídricos do Núcleo de Socioeconomia do IEMA, a suplente, a Sra. Silvana Coutinho Ramos, Agente de Desenvolvimento Ambiental e Recursos Hídricos do Núcleo de Socioeconomia do IEMA e o Secretário Franz - Schubert Sathler Alves Ambrósio, taquígrafo parlamentar.

O desenvolvimento da reunião terá a seguinte dinâmica: apresentação da equipe técnica do IEMA responsável pela análise do licenciamento ambiental do empreendimento; a apresentação do IEMA hoje não iremos fazer porque seria mesma apresentação que fizemos na outra reunião, então, não vemos necessidade; apresentação do empreendimento, apresentação do projeto e seus impactos; composição da mesa com a presença de representantes do IEMA, da empresa e respectiva consultoria para esclarecimentos; encaminhamentos e discussões sobre o projeto.

Para o bom andamento da reunião, daremos início a leitura das regras.

- 1. Todos os presentes deverão assinar a lista de presença;*
- 2. A duração da reunião pública poderá ser de 2(duas) horas, podendo ser prorrogada por até 30 (trinta) minutos, conforme a quantidade de manifestações encaminhadas à mesa;*
- 3. Os interessados em realizar questionamentos ao empreendimento e seus impactos deverão preencher o formulário entregue na chegada, incluindo nome e endereço para correspondência, sendo que as inscrições para as manifestações escritas e orais serão encerradas após 30(trinta) minutos do início dos debates e deverão ser encaminhadas à mesa;*

4. *As manifestações recebidas serão distribuídas aos integrantes da mesa para comentários preliminares;*
5. *Após todas as manifestações escritas encaminhadas à mesa terem sido comentadas e respondidas, será aberto espaço para manifestações orais, sendo que o mediador cederá à palavra aos inscritos conforme ordenação da inscrição;*
6. *Só serão comentadas manifestações que tratem do assunto em discussão, não podendo haver novos assuntos para debate;*
7. *Não haverá votação a respeito do empreendimento na reunião pública;*
8. *Para as manifestações orais, cada participante terá o tempo de 2 (dois) minutos para fazer as manifestações e, em contrapartida, o componente da mesa terá até 3 (três) minutos para a resposta;*
9. *O tempo de inscrição para pronunciamentos orais será encerrado 30(trinta) minutos após o início das respostas as manifestações escritas;*
10. *A Ata transcrita desta reunião pública estará à disposição no IEMA devidamente anexada a lista de presença e as manifestações por escrito ocorridas durante a realização da reunião, após 7(sete) dias corridos, contados da data da realização desta reunião, portanto dia 11(onze) de setembro, no site do IEMA, www.iema.es.gov.br*

Apresentamos a equipe técnica do IEMA responsável pela análise do processo de licenciamento ambiental do Projeto de Implantação da BR-447; Sr. Marcelo Gomes, Agente de Desenvolvimento Ambiental e Recursos Hídricos; Sra. Nathália Maria Ramos, Coordenadora de área.

Informamos que a reunião pública realizada em 31 de julho foi considerada inválida e, por essa razão estamos tendo este novo momento para prestar as informações à sociedade referente ao processo de licenciamento da BR-447 e, para esclarecimentos que se fizerem necessários, por isso é importante a participação de todos.

Convidamos então, os representantes da empresa para iniciarem as apresentações.



Reunião Pública
BR-447/ES
Entr. BR-262 – Campo Belo
Cariacica/ES

A SR^a ELEN CRISTIN TRENTINI – (DNIT) – Boa-noite.

Meu nome é Elen Cristin Trentini, sou Analista em Infraestrutura de Transportes do DNIT. Trabalho no serviço de planejamento e pesquisa, que é o setor no DNIT que analisa entre outras questões, as questões afetas a meio ambiente e desapropriação, que é o tema da nossa reunião hoje.

Junto comigo no planejamento e pesquisa tenho o meu colega o Sr. Eduardo Fonseca, também servidor do DNIT e, junto com o Sr. Ulisses Gusmann, que fez a apresentação na última reunião, nós três compomos a comissão permanente de desapropriação do DNIT. E chefiando o DNIT, o Superintendente Regional do Espírito Santo, do DNIT no Espírito Santo, o Sr. André Martinez, está aqui conosco e, estamos à disposição para tirar todas as dúvidas sobre esse empreendimento, certo?

Hoje então, viemos para a reunião pública para tratar da BR-447, Entroncamento 262-ES – Campo Belo, no município de Cariacica.

Vamos tentar ser bem objetivos hoje.



Objetivos da Reunião Pública

- Atender ao Programa de Comunicação Social
- Apresentar principais aspectos técnicos e os impactos ambientais da obra;
- Sanar dúvidas referentes ao processo de licenciamento ambiental

Quais são os objetivos dessa reunião pública?

Primeiro, esclarecer o seguinte, estamos aqui hoje atendendo a um pedido, a uma solicitação do órgão ambiental. Realizar uma reunião pública dentro do Programa de Comunicação Social, que é um dos programas ambientais que precisamos atender.

E o objetivo é esclarecer a todos quanto aos impactos do empreendimento.

Hoje iremos apresentar os aspectos técnicos da obra e os principais impactos que vem dela. Sempre imaginando essa relação de causa e efeito. Quais os impactos que o empreendimento causa e quais as medidas que precisamos adotar para diminuir esses impactos. E também sanar as dúvidas que os senhores tenham em relação ao projeto da BR-447.

Como apresentei a equipe do DNIT, acho que vale a gente lembrar que, o DNIT é o maior órgão de infraestrutura do nosso país hoje. E o DNIT tem dentro dos seus objetivos, dentro da sua missão cuidar das rodovias federais, com exceção daquelas



concedidas e, trabalhamos não só com a implantação de novas rodovias, mas com a operação, com a manutenção, com a conservação das rodovias.

Então, esse pessoal que os senhores veem tapando buraco, fazendo fresagem, fazendo roçado na BR-262, na 259, é o DNIT lá, são as contratadas do DNIT fazendo esse trabalho.

Então, aqui temos nesse mesmo sentido, uma contratada que através de um processo de licitação vai implantar a BR-447. O DNIT basicamente fiscaliza esses contratos, porque não temos “perna” de ir lá e fazer, executar diretamente.

A obra:

- Segmento: Entr. BR-262 - Campo Belo
- Extensão: 4,33km
- Investimento: R\$ 138.700.000,00

Contratada:



Contratação Integrada para Elaboração dos Projetos Básico/Executivo, Execução das Obras de Implantação e Pavimentação.

Falando um pouquinho da nossa obra aqui.

Ela tem 4,33 km de extensão e o investimento de R\$ 138.700.000,00 (cento e trinta e oito milhões e setecentos mil).

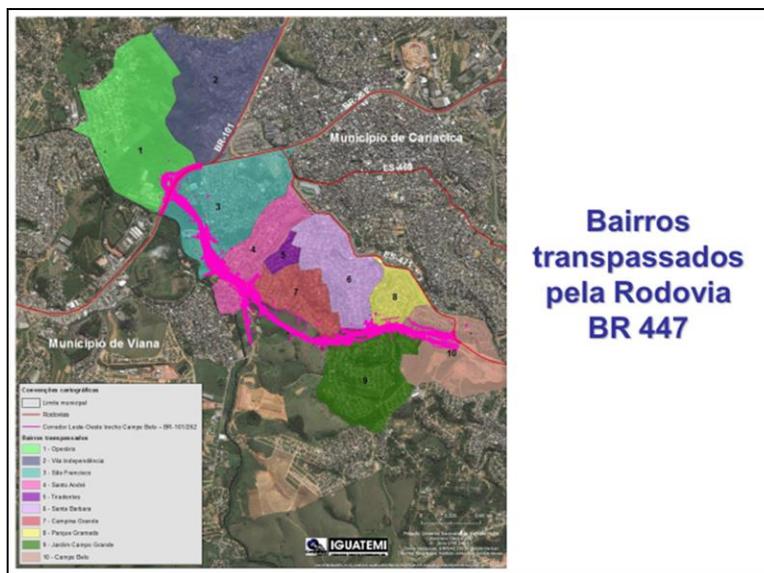
Como falei, depois de um processo de licitação, um consórcio que ganhou a licitação foi o Contractor Iguatemi, cujos representantes estão aqui hoje, o Sr. Thiago Andrich representando a empresa Contractor; o Sr. Ricardo Braga, também contratado do consórcio que responde pela parte ambiental e a Sra. Tereza Cristina que trabalha junto as questões de comunicação social.

O objetivo dessa contratação.

O DNIT contratou uma contratação integrada que chamamos, contratamos esse consórcio para elaborar os projetos e executar a obra. Então, todos os projetos, desde os projetos de ponte, da rodovia e o projeto de desapropriação, quem elaborou, quem é obrigado a elaborar no nosso contrato é a contratada e, o DNIT vai fazer essa fiscalização, só para deixarmos claro quem é quem nesse processo.



Está aqui a nossa obra, a localização dela. Ela inicia aqui no entroncamento com BR-262 e vai até Campo Belo aqui na Leste-Oeste, nas proximidades do hospital, onde está sendo construído o hospital de Cariacica.



Vou passar rapidinho quais os bairros que o empreendimento perpassa.

Está ruim de ler, mas esse primeiro é o bairro Operário, Vila Independência, São Francisco, o quarto Santo André, o quinto Tiradentes, o sexto Santa Bárbara, sétimo Campina Grande, oitavo Parque Gramado, o nono Jardim Campo Grande e o décimo, o finalzinho dela Campo Belo.



Características Técnicas da Rodovia

4.330,00m de pista dupla;

8.232,00m de ruas laterais e ramos de interseções;

4 Interseções:

- Interseção da BR-262/101, incluindo 2 Viadutos;
- Interseção com a Linha Férrea, incluindo 2 Viadutos;
- Interseção com o Corredor Sudoeste-Areinhas, incluindo 2 Viadutos;
- Interseção com o Corredor Leste-Oeste.

1 Passagem Inferior (Ligação entre os Bairros Santa Bárbara e Jardim Campo Grande);

1 Passarela de Pedestres na Interseção com o Corredor Leste-Oeste para acesso ao Hospital Estadual

7 Pontos de Ônibus com Abrigo para Passageiros

Essa é uma ficha técnica rápida da obra, como falei, são 4 km de rodovia, mas são mais ou menos 8 km de ruas laterais, ramos e interseções.

Não vamos entrar em detalhe de projeto porque não é objetivo aqui, mas só para os senhores entenderem mais ou menos que tamanho que ela tem.

São 4 interseções:

Interseção da BR-262/101, incluindo 2 Viadutos;

Interseção com a Linha Férrea, incluindo 2 Viadutos;

Interseção com o Corredor Sudoeste-Areinhas, incluindo 2 Viadutos;

Interseção com o Corredor Leste-Oeste, que é a última lá no final.

Uma passagem inferior para ligar os Bairros de Santa Bárbara e Jardim Campo Grande;

Mais uma passarela de pedestres para dar acesso ao Hospital Estadual que está em construção, que está em projeto.

E mais 7 pontos de ônibus com abrigo para passageiros.

Agora vou chamar o Sr. Thiago Andrich, que é o representante da empresa contratada, que vai passar um vídeo geral da obra, depois volto a falar dos impactos ambientais.

O SR. THIAGO ANDRICH – (CONSÓRCIO) – Boa-noite a todos.

A Sra. Elen já me apresentou, meu nome é Thiago Andrich, sou representante da empresa, do consórcio contratado para a execução dos projetos e das obras.

Vamos passar aqui uma maquete eletrônica da obra, que também já foi apresentada, mas vamos rever porque acho que é bem ilustrativo de toda a situação, de todo o trecho que é cortado mais as intervenções.

(É exibido um de vídeo do projeto)

Primeiro é uma vista geral da obra, como um todo, desde do início da BR-262 até Campo Belo. Essa primeira vista, essa animação é um pouco mais rápida, depois vai sendo focalizada em cada uma das interseções.

Aí já está chegando próximo do final, que é a interseção com a rodovia Leste-Oeste, que é essa interseção que estão vendo.

Agora vamos para a vista que interessa.

Aqui temos a BR-262, esse aqui o *looping* que dá acesso a BR-447, tanto para o ingresso na BR-447, como o regresso e saída novamente aqui na BR-262 e 101. Essa interseção é composta por 4 ruas de acesso, os dois viadutos que a Sra. Elen já se referiu, com todos os movimentos possíveis para que tenha uma entrada regulamentada para a rodovia Leste-Oeste. Agora estamos no desenvolvimento da interseção com a BR-262 em direção a segunda interseção, que é a interseção com a ferrovia, um trecho mais ou menos entre interseções 1,4 km. Aqui já estamos vendo a interseção com a ferrovia, aqui de uma forma bem clara dá para a gente perceber os viadutos, as obras de artes especiais, que fazem a transposição em dois níveis dessa ferrovia, aqui na parte inferior uma rótula alongada que permite que seja feita todos os movimentos de regresso e ingresso no trevo sem que seja feito nenhum cruzamento em nível.

Você pode dar uma pausa aí, Sr. Ricardo? Só para poder falar aqui dessa interseção.

Essa terceira interseção, que está localizada mais ou menos a 600 metros da interseção com a ferrovia, ela já faz a integração com o corredor Sudoeste Areinhas, que é a rodovia que foi implantada em 2009 pelo Governo do Estado do Espírito Santo. Esse trevo tem uma particularidade, ele foi completamente remodelado para que fosse possível dar todos os acessos de entrada e saída, tanto para a BR-447 como para o corredor Sudoeste Areinhas e, foi feita a remodelagem também de uma forma que fosse mantida a Escola Municipal de Ensino Fundamental Valdeci Cezário, que a Sra. Elen vai abordar mais a frente na fala dela. Podemos continuar, Sr. Ricardo.

Também são dois viadutos que são feitos para transposição do corredor Sudoeste Areinhas. A partir daqui começa um trecho um pouco mais longo, um trecho que dá quase 2 km de extensão até o corredor Leste-Oeste.

Nesse desenvolvimento existe essa passagem inferior que liga os bairros Santa Bárbara e Campo Novo. No caso aqui a BR-447 está passando por baixo dessa passagem que é o fluxo principal e, aqui é a integração dos dois Barros.

E aqui já no final a interseção com o corredor Leste-Oeste, onde será feita uma interseção em nível, também em forma de uma rótula alongada e uma particularidade que tem nessa interseção é que será feito uma passarela para acesso ao Hospital Estadual que está sendo construído naquele loteamento da VTO. É uma passarela com mais ou menos 300 metros de extensão para que seja dado um acesso aos pedestres, porque a rótula como ela é em nível não é como ter um viaduto e uma possibilidade de transposição mais fácil.

Retorno a palavra a Sra. Elen para que ela dê sequência a apresentação. E qualquer dúvida com relação ao projeto, podemos tratar no final na sequência com as perguntas e respostas.



PARA O INÍCIO DAS OBRAS:

Para a emissão da Ordem de Serviço pelo DNIT serão necessários:

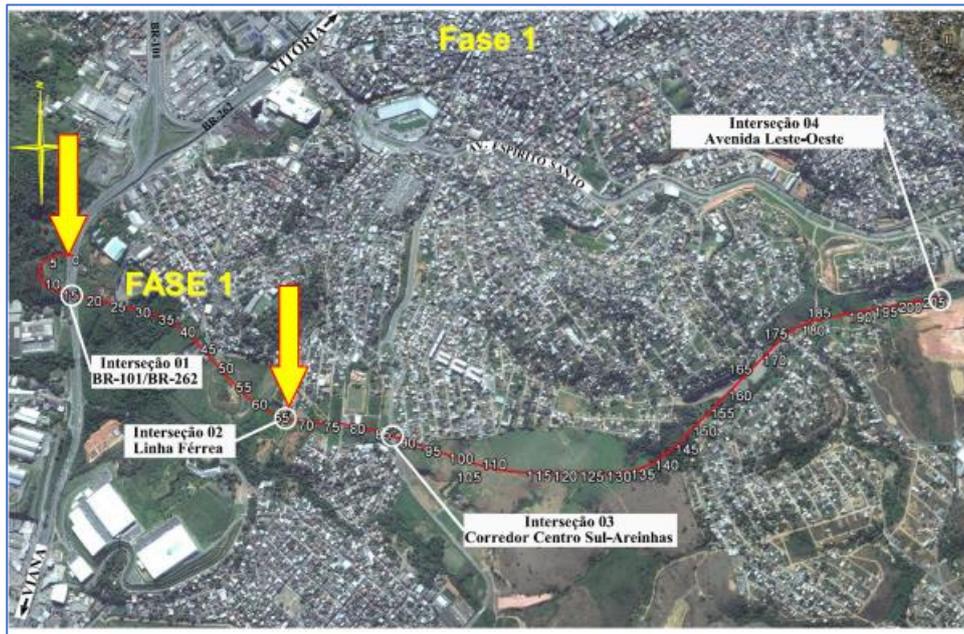
- Processo de Desapropriação;
- Emissão da Licença de Instalação – IEMA;

A SR^a ELEN CRISTIN TRENTINI – (DNIT) – Bom pessoal, agora que já vimos mais ou menos o que é essa obra, aí a gente vai se perguntar “*e aí, quando ela começa?*”

Não temos como dizer, estimar por enquanto quando ela começa. Podemos dizer o seguinte, ela vai começar depois que o DNIT puder dá a ordem de início. E o DNIT não pode dar ordem de início só porque ele quer ou não, temos que seguir alguns ritos.

Primeiro deles, precisamos do processo de desapropriação. Não posso fazer uma obra num terreno que não é meu. Então, esse processo precisa estar concluído ou pelo menos numa fase bastante adiantada.

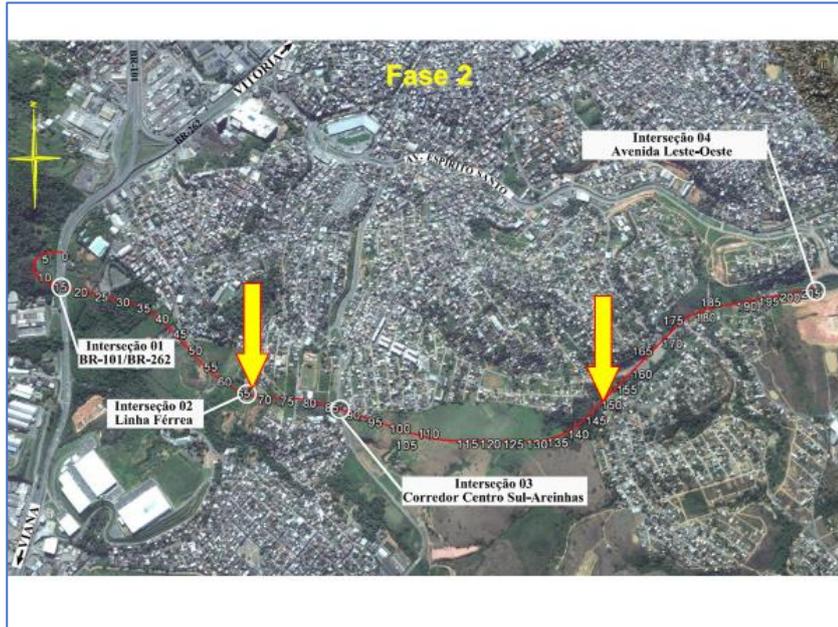
E obviamente, a Licença de Instalação do IEMA. Então, o órgão ambiental hoje está aqui colhendo informações para o parecer dele, para avaliar se é possível ou não emitir uma Licença de Instalação. Não tem só isso para avaliar, estou falando da parte do Programa de Comunicação Social, tem outros programas também para serem avaliados.



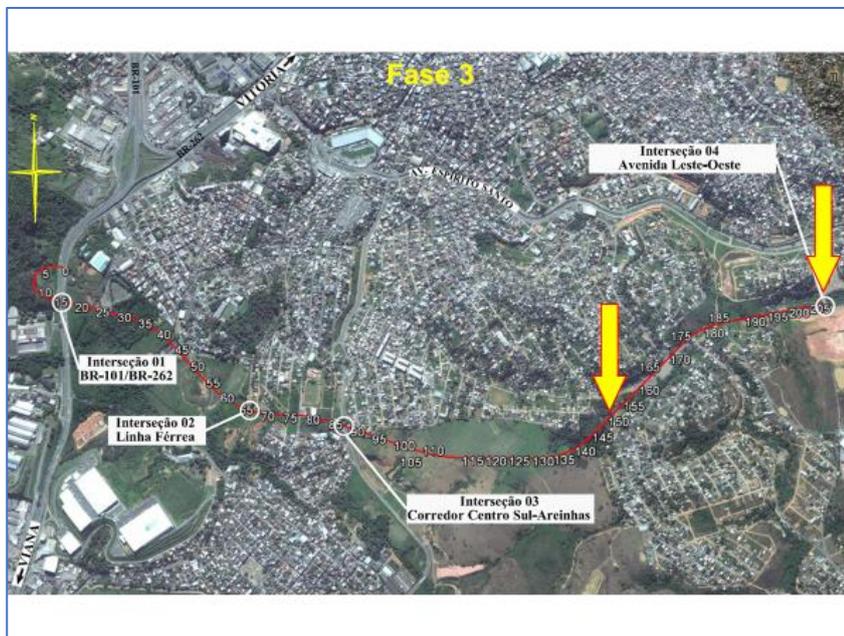
Vamos falar um pouquinho dessa obra, como ela está prevista. Vou falar do plano de ataque de obras e do plano de desapropriação. Acho que são os que estamos mais interessados aqui em saber.

São três fases, essa obra está prevista para ocorrer em três fases.

A primeira fase aqui da BR-262 até a ligação que é a interseção com a linha férrea, essa seria a primeira fase.



A segunda fase da linha férrea até essa interseção com Corredor Centro Sul-Areinhas, que até a pausa do Sr. Thiago na apresentação, foi para mostrar mais ou menos onde fica.



E a última fase, do Corredor Centro Sul-Areinhas até ao final que liga a Leste-Oeste próximo ao hospital.



Atividades e impactos ambientais

Agora vamos falar das atividades e dos impactos ambientais.

Toda obra, as atividades da obra têm impactos e, precisamos mitigar, ou seja, diminuir os impactos negativos e potencializar os positivos. Porque sim, a rodovia tem impactos positivos. Então, é para isso que serve a análise dos estudos dos impactos ambientais dentre outras coisas.

Vou falar aqui de algumas atividades basicamente, rapidamente, as principais só para analisarmos essa questão de causa e efeito que estou chamando atenção aqui. Porque estou falando isso? Porque depois que o empreendimento estiver instalando pode chegar um cidadão e dizer assim: “*olha, a minha fossa entupiu. O DNIT vai lá desentupir?*”. Quero saber se a rodovia contribuiu para esse problema, se ela teve alguma ligação, alguma relação de causa e efeito, porque senão o DNIT nem pode intervir.

Então, por isso que é importante entender quais as atividades e quais os impactos da obra.



Uma atividade que temos que realizar é supressão de vegetação. Essa é uma obra, os senhores conhecem o local bem melhor que cada um de nós aqui, é uma obra num local bastante urbanizado, então, vegetação encontramos alguns fragmentos isolados aqui de supressão de vegetação. Toda vegetação que fazemos supressão precisamos recuperar o dobro da área.

Sr. Ricardo, são quantos hectares mais ou menos?

O SR. RICARDO BRAGA – (CONSULTORIA) – *Inaudível*

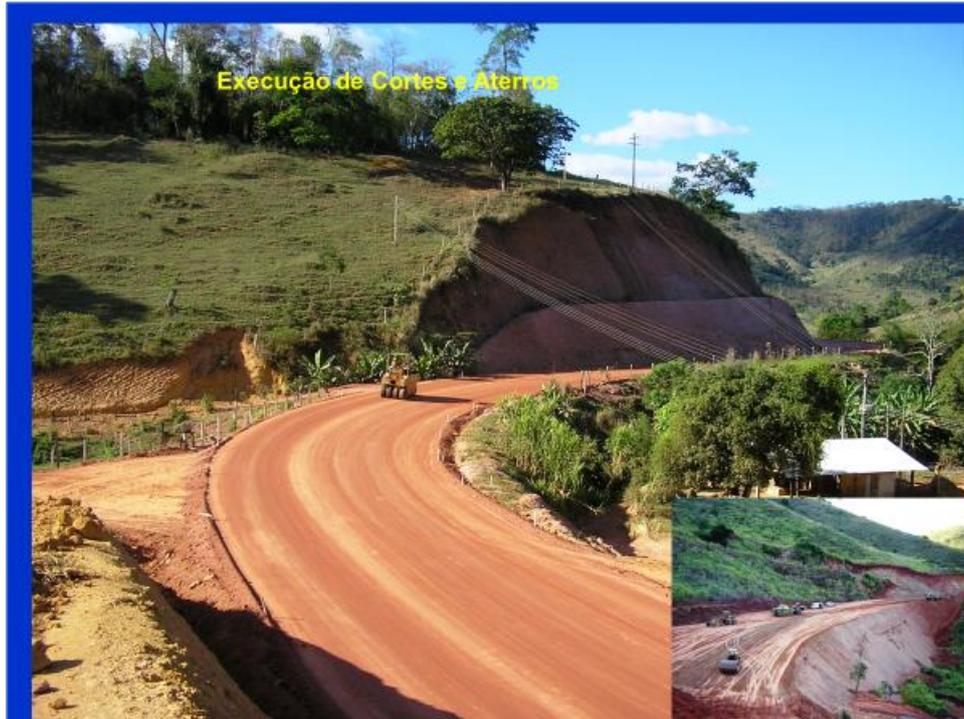
A SR^a ELEN CRISTIN TRENTINI – (DNIT) - Não chega a dois, é um hectare e meio de supressão, temos que recuperar 3 hectares, já sabemos até a área que a Prefeitura de Cariacica está indicando.

Esse é um dos impactos do empreendimento, a supressão de vegetação.



Uma outra atividade, instalação e operação do canteiro de obras. A previsão de instalação do canteiro de obras, é que essas frentes de obra vão mudando, mas inicialmente é aqui próximo a Brasperola.

Um canteiro de obras tem o quê? Pode gerar impactos basicamente relacionados a geração de resíduos oleosos, de efluentes. Então, temos que pensar em medidas mitigadoras e programas para diminuir esse tipo de impacto. Se vai ter barulho, se não vai.



Esses aqui são só exemplos, ok? Só estou trazendo para exemplificar.

Outra atividade é a execução de cortes e aterros. Que tipo de impactos pode nos trazer? A geração de poeira é um impacto. Qual a medida mitigadora? Vamos colocar um caminhão pipa para umectar as áreas. De quanto em quanto tempo? Isso tudo vamos estudar nesse levantamento de impactos que estamos fazendo.



Desmonte de rocha.

No nosso trecho tem desmonte de rocha. Tem intervenção em área de solo e em área de rocha. Vai desmontar rocha. Quais os tipos de impactos que terei a partir daí? Poeira, barulho. Como farei para mitigar esses impactos? Colocaremos isso tudo nos programas.



Construção de viadutos.

Aqui só para exemplificar o tamanho que isso tem.

Então, é como falei, esse levantamento dos impactos, os impactos sobre o meio físico, biótico e socioeconômico.

Vamos pensar aqui na nossa obra.

Impactos sobre o meio físico, sobre o solo, sobre o recurso hídrico.

Impactos sobre o meio biótico, sobre a vegetação, sobre a fauna.

E impacto socioeconômico é sobre as pessoas, sobre a população que está ligada diretamente ou indiretamente a essa obra, impacto positivo e negativo.

Pensando na BR-447, nossos impactos, podemos afirmar isso, que o maior número de impactos ou o impacto mais expressivo está no meio socioeconômico, em relação as pessoas, já que é uma área bastante degradada.

Precisamos pensar nos impactos na fase de planejamento, de construção e de operação do empreendimento. E aí classificar na área de influência, considerar as áreas de influência direta, indireta e diretamente afetada, e fazemos essa avaliação dos impactos.

MATRIZ DE IMPACTOS AMBIENTAIS DA IMPLANTAÇÃO DA BR - 447

COMPONENTES AMBIENTAIS	MEIO FÍSICO							MEIO BIÓTICO				MEIO ANTRÓPICO									
	GEOLOGIA	GEOMORFOLOGIA	PEDOLOGIA	RECURSOS HÍDRICOS	RECursos ATMOSF.	VEGETAÇÃO	FALUNA	USO DO SOLO	INFRA-ESTRUTURA	NÍVEL DE VIDA											
IMPACTOS AMBIENTAIS	Instabilidade de encostas	Exposição de áreas a deslizamentos em áreas susceptíveis	Instalação na topografia local	Modificação do entorno do solo	Alteração de qualidade da água	Aumento de corpos d'água	Aumento nível de ruído	Aumento do teor de partículas em suspensão na atmosfera	Supressão da vegetação	Interferência na Fauna	Aumento do Nível de Fragmentação Ambiental	Prejuízo Sobre o Ecossistema Aquático	Morte acidental de animais	Espetacularização	Prejuízo Sistema Viário e de circulação	Prejuízo Equipamentos e serviços comunitários	Aquecimento e contaminação	Espetacularização da População	Atração de turistas e população	Geração emprego	Atração índice atendimento
AÇÕES DO EMPREENDIMENTO																					
Planejamento																					
Acionamento topográfico																					
Desapropriação																					
Mobilização de mão de obra																					
Instalação e operação de área de apoio ao canteiro de obras																					
Supressão da vegetação																					
Geração de cortes e aterros																					
Aumento de ruído																					
Contaminação																					
Construção de obras e obras de arte																					
Geração de instalação rodoviária																					
Mobilização de mão de obra																					
Desmonte de canteiros de obra																					
Tráfego de veículos																					
Ocorrência de acidentes																					
Manutenção da Rodovia																					
Operação da Rodovia																					

LEGENDA

● Grande impacto negativo ● Grande impacto positivo

● Mediano impacto negativo ● Mediano impacto positivo

● Pequeno impacto negativo ● Pequeno impacto positivo

▲ Impacto positivo e negativo

Não se assustem com essa tabela aqui. É só para mostrar mais ou menos como é que funciona porque isso aqui é uma metodologia já consagrada.

Vermelho é impacto negativo, verde impacto positivo, amarelo os dois. Quanto maior a bolinha vermelha é maior o impacto e assim por diante.

Só vou colocar aqui, não vamos fazer uma avaliação de impacto, mas só para mostrar como ela ocorre.

Por exemplo, um impacto aqui, mobilização de mão de obra é um impacto positivo, é positivo e negativo. Gera uma expectativa, como vou poder potencializar esse impacto positivo que é a geração de empregos? Vou priorizar a mão de obra local. Então, é nesse sentido que estamos pensando.

Supressão de vegetação é um impacto negativo, não tem como reverter, tenho que recuperar em outro local. E aqui é um exemplo de uma matriz de impacto, aqui tem o meio físico, biótico e meio antrópico ou socioeconômico.

**Impactos Ambientais Medidas mitigadoras,
compensatórias e potencializadoras**

PLANO BÁSICO DE CONTROLE AMBIENTAL – PBA

- *Programa de Desapropriação*
- *Programa de Gestão Ambiental de Apoio Operacional (PAAO)*
- *Programa de Gestão Ambiental dos Resíduos Sólidos e Efluente Líquidos;*
- *Plano de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD);*
- *Programa de Controle de Processos Erosivos (PCPE);*
- *Programa de Proteção à Fauna;*
- *Programa de Revitalização Paisagística;*
- *Programa de Compensação Ambiental;*
- *Programa de Favorecimento à Contratação de Trabalhadores Locais;*
- *Programa de Comunicação Social;*

Disso tudo vai gerar o que? O PBA.

Que é o Plano Básico de Controle Ambiental que vai reunir os programas e, por sua vez reúne as ações de mitigação dos impactos ambientais.

E aí para BR-447 temos já definidos esse rol de Programas Ambientais:

Lógico que temos que ter um Programa de Desapropriação para acompanhar isso de perto, o IEMA nos solicita isso. Já temos essa obrigação via DNIT, mas como é um impacto ambiental também, impacto sobre a população, temos um Programa de Desapropriação.

Programa de Gestão Ambiental de Apoio Operacional (PAAO), que está ligado muito a questão das áreas de apoio da obra como canteiro, empréstimo.

Programa de Gestão Ambiental dos Resíduos Sólidos e Efluente Líquidos; como falei, a obra gera resíduos oleosos, efluentes. Desde que seja no banheiro químico está gerando resíduo, está gerando efluente.

Plano de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD); vamos ter que recuperar o dobro da área que iremos suprimir e, não só isso, se degradamos na hora de fazer a rodovia porque mexeu num talude, vamos ter que recuperar esse talude, esse morro.

Programa de Controle de Processos Erosivos (PCPE); não podemos fazer a obra de qualquer jeito. Precisamos fazer uma obra pensando já na recuperação, conforme a obra for acontecendo já vamos controlando esse tipo de impacto, até porque se não controla temos a potencialização do impacto negativo.

Programa de Proteção à Fauna; aqui ele é um programa pequeno. Se estivéssemos falando da BR-262 talvez estivéssemos sublinhando bastante esse programa e sublinhando pouco a desapropriação, porque lá temos menos desapropriação e mais problema de fauna e vegetação. Então, é só para vermos que as características da rodovia é que vão direcionar esse PBA, mas temos um Programa de Fauna.

Temos um Programa de Revitalização Paisagística;

Programa de Compensação Ambiental;

Programa de Favorecimento à Contratação de Trabalhadores Locais;

E o Programa de Comunicação Social; cuja uma das atividades é a realização de uma reunião pública que estamos fazendo hoje.



Mobilização da Mão de Obra

- Expectativa de contratação de até 60 colaboradores no pico das obras – aproximadamente 30% trabalhadores locais.
- Vagas existentes serão relacionadas e encaminhadas Agência do Trabalhador de Cariacica e dos municípios da área de influência do empreendimento.

Vamos falar um pouquinho do que vamos iluminar, considerando as características da nossa obra, até para aproveitar o tempo de todo mundo aqui, queremos saber de que? Vai gerar emprego? Como isso vai acontecer?

Então, temos um Programa de Mobilização da mão de obra.

A expectativa é de que contratemos aproximadamente 60 colaboradores no pico da obra. Uma obra prevista para durar até 20 meses, a partir do momento que ela começar, porque ainda não temos previsão, mas isso varia muito. Mas no pico da obra 60 colaboradores com a contratação de aproximadamente 30% dos trabalhadores locais.

As vagas existentes serão relacionadas e encaminhadas Agência do Trabalhador de Cariacica e dos municípios da área de influência do empreendimento. Então, elas precisam ser divulgadas.

Mobilização da Mão de Obra – Fase 1

ITEM	DESCRIÇÃO	P	PICO	OBRAS - FASE 1											
				Mês 01	Mês 02	Mês 03	Mês 04	Mês 05	Mês 06	Mês 07	Mês 08	Mês 09	Mês 10	Mês 11	Mês 12
MÃO DE OBRA DIRETA	Encarregado de turma	P	3	2	3	2	3	3	2	3	2	3	2	2	
	Pedreiro	P	5	2	5	5	5	5	4	5	4	5	5	4	
	Carpinteiro	P	11	2	8	9	9	9	10	8	8	10	9	9	
	Armador	P	8	1	7	7	8	7	7	6	7	7	8	7	
	Ajudante de obras	P	13	5	11	12	12	12	12	13	11	11	13	13	
	Operador de Equipamentos	P	8	3	7	7	7	6	8	6	8	7	6	7	
	Operador de caminhão munk	P	3	1	2	2	3	2	3	2	2	2	2	3	
MÃO DE OBRA INDIRETA	Engenheiro Residente	P	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
	Engenheiro de Seg. Trabalho	P	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Engenheiro de Meio Ambiente	P	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Técnico de Estradas	P	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Técnico de Segurança do Trabalho	P	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Topógrafo	P	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Nivelador	P	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Almoxarife	P	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Auxiliar de Almoxarife	P	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Encarregado Geral	P	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Mestre de Obras	P	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Chefe do Escritório Administrativo	P	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
TOTAL GERAL	PREVISTO		29	56	57	60	57	59	56	55	58	58	57	58	

Aqui só um exemplo de que tipo de mão de obra é essa que estou falando. Aqui é um exemplo da previsão para a primeira fase. Tem pedreiro, carpinteiro, armador, ajudante de obras, operador de equipamentos, tudo no pico da obra. Mas também tem outros tipos, mão de obra indireta, topógrafo, auxiliar de almoxarife, encarregado geral, porque temos os empregos diretos e os empregos indiretos, que são gerados durante a implantação do empreendimento.



Aqui está o nosso Programa de Desapropriação.

Esse aqui que estamos iluminando bastante porque nosso empreendimento, a BR-447 tem um impacto grande sobre a comunidade. Temos um número de desapropriação bastante significativo. Vamos falar dele agora.

Diferente da obra, a desapropriação vai ocorrer em duas fases. A obra vai acontecer em três fases, mas a desapropriação em duas.



Programa de Desapropriação

Fase 1

CTD – 174 IGREJA CRISTÃ MARANATA PRESBITÉRIO ESPÍRITO SANTENSE;

CTD – 177 ESPÓLIO DE NILO BONADIMAN;

CTD – 178/179 BRASPÉROLA INDÚSTRIA E COMÉRCIO S.A;

*CTD – 170/171 SPE - CONSTRUTORA SÁ CAVALCANTE XXI;

*CTD – 173 GRUPO SANTA ZITA.

Solicitada descentralização de recursos

Uma primeira fase de desapropriação, que estou falando agora, senhores. Começa na BR-262 e vai até a interseção da linha férrea. Por que isso? Pensamos em iniciar a desapropriação por aqui, porque tem várias questões que precisamos considerar. Precisamos dar funcionalidade para esse trecho aqui, então, vamos diminuir com acessos irregulares, porque tem muito acesso irregular na região. Para se fazer um acesso numa rodovia esse acesso tem que ser feito com a autorização do DNIT, com ciência do DNIT, porque existem regras técnicas para cumprir para segurança do usuário. Não posso colocar um acesso numa curva, por exemplo, tenho que respeitar 500 metros, então, isso tudo quando implantando esse trecho inicial, poderemos eliminar esses acessos irregulares, vamos chamar assim.

Outra questão que também é importante, vamos falar da primeira fase. Precisamos ter recursos financeiros para executar. E já solicitamos a descentralização de recursos lá para Brasília para realizar a desapropriação dessa primeira fase. Só conseguimos, temos por enquanto a emissão na posse, que chamamos, de três cadastros. Os outros dois ainda não temos nenhum recurso financeiro para executar.

Então, essa primeira fase da desapropriação está nesse ponto. Estamos aguardando essa análise, inclusive análise do projeto também está sendo feita lá em Brasília e, aguardando esse retorno descentralização de recursos.

Meu chefe lembra sempre disso, estamos num ano difícil, o DNIT teve um corte de verbas bastante grande, então, o cobertor é curto e ainda tem um ano de tantas decisões para acontecerem, um ano eleitoral. Então, estamos nessa expectativa de ver o que vai acontecer. Sem recursos não se faz desapropriação e não se inicia obra.



A fase 2 é todo o resto.

É da interseção da Linha Férrea até a avenida Leste-Oeste. Por que vamos fazer isso tudo de uma vez? Para evitar essa especulação que pode surgir, pode ocorrer, não estou dizendo que tem, pode ocorrer pessoas de má fé que vão se utilizar disso enquanto estamos fazendo desapropriação num ponto, aqui no outro ponto está causando expectativa negativa. Então, precisamos ter certeza de que teremos o recurso para desapropriar esse restante aqui para iniciarmos a segunda fase da desapropriação da obra.

Então, estamos pensando lá na primeira ainda. Dessa segunda só temos a definição do traçado por enquanto.



Programa de Desapropriação

Fase 2

- Aproximadamente 305 cadastros;
- Desapropriação parcial (somente terreno) da Escola EMEF VALDECI CEZARIO
 - Da área total de 1.984,17 m², apenas 575,33 m² serão desapropriados
 - Manutenção da EMEF Municipal Valdeci Cesário, inclusive do acesso da rua Tiradentes para o corredor Areinhas.
- Campo de Futebol do Cruzeiro do Sul
 - Previsão de desapropriação de 318,37 m² de uma área total de 9.656,35m².
- Escola e Campo de Futebol não deixarão de funcionar.

Na primeira fase são 5 cadastros, na fase 2 são 305 cadastros.

Só queria tranquilizá-los aqui até pela experiência que tivemos da reunião passada, que nos perguntaram da escola. Deixa ver se coloquei o mapa aqui...coloquei aqui atrás.

A Escola Municipal Valdeci Cezário ela não vai parar de funcionar, vai continuar funcionando. Vamos precisar desapropriar uma pequena área dela, dos 1.984,17 m², vamos desapropriar 575,33 m² porque a gente precisa. Toda rodovia tem uma faixa que chamamos de faixa de domínio, que é uma faixa de segurança. Não vamos construir nada nessa faixa de segurança, mas é uma faixa para proteger a rodovia e proteger as pessoas, proteger a própria escola. Então, não vamos mexer na escola. A escola não vai deixar de funcionar, o acesso não vai mudar. O que vamos fazer é desapropriar uma parte do terreno de terra nua, não tem nada construído lá para a nossa faixa de domínio que é exigência para questão de segurança do usuário. O campo de futebol também vai ser desapropriado um pedaço, mas todo mundo vai poder continuar jogando bola lá. São 9.656,35m², vamos precisar de uma área de 318,37 m² também para a faixa de domínio.



Programa de Desapropriação

Rodovia = Obra de Utilidade Pública

A desapropriação - Poder Público no caso de **utilidade pública** ou interesse social, retiram determinado bem de pessoa física ou jurídica, **mediante indenização**.

É **dever do Estado**, dentro dos limites constitucionais, intervir na propriedade privada e nas atividades econômicas com o objetivo de propiciar bem estar aos cidadãos.

DUP – Publicada em 25/10/2017

Para falar de desapropriação precisamos dizer o seguinte, que estamos pensando no bem comum. Rodovia é uma obra de utilidade pública. Então, partimos sempre desse princípio e, a desapropriação ocorre quando é uma obra de utilidade pública, onde se tira o bem de uma pessoa física mediante a indenização para o bem comum. Esse é o princípio do processo da desapropriação, estamos pensando no bem comum, a rodovia vai servir ao bem comum.

E é dever do Estado, então, não é uma opção do DNIT, é dever do Estado intervir na propriedade privada dentro dos nossos limites, lógico, com o objetivo de propiciar bem estar aos cidadãos. Então, esse é o princípio da desapropriação.

E a desapropriação começa, vamos falar que o marco zero da desapropriação é a publicação da famosa DUP – Declaração de Utilidade Pública. No caso da BR-447 a DUP foi publicada no dia 25/10/2017. E aí os senhores vão me perguntar, “*Mas aí não posso mais construir nada a partir daí?*” Porque esse é o marco zero da desapropriação, a partir daí que será feita a avaliação dos imóveis. A gente não pode dizer isso, porque a propriedade não é do DNIT, não podemos impedir ninguém de construir na sua casa, no

seu terreno, porque a propriedade não é do DNIT. O que recomendamos fortemente, como o Sr. Eduardo Fonseca coloca, é que não se construa nenhuma benfeitoria voluptuosa, que chamamos, porque para desapropriação isso não é considerado, mas claro que para garantir o direito a moradia, se você precisa fazer uma obra de melhoria por causa de infiltração, alguma obra estrutural para sua casa, aí sim, é considerada porque é para garantir o seu direito à moradia.



Processo de Desapropriação – Etapas

- Publicação da DUP; (apenas indica a área sujeita à desapropriação);
- Cadastro Técnico dos imóveis a serem desapropriados;
- Elaboração do Relatório Geral de Valores, que apresenta o estudo dos valores de mercado que servirão de base para fins de desapropriação por utilidade pública;
- Definição do valor do imóvel, baseado em avaliação em conformidade com as normas da ABNT.
- Abertura de processo individualizado de desapropriação (cadastro de uso e posse, levantamento de divisas de propriedades, avaliação das benfeitorias, mapa do uso potencial do solo e coleta de documentos);
- Definição do valor da desapropriação.

Só quero colocar aqui rapidamente as etapas do processo de desapropriação.

Tudo começa com a DUP, a Declaração de Utilidade Pública já foi publicada no dia 25/10/2017.

Depois temos a realização dos cadastros técnicos dos imóveis a serem desapropriados.

A elaboração do Relatório Geral de Valores, que vai comparar o terreno, comparar aquelas benfeitorias, o estudo dos valores de mercado que servirão de base para desapropriação. Então, não posso inventar um valor. Dentro do princípio da legalidade só podemos fazer o que está dentro da lei, então, isso é tudo regulado.

O valor do imóvel vai ser definido também a partir da norma da ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas.

Nós, do DNIT, temos uma responsabilidade muito grande, somos fiscais dos contratos, somos fiscais desse contrato, estamos fiscalizando o dinheiro de vocês, o



nosso dinheiro. Então, é esse cuidado que a gente tem no processo em qualquer fiscalização de contrato, também nesse contrato aqui. Esses valores são definidos com normas técnicas, não é o DNIT que fica dizendo “*eu acho que essa vale mais do que essa*”, é tudo com base nessas normas.

Depois disso é aberto um processo individual, para cada cadastro e aí definimos o valor da desapropriação.



Dúvidas mais frequentes dos desapropriados

P1 - O valor que vou receber vai dar para comprar outra casa?
R1 - Se a casa for quitada, sim, com condições semelhantes e não necessariamente na mesma região.

P2 - Quando vamos saber o valor?
R2 - Ainda não há previsão, mas será com antecedência à obra.

P3 - Quando devo atualizar a documentação?
R3 - Se não houver alteração na situação do imóvel (ex.: mudança de morador), não precisa atualizar.

P4 - Vou ter quanto tempo de prazo assim que receber para sair de casa, ou somente vou receber quando sair?
R4 - Todos vão receber antes de sair. O prazo para sair da casa é negociável.

P5 - Vou mudar do bairro, posso vender minha casa?
R5 - O DNIT não recomenda a compra ou a venda de imóveis que serão desapropriados

Para terminar e tentar adiantar nossa discussão, já conhecemos algumas dúvidas que sempre aparecem, com a ajuda da Sra. Tereza, do IEMA, reunimos talvez algumas para adiantar o nosso processo, lógico que todo mundo aqui poderá perguntar, mas essas perguntas são meio “café com leite”, sempre aparecem, então, já vamos adiantar.

Depois os senhores poderão aprofundar se sentirem necessidade.

Uma pergunta que aparece:

O valor que vou receber vai dar para comprar outra casa?

Se a casa for quitada, sim, com condições semelhantes, mas não necessariamente na mesma região.

O processo de desapropriação não é para deixar ninguém mais pobre e ninguém mais rico, ele é para pagar uma indenização justa dentro das normas que temos para seguir. E é por isso que colocamos essa questão.

Quando vamos saber o valor?

Ainda não tem previsão, porque o processo ainda sendo analisado, ainda está sendo aprovado lá em Brasília. Então, não tem previsão, mas será obviamente, informado com antecedência para os senhores.

Quando devo atualizar minha documentação?

Vocês já receberam um documento, quem está na área de influência direta, solicitando apresentação da documentação. Se você tem uma alteração no seu imóvel, uma nova documentação, você apresenta, senão não tem necessidade de atualizar.

Vou ter quanto tempo de prazo assim que receber para sair de casa, ou somente vou receber quando sair?

Todos vão receber antes de sair, isso precisamos deixar claro aqui. O prazo para sair da casa é negociável.

Vou mudar do bairro, posso vender minha casa?

Aí vou corroborar com o que falei antes, eu ainda não sou dona do seu terreno. Imagina que eu quero construir um puxadinho na minha casa para fazer mais uma piscina e mais dois quartos, mas enquanto eu não comprar o terreno do vizinho não posso fazer isso. Então, é mais ou menos essa resposta. *Posso fazer alguma obra na minha casa?* Pode, mas o DNIT não recomenda a compra ou a venda de imóveis que serão desapropriados. Porque temos que trabalhar em cima daquelas regras que falam da DUP, daquela data que temos do marco zero.



Dúvidas mais frequentes dos desapropriados

P6 - Qual o prazo para iniciar as obras lá no nosso bairro?

R6 - Ainda não há previsão.

P7 - Se eu não aceitar o valor que vão me pagar, tenho que sair da casa assim mesmo?

R7 - Sim, mas você receberá, com antecedência à saída do imóvel, pelo menos 80% do valor oferecido pelo DNIT, sendo que os outros 20% e qualquer valor adicional definido na Justiça será recebido após o término do processo judicial. O DNIT se esforçará ao máximo para chegar a uma conciliação com cada morador.

P8 - Posso fazer obras na minha casa?

R8 - Consertos ou obras para garantir a habitabilidade do imóvel são permitidas. Outros tipos de obra não têm garantia de indenização. Em caso de dúvidas, recomendamos que entre em contato previamente com o DNIT.

Qual o prazo para iniciar as obras lá no nosso bairro?

Ainda não há previsão. Temos todo um rito para cumprir.

Se eu não aceitar o valor que vão me pagar, tenho que sair da casa assim mesmo?

Uma amarga verdade e uma doce mentira. Sim, mas você receberá, com antecedência à saída do imóvel, pelo menos 80% do valor oferecido pelo DNIT, isso será depositado na sua conta, você pode usufruir, sendo que os outros 20% e qualquer valor adicional, a negociação vai continuar, esse valor adicional que porventura possa ocorrer definido na Justiça será recebido após o término do processo judicial, mas é importante colocar, que o DNIT se esforça para que cheguemos num consenso, para chegar a uma conciliação com cada morador.

E, por fim, de novo, estou repetindo isso porque essa é uma pergunta recorrente.

Posso fazer obras na minha casa?

Consertos ou obras para garantir a habitabilidade do imóvel são permitidas, aquela que falei, uma infiltração, não vou deixar a casa cair, não sabemos quando a obra vai de fato começar. Então, essas obras que são necessárias para garantir seu direito à moradia, para você ter condição de morar na sua casa, é óbvio que você vai poder fazer, elas são permitidas. Outros tipos de obras, não tem garantia de indenização; pode ser que sim, pode ser que não, dependendo daquelas normas todas que a gente tem para seguir.

Maiores informações

DNIT:

Superintendente Regional: André Martinez

Gabinete/SR: 3212 4271
gabinete.es@dnit.gov.br

Marília Bomtempo
Serviço de Construção
marilia.bomtempo@dnit.gov.br

Elen Trentini/Eduardo Fonseca/Ulysses Gusmann: 3212 4289
elen.trentini@dnit.gov.br /
eduardo.fonseca@dnit.gov.br/Ulysses.gusmann@dnit.gov.br

CONSÓRCIO CONTRACTOR - IGUATEMI

Engenheiro Responsável : Thiago Andrich: 2123-1802
Especialista Ambiental: Ricardo Braga: 99942-6596

Em casos de dúvidas, a gente recomenda que entre em contato com o DNIT, aqui estão todos os nossos contatos. Tem alguma dúvida, a gente está lá para tirar, uma dúvida sobre desapropriação, dúvida do processo em si; eu coloquei o contato aqui do Thiago e do Ricardo também, uma dúvida do projeto, a gente está à disposição, lá na superintendência para tirar qualquer dúvida de vocês.

Obrigada, gente.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Enfatizamos a necessidade de obedecer às regras estabelecidas para o bom andamento da reunião. Informamos ainda, que as manifestações poderão ser formuladas de maneira escrita. Quem recebeu esse formulário? Então, quem tiver perguntas pode entregar para as meninas que estão recolhendo, que elas já vão passando para a gente. Quem quiser fazer pergunta no microfone, tem que escrever ORAL. Ao invés de você escrever a pergunta ali, você escreve ORAL.

As perguntas Escritas, a gente não vai passar o microfone.

As inscrições para manifestações orais serão encerradas após 30 minutos do início dos debates. Lembramos que outros assuntos que não dizem respeito ao empreendimento, não poderão ser questionados.

Passamos, agora, à composição da Mesa. Vamos convidar a representante do Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos, a Diretora Técnica Graciele Petarli Venturoti; o representante Consórcio Contractor Iguatemi, Thiago Andrich, já está aqui; a representante do DNIT, Elen Trentini e André Martinez.

Informamos que ao término estabelecido, de 30 minutos após o início das discussões, mais manifestações, tanto escritas quanto orais, não poderão ser aceitas pela Mesa. Vou pedir para vocês entregarem às meninas.

A primeira pergunta é do Sr. David do Nascimento Costa, ao DNIT.

“A que fase do empreendimento esta reunião corresponde no processo de implantação do mesmo, e, quantas restam até seu final?”

O SR. ANDRÉ MARTINEZ – (DNIT) – Boa noite. Antes de responder à pergunta, queria agradecer ao IEMA pela oportunidade da gente repetir essa reunião, tirar algumas dúvidas que ficaram, agradecer ao pessoal que saiu agora no final da tarde, começo da noite, se dispôs a vir aqui nos escutar.

A pergunta do Sr. David: “A que fase do empreendimento esta reunião corresponde no processo de implantação do mesmo, e, quantas restam até seu final?”

A fase que ela se encontra é na fase de projetos. Nós estamos na fase de projetos; tem algumas fases que ainda estão sendo aprovadas na Diretoria em Brasília; a gente tem que fazer o atendimento de algumas condicionantes ambientais junto ao órgão do meio ambiente, que é o IEMA; e, depois dessas fases superadas, a gente pode pensar em dar início à obra. Quando a gente fala em meio ambiente, a gente não pensa só no alface; a gente pensa em tudo, da desapropriação ao que a Elen falou, em relação ao planejamento dessa obra, o que nos preocupa muito é a parte de desapropriação.

Acho que ficou respondida.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Sr. Francisco Rosen.

“Como irá funcionar a questão da indenização para quem tem imóvel financiado pela Caixa e como vai ser o critério utilizado para avaliação do imóvel?”

O SR. ANDRÉ MARTINEZ – (DNIT) – Vou passar aqui para o Eduardo para ele poder explicar para vocês.

O SR. EDUARDO FONSECA – (DNIT) – No caso dos imóveis que são financiados, a situação vai muito do próprio contrato de financiamento, porque o contrato de financiamento ele normalmente vai falar, ele tem uma cláusula específica sobre desapropriação, porque nesses contratos a financeira ou a imobiliária tem alguns direitos sobre esse valor da indenização. Então, como fica dividida a indenização que vai para financeira e a indenização que vai para o morador; só olhando no contrato, não tem como dizer, como responder essa pergunta sem analisar o contrato de financiamento.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Sr. Alves Figueiredo.

“Ter ou não escritura do imóvel interfere no valor a ser pago na desapropriação?”

O SR. EDUARDO FONSECA – (DNIT) – Não. O valor vai o ser o mesmo, tendo ou não a escritura, tendo ou não o registro. O que vai mudar é o seguinte, quem já tem a escritura do imóvel, quem já tem o registro do imóvel, já tem ali a prova de que o imóvel lhe pertence, não vai haver discussão se o imóvel pertence a outra pessoa. Mas essa documentação não altera o valor do imóvel, ela só serve para comprovar a propriedade do imóvel, que essa propriedade pertence àquele morador.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Pergunta da Sra. Marcileia Roberta da Silva Teixeira, ao DNIT.

“Minha casa está rebocar do lado de fora, e está molhando dentro quando chove. Isso, ao meu ver é uma obra necessária. O DNIT irá me ressarcir caso eu faça?”

“Não tive uma avaliação da minha casa até o presente momento. Quando será feita?”

O SR. EDUARDO FONSECA – (DNIT) – São duas perguntas bastante distintas, no caso.

Quanto à primeira pergunta, sim. Como foi até dito na apresentação, se a obra, for um conserto ou se for para garantir a habitabilidade do imóvel, e, no caso, uma infiltração prejudica a moradia adequada do imóvel; então, a indenização é garantida. Você terá indenização por essa obra.

Agora, a outra pergunta. Que não ocorreu a avaliação.

Infelizmente, às vezes, na hora de avaliar tudo, passa uma ou outra coisa desapercibida, mas não precisa se preocupar, para desapropriar tem que haver a avaliação. Então, se não foi avaliado agora, será avaliado antes da desapropriação, não tem como ser desapropriado sem avaliação prévia.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Sr. Jorge Bubach.

“Qual o prazo previsto para término da desapropriação da 1.^a fase, e se a obra será iniciada somente com a desapropriação da 2.^a fase?”

O SR. ANDRÉ MARTINEZ – (DNIT) – O prazo para desapropriação da 1.^a fase está condicionado a liberação de recursos por parte da União, e assim que esse recurso for liberado, a gente vamos dar continuidade à desapropriação dos últimos dois imóveis. Isso feito, a obra e as etapas todas que nós conversamos aqui, licenciamento ambiental, aprovação de projeto de contenções, feito isso, vamos dar início à obra, considerando que o orçamento vai estar disponível.

Agora, quando é que a gente vai dar início à 2.^a etapa? Acho que, não existe uma previsão, nem para o início, porque nós não temos controle sobre orçamento, tivemos um corte de quinhentos e quarenta e quatro milhões, ou seja, meio bilhão de reais, agora, no mês de julho, o orçamento foi aberto para o Ministério da Saúde, para o Ministério da Educação e para o Ministério do Meio Ambiente; esse dinheiro foi tirado da conta do DNIT, isso prejudicou vários projetos, não só aqui no Espírito Santo, mas em todo Brasil. Então, tá difícil o recurso? Tá difícil. Mas, independente disso, nós

estamos continuando com todas aquelas condicionantes que nos deixam preparados para iniciar o empreendimento.

Terminada a desapropriação desses dois terrenos, feito todos os outros itens, a gente pode dar início a obra. Para a 2ª fase, também, não existe uma previsão. Como falou a Elen, vocês podem ficar tranquilos quanto a isso.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Pessoal, acabou aqui na Mesa. Chegou mais uma pergunta escrita.

Silmara Martins, de Colina.

“Para quem já entregou os documentos, como vai ficar se demorar a obra. Vai ter que tirar os documentos de novo?”

O SR. EDUARDO FONSECA – (DNIT) – Se a situação do imóvel não se alterar, ou seja, não mudar o morador, não ocorrer nenhum falecimento, se não vender o imóvel, não precisa atualizar, mesmo vencido o prazo dos registros; que a gente sabe que os registros no cartório têm um prazo bem curto, costuma ser de trinta dias, mas não precisam se preocupar com isso. Não tendo sido alterada a situação do imóvel, não precisa se preocupar em atualizar. Agora, se ao longo desse tempo ocorreu uma situação, tipo: deixei de morar naquele imóvel, passei para o meu filho morar nesse imóvel; então, nesse caso, vai precisar atualizar, para termos a situação atualizada, não a documentação porque ela venceu o prazo dela. Quanto a isso, não precisa se preocupar.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Pessoal, ainda temos vinte minutos ainda poderem fazer perguntas.

Emiliana Amorim, do Conselho Municipal de Educação.

“O impacto dessa obra para a escola/Educação, vai além do espaço físico; o barulho da rodovia e segurança é iminente para os alunos e profissionais da escola. Os aspectos acima não foram levados em consideração?”

O SR. THIAGO ANDRICH - (CONSÓRCIO) – No caso, acredito que ela esteja falando diretamente à Escola Valdeci Cesário. Com relação à localização dela em relação a rodovia, a pista principal da 447, está passando no nível bem acima da escola, e a uma certa distância; não tem como fazer nessa fase da questão do ruído, isso poderá

ser, mais adiante, com a execução das obras e, futuramente, com operação da rodovia. Mas, é um caso que pode ser tratado, como foi em inúmeros casos já em outras obras rodoviárias. Nesse momento não existe essa avaliação, mas ela poderá ser feita durante as obras e na operação da rodovia.

Com relação à segurança que você perguntou; é completamente seguro, porque ela não faz divisa com a rodovia, o terreno da escola faz divisa com uma das vias laterais de acesso à rodovia, onde o fluxo é consideravelmente inferior ao fluxo da rodovia, e tem toda a questão de barreiras de proteção de concreto, barreiras New Jersey ao longo dessas vias laterais. É uma situação completamente segura.

Única questão que fica é o ruído, que será monitorado e, como qualquer outra questão, dentro da engenharia tem uma solução que consiga minimizar essa situação.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Pessoal, como a gente não tem mais pergunta escrita, vamos começar as perguntas orais.

Sr. João Neto para sua manifestação.

O SR. JOÃO P. NETO – Uma boa-noite para todos e todas. Saudar aqui a companheirada que milita nessa agenda. Paralelo a tudo que já foi abordado, a gente gostaria, a gente milita que atua em defesa do Rio Formate, e a gente sabe da importância e dos impactos. Moramos em Viana, Vila Rica, que é um bairro vizinho, do lado tem Vila Betânia, e sabemos que nesses impactos, a gente viu quando houve esse viaduto aqui no entorno da Ceasa, vimos como foi o impacto em relação, além da questão da topografia, em relação à paisagem.

E, gostaríamos de cobrar, paralelo a tudo que já foi falado nesse projeto, espaço para ter local para os pedestres, para os ciclistas. Ou seja, a gente tem cobrado isso, tanto da Eco, teve uma reunião aqui em Viana, e temos cobrado que as rodovias não podem ser só para veículos, tem que ter espaço para o cidadão, para a cidadania, e sabemos, que, agora, no mês de setembro, na Semana da Árvore, e sabemos da importância de estar, realmente, nesse projeto, se já está contemplado essas exigências da população. E, se não estiver, como fazer para que a gente possa, realmente, assegurar.

Sabemos que a Escola Valdeci Cesário, aqui em Vila Rica, que agora é tudo Santo André, foi feita uma junção; a gente sabe que ali quando fizeram o corredor sudoeste, houve um impacto com os aterros que qualquer chuvinha, ali vira um oceano.

Gostaríamos de cobrar e saber se estão previstas algumas ações mitigadoras para reduzir esses impactos e para realmente, garantir a cidadania nesse entorno.

Seria essa a nossa pergunta. Obrigado.

O SR. THIAGO ANDRICH - (CONSÓRCIO) – Vamos começar falando a respeito de acessibilidade do empreendimento. Ao longo de todo trecho, desde ali da 262 até a intersecção com a Leste-Oeste, tem previsão tanto de calçadas para pedestres como de ciclovias. As calçadas estão localizadas nas duas margens da rodovia ao longo desse trecho, e também, em todos os movimentos das intersecções, todos os ramos de acesso, ruas laterais, de fora a fora, se não me engano, são quase cinquenta mil metros quadrados de calçadas. E você pode ficar tranquilo que, tanto para pedestre quanto para ciclista a acessibilidade foi cuidadosamente pensada.

Até porque, esse projeto tem um particular que, como é uma região bem urbanizada, e a gente tem uns pontos notáveis que é a intersecção com a 262, intersecção com a ferrovia, a intersecção com sudoeste Areinhas, todos esses bairros que são traspassados pela rodovia, o grande desafio dessa obra não foi definir o traçado em si, foi conseguir integrar todos esses bairros, continuar com os acessos, os acessos irrestritos para ingresso na rodovia; esse foi o grande do projeto, poder concatenar todos esses aspectos e ter, no final, uma obra que seja funcional, não só do ponto de vista rodoviário, para acesso ao porto, mas também, para todas as comunidades que estão sendo impactadas por essa obra. E, dentro desse contexto se encaixa as calçadas, como falamos e a ciclovia que também está localizada ao longo de todo empreendimento.

Passagens dos viadutos, também, contemplam calçadas e ciclovias para que seja feita a transposição por cima. E o único que a gente tem uma intersecção em nível, que é na Leste-Oeste, existe a previsão de fazer uma passarela para acesso ao hospital.

A SR.^a ELEN CRISTIN TRENTINI – (DNIT) – Respondendo à sua pergunta, ela é bem pertinente, porque o IEMA solicitou isso de nós, até porque o IEMA tem experiência de outros licenciamentos ali; Leste-Oeste, e aí, já viu que esse é um impacto

sobre a drenagem. Foi solicitado um estudo do impacto da rodovia sobre a drenagem; quanto que a obra vai contribuir para possíveis alagamentos e tudo mais.

Foi feito esse estudo, foi apresentado ao IEMA, e chegou-se à conclusão de que a contribuição não era significativa e que as interferências que a gente vai fazer de bueiros, a rede de drenagem prevista para ser implantada está dimensionada para esse fluxo hídrico da região, e assim, considerando que vai impermeabilizar por conta da rodovia, uma parte daquele terreno.

Isso foi solicitado pelo IEMA, e foi providenciado esse estudo e chegou-se a essa conclusão.

O SR. ... – (Inaudível)

O SR. ANDRÉ MARTINEZ – (DNIT) – Não. São projetos distintos. Apesar da rodovia passar dentro do município, as BRs, as rodovias não contemplam iluminação pública; rodovia não tem iluminação pública. Para você colocar um projeto de iluminação pública é uma outra situação.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Sr. Dauri Correia da Silva.

O SR. DAURI CORREIRA DA SILVA - Boa noite, senhoras e senhores. Primeiro dizer que lamentamos a anulação do evento do dia 31, isso porque apresentamos para o plenário uma pauta, e esta pauta até então não foi respondida, e nós estamos aqui ratificando perante ao DNIT, uma vez que tramita lá desde o dia 29 de junho um pedido de informação, com base na Lei n.º 12.527, portanto, extemporânea, mas que nós somos paciente.

Então, a Famoc, Federação das Associações de Moradores de Cariacica, aguarda o retorno.

Acerca da faixa de domínio sobre a Escola Valdeci Cesário, é bom afirmar que não é uma fração insignificante; trinta por cento aproximadamente do imóvel daquela unidade, é importante que a gente tenha, que os pensadores, os idealizadores dos projetos, compreendam que aquela escola é anterior à rodovia. Então, o que temos que discutir, do ponto de vista social, há que se pensar na amplitude, inclusive, na anterioridade, senão fica sobreposição de interesses, e temos que levar isso ao pé da letra.

Portanto, nós, a Federação, numa conversa com a comunidade, nós estamos solicitando a alteração do traçado do eixo da 447, para preservar a integridade da escola. Se, porventura, seja desejo, insistir nessa tese, que, enquanto condicionante o gestor opte junto ao consórcio por adquirir um novo imóvel e construir uma nova escola, e com uma estrutura, inclusive, de acessibilidade. E, aproveitando a fala do engenheiro, o ruído depois vai ser pior.

Uma questãozinha a mais para colocarmos, eu não estou contente, satisfeito, com relação a questão do efluente que será lançado sobre a bacia do Formate ou do Córrego Campo Grande, que em dado momento, principalmente, em frente ao hospital, próximo à conexão com a Leste-Oeste, nós temos ali o Córrego Campo Grande que tem a sua relevância para a cidade de Cariacica, uma área altamente adensada.

E, gostaria, aqui, de solicitar que fosse feito um ensaio, que possamos visualizar esse ensaio, não só a consideração em relação ao alcance disso, mas também, a todas aos possíveis picos e seus efeitos sobre uma comunidade chamada Vila Rica, que por ocasião de transbordo, chuvas em torno de 110mm, nós temos 40cm de água já na rua Beira Rio. Então essa preocupação nos assenta.

O SR. THIAGO ANDRICH - (CONSÓRCIO CONTRACTOR) – Começando falando sobre a escola Valdeci Cesário. Conforme a Elen comentou, essa desapropriação que você falou é realmente em torno de trinta por cento do terreno, ela se dá, simplesmente, para compor a faixa de domínio. A escola não irá perder essa área; no caso, vai ser desapropriada por uma questão legal, porque existe uma determinação, uma instrução normativa do DNIT, que fixa quais são as larguras de faixa de domínio, de faixa não edificante e, realmente, é necessário se fazer essa desapropriação. Mas essa área não será retirada da escola, ela vai continuar incorporada ao terreno da escola. E, para conhecimento do senhor, o projeto...

O SR. DAURI CORREIRA DA SILVA – (Inaudível)

O SR. THIAGO ANDRICH - (CONSÓRCIO) – Poderá ser lá, sem problema, por ela vai ter divisa com uma rua lateral e vai ter toda proteção, assim como hoje ela tem uma rua na sua frente, na lateral, ela vai ter uma terceira rua, que vai passar pelos fundos.

O SR. DAURI CORREIRA DA SILVA - (Inaudível)

O SR. THIAGO ANDRICH - (CONSÓRCIO) – É, mas a solução de projeto, os projetos são concebidos dessa forma.

E com respeito as efluentes que serão lançados no Rio Formate e no Córrego Campo Grande. Serão lançados os mesmos efluentes que hoje são lançados, porque a rodovia é cortada por determinadas bacias, bacias de contribuição. As mesmas bacias continuarão contribuindo para esses córregos. Hoje se existe algum efluente não tratado que é descarregado nesses córregos.

Estou falando sobre drenagem mesmo. Não existe nenhuma alteração com relação à drenagem natural, porque a drenagem da rodovia vai continuar conduzindo o mesmo efluente, a mesma contribuição de água pluvial, que hoje é recebida por essas bacias, não existe nenhuma alteração. Somente serão construídos dispositivos de drenagem para condução dessas águas pluviais para esses pontos, tanto do Rio Formate quanto do Córrego Campo Grande.

Conforme a Elen colocou, foi solicitado pelo IEMA, um estudo complementar de hidrologia e drenagem. Esse estudo foi feito e foi constatado que a alteração de vazão, de volume de água com a construção da rodovia é insignificante perante ao que já existe hoje. Inclusive, se você for comparar com o PDM atual, a implantação da rodovia, conservará mais área permeável do que é previsto no PDM hoje. Então, até do ponto de vista de drenagem, é favorável a construção da rodovia.

O SR. ANDRÉ MARTINEZ – (DNIT) – Essa escola que a gente discutindo aqui, ela é municipal? A gente está falando de duas áreas públicas, então, não há que se falar de indenização por parte de área pública, de ente público para ente público.

E, só para tirar uma dúvida, essa área que a gente está aqui discutindo, ela tem alguma quadra, um campo de futebol, quer dizer que a parte da escola, a gente vai acabar com uma quadra de esporte dentro da escola? Vamos acabar com um campo de futebol, com uma piscina?

Não. Eu quero saber o seguinte, hoje lá escola, essa parte que vai virar faixa de domínio, ela tem uma quadra, uma piscina, qual é o ... o que ela tem ali que vamos tirar dos alunos?

Tem alguém da prefeitura aqui, da Secretaria de Educação do município?
(Pausa)

Tem alguma quadra ali na escola? Vai impactar as atividades das crianças, elas vão deixar de fazer esporte ou alguma coisa? (**Pausa**)

A SR.^a ... – (Inaudível)

O SR. ANDRÉ MARTINEZ – (DNIT) – Mas não tem. O que estamos fazendo aqui, é dando ênfase a uma negatividade. Eu vejo a implantação da rodovia...

E, segundo; a segunda fase não tem previsão para iniciar, estamos discutindo algo que não existe nem uma previsão, então, para o próximo orçamento, a Lei de Diretrizes Orçamentária do município fechou agora, dia 31 de julho, igual a nossa do Governo Federal. Então, agora, vocês têm um prazo para fazer a lei. Vocês têm a proposta Orçamentária e tem a Lei Orçamentária anual, como a gente também tem no Governo Federal. Então na LDO prevista, na LDO do ano que vem, a Lei de Diretrizes Orçamentária, não fez a previsão do restante do dinheiro para concluir a 2ª etapa, nem iniciar; a gente não precisa ficar gastando energia aqui, se preocupando com a faixa de domínio da 2ª etapa, de uma fase da obra que a gente não sabe quando vai começar.

Eu dei voz ao senhor e fiquei calado, então, acho que por educação, o senhor tem que ficar calado e me ouvir. O senhor concorda?

O SR. ... – (Inaudível)

O SR. ANDRÉ MARTINEZ – (DNIT) – Não. O senhor está me desrespeitando.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Pessoal, vamos deixá-lo concluir a resposta. Senhor Dauri, vamos deixar ele terminar porque temos mais perguntas ainda.

O SR. ANDRÉ MARTINEZ – (DNIT) – Então, a obra está sendo dividida em três fases. A primeira fase agora, nós esticamos ela até o início do bairro, que a preocupação era poder dar utilidade pública à obra. O benefício que vai trazer para a população é grande. Nós estamos fazendo três desapropriações; são cinco desapropriações, e não tem nenhuma dessas desapropriações são de pessoas, são de moradores, são áreas. A nossa luta agora é para a primeira fase da obra.

Quando vai começar a segunda, que vai chegar na escola? Não sei. Existe previsão? Não sei. Vai ter dinheiro? Não sei. Para que vocês tenham conhecimento a Lei de

Diretrizes Orçamentária do Governo Federal, do DNIT, no ano que vem, é só de cinco bilhões de reais. O quê isso representa? Representa, que só para fazer a manutenção das rodovias no Brasil, de 55 mil quilômetros, nós precisamos de sete bilhões de reais. Ano que vem, 2019, 2020, 2021 e 2022, são anos que a gente não pode adivinhar o que vai acontecer; a gente está focado aqui em fazer a 1ª etapa da obra, é dizer para os senhores que a desapropriação dos moradores não acontecerá nessa etapa.

A SR.ª MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – André vou pedir para terminar porque são 3 minutos para a resposta.

O SR. ANDRÉ MARTINEZ – (DNIT) – É importante que vocês saibam; se alguém for aqui querer vender algo para vocês, se estão com dúvida, vai lá ao DNIT, mas isso não vai acontecer agora; a desapropriação dos moradores não vai acontecer agora na 2ª fase, nem vai acontecer ano que vem, nem em 2020.

A SR.ª MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Pessoal, o prazo de novas perguntas agora está encerrado, as que estão na Mesa, vamos responder todas.

Sr. Valter de Santo André. Pergunta oral.

Lembrando que o tempo de formulação de pergunta é de 02 minutos, e o de resposta é de 03. Estamos sendo tolerantes porque foram poucas perguntas, mas eu peço que a gente respeite as regras.

O SR. VALTER – Quero reforçar o que Dauri falou; vejo que a rodovia atravessa o nosso bairro, sou presidente da associação de moradores do bairro Santo André, estou vendo que vai ficar parte de Santo André para lá, Santo André para cá. Vi que as vias que vão dar ligação ao bairro, que hoje existe, vocês vão fazer passarela lá embaixo, atravessar a pista por causa do hospital. O nosso bairro vai ficar com dificuldades, os moradores que moram ali na direção do campo, ou que moram na direção próximo da linha, se tiver que atravessar para o lado, onde é Vila Rica, que pertence tudo a Santo André, terão uma grande dificuldade. Igualmente quem está do lado de lá para atravessar, vai ser difícil; não tem como atravessar no meio da rodovia, tem uma dificuldade ali.

Outra coisa; quero saber, se a escola, como falaram, vai pegar parte do que está construída, da quadra ou da escola, se for a parte de onde está construída, não problema

para nós, desde que não venha fazer barulho que atrapalhe as aulas dos alunos. Se fizer barulho suficiente para atrapalhar, teremos que mobilizar e não deixar fazer.

O SR. THIAGO ANDRICH - (CONSÓRCIO) – Com relação à escola, acho que tem uma inversão, que é o seguinte, o projeto original previa a desapropriação total da escola, era uma rótula inferior, aquela região da intersecção com a sudoeste Areinhas, que eliminava a escola. Foi feito um esforço tremendo na fase de projeto para conseguirmos manter essa escola, conforme foi mantido. Trabalhamos quase um ano naquele projeto, daquela intersecção, para conseguir chegar naquele modelo onde é mantida a escola. Ou seja, já foi empregado um enorme esforço para conseguir manter dentro daquelas condições, porque, realmente, é complicado em função dos viadutos e desníveis. E você pode ter certeza que o projeto é muito bom. Esse projeto geométrico e o projeto de intersecções estão aprovados em Brasília já. E você pode ficar tranquilo em relação à funcionalidade da escola.

Você também colocou a questão sobre transposição de pedestres sobre a rodovia. Em todas as intersecções, elas são em dois níveis, tirando a intersecção, como falei da Leste-Oeste, onde existe a passarela de acesso ao hospital, nas outras intersecções, na 262, na linha férrea e na sudoeste Areinhas, todo o tráfego de pedestres é feito pela parte inferior das intersecções, onde terão calçadas, faixas de pedestres, todos os dispositivos de segurança legais para que seja feita a transposição normal de pedestres. Não há necessidade de passarelas nessas intersecções, porque toda a transposição de pedestres, os transeuntes, será feita pela parte inferior. Isso consta no projeto também.

O SR. ... – (Inaudível)

O SR. THIAGO ANDRICH - (CONSÓRCIO) – Na linha férrea, no sudoeste Areinhas também tem, fora as calçadas de integração entre as duas, no sentido longitudinal, ou seja, acompanhando a pista, e transversal também existem essas calçadas. Na 262, também. Qualquer dúvida que tiveram dos projetos, inclusive, com relação a essa questão da escola, que é um assunto que está vindo a tona constantemente, entrem em contato com a gente, e podemos fazer a explanação dos projetos, explicamos os dispositivos, não temos problema nenhuma com relação a isso.

A SR.ª MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Sr. Alcides Brás Júnior, a pergunta escrita que nos chegou depois de iniciarmos as Oraís.

“A pista não poderia passar só na fazenda, sem a necessidade da retirada dos moradores do Bairro Colina? Sim ou Não.”

O SR. THIAGO ANDRICH - (CONSÓRCIO) – Olha, não teria como, porque para você fazer essa ligação da 262 até a Leste-Oeste, obrigatoriamente vai passar por alguma região habitada; não existe hoje uma possibilidade de traçado, onde se passe por uma zona completamente desocupada. Isso pode ter certeza de que a solução de traçado que foi determinada pelo projeto, é a solução com o menor impacto possível, com relação à desapropriação. Inclusive, se você for hoje lançar uma projeção da obra sobre o anteprojeto, a desapropriação foi consideravelmente reduzida, em torno de 30% de área de desapropriações, isso só recursos de projetos, onde tentamos ao máximo conseguir essa redução em desapropriações.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Sra. Crisley do Vale, para pergunta Oral.

A SR.^a CRISLEY DO VALE – Boa noite gente. Sou professora e estou vendo que está tendo muita polêmica em relação à escola.

Primeiramente me dirigindo ao senhor, quando o senhor foi um pouco sarcástico, falando que se na escola tem piscina, tem quadra, etc., pelo que eu sei, nenhuma escola aqui no estado do Espírito Santo tem; se tiver, depois, você me apresente, vai ser ótimo. E, voltando a falar, quando a gente fala numa estrada, numa rodovia que seja, principalmente na questão da iluminação pública; geralmente aqui, as escolas do município têm aula à noite. Se vai ter um tráfego de pessoas, essas coisas assim, eu gostaria de saber se essa responsabilidade da iluminação vai ficar pelo Governo ou pelo município.

O SR. ANDRÉ MARTINEZ – (DNIT) – Primeiro foi mencionado sobre o meu “sarcasmo”. Eu desconheço no Espírito Santo, realmente, uma escola que tenha quadra de futebol, piscina e que seja pública. Agora, o que realmente me deixa impressionado é se a gente vai pegar uma área que está vazia hoje, que não tem nada, e criar uma questão, um conflito, para você não passar com uma rodovia. E o seguinte, não vai ser o primeiro caso, se o senhor pegar a rodovia do Sol, que corta ali, Barra do Jucu, você vê Riviera da Barra, que fica onde estou e a praia onde o senhor está; tem uma escola que fica ali. A senhora que é professora deve conhecer. Eu esqueci o nome da escola estadual que fica na beira da rodovia do Sol. Eu não sei como que é o impacto.

Outra coisa; a gente na Universidade de Vila Velha, quando você terminou de fazer as coisas ali, em frente ao Shopping você tem a Universidade, que por sinal é uma área também que passa muito carro. Não sei se a gente está querendo criar problema ou se estamos tentando encontrar solução. Mas, quanto ao “sarcasmo”, eu tratei dessa forma, porque não sabia se tinha, se tivesse uma quadra, era para se considerar; se tem um campo de futebol? Teríamos que pensar o que fazer, se vamos prejudicar, é melhor o que então? Começar a conversar com a Prefeitura de Cariacica para você onde seria melhor para colocar a escola. Mas nesse, por enquanto, pelo que a Prefeitura falou, não tem nada.

A segunda pergunta que a senhora me fez foi a iluminação pública.

Quanto à iluminação pública, são projetos distintos. Você quando faz uma rodovia; todo mundo aqui trabalha de acordo com os princípios e lei. Quando você vai fazer uma rodovia, e, no caso, é uma rodovia, na rodovia não é prevista iluminação pública. Em nenhuma rodovia federal é previsto iluminação, e a gente está fazendo uma rodovia. Agora, existe uma peculiaridade, a rodovia está passando por dentro de um município. eu estou tentando entregar; se alguém quiser aí me ajudar, estou tentando entregar a 262 para Cariacica, eu não quero ficar com a 262, eu não quero a rodovia para o DNIT, - está gravando? Eu não quero a Reta do Aeroporto. O problema é: convençam o município, o Estado a ficar com a rodovia, porque vai ser muito mais fácil para vocês o conserto da rodovia. A rodovia passa por dentro do município, ela é uma avenida, a velocidade que vocês precisam para resolver o problema da rodovia, só o município vai dar.

No Espírito Santo nós temos o problema das rodovias passarem por dentro dos municípios, só que o DNIT não tem flexibilidade para tratar as rodovias que passam dentro dos municípios, a gente trata de rodovias que ligam cidades, que ligam estados; a 101 corta o Brasil inteiro. Então, essa solução da iluminação pública, ela tem que ser dada pela Prefeitura de Cariacica, e se espante; eles recebem dinheiro para isso. a prefeitura para pagar a iluminação pública já tem o imposto previsto para isso; é uma das grandes brigas do DNIT com as prefeituras no Brasil. A gente implanta, existem projetos de implantação, a gente pode, essa solicitação depois terá que ser feita ao DNIT, vai ser aprovado o projeto, é feita a implantação, mas a manutenção, o pagamento da conta é feita pela prefeitura, não é pelo DNIT.

Quando a gente fala assim: a gente vai passar a 447, essa obra teria que ser uma obra do Estado, ela teria que ser uma obra da prefeitura, porque será uma rodovia que vai passar por dentro de uma área muito povoada. Vocês, depois, no futuro, vão pedir para nós serviços de manutenção que eu não posso dar. Ele falou aqui de ciclovia.

Eu não sou político, eu sou técnico. Como é que vocês que fizeram para meter uma ciclovia numa rodovia federal? É uma coisa que vamos ter que discutir depois. Qual é a rodovia federal, no Brasil, que vocês conhecem que tem ciclovia? Tá errado! Pode pegar o manual, pega as ordens de serviço do DNIT, não pode. Você tem ciclovia na Dutra? Você tem ciclovia na 101? Você tem ciclovia na 316? Gente, rodovia é para tráfego de carros, veículos de carga; agora, quando existe essa intersecção entre rodovia e cidade, se dá o conflito que a gente tem agora. Se a gente não ficar buscando soluções juntos para isso, a gente não vai conseguir resolver. Quando eu disse para o senhor que estamos gastando energia agora, é porque a gente está brigando por algo, que eu, honestamente, não sei se acontecerá; por isso, que fiz questão que a empresa de colocar a rodovia até a entrada do bairro. Quando que eu vou ter dinheiro para fazer a 2ª etapa? Meu Deus, eu não sei. Eu estou brigando para poder conseguir 60 milhões para fazer a 1ª etapa. Honestamente, o senhor acha que vou deixar começar uma com 305 desapropriações, 120 pessoas em condição de vulnerabilidade? Eu não maluco! o que a gente vai fazer é trazer essa 1ª etapa até onde nós colocamos. Vai afetar os senhores? Agora não. Quando essa obra se iniciar, serão doze meses para se fazer isso. para quê a gente vai ficar brigando por algo que nós não sabemos se acontecerá num futuro próximo? Algo que não acontecerá dentro do próximo PPA, Plano Plurianual, para quê? Eu não sei se vou estar vivo.

A SR.^a ... – (Inaudível)

O SR. ANDRÉ MARTINEZ – (DNIT) – Mas eu não posso afirmar para a senhora, a senhora está discutindo comigo ruído. Eu estou falando para a senhora, e ele falou; nós temos escolas ao lado de rodovias, é um fato novo, mas a gente não sabe se tem esse problema.

Vamos fazer o seguinte? Quando a gente chegar nessa fase, que teremos no futuro novas reuniões para audiência para segunda fase da obra, num futuro, então a gente volta a discutir esse assunto, porque agora não tem solução.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Serão recebidas manifestações adicionais por escrito na sede do Iema – Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos, até o dia 11 de setembro de 2018, prazo final dos 07 dias corridos, contados a partir da realização desta reunião.

A ata, a lista de presença e contribuições escritas, realizadas nesta reunião, estarão à disposição dos interessados, no Iema – Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos, Rodovia 262, Km 0, Pátio Velho, Cariacica; e, também, no site: www.iema.es.gov.br, a partir do dia 11 de setembro de 2018. 07 dias corridos, a partir desta reunião.

Solicitamos cinco voluntários para assinarem a ata.

Agradecemos a presença de todos os presentes, e informamos que 75 pessoas participaram desta reunião.

Boa noite a todos.

Responsável:
FRANZ-SCHUBERT S.A. AMBRÓSIO
CPF. 720.962.257-87
Taquígrafo Parlamentar