

Audiência Pública sobre as Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia ES-320 – Mantenópolis x Barra de São Francisco – 03.08.2022
(Transcrição)

A SRA. MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Somente serão respondidas questões que tratem do empreendimento em discussão nesta audiência. Não haverá debates sobre outros assuntos, como impactos de outros empreendimentos na região. Não haverá momento para se votar pela aprovação ou rejeição do empreendimento discutido nesta audiência. É assegurado aos cidadãos, conforme a Constituição Estadual, em seu § 5º, art. 187, o direito de pleitear Referendo Popular para decidir sobre a instalação e operação de obras ou atividades de grande porte, de elevado potencial poluidor, mediante requerimento à Assembleia Legislativa, subscrito por, no mínimo, 5% do eleitorado do município atingido.

Para as perguntas orais, cada participante, terá o tempo de até 02 minutos para fazer a pergunta; o componente da Mesa, a que se referir a pergunta, por sua vez, disporá de 03 minutos para sua resposta. O tempo de inscrição para intervenções orais, será encerrado após 30 minutos do início das respostas das Perguntas Escritas. A ata transcrita desta audiência pública estará à disposição no IEMA, devidamente anexada a Lista de Presença e de Perguntas feitas por escrito durante a mesma, a partir do dia 17 de agosto, ou seja, 10 dias úteis, contados a partir de hoje – no caso, esses 10 dias úteis será a partir de amanhã, porque a gente tem 02 audiências desse mesmo empreendimento; então, a gente resolveu unificar a data para ficar mais fácil para todo mundo.

Então, neste momento, nesse mesmo dia, dia 17 de agosto, a ata da 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 das obras de implantação e pavimentação da Rodovia ES-320 – Mantenópolis X Barra de São Francisco, Jane Lilian D’Avilla Barbosa Dias, Paula Teixeira Andrade Lorenzini, Silvana Coutinho Ramos, a Flávia Karina Rangel de Godoi, não pode estar presente, Gisleine Rossani Libardi, que é a Coordenadora da Equipe e a Caroline dos Santos Machado, nossa Diretora Técnica.

Agradecemos a participação do município de Mantenópolis, e vamos iniciar as apresentações. Qualquer dúvida sobre a inscrição, vocês podem falar com a Teresa.

Eu vou fazer aqui um breve nivelamento do que é Audiência Pública, do que é o Licenciamento Ambiental, em que fase está o projeto, na análise dentro do IEMA, para todo mundo poder entender como que se dá esse processo.

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 acaba gerando muita expectativa na comunidade; você tem aí uma mudança de qualidade de vida, e é importante a inclusão da comunidade, da sociedade nas discussões desses projetos.

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.**

A Licença Ambiental é um ato administrativo, pelo qual o órgão competente, estabelece condições, restrições e medidas de controle ambiental, que deverão ser obedecidas pelo empreendedor, de forma a prevenir os impactos ambientais, ao longo de todo funcionamento do projeto.



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 atividade que utilize recursos naturais e que possam causar degradação do meio ambiente necessita da licença ambiental.

Mais informações sobre as atividades tem o site do IEMA, que eu deixei disponibilizado aqui, se alguém quiser anotar, mas também eu posso fornecer depois.



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

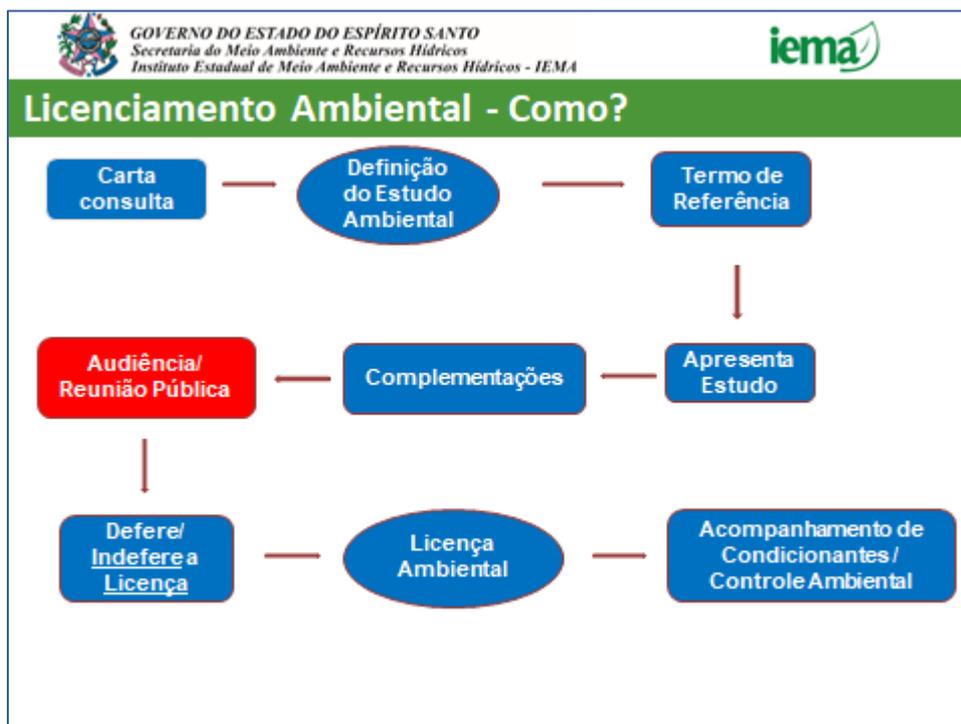
✓ São todos os **estudos relativos aos aspectos ambientais** relacionados à **localização, instalação, operação e ampliação** de uma atividade ou empreendimento apresentado como subsidio para análise da licença requerida, tais como:

- **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 a análise, baseada em que essa tomada de decisão pelo licenciamento ou não de um projeto? São informações que vem através de estudos ambientais. E a gente tem todos esses estudos aqui, exemplos desses estudos, que são apresentados ao órgão, para subsidiar a análise de licenciamento ambiental. No caso aqui, tem o Estudo de Impacto Ambiental e o respectivo Relatório de Impacto Ambiental.

O licenciamento, quais são as etapas do licenciamento, de forma breve.



O empreendedor entra com uma Carta-Consulta no IEMA para saber que tipo de estudo ele deve apresentar, para dar prosseguimento ao processo de licenciamento. É feito a definição do estudo pela equipe do IEMA; é elaborado um Termo de Referência, que são itens que devem ser tratados dentro do estudo. Depois, apresenta o estudo, o empreendedor apresenta o estudo, junto com a consultoria; são realizadas complementações ou não, às vezes, se o estudo estiver muito bom, não tem necessidade de complementações. Então, a gente a parte de audiência pública ou consulta pública; o IEMA deferir ou indefere a licença, depois tem a emissão da Licença Ambiental, no caso, se for deferida a licença, e, depois, o acompanhamento das condicionantes, e a gente passa para as outras licenças também.



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 locacionais, 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

Aí, os tipos de licenças. Nós temos basicamente o licenciamento trifásico no IEMA, principalmente na avaliação de impacto ambiental, que é LP, a Licença Prévia, a LI, Licença de Instalação e a LO, Licença de Operação.

A Prévia dá autorização para a área do projeto. A Instalação autoriza a instalação do projeto; então, quando você tem a LP, você não pode mexer na área, só quando você tiver a Licença de Instalação. E a de Operação, você pode operar.

Neste empreendimento a gente está na fase prévia disso tudo; eles não têm licença ainda, dependendo da tomada de decisão, das informações que forem tratadas dentro do processo, eles terão a Licença Prévia ou não!

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



Participação Pública no Processo de AIA

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

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



A participação pública, que é importante. Para nós é importante que vocês participem; ela é estimulada em diversos países no processo de avaliação de impacto ambiental. Tem como principal objetivo informar a sociedade, deixar as informações da forma mais transparente possível. Então, vocês terão acesso aqui ao projeto e aos impactos que esse projeto vai trazer para a região de vocês. Essa é a ideia principal; e as possíveis alterações no Meio. O Meio é onde vocês moram, onde vocês transitam, é o lugar onde vocês estão.

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.



Aqui são as formas de participação pública.

Hoje estamos aqui na audiência pública, mas tem várias formas de participação pública garantidas, tanto no nosso decreto de licenciamento quanto na nossa Constituição Estadual. Que são: Consulta Pública do Termo de Referência, em alguns casos; publicação do Requerimento de Licença, é uma forma de participação, que torna público que algum empreendimento requereu licença. As Comissões de Acompanhamento, que geralmente atuam depois que a licença é emitida; em alguns casos a gente coloca comissões de acompanhamento, onde a comunidade acompanha as condicionantes dessas licenças.

Os Conselhos de Meio Ambiente, também são forma de participação pública, e o Referendo Popular, que eu falei para vocês no começo da audiência.



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;

E aí, algumas definições para vocês terem uma ideia: A Consulta Pública é um procedimento de participação, que geralmente é feita na fase de Termo de Referência, é a elaboração do que vai ter no Estudo de Impacto Ambiental, ela é planejamento ainda do processo todo.

A Audiência Pública, que é onde a gente se encontra, que é o momento de análise do processo – o processo ainda não está finalizada a análise, e a gente vem para abrir à participação da comunidade, abrir para informar à comunidade o que está acontecendo.

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;

E aí o Referendo Popular, que eu falei com vocês, que é assegurado, através da Constituição Estadual, a todos os cidadãos de qualquer região 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

Importância da Participação

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

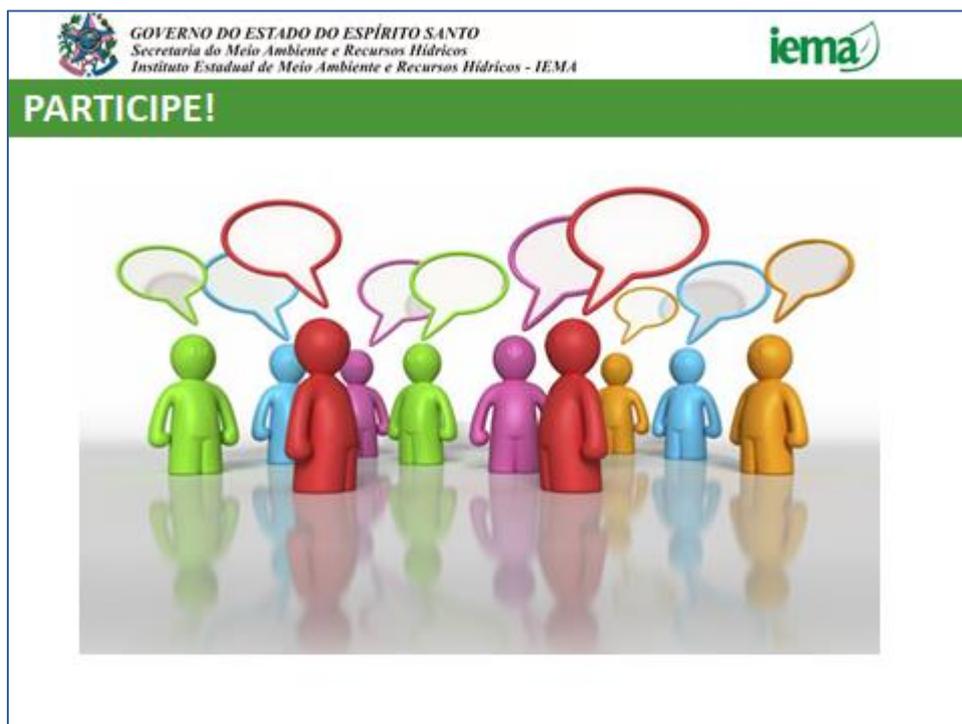
- Transparência acerca das informações sobre projetos a serem licenciados, especialmente quanto a possíveis riscos à qualidade ambiental das áreas de influência;
- Captar as expectativas e inquietações das populações da vizinhança e permitir ao órgão ambiental recolher as manifestações, dúvidas e interesses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

Então...

A participação pública tem os objetivos que eu já falei, que é a transparência acerca das informações, captar expectativas e inquietações, os anseios da comunidade em referência ao projeto. Às vezes, tem algum saber da comunidade que é interessante a gente acrescentar como informação dentro do projeto.

Conhecimento ambiental, fortalecendo participação da sociedade nas questões ambientais.

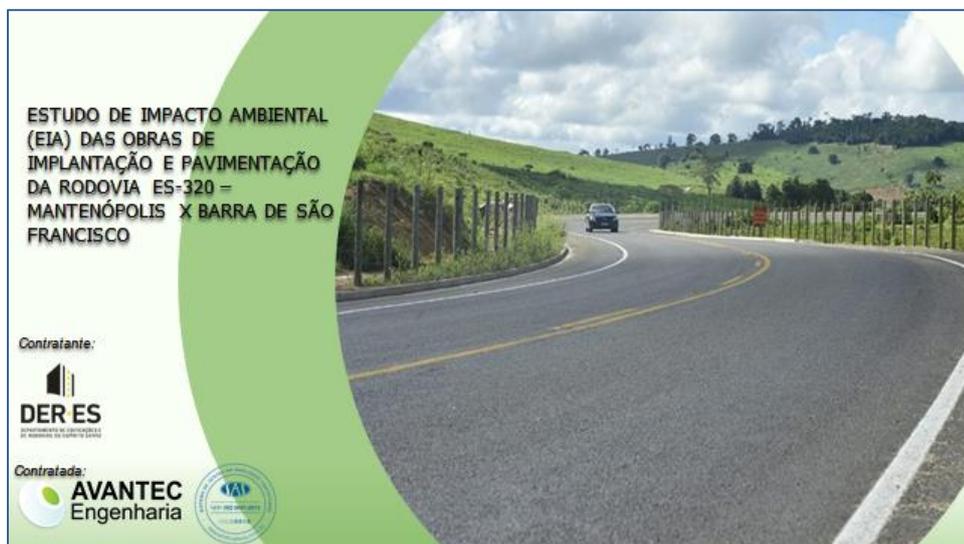
Então...



Participe!

A gente agradece a participação de tantas pessoas aqui na audiência.

Agora, vamos passar a palavra para a Consultoria para fazerem a apresentação do projeto.



O SR. MARCO AURÉLIO COSTA CAIADO – (CONSULTORIA) – Boa noite a todos. Meu nome é Marco Aurélio Caiado, fui chamado pela Avantec, para participar desse grande projeto. O projeto para mim foi muito importante, para mim é um grande prazer voltar de novo aqui nessa região de Mantenópolis e Barra de São Francisco amanhã. Estivemos aqui várias vezes, eu, pessoalmente e minha equipe toda, equipe da Avantec, com consultores, com pessoas profissionais que fazem parte da equipe, Suélem está aqui que atuou com veemência muito grande nesse projeto. E, a gente da Avantec, é um grande prazer estar aqui apresentando, porque a gente sabe da importância que tem a estrada para se locomover, a gente vê o povo de Santa Luzia de Mantenópolis, de Cachoeirinha de Itaúnas, a gente sabe como que é difícil o trânsito, até na época seca com poeira, na época chuvosa com lama, com buraco, e essa estrada, o objetivo é ficar com uma estrada desse jeito aí, com todo mundo conseguindo passar, de uma maneira humana, em ver de termos os problemas que vocês têm de trânsito nesse período agora, antes da pavimentação.

As estradas são feitas através dos milênios. Há muitos anos quem usava essa estrada eram os índios. Nós tivemos um estudo muito profundo de arqueologia e, mostrou que essa estrada era uma estrada transitada por índios. Depois vieram os ditos civilizados, e começaram a usar o caminho dos índios com as suas tropas, depois com

suas carroças e carro de boi, depois com seus caminhões, e estamos aqui hoje propondo a vocês uma nova estrada, para que vocês tenham um caminho, usado pelos índios antigamente, mas com a tecnologia, vocês aqui de Mantenópolis merecem.

A gente sabe muito bem que toda atividade humana é impactante, a nossa vida é impactante; o esgoto que a gente joga no rio, o lixo que a gente joga na lixeira, o ar que a gente respira e joga o gás carbônico e subtrai o oxigênio da atmosfera; a nossa vida é impactante. Então, nós não viemos aqui para trazer só benefícios para vocês, não viemos, toda atividade humana ela tem seus impactos, alguns positivos, alguns negativos, e nós nos debruçamos para mostrar para vocês quais são os impactos positivos e quais os impactos negativos, para que vocês possam entender que a atividade que a gente está propondo, ela possui os impactos negativos, trouxemos aqui os impactos negativos, mas também, no final, quando nós terminamos o trabalho, nós vimos que valia a pena, e que os impactos positivos são muito maiores que os impactos negativos.

E, nós vamos agora abrir essa história toda. Peço a paciência de vocês, são 38 slides, mas vou tentar ser o mais breve possível.

AVANTEC
Engenharia

A AVANTEC ENGENHARIA

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

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

05/08/2022 3

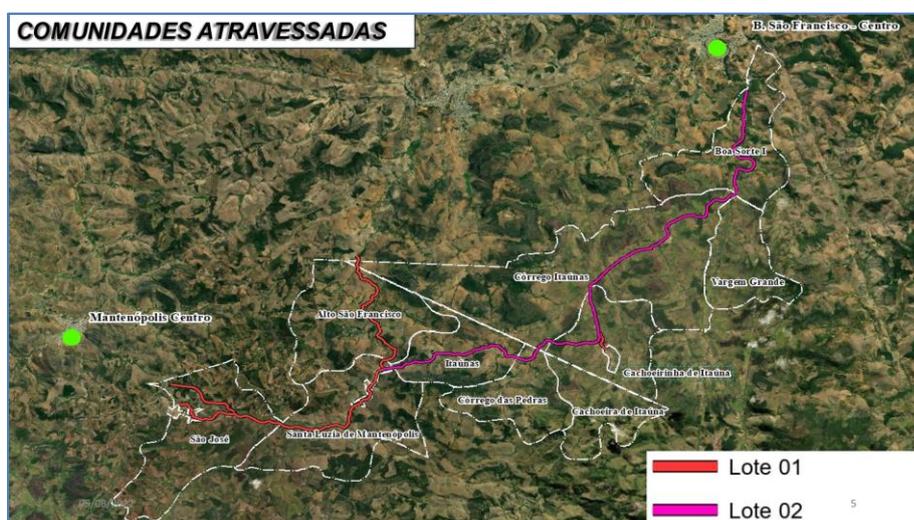
O DER-ES, Departamento de Edificações e Rodovias do Estado do Espírito Santo, é o órgão responsável pela construção dessa rodovia. A Avantec Engenharia ela é uma já com uma experiência muito grande na área de projetos e estudos, para a qual eu fui convidado para ser consultor. Não falei, mas sou engenheiro agrônomo, tenho mestrado em Engenharia Ambiental, tenho PhD na área de Meio Ambiente, sou professor do Ifes; já coordenei um Curso de Engenharia Sanitária Ambiental do Ifes de Vitória, coordenei um Profiago, que é um programa de mestrado nacional da Ufes. Hoje eu estou no Ifes de Alegre, coordenando o Curso de Cafeicultura.

Para mim foi m prazer ver os grandes cafezais daqui da região, desde os conilons lá para baixo até os arábicas de muito boa qualidade que vimos aqui.



Essa é a localização do nosso empreendimento, ele vai ligar São José, no início ali, em São José e vai chegar lá em Barra de São Francisco. Ele foi dividido em 02 lotes.

Aqui nós temos as malhas urbanas, Mantena, Mantenópolis, São José de Mantenópolis, Santa Luzia, Cachoeirinha de Itaúnas e Barra de São Francisco. Foi dividido em 02 lotes. O primeiro lote vai chegar até a divisa de Minas Gerais, tendo o contorno de São José. O segundo lote vai de Santa Luzia, chegando em Cachoeirinha, até chegar em Barra de São Francisco.



As comunidades atravessadas, isso a gente já falou, as principais, que são realmente afetadas diretamente pelo empreendimento, nós temos São José, Santa Luzia e Cachoeirinha de Itaúnas. Além, logicamente, vai chegar até ali em Barra de São Francisco, e, claro, que vai também afetar o centro urbano de Mantenópolis, porque as pessoas que vão de Mantenópolis até Barra de São Francisco, vão andar 40 km, ao invés de ter que ir lá em Mantena, pegar a estrada de chão, depois chegar em Barra de São Francisco. Mas, todas as comunidades lindeiras, mesmo que não sejam tocadas por ela, como essas três, são comunidades que também serão afetadas, porque vai ter o escoamento facilitado pela rodovia.

Quando a gente faz o Estudo de Impacto Ambiental, a gente não faz um estudo pelas “cocas” não. O Estudo de Impacto Ambiental é uma estudo que ele tem uma legislação que a gente tem que seguir. Uma delas é o Estudo de Alternativas.

Então, quando a gente se depara com algum problema, a gente tem que estudar alternativas para aquele problema. Então, a gente fez, estudamos as alternativas de engenharia. Essas alternativas elas estão estudadas tanto em nível de engenharia, por exemplo, você tem uma pedra; ou você rompe aquela pedra ou você desvia dela; você pode fazer um túnel ou você pode desviar. Você tem uma grande curva, uma região que vai andar 10km, mas você tem um outro ali, que vai gastar só 5km, mas vai ter que passar em cima de um brejo. Então, são alternativas que temos que estudar. E tem também as alternativas ambientais. Você tem aí uma mata, que se atravessar a mata, você vai ter 05km de via, se não atravessar você vai ter 10km. São alternativas que a gente tem que fazer, tem que estudar.

AVANTEC
Engenharia

ALTERNATIVAS DE TRAÇADO

DER ES
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA
E TRANSPORTES DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

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

05/08/2022 6

Então, tivemos 03 alternativas para cada um dos trechos que se segue.

O do entroncamento de São José de Mantenópolis, até Santa de Mantenópolis. Depois de Santa Luzia até Barra de São Francisco. Depois o acesso à Mantena, a partir de Santa Luzia de Mantenópolis até a divisa com Minas Gerais. Na verdade, o nosso papel do DER, não vai ser fazer a rodovia até Mantena, de Santa Luzia até a divisa de Minas Gerais, a gente fez também os estudos.



Então nós temos essas alternativas. E aqui são o primeiro trecho, que é de São José até Santa Luzia. Então, vocês observem que nós temos 03 traçados aqui, em que a gente fez um estudo para fazer essas alternativas, estudando essas alternativas, a gente chegou no projeto final, que é o projeto que gerou esse estudo e essa apresentação.

Esse projeto conta com 12 interseções. Estão aí listadas essas interseções, variante do contorno de São José até a ES-164 – essa que a gente aqui em Mantenópolis.

A variante do contorno de São José até a ES-320, que é a que estamos fazendo; a ES-320 até Vila Verde; depois a ES-320 até Mantena; a ES-320 até Cachoeirinha de Itaúnas. O segundo acesso por Mantena, depois, o entroncamento entre a ES-320 até Itauninha; da ES-320 até Miracema; a ES-320 até o Córrego Queira Deus; depois até Vila Verde; depois até a ES-381, e depois, o segundo acesso até a ES-381.



AVANTEC
Engenharia

CARACTERÍSTICAS DO PROJETO



DER ES
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA DE TRÁFICO E TRANSPORTES

- ✓ **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

Essas as interseções que contempla esse projeto.

Nós temos 42,55 no trecho principal, que vai de São José até Barra de São Francisco. Nós 3,20 km da Variante de Contorno de São José; e 6,7 km do acesso até a fronteira de Minas Gerais, que vai dar o acesso até Mantena. Então, 42,55 mais 3,2 km, mais 6,7 km. É importante a gente lembrar que essa questão do contorno de São José, porque a passagem por dentro de São José é um problema, a gente sabe que vai haver um fluxo bem intenso de caminhões, de veículos vão afetar o local, e a gente tem que evitar isso, por isso que foi projetado 3,2 km, de variante, para contornar São José de Mantenópolis.

A velocidade diretriz: 40 km/h nos perímetros urbanos; e 60 km/h nos demais trechos. Pelo tipo de rodovia a gente, também são normas nacionais, colocadas tanto pelo DER quanto pelo DNIT, pelo tipo de rodovia que está sendo projetada.

Depois o tipo de pavimento, serão blocos de concreto nos perímetros urbanos, e o CBUQ, nos demais trechos. Com uma largura de pista de 3,5m por cada faixa, quer dizer, é uma estrada normal que a gente tanto vê por aí.

Largura da plataforma estradal vai ser 11,6m a 13m, que é a largura da pista inteira, incluindo os acostamentos e as duas pistas. A largura do acostamento vai de

0,5m até 2m, logicamente isso é um problema, porque aí é questão de engenharia, não é sempre que você consegue ter um acostamento muito grande, por exemplo, quando você tem um impedimento, em questão de casa, de rocha, você tem reduzir a largura do acostamento.

Ciclovias nos perímetros urbanos de São José e de Santa Luzia, com largura de 2,5m. então, também teremos ciclovias dentro dos núcleos urbanos. 29 pontos de ônibus com abrigo, acho que isso é muito importante para a questão de conforto na hora de esperar ônibus.

Ponte sobre o rio Itaúnas entre o acesso a Itauninha e o acesso a Miracema. Então, vamos ter uma grande ponte, uma obra de arte – como a gente chama – também compondo essa rodovia.

Algumas faixas adicionais distribuídas em trechos, que totalizam 1.100m. Então, tem alguns locais que ainda tem faixas adicionais, em locais que o projeto exige; então, outra faixa, uma subida muito íngreme, então, tem alguns pontos que essa faixa, até para ajudar a gente a cortar caminhão.

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	X					
Pavimentação			X	X	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	X	
Obras Complementares				X	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	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	X																							
Desmobilização																									X

Essa obra já está projetada, já tem as empresas que venceram as licitações, e a programação de obras, ela compõe 02 anos, uma boa parte dela, você tem, praticamente 03, 04 meses com poucas atividades, mas o grosso da obra, todas as etapas da obra pegam quase 15 meses, em que vamos ter terraplanagem, drenagem, pavimentação, sinalização, obras de arte especiais, complementares, proteção ambiental, instalação e manutenção do canteiro, mobilização e desmobilização.

Essas são as etapas dos serviços que serão executados pela obra; é importante num Estudo de Impacto Ambiental, a gente ter isso, porque o estudo, quando você vai fazer um Estudo de Impacto Ambiental, a primeira coisa que você tem que saber: qual é a obra? A obra é o quê? Então, a gente pega, tem lá o desenho da obra. Agora, ela vai passar em cima do quê? Então, nós temos que entender qual é o ambiente que a obra vai se interpor, depois a gente cruza os dois, obra com meio ambiente, a gente vai ver o que são os impactos que vão acontecer.

Como a equipe de meio ambiente da Avantec é muito próxima da equipe de meio ambiente – também nós tivemos muito juntos durante o processo de estudo de impacto, a gente ia fazendo uma troca de experiência muito boa, muito produtiva, em que a engenharia e o meio ambiente estiveram andando muito andando muito junto nessa obra, muito próxima; então, foi muito interessante.



A gente conhecendo essa obra, a gente parte, logicamente que essas coisas vão acontecendo concomitantemente. A gente tem equipe que vai para campo estudar o meio ambiente, aquilo que a gente chama de Diagnóstico Ambiental; é como você vai lá no médico, está com uma dor na coluna, você pergunta ao médico, e o médico vai fazer um diagnóstico; e é isso que a gente faz, a gente bota um monte de doutor para fazer o diagnóstico do meio ambiente.

O Diagnóstico Ambiental, é uma fase muito interessante, dá uma pilha de estudos desse tamanho! Quando você olha aquilo, você até assusta; eu mesmo, quando vejo, será que eu coordenei isso tudo!! Grande parte do estudo é o Diagnóstico; o quê? A gente tem que conhecer o que nós temos, qual o ambiente que a gente vai atravessar, porque, aí sim, conhecendo o ambiente e conhecendo a obra, a gente pode fazer o prognóstico dos impactos.

Então, o diagnóstico ambiental é grande parte do estudo, ele estuda o que a gente chama de três Meios, Meio Físico, Meio Biótico e Meio Antrópico, que dizer, Meio Físico é tudo que você tem que é ser inanimado, solo, rocha, recursos hídricos, nascentes – olha o bicho aí, que bonito! Esse é o Estudo de Impacto Ambiental, quando você acaba é um parto! Um filho que a gente pari, porque é muito tempo, realmente é um trabalho gratificante, mas bem pesado para fazer.

Temos uma equipe que trabalha com o Meio Físico, tem uma equipe que trabalha com o Meio Biótico, a gente vai ver os animais e os vegetais, e a equipe que trabalha com o Meio Socioeconômico.

Então, a equipe que trabalha com o Meio Físico, a gente tem, um deles, na verdade eu que fui o consultor para a área de meio físico, e eu que rodei aí tudo, para saber os cursos d'água que tem na região. Então esses aí são os principais cursos d'água, que são interceptados pela rodovia.

Depois nós estudamos a geologia; colocamos um geólogo lá para trabalhar com a geologia, para entender quais são as estruturas geológicas atravessadas pela estrada e pela área lindeira, porque, na verdade, um componente da estrada é onde ele vai tirar solo, ou onde a gente vai colocar bota-fora, onde vai achar rocha para extrair, para colocar na estrada, para melhorar o leito estradal, etc.

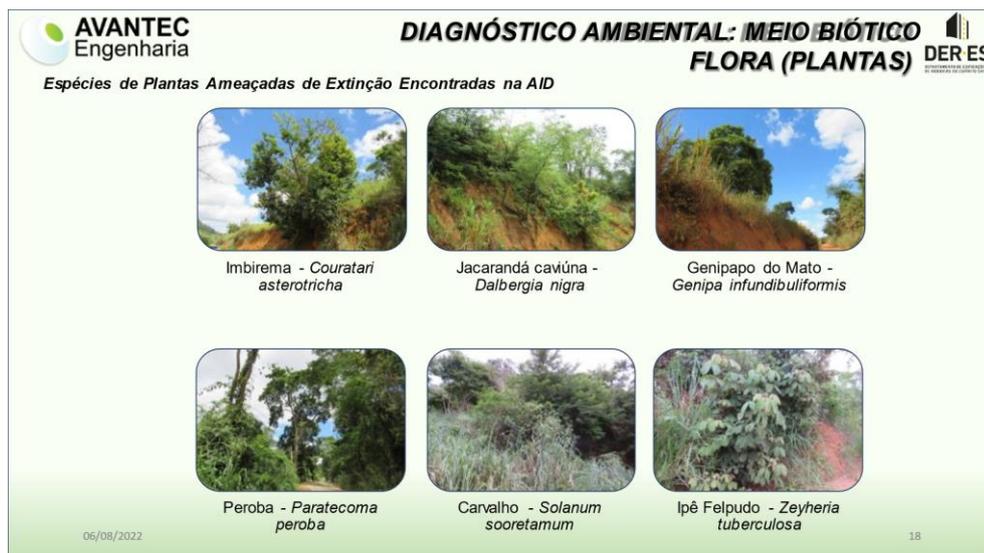


Então, outro estudo foi o tipo de solo, na verdade, aqui a gente tem 03 solos, um solo meio brejoso, um solo de terra firme e uma pedra. Então, obviamente que quando a gente dá um mapa para o projetista, já está claro, que a estrada tem que evitar esse tipo de solo aqui, porque é um solo mole; se passar estrada aqui ele vai ter que fazer aquele monte de buraco, jogar rocha. Muito mais fácil passar por um solo, que, por exemplo, um solo muito comum nessa região, que são latossolos vermelhos e amarelos. Então, um estudo muito grande em cima de solo.



Depois passamos para o grupo, vários biólogos que fizeram parte do nosso estudo, da nossa equipe, coordenada pelo Dr. Gladstone. Aqui nós temos os tipos de vegetação, que são atravessados pela rodovia ou que passam, ou são atravessados ou passam próximos da rodovia e que tem algum impacto.

Então, nós temos a grande parte é coberto por pastagem, mas temos pomares, temos área de silvicultura, temos área de cafezal, temos macega, que são já os pastos mais sujos, já indo para recomposição da floresta; temos vegetação de afloramento rochoso, floresta; aqui nós temos um dossel florestal, mas está na floresta. Vegetação aquática – Brejo, também é uma coisa, quando eu falei lá atrás, no início, quem estipulou os caminhos foram os índios; os índios iam também ali perto dos córregos, dos cursos d'água. Então, essa estrada margeia muitos cursos d'água, desde o início, lá atrás, o Grande Projetista que fez isso.

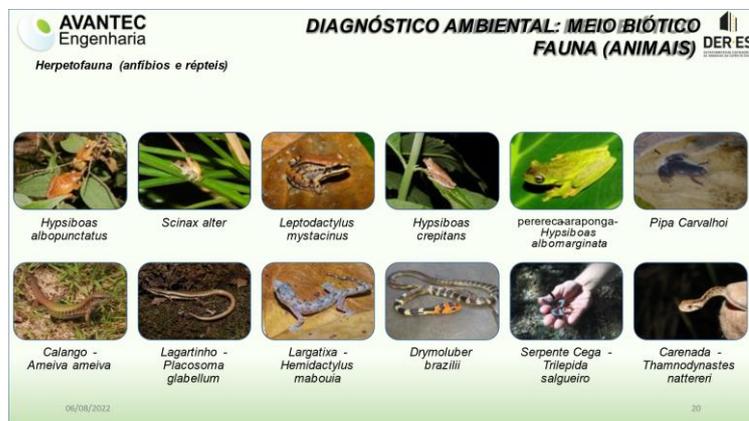


Aqui nós temos algumas plantas ameaçadas de extinção, que foram encontradas na área de influência direta do empreendimento, a Imbirema, o Jacarandá Caviúna, o Genipapo do Mato, Ipê Felpudo, Carvalho, Peroba. São plantas que estão na lista, não sei por que Ipê Felpudo está, porque lá na minha propriedade, eu posso tirar, em cada passo disso aqui, umas oitocentas mudas de Ipê Felpudo, mas, ela está na lista de espécies ameaçadas de extinção.

Essa aí é uma obrigação do impacto, também a gente colocar os elementos que estão ameaçados de extinção.

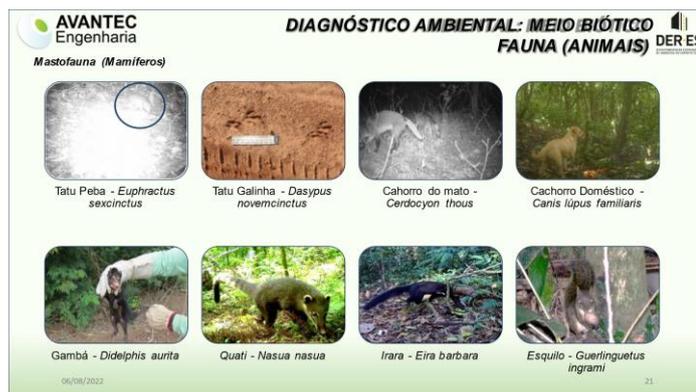


Aqui nós temos os estudos de Ictiofauna. Nós estudamos, um biólogo que estuda peixe, um que estuda mamífero, outro biólogo que estuda aves; e aí está o resultado do estudo de peixe.



Resultado da Herpetofauna. Anfíbio e répteis. Acho um estudo, sou agrônomo, não sou biólogo, mas acho muito bonito, assim, o resultado do estudo deles, porque, realmente, eles ficam aqui à noite, passa noites e noites fazendo um diagnóstico mais adequado, para saber se tem algum animal de extinção, que tem que ser mais protegido ou evitada a passagem da rodovia naquele ponto.

Então, aqui estão os estudos dos anfíbios e dos répteis.



Aqui o estudo dos mamíferos, a maioria das vezes, é colhido com fotografias sem tocar o animal. A gente arma as armadilhas fotográficas em vários pontos, para que quando o animal passa, a máquina é acionada. Então, nós temos aí alguns animais, esquilo, irara, quati, tatu-galinha – não vimos o tatu-galinha, mas vimos os rastros dele; às vezes, fezes, muitas vezes a pessoa percebe que aquilo são fezes de algum, e já diagnostica a presença dele.

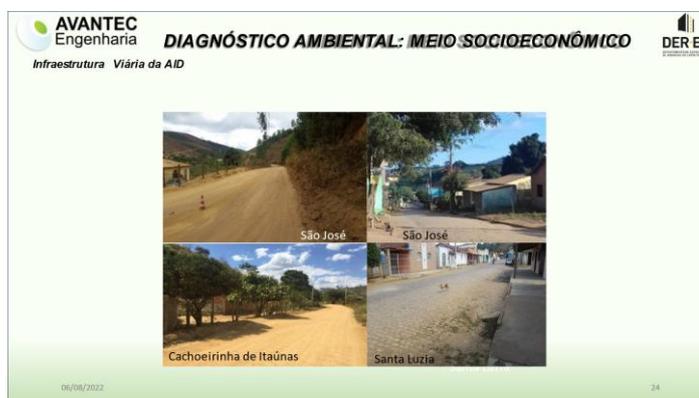


Aqui as aves. Só citando, na verdade, todas as aves que são diagnosticadas, são visualizadas e são catalogadas. Os anuros.



Animais atropelados, também é uma forma de você observar na estrada, se tem algum animal atropelado.

Depois, a gente passa para o diagnóstico socioeconômico, que é a meta do trabalho, melhorar a condição de vida da população, então, você tem que saber como é a vida da população que está aqui.



Então, estudamos São José, Cachoeirinha de Itaúnas e Santa Luzia, com mais veemência, logicamente.

Aqui tem alguns resultados do diagnóstico, de uma forma bem rápida, eu tenho pouco tempo para falar, já me falaram que eu só tenho 20min para acabar.

As condições socioeconômicas, elas são estudadas, vocês sabem como vocês vivem, nós é que temos que saber, para vermos como é que são os impactos. Então, aqui tem um pouquinho dos resultados dos estudos.



Aqui, como que o solo é utilizado pelo ser humano. Então, nós temos algumas pastagens, alguns cafezais, temos aqui o loteamento do Raul, até andei lá bem, com uma questão de nascente, eu fui lá no loteamento. Floresta que terá parte dela suprimida. A planície de inundação do Rio São José; que também não teve jeito de evitar.

Igreja, uma ponte bem bonita, isso aqui vai ser reprojeto a ponte nesse ponto. Algumas pastagens. Quer dizer, a gente vai entendendo como é que o local, quando a gente passa.

AVANTEC
Engenharia

AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS AMBIENTAIS

DER ES
DEPARTAMENTO DE RECURSOS 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.



13/08/2022 28

Tendo nós estudado o ambiente, tendo nós estudado o empreendimento, a gente passa a cruzar, quais os impactos que o empreendimento traz ao meio ambiente. Então, a gente faz a Avaliação dos Impactos Ambientais.

Os impactos ambientais ocorrem a partir de atividades humanas na natureza. Eles afetam o meio ambiente de várias formas, ele pode ser um impacto positivo ou impacto negativo; o impacto não é só uma coisa negativa, ele vai trazer uma mudança em alguma coisa. Se ele vai trazer uma mudança, ele está impactando, mas ele pode trazer uma mudança positiva, se você pega uma pastagem e muda a pastagem para mata, você está fazendo um impacto ali, positivo em termos ambientais, negativo em termos humanos, porque você para de ganhar dinheiro. Então, toda atividade tem os seus dois lados. Então, por isso que se fala uns impactos são positivos, outros são negativos.

AVANTEC
Engenharia

ATIVIDADES DO EMPREENDIMENTO

DER ES
DEPARTAMENTO DE REGRAS E LICENCIAMENTO

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

Esse estudo de impacto foi dividido em fases. A gente viu quais são as fases do empreendimento e como que eles vão afetar o ambiente. Das fases do empreendimento são: a fase de desapropriação, depois, a fase de mobilização de mão de obra, depois a instalação e operação de canteiro de obras; supressão da vegetação, pavimentação, construção das obras de drenagem, execução da sinalização, desmobilização da mão de obra e desmonte dos canteiros de obras.

Essas as atividades que a gente visualizou e que são atividades impactantes.

MATRIZ DE IMPACTOS AMBIENTAIS DA IMPLANTAÇÃO E PAVIMENTAÇÃO DA RODOVIA E-320														
COMPONENTES AMBIENTAIS		MEIO FÍSICO				MEIO BIÓTICO				MEIO ANTRÓPICO				
IMPACTOS AMBIENTAIS	AÇÕES DO EMPREENDIMENTO	Modificações na Topografia	Desenvolvimento de Processos Erosivos	Modificações das Condições Físicas e Químicas do Solo	Variação da Quantidade de Água	Aquecimento do Corpos d'Água	Variação no Nível de Ruído	Mudanças na Concentração de Partículas na Atmosfera	Perda da Cobertura Vegetal	Injeção de nutrientes	Aumento no metabolismo das espécies, vegetais e animais	Fragmentação de habitats naturais	Supressão do estoque de carbono do solo do ecossistema	Perda de biodiversidade
		Alteração do Uso da Terra	Alteração do Valor de Propriedades	Alteração na paisagem	Alteração no Selenia	Aquecimento da Economia local	Alteração da Estrutura da População	Alteração na Oferta de Emprego	Alteração de Padrões de Consumo	Alteração de Hábitos de Atividade e Acidentes				
INSTALAÇÃO	1 Desapropriações													
	2 Mobilização de mão de obra													
	3 Instalação e operação de canteiros de obra													
	4 Supressão da vegetação													
	5 Terraplanagem													
OPERAÇÃO	6 Pavimentação													
	7 Drenagem													
	8 Execução da sinalização rodoviária													
	9 Desmobilização da mão de obra													
OPERAÇÃO	10 Desmonte dos canteiros de obras													
	11 Tráfego de veículos													
	12 Ocorrência de acidentes													
	13 Manutenção da Rodovia													

Então, a gente cruza, daqui a pouco eu vou mostrar como é que é feita a matriz. A gente, essas são as atividades que vão ocorrer durante a implantação da rodovia. Depois da rodovia pronta nós temos três atividades, três ações, desculpe, que é Tráfego de Veículos, a Ocorrência de Acidentes e Manutenção da Rodovia.

Então, nesse caso, a gente dividiu aqui esses dois, quando o tráfego de veículo está ocorrendo normalmente, é uma coisa. Mas quando acontece um acidente, é uma ação que pode acontecer em uma rodovia em funcionamento.

Cruzando isso tudo, dá esse monte de bolinhas vermelhas e esse monte de quadradinho verde; o que é isso? Essa é a forma da gente visualizar o impacto que um empreendimento tem, quais são os impactos e quais, e quem vai fazer aquele impacto.

Então veja bem, essas são as ações do empreendimento: desapropriação, mobilização de mão de obra, instalação e operação de canteiro de obras, supressão de vegetação, terraplanagem, pavimentação, tal e tal, aqueles que eu já acabei de falar para vocês.

Aqui são os impactos sobre o meio físico e os impactos sobre o meio biótico e os impactos sobre o meio antrópico. Cada um desse impacto, ele vem com duas, três,

quatro folhas de discussão; e eles, são aqui pontuados, para que vocês possam reparar o que vai acontecer com eles. Por exemplo, vamos pegar, alteração da qualidade da água. Esse é um impacto que vai acontecer: vai alterar a qualidade da água; e, na desapropriação não vai acontecer alteração de qualidade de água. Na mobilização de mão de obra, também não vai. Na instalação e operação do canteiro de obra, também não vai, porque o canteiro de obras vai estar longe de cursos d'água. Agora, na hora da supressão da vegetação, você pode ter uma alteração da qualidade da água. Mas por quê? Você está fazendo a supressão da vegetação e vai ter alteração da qualidade da água; você vai ter máquinas andando, pode chover, a vegetação deixa de existir e pode ter mais um afluxo de sedimentos para o leito da água e acabar alterando a qualidade da água.

Depois, na hora da terraplanagem, você já vê um impacto maior. Então, nós temos um impacto pequeno, um impacto médio e impacto grande. Vermelho? É negativo. Então nós temos durante a terraplanagem; a terraplanagem vai ser a ação do empreendimento que vai ter mais problema na alteração da qualidade da água. Depois, na pavimentação, algum, pouco, porque, às vezes, você tem, mesmo depois da terraplanagem, você tem ainda, asfalto que pode cair, por acidente no curso d'água que está sendo atravessado, etc.

Então, gente, alguns impactos eles são bolas grande, em grande parte das ações, promovem impactos de grande monta, um impacto mais veemente, maior, um grande impacto negativo.

E aí vocês veem, os impactos positivos estão localizados mais na parte do meio antrópico; e na verdade, é esse objetivo, trazer uma coisa positiva para a população, sabendo que nós temos, também, impactos negativos ao meio ambiente, só que o meio ambiente, não é só meio físico e meio biótico; meio ambiente é formado pelo meio físico, meio biótico e meio socioeconômico. Então, os impactos negativos sobre um meio, são contrabalanceados pelos impactos positivos em outro meio.

AVANTEC
Engenharia

AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS AMBIENTAIS

DER ES
DEPARTAMENTO DE RECURSOS HÍDRICOS

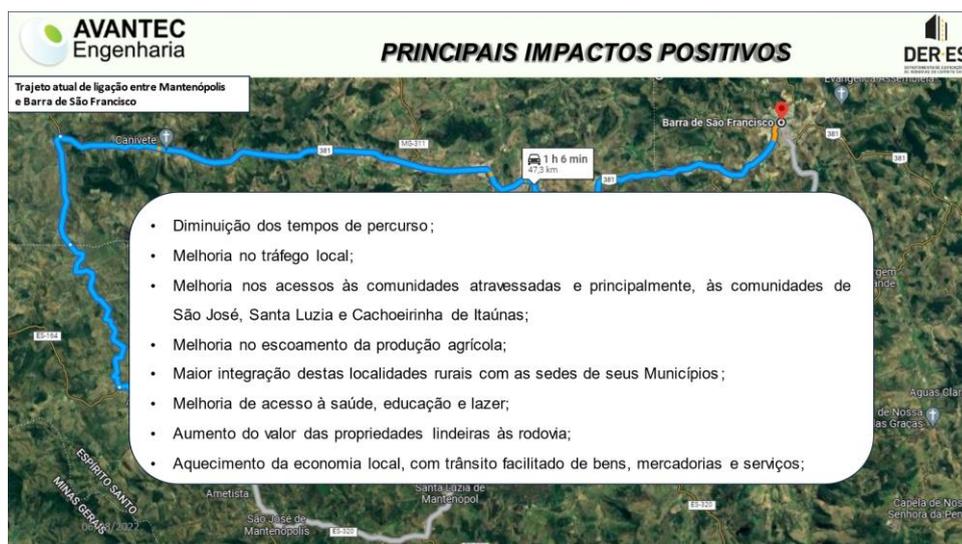
- 28 impactos ambientais ao meio ambiente – 17 negativos; 11 positivos para algumas ações e negativos para outras;
 - 7 impactos - meio físico
 - 10 impactos – meio biótico;
 - 11 impactos – meio socioeconômico
 - Os impactos negativos relacionam-se principalmente com as atividades de Terraplanagem e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

06/08/2022 29

E aqui, vocês podem reparar, que, nesse caso, desse empreendimento, a maior parte dos meios dos impactos positivos, recaem sobre o meio físico, desculpem, sobre o meio antrópico, enquanto que os impactos negativos, recaem sobre o meio físico e biótico.

Trocando em miúdos, nós temos 28 impactos ambientais no meio ambiente; sendo 17 negativos, 11 positivos, para algumas ações e negativos para outras. São 07 impactos sobre o meio físico e 10 impactos sobre o meio antrópico, 11 impactos sobre impactos sobre o meio socioeconômico.

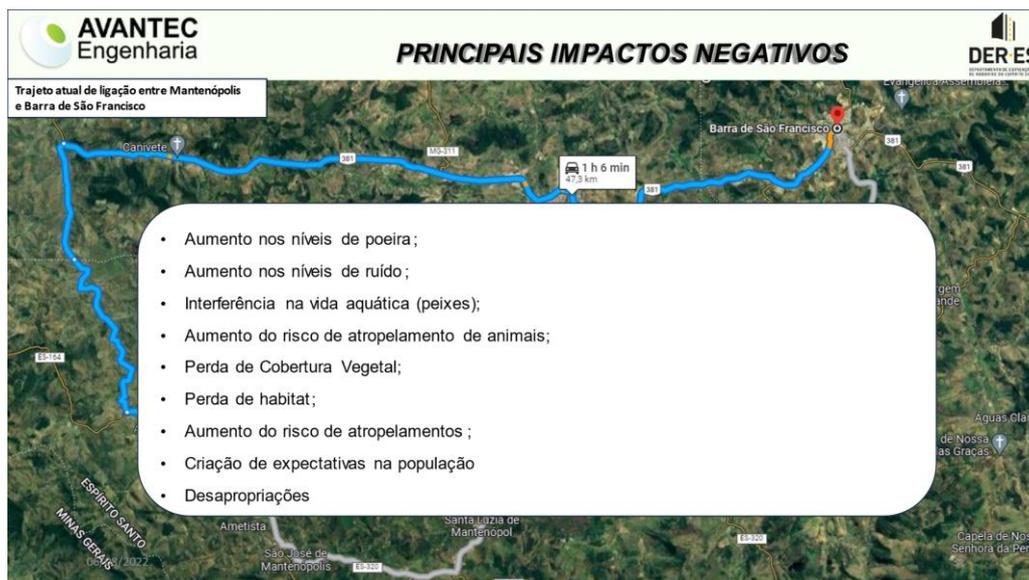
Os impactos negativos relacionam-se, principalmente, com as atividades de terraplanagem e supressão da vegetação.



Então, aqui, os principais impactos positivos, nós temos o trajeto atual, na verdade, esse é o objetivo, um grande impacto é a melhoria das condições de trafegabilidade e dá uma condição à população, que para chegar, sair de Mantenópolis e chegar em Barra de São Francisco, tem que ir lá em Mantena, estrada de chão, depois pegar uma estrada pavimentada. Então, nós teríamos aqui um menor trecho e todo asfaltado.

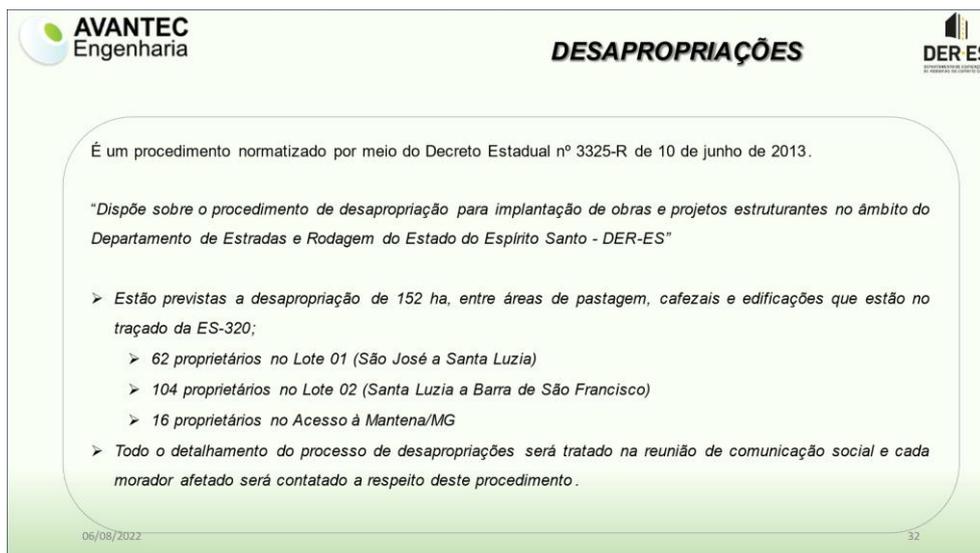
Esse é um impacto positivo, que o afluxo e todo esse pessoal que está aqui, não só de São José de Mantenópolis, Santa Luzia e Cachoeirinha, mas todo pessoal que mora nas proximidades daqui, eles vão poder chegar rapidamente e trafegar para chegar mais rápido nos núcleos urbanos.

Diminuição do tempo de percurso, melhoria do tráfego local, melhoria de acesso às comunidades atravessadas, melhoria do escoamento da produção agrícola, maior integração dessas localidades com as sedes de seus municípios, melhoria de acesso à saúde, educação e lazer, aumento do valor das propriedades lindeiras, próximas à rodovia; aquecimento da economia local, com trânsito facilitado de bens, mercadorias e serviços; além de termos também, na hora da construção da rodovia, aumento de emprego, aumento de melhoria das condições econômicas locais, pela compra no comércio local, etc.



Principais impactos negativos: aumento do nível de poeira, aumento do nível de ruído, principalmente durante a execução da obra; interferência na vida aquática, principalmente de peixe; aumento do risco de atropelamento de animais; o aumento da velocidade, aumenta o risco de acidente; perda de cobertura vegetal, ele vai ter vegetação nativa, que está próxima à rodovia, serão cortadas, terão que ser retiradas. Perda de habitats, porque a retirada de uma árvore, você já viu que é um habitat de um passarinho, então, você vai retirar habitat mesmo, não tem jeito. Aumento do risco de atropelamento com o aumento da velocidade. Criação de expectativa na população, espero que seja sempre positiva essa expectativa. E, desapropriações.

Eu coloco criação de expectativa na população, eu, particularmente, acho mais positiva do que negativa.



AVANTEC
Engenharia

DESAPROPRIAÇÕES

DER ES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

É um procedimento normatizado por meio do Decreto Estadual nº 3325-R de 10 de junho de 2013.

"Dispõe sobre o procedimento de desapropriação para implantação de obras e projetos estruturantes no âmbito do Departamento de Estradas e Rodagem do Estado do Espírito Santo - DER-ES"

- Estão previstas a desapropriação de 152 ha, entre áreas de pastagem, cafezais e edificações que estão no traçado da ES-320;
 - 62 proprietários no Lote 01 (São José a Santa Luzia)
 - 104 proprietários no Lote 02 (Santa Luzia a Barra de São Francisco)
 - 16 proprietários no Acesso à Mantena/MG
- Todo o detalhamento do processo de desapropriações será tratado na reunião de comunicação social e cada morador afetado será contatado a respeito deste procedimento.

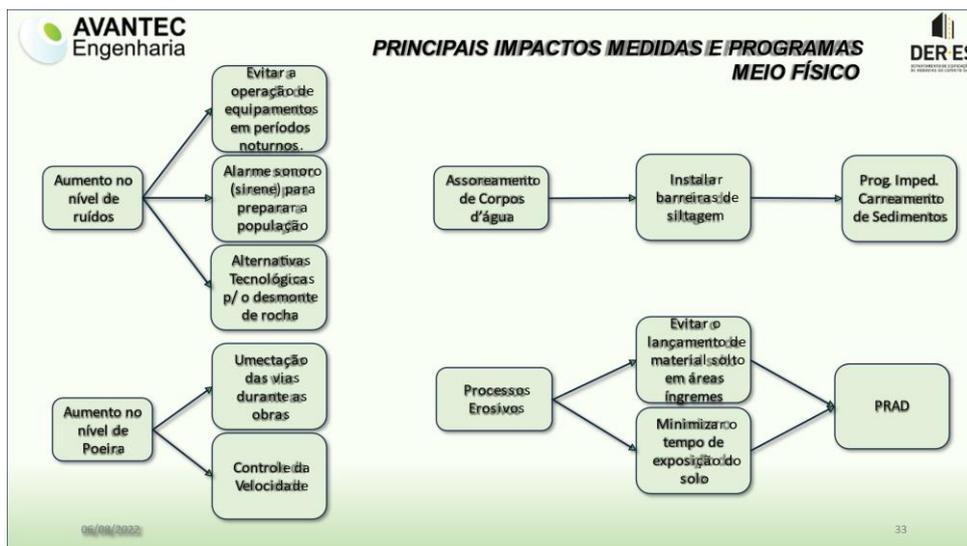
06/08/2022 32

A questão das desapropriações é um procedimento normatizado por decreto estadual de 2013. Esse decreto dispõe sobre procedimento de desapropriações para implantação de obras e projetos estruturantes, no âmbito do DER-ES.

Estão previstas desapropriações de 152 ha, entre áreas de pastagens, cafezais e edificações que estão no traçado.

62 propriedades no Lote 1, 104 propriedades no Lote 2, e 16 propriedades no acesso à Mantena.

Então, todos esses proprietários, a gente, terão uma certa perda de propriedade, mas são perdas pequenas, que vai até neles, vai melhorar mais a vida deles do que perder; embora vá perder um pouco de propriedade, mas ele vai ganhar em termos melhoria de qualidade de vida e melhoria do preço da propriedade em si, porque vai passar um asfalto dentro da sua propriedade. Logicamente que essa legislação impõe uma precificação das perdas da propriedade.



Depois, o estudo já propõe, a partir do momento que a gente vê o que o empreendimento traz de problema, a gente viu ali, os impactos que o empreendimento vai trazer, a gente passa a propor medidas que reduzem o impacto, a gente chama de Medidas Mitigadoras, e aquelas mais profundas, aqueles impactos considerados mais veementes, esses impactos são trabalhados em cima de Programas Ambientais.

Então, para cada impacto, o grupo de consultores, eles propõem medidas mitigadoras e programas ambientais.

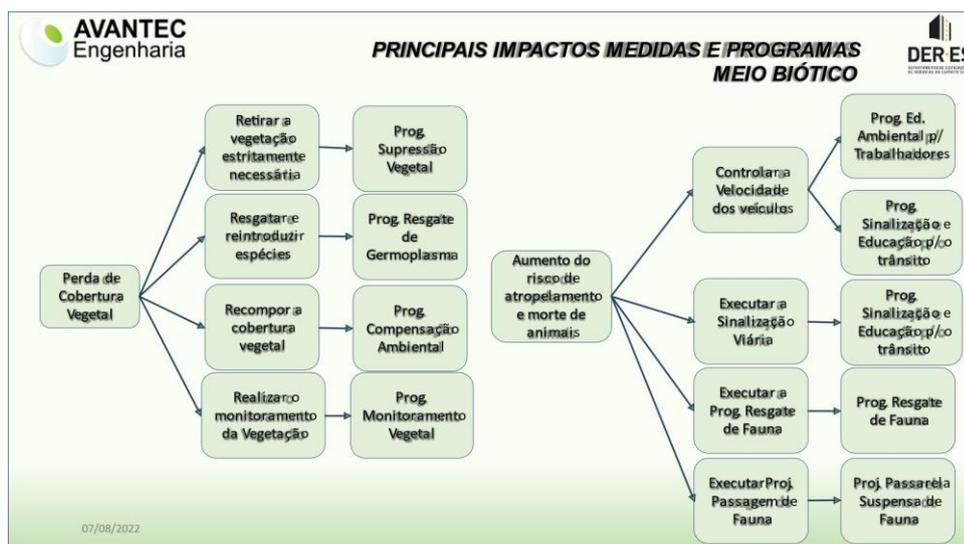
Então, nós temos aqui, sobre o aumento de nível de ruído; qual seria a medida mitigadora? Evitar a operação de equipamentos em período noturnos. Alarme sonoro, são sirene para preparar a população, principalmente quando vai estourar pedra, vai ter algum barulho mais contundente, a população é preparada para receber aquele barulho.

Alternativa tecnológica para desmonte de rocha; aí não tem mais nem explosão, a gente usa só aquela massa expansiva.

O aumento do nível de poeira; foi citada a umectação das vias durante das obras, controle de velocidade dos veículos. Essa questão de umectação, a gente vê que é mais importante para as comunidades que estarão sendo atravessadas pela rodovia.

Assoreamento dos corpos d'água. Nós temos instalação de barreira de siltagem, que é aquela tela que é colocada entre a fonte de sólidos, de solo e o curso d'água. Então, quando vem chuva o sedimento para naquela tela e não chega no corpo d'água. E aí, também, como se trata de um problema importante, existe também um programa de impedimento de carreamento de sedimentos para o leito dos rios.

Nós temos, processos erosivos. Um impacto significativo, o aumento do processo erosivo por conta de você ter um revolvimento do solo, e, que por estar ali um solo solto, ele pode, com chuva, chegar ao leito do rio. Então propusemos evitar o lançamento de material solto em áreas íngremes, e, minimizar o tempo de exposição do solo, com rapidamente colocando a vegetação sobre as regiões, que estão sendo desnudadas. E, nós temos um programa extremamente importante, que é o Programa de Recuperação de Áreas Degradadas, que compõe o Estudo de Impacto Ambiental.



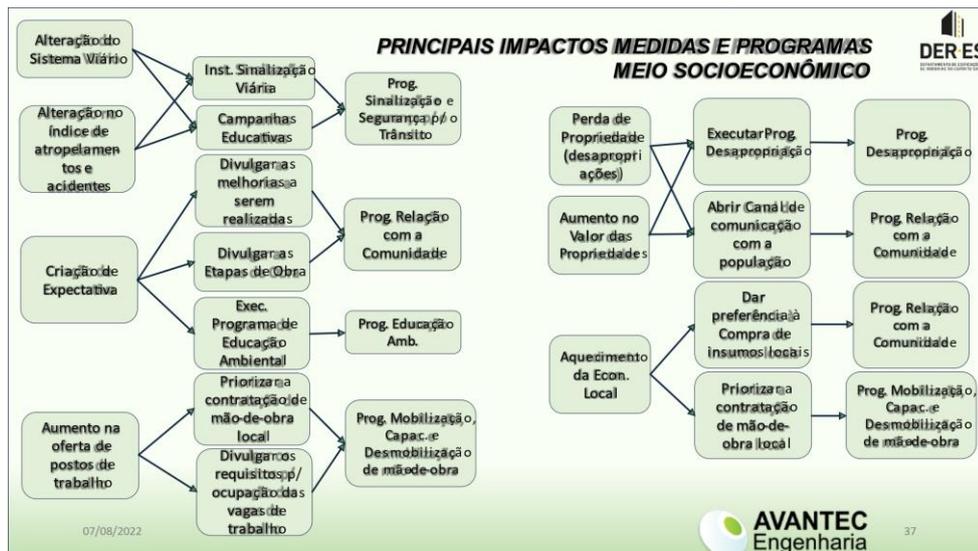
Perda de cobertura vegetal; nós propusemos retirar vegetação estritamente necessária, não precisa de gastar dinheiro retirando vegetação, que não vai ser necessária. Então, a retirada de vegetação vai ser feita no estritamente que for necessário, por dois motivos, ninguém vai gastar dinheiro para cortar árvore sem necessidade e, e o projeto coloca essa questão, já está dentro do projeto. E, nós temos um Programa de Supressão Vegetal, que nutre as empresas que foram contratadas, para seguir o que foi estabelecido no programa.

Resgatar e introduzir espécies, que vai acabar sendo um resultado de um Programa de Resgate de Germoplasma. E, recompor a cobertura vegetal, a gente sabe que toda rodovia feita no Espírito Santo, tem um forte componente que é a revegetação de taludes.

E, nós temos o Programa de Compensação Ambiental, que vai recompor a atividade de recomposição de cobertura vegetal. E, realizar o monitoramento da vegetação com um Programa de Monitoramento Vegetal, quer dizer, a própria recomposição da cobertura, ela vai estabelecida através de dois programas que vão garantir que esse impacto da retirada da vegetação, seja recomposto, recuperado através desses programas, dessas ações propostas.

Aumento do risco de atropelamento e mortes de animais. A medida mitigadora é o controle de velocidade de veículos; por isso que nós temos aí, logo no início já foi falado do limite máximo de velocidade, tanto para pista nas áreas urbanas quanto nas rurais. E, um Programa de Educação Ambiental para os Trabalhadores; isso aqui durante a obra. E, um Programa de Sinalização de Educação para o Trânsito, para o andamento, depois que a obra for estabelecida. E, também, uma sinalização viária, vocês conhecem já, bem típico das obras do DER, que temos também um programa de sinalização e educação para o trânsito.

E, o Programa de Resgate da Fauna, um Programa de Resgata da Fauna. Execução de passagem de fauna; alguns locais terão passagem, principalmente, de mamíferos, ligando por cima. Tem alguns locais que vai ter passagem de animais, tanto superiores quanto inferiores. Projeto de passarelas suspensas para a fauna.



Com relação aos impactos do meio socioeconômico, nós temos alteração do sistema viário e alteração do índice de atropelamento e acidentes, que foi proposta, para evitar esse impacto, diminuir o impacto, nós temos a instalação de Sinalização Viária e as Campanhas Educativas, que serão executadas durante a obra com um Programa de Sinalização do Trânsito, que é estabelecido para esse programa, ele nutre essas medidas mitigadoras, que vão reduzir esses dois impactos.

A respeito da criação de expectativa na população, nós já estamos aqui adiantando, já é uma ação que está resultando, com essa conversa que temos neste momento. Com uma divulgação de melhorias a serem realizadas; a divulgação das etapas da obra, e, esses serão estabelecidos num Programa de Relação com a Comunidade, que já foi estabelecido e que vai ser seguido pelas empresas que foram contratadas.

E, também, nós temos um Programa de Execução Ambiental, determinado por um, que vai executado durante a obra.

A respeito do aumento da oferta de postos de trabalho, a gente sabe que é uma coisa extremamente importante, nós temos a Priorização da Mão de Obra Local, a contratação de mão de obra local. A divulgação dos requisitos para ocupação de vaga de

trabalho, através de um Programa de Mobilização, Capacitação e Desmobilização de Mão e Obra.

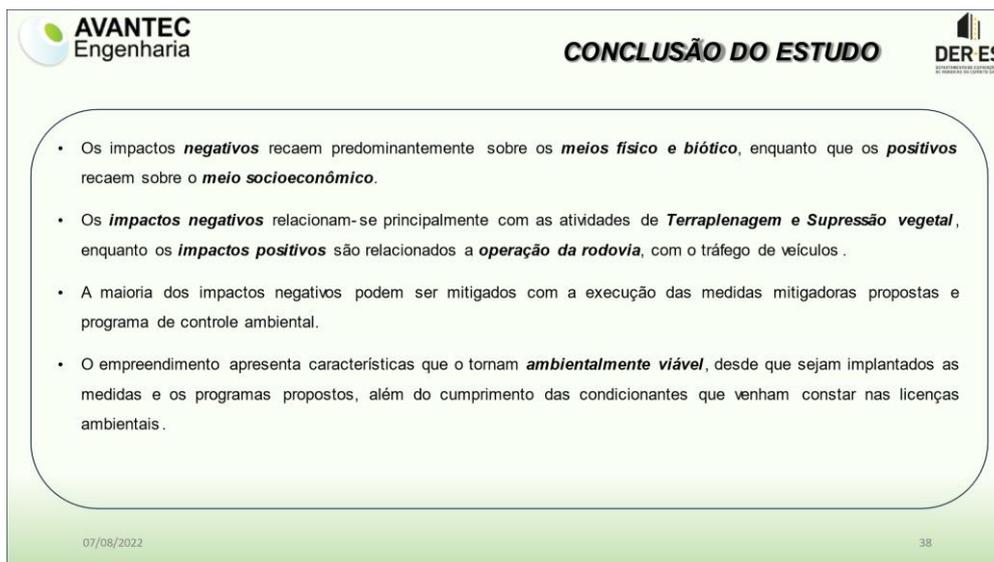
A respeito das Desapropriações, nós temos dois impactos importantes; um é a perda da propriedade, e outro o aumento do valor da propriedade. Então, a pessoa perde um pouco da propriedade e recebe aquilo, por outro lado, a propriedade dele aumenta, porque vai passar a ser atravessado por uma rodovia. Então, nós temos um Programa de Desapropriações que já está em curso.

Abrir canal de comunicação com a população, nós temos um Programa de Relação com a Comunidade.

A respeito do aquecimento da economia local; a gente sabe que vai entrar uma quantia significativa de recursos, e que vai ser utilizados na região, que vai ser comprado muitos dos serviços, e serão contratados aqui, por exemplo, quem vai alimentar os trabalhadores, vai ser alguém que vai fazer marmita, fazer alimentação para eles. Então, isso vai aquecer a economia local.

A gente tem uma questão de dar preferência, a compra aqui nos dois municípios, e, para isso, nós temos um Programa de Relação com a Comunidade.

Priorizar a contratação de mão de obra local, aqui, mão de obra daqui, da região. E, para isso, nós temos um Programa de Mobilização, Capacitação de Mão de Obra para ser seguido.



AVANTEC
Engenharia

CONCLUSÃO DO ESTUDO

DER ES
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO
E AMBIENTE DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

- 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.

07/08/2022 38

Os impactos negativos, eles recaem predominantemente sobre os meios físicos e bióticos, assim como eu já falei, já mostrei, enquanto os impactos positivos recaem sobre o meio socioeconômico. Os negativos, se relacionam principalmente com as atividades de terraplanagem e supressão de vegetação. Os positivos estão relacionados com a operação da rodovia, com o tráfego de veículos. A maioria dos impactos negativos podem ser mitigados com a execução de medidas mitigadora e de programas ambientais, conforme acabei de mostrar para vocês.

E, o empreendimento apresenta características que se tornam ambientalmente viável.

Esse é o resultado de você colocar um monte de gente trabalhando, em cima de um empreendimento, chegar no final, a gente pesar, aquele monte que trabalha com o meio ambiente, aquele monte de engenheiro, a gente para e vê, o empreendimento vale a pena? O empreendimento é viável? Sob o ponto de vista socioeconômico e ambiental? A gente se debruça e trabalha em cima dessa conclusão.

A conclusão que o corpo técnico de consultores da Avantec chegou é que o empreendimento é viável sob o ponto de vista ambiental e socioeconômico.

AVANTEC Engenharia		EQUIPE TÉCNICA		DER ES
NOME	FUNÇÃO	REGISTRO		
Kleber Pereira Machado	Engº Civil – Coordenação Geral; Chefe de equipe de Estudos Hidrológicos e Projeto de Drenagem e OAG; Chefe de equipe de Projeto de OAE	CREA-ES 7.839/D		
Patrick Geaquinto	Chefe de equipe de Projeto Geométrico; Chef de equipe de Projeto de Pavimentação	CREA-ES 7.834/D		
Stefan Braga Lemos	Engº Civil – Chefe de Equipe de Estudos e Projetos Ambientais	CREA-ES 7.169/D		
Marco Aurélio Costa Caiado	Engº Agrônomo; PTD – Coordenador Adjunto de Estudos e Projetos Ambientais; Consultor Meio Físico	CREA-ES 3.757/D		
André Moreira de Assis	Biólogo; M.Sc – Consultor Meio Biótico (Flora)	CRBIO 32.09802/D		
Gladstone Ignácio de Almeida	Biólogo; M.Sc – Consultor Coordenação Meio Biótico-Fauna (Ictiofauna)	CRBIO 29.17402/D		
Eduardo Nakano C. de Oliveira	Biólogo – Consultor Meio Biótico (Mastofauna)	CRBIO 74.40902/D		
José Alberto P. Schneider	Biólogo – Consultor Meio Biótico (Herpetofauna)	CRBIO 29.94102/D		
Thiago Marcial de Castro	Biólogo – Consultor Meio Biótico (Herpetofauna)	CRBIO 48.32402/D		
Flávia Guimarães Chaves	Bióloga – Consultor Meio Biótico (Avifauna)	CRBIO 71.30602/D		
Tatiana Candela da Silva	Tecº Saneamento Ambiental; M.Sc Consultor Meio Socioeconômico	CREA-ES 25.431/D		
Suelen Marques de Melo	Engº Sanitarista Ambiental; Elaboração de mapas; formatação e digitação de volume	CREA-ES 47.678/D		

Essa é a equipe principal, que trabalhou nesse projeto, todos têm seus CREAs e CRBIOS. Eu estou representando esse corpo técnico. Eu me coloco à disposição para a gente fazer qualquer tipo de discussão, mas, que a palavra final que resultou desse estudo, foi que esse empreendimento, embora tenha alguns impactos negativos, esses programas negativos serão drasticamente minimizados pelos programas e pelas medidas mitigadoras propostas. Os impactos positivos, todo mundo já sabe, os impactos recaem sobre nós seres humanos, é para isso que nós estamos executando essa obra; bom, estamos executando? Não, estamos recomendando a implementação dela; e, a nossa conclusão, realmente, é que esse empreendimento se encontra perfeitamente dentro das normas e que ele se coloca como um programa viável, sob o ponto de vista ambiental e socioeconômico.

Agradeço muito a vocês, a paciência.

A SRA. MEDIADORA – (GIULIANA CALMON FARIA) – Vamos continuar.

Informamos que as perguntas poderão ser formuladas de maneira escrita e oral. Tem um formulário que a Teresa entregou, se quiserem participar, podem procurar a Teresa para preencher esse formulário, fazer as inscrições. Lembramos que os interessados em formular perguntas escritas, deverão preencher o formulário que se encontra à disposição na plenária, incluindo o nome e a pergunta.

As inscrições para perguntas orais deverão também ser feitas no formulário padrão, colocando nome, endereço e a palavra “Oral”, a Teresa também tem uma lista, quem quiser fazer inscrição para Oral, ela também está fazendo.

As inscrições para perguntas serão encerradas, após 30min do início dos debates.

Vamos compor a Mesa que vai responder as perguntas de vocês. Então, convidamos a compor a Mesa a Caroline dos Santos Machado, Diretora-técnica do IEMA, o representante do DER-ES, Sr. Hilton Rubens, Superintendente do DER; Denise Gotardo, Coordenadora do DER; e o representante da Consultoria, Marco Aurélio Caiado.

Informamos que ao encerrar o tempo estabelecido de 30min, após o início das discussões, novas perguntas não mais serão aceitas na Mesa. Lembramos que os assuntos que não dizem respeito ao empreendimento, não serão respondidas nesse fórum.

Vamos dar início agora, às perguntas encaminhadas à Mesa.

Pessoal, por enquanto nós só temos pergunta oral; então, a gente vai dar continuidade com as perguntas orais, já que ninguém se manifestou na forma escrita; lembrando que tem uma cópia do Estudo de Impacto Ambiental ali fora, se vocês quiserem também ter acesso a esses estudos, a gente pode disponibilizar ele para vocês, tanto no site do IEMA quanto, de repente, a gente pode conseguir uma cópia para deixar aqui numa biblioteca, na Prefeitura, ou em algum lugar que vocês achem melhor, para vocês terem acesso ao estudo, da maneira que for melhor.

José Prata Filho.

O SR. JOSÉ PRATA FILHO – Boa noite a todos e a todos. Quero agradecer a Deus por esse momento, que estamos aqui. Boa noite ao Deputado, agora que eu o vi ali, e a todos.

A minha pergunta é a seguinte, é referente à variante. Nós estamos muito felizes com essa notícia do asfalto, que isso é um anseio de mais de vinte anos, que a gente tem esse anseio, de ter essa tão belíssima obra, que vai beneficiar São José, Santa Luzia, a Barra de São Francisco, Cachoeirinha. Mas essa variante desviando o asfalto do distrito de São José, eu sou morador do distrito de São José, e a todos aqui, tem muitos aqui de

São José, convidei para vir, creio que estão aqui, de Santa Luzia também, creio, porque fizemos o convite. Essa variante vai trazer um prejuízo enorme para o distrito de São José, porque vai diminuir o comércio de São José. Isso eu gostaria de estar dizendo aqui para vocês, se é viável, ela vai diminuir despesa, diminuir o gasto, e tem muitos pequenos proprietários, vocês sabem que o asfalto traz o benefício, mas traz aquilo que foi dito aí, não é o benefício, é porque é propriedade pequena, já passando em cima dela, vai trazer, por exemplo, nós temos dessa variante, tem brejo, tem nascente de água, que tudo isso, eu acho inviável; agora, que pegue esse asfalto de São José, para lá, que já tem o asfalto de São José, e vamos continuar ele dali para lá.

É isso que estou questionando, e peço aos representantes do DNIT, do DER, que faça isso, inclusive, eu tive uma reunião com a Teresa, ... foi lá em Barra de São Francisco, foi o questionamento que nós fizemos; estava eu, o Prefeito, o Aldemar, que é o Secretário e o Rone, que nós estava na reunião em São Francisco e aproveitei e participamos sobre isso aí.

Isso aí é uma coisa, que, em nome da comunidade de São José, em nome até dos moradores e tudo, gostaria de pedir que essa variante não fosse realizada, por motivo de prejuízo aos produtores rurais, que é muito café, e propriedade pequena também, que vai passar dentro dela, e vocês sabem, eu não sou disso, tem o benefício, mas tem alguma coisa que é malefício.

É só isso que eu tenho a falar, e muito obrigado.

O SR. HILTON RUBENS – (EMPREENDEDOR) - A questão do desvio é mais por uma questão técnica, de evitar o tráfego dentro do povoado; a ideia seria isso. Mas é uma questão que pode ser estudada junto com a comunidade. Mas, a intenção mesmo do desvio, é tirar o tráfego dentro do povoado, para evitar esse impacto no povoado.

A SRA. DENISE GOTARDO – (EMPREENDEDOR) - Complementando ao que o Hilton falou, eu acho interessante também, a gente citar alguns exemplos, por exemplo, uma situação semelhante foi acometida a comunidade de Iconha. Lá não é uma rodovia estadual, é uma rodovia federal, em que grande trânsito de veículos pesados, passavam sobre aquela comunidade. Então, foi feito o desvio, a variante de Iconha, que hoje a gente tem exemplos que funciona muito bem. Então, as pessoas, os

transeuntes ali, que desejam passar por dentro da comunidade de Iconha, para consumir, enfim, o que quer que seja, que aquela comunidade pode fornecer, sobretudo turismo, alimentação e hospedagem, assim, eles conseguem.

Uma outra situação, de repente, o Professor Caiado pode estar esclarecendo também, é que no estudo ambiental, o estudo de projeto a gente pode perceber, que dentro da comunidade de São José, não existe raio de curvatura de rodovias estaduais, que são estabelecidos por normas, como ele falou no início, normas de DNIT, do DER, que possibilitem o raio do giro de caminhões, de grandes cargas de caminhões pesados.

Também é uma colocação para a comunidade tentar entender melhor, que nós temos restrições técnicas, para também, estar desenvolvendo todo o traçado das rodovias estaduais.

O SR. MARCOS AURÉLIO CAIADO – (CONSULTORIA) – Sob o ponto de vista ambiental, logicamente, seria melhor que a rodovia passasse por dentro da comunidade, porque a gente afetaria uma área menor, passaríamos numa área que já está com população, mas nós temos o outro lado; nós temos os aspectos técnicos, que foram considerados e foram apresentados ao DER, e chegou-se a essa conclusão, que fazer a variante seria mais adequado do que passar dentro da comunidade.

A gente que nós temos aspectos técnicos, mas também, temos outro problema, vai aumentar a velocidade, vai aumentar a poeira dentro da cidade, vai aumentar o tráfego ali dentro; então, temos os prós e os contra. A comunidade, lógico, estamos aqui para ouvir vocês, mas, isso deve ser pesado com muita sobriedade. Todo impacto, toda ação tem um lado positivo e o lado negativo.

Nós falamos, nós propusemos três alternativas; a alternativa que se apresentou mais viável, foi não passar por dentro de São José. Estamos aqui ouvindo a comunidade, aqui tem muito boa parte dela, mas isso tem que ser muito bem observado; porque, às vezes a gente pensa assim: vai deixar de passar um carro ali, que ia comprar na venda, como o pessoal de Iconha pensou, mas por outro lado, vai parar de passar um caminhão que perturba, meia-noite passando um caminhão e perturbando o ouvido de quem está dormindo.

Então, isso é uma decisão complexa, e vocês devem pesar isso de uma maneira bem fria.

A SRA. MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – O próximo agora, é o Prefeito de Mantenópolis, Hermínio.

O SR. HERMÍNIO HESPANHOL – Boa noite gente.

Eu resolvi falar agora, porque eu quero perguntar o que a comunidade realmente está interessada, porque senão, nós vamos ficar até dez, onze horas da noite, e a audiência pública vai só, e a menina, de novo, vai colocar a folha ali, para andar rápido.

Mas eu quero agradecer a todos pela presença, assim, sou grato mesmo, a gente teve um convite em massa e todos atenderam, isso significa que todos estão, realmente, interessados nessa obra.

Quero agradecer aqui a presença do meu amigo, irmão, companheiro, Deputado Vandinho Leite, que está trabalhando arduamente também por essa região nossa. Em nome a Vereadora Elza e Marli, cumprimentar todos os Vereadores presentes, obrigado pela presença de vocês, a Câmara Municipal é muito importante, o Legislativo nessa audiência pública, porque sem vocês também, a coisa não anda.

Eu falo o seguinte Hilton, a política, às vezes, todo mundo que está aqui, está um pouco desacreditado com o asfalto; estou sendo sincero aqui, porque eu sou representante do povo, eu sei o que cada um aqui está pensando. Então, está desacreditado. Mas só acontece através da política; e a política que está acontecendo aqui agora, é a política boa, é a política que traz, realmente, recurso e socioeconômico. Então, parabéns para vocês que estão aqui representando o DER, o Governo, o senhor está representando a Avantec, a Avantec é uma empresa que eu admiro muito, já fez vários projetos aqui para o município. A Teresa que tive o prazer de conhecer, a Sandra – cadê a Sandra? Que trabalharam aqui também, parabéns pela organização do evento, da audiência, vocês são formidáveis.

O Hilton, também quero te agradecer, eu, o Secretário de Obras, tivemos lá no seu escritório em Colatina, e o senhor está nos atendendo. A gente falou ali, que tinha tempo; mas aquilo que eu falei, não é fácil as coisas; talvez, um buraco na rua, o Prefeito toma umas cacetadas, mas a gente que sabe a hora certa que a gente vai concluir.

Quero, assim, a pergunta é: todo mundo aqui e principalmente os moradores de São José, sobre a variante, o desvio, a estrada que corta fora de São José, que está,

talvez, o gargalo dessa obra, que se inicia em São José, Santa Luzia até na divisa de Mantena, que tem ali, tem umas nascentes, inclusive, tem uma proprietária aqui que tem uma nascente logo ali, no início – cadê a proprietária, é a Emilly, está aqui? E o João. Os dois são proprietários ali, tem uma nascente ali, vai trazer um grande impacto ambiental.

Tem possibilidade dessa obra iniciar, e deixar essa variante por enquanto e tocar a obra, porque nós estamos querendo realmente é que a obra inicie, não é verdade? A gente quer que a obra inicie; é igual o José Prata falou aqui, tem mais de vinte anos que nós estamos esperando esse início de asfalto. Então, o que a gente é que a obra inicie; que os estudos foram feitos, eu tenho certeza que foram feitos com responsabilidade, o senhor está de parabéns pela explanação aqui, quem não entendeu... parabéns mesmo! Mas, eu tenho certeza que os estudos estão preservando essas nascentes, tenho certeza disso. Então, o que a gente quer é que essa obra inicie logo, se possível amanhã! Não é verdade gente? A gente quer que a obra inicie.

Aqui perto, eu não vou falar o nome do município, Minas, teve um problema na rodovia federal, e problema ambiental. Teve lá um espaço, parece que de 2 ou 3 km que eles deixaram, foram tocando a obra, lá no final, concluíram essa obra.

Então, vamos deixar essa variante aí, vamos iniciar a obra de São José, “Ah! Aumento de fluxo de tráfego ali de veículos?” que bom! Nós estamos querendo é isso mesmo, para que a mercearia venda mais, ou a padaria venda mais, a lanchonete venda mais. “Ah! Tem lá a pracinha!”. Eu sei que a pracinha é importante para nós, mas se precisar de tirar um pedaço da pracinha lá, para curvar uma carreta, vai acontecer. A Santa Luzia - o asfalto vai cortar Santa Luzia? Vai passar dentro de Santa Luzia, quer dizer, pode passar também dentro de São José. O que nós estamos querendo é que essa obra inicie o mais rápido possível; por quê? Nós acreditamos na política, nós acreditamos no nosso Governo Casagrande; tenho certeza que a obra vai iniciar, mas a gente também da espera da população. Eu sei, tem quase, foi anunciado aquele dia que o Governador veio dar Ordem de Serviço, esse trecho de São José até na divisa de Mantena, são quase 50 milhões de reais, mais cento e trinta e poucos milhões de reais de Santa Luzia até Barra de São Francisco.

Nós não podemos deixar um investimento desse, por causa, talvez de uma variante ou de uma ou outra nascente. Nós precisamos desse investimento aqui no nosso município.

Então, a minha pergunta é essa, o meu questionamento é esse, e a minha ideia é essa, deixa a variante, vamos iniciar o asfalto de São José, sentido à Mantena. Está certo? Me desculpa, mas é porque eu sei que tem muita gente aqui querendo saber é isto, se a obra vai iniciar ou não, não é saber de impacto, nascente, não! O povo quer que inicie a obra. Está certo? O estudo já foi feito, o impacto já foi feito, vamos iniciar a obra gente!

Valeu? Obrigado gente, que Deus nos abençoe!

O SR. HILTON RUBENS – (EMPREENDEDOR) – Atendendo ao questionamento do Prefeito, quanto a iniciar a obra sem a variante, assim, quer dizer, continuar estudando a variante, a gente pode iniciar depois da comunidade, e fazer uma programação que fique um pouco para depois, e ficar em discussão, não tem problema não.

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

Sr. Hélio Júnior da Silva, do distrito de Santa Luzia.

O SR. HÉLIO JÚNIOR DA SILVA – Gente, boa noite a todos. Eu acho que o Hermínio resumiu bem a minha pergunta, mas um sentimento da população de São José e Santa Luzia, que todos falam, quero expressar para vocês, que muitos de nós, até eu mesmo, a gente fala: A gente só acredita no asfalto, no dia em que a gente ver as máquinas trabalhando! Não desmerecendo o trabalho de vocês, que a gente, eu nem imaginava que era tanta coisa que tinha que estudar e avaliar, eu fiquei até surpreso com tantos estudos e tantas coisas que fizeram, mas esse é um sentimento da população: só acreditamos quando vamos ver as máquinas trabalhando.

Outra questão que, às vezes, as pessoas, quando marca uma audiência, se está muito próximo de um ano eleitoral ou de uma eleição, todos falam: Será que não é uma coisa para puxar voto; será que não é mais para puxar voto? Mais uma coisinha, um melzinho na boca do eleitor para puxar voto? Então, essa é mais uma pergunta. E o Hermínio perguntou ali, mas não foi respondida assim, do jeito que a população quer,

quando vai começar, tem um prazo, tem uma data? Esse licenciamento ambiental, os estudos ambientais foram feitos. Você falou no início que a licença não foi liberada para a operação, que são três etapas – nenhuma licença. Mas quando essa licença sai e quando começam as obras? Tem uma data prevista para isto?

A SRA. CAROLINE DOS SANTOS MACHADO – (IEMA) – Boa noite a todos. Eu sou a Carol, trabalho no Iema, estou Diretora Técnica, sou servidora de carreira. Deixa eu só explicar onde a gente está no rito do licenciamento. A gente já tem um parecer técnico da nossa equipe, que entende pela possibilidade de emissão de licença, porque, se a gente está aqui, existe alguma viabilidade, e aí, esse é o momento da gente explicar o projeto, ouvir sugestões, críticas e tudo isso vai considerado na finalização desse parecer.

Então, está caminhando para um deferimento, para uma emissão de licença prévia; como a gente tem um rito de licenciamento de EIA-RIMA, essa licença vai para aprovação do Consema, sai do âmbito do Iema e vai para aprovação do Consema, só para a gente esclarecer como é que funciona o rito e em qual etapa nós estamos.

Há sim, viabilidade. Essa variante é algo que está ali, uma alternativa locacional que estamos discutindo, mas é o que eu falei agora com a Denise, se tirar a variante ou se a gente encontrar outra alternativa locacional, está resolvido; por isso que a equipe tem esse entendimento sim, de que há viabilidade de emissão de licença, por isso que estamos aqui nesse momento.

A SRA. DENISE GOTARDO – (EMPREENDEDOR) - Complementando o que a Caroline acabou de falar, então dizer uma data, não é Hilton, de quando começar, a gente precisa é um rito do licenciamento. O Iema está fazendo a parte dele, isso é o rito de qualquer empreendimento. Então precisa, se não houver nenhuma complementação, como o projetista falou – desculpa, foi a Giulianna que falou – do rito do licenciamento, a gente está no rito da audiência pública, depois da audiência pública, na análise técnica, se não houver complementações, emite-se a licença prévia, e nós, enquanto empreendedores, nós temos que cumprir as condições estabelecidas pelo órgão ambiental, sendo ela complementações ou esclarecimentos, e, depois, o órgão ambiental emite a licença de instalação. Somente com a licença de instalação é que qualquer empreendedor, e neste caso da obra, o DER-ES, nós vamos ter condições de

passar para a Superintendência Regional, que é através do Dr. Hilton, para, aí sim, começar a execução de obras.

É importante a comunidade saber desse rito. Qualquer empreendedor, inclusive, o DER, a gente não pode começar a obra antes de todo o rito do licenciamento ambiental ser finalizado.

O SR. HILTON RUBENS – (EMPREENDEDOR) – Complementando, já existe a empresa que ganhou o contrato, dependemos só dessa licença para dar continuidade. Mas já tem empresa, o contrato já está firmado, está tudo encaminhado para iniciar a obra.

A SRA. MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Vamos agora para a pergunta do João Guilherme Prata, é isso?

O SR. JOÃO GUILHERME PRATA – Boa noite a todos, vou ser claro e objetivo. A minha pergunta é a respeito da preservação das nascentes, do início da variante, até então essas nascentes deságuam no Rio São José, que é afluente da segunda maior lagoa do Brasil, localizada em Linhares. Durante o momento em que estava sendo apresentado todos os projetos, não teve nenhum projeto apresentado a respeito da preservação e conservação dessas nascentes, porque, até então, não importante somente para mim como para o produtor rural daquela localização específica, mas também de todos que dependem do rio, da água do rio, que corre nesse leito até chegar em Linhares.

O SR. MARCOS AURÉLIO CAIADO – (CONSULTORIA) – Trata-se de um impacto de extrema importância, que foi discutido com o Iema, durante uma tarde inteira.

Existe uma nascente que vai ser impactada pela construção da variante, e que essa nascente, durante um período seco do ano, nós passamos um período muito grande; esse Estudo de Impacto Ambiental, foi feito no final desse período seco, essa nascente não estava sendo, ela não apareceu no estudo, depois teve uma complementação, e foi feito um projeto para preservação da mesma.

Sabemos o seguinte, uma nascente é um ponto da paisagem, onde a água subterrânea vira água superficial; isso é uma nascente. Essa água subterrânea vem de onde? Ela vem de chuva; se parar de chover, a nascente vai parar; se continuar a

chovendo, a nascente vai estar lá. A água infiltra lá nos morros, ela infiltra em toda região, que a gente chama de “região de recarga de aquífero”. Aquífero é o elemento subterrâneo que vai brotar numa nascente. A partir do momento que você tem uma encosta bem preservada, as águas que chovem vão infiltrar no solo, vão virar aquífero e vão brotar em algum lugar, ela brota numa nascente; ela só brota porque ela entrou debaixo da terra; ela só entra através de chuva. Então, nós temos que preservar a região de montante, para que a água entre no solo – isso que é importante! Onde ela vai brotar? Ela vai brotar em algum lugar, ela entrou e vai brotar em algum lugar.

O que nós fizemos? Nós pegamos essa nascente, jogamos um dreno nela, porque ela tem que ser drenada, porque ela vai passar em cima do local onde a água nasce, em cima do local onde a água se transforma, de água subterrânea para água superficial, ela brota ali, ela vai continuar brotando. Por que que ela vai continuar brotando? Vai ser feito um dreno, esse dreno passa por todo o percurso que vai ser pavimentado; ali vai ser preenchido de rocha, depois vai ser preenchido de Bidim, que é uma manta, depois vai ser solo. Então, a água que vai nascer, vai brotar naquele lugar, vai continuar brotando; ela vai ser conduzida até o final da área pavimentada, e dali e ela vai continuar.

Por que ela está nascendo agora? Porque plantaram aquele monte de árvore em volta, não! Porque começou a chover. Porque se não tivesse chovido, ela não ia nascer! A água só nasce porque chove. Nascente é o local onde a água subterrânea se transforma em água superficial! E nós preservamos a nascente dessa maneira.

O projeto está à disposição, quem quiser discutindo comigo, eu passo a noite inteira discutindo, a gente sai daqui, vai para um boteco, eu vou para o quadro ensinar o que é uma nascente, o que não é; a gente discute até encher, eu não tenho problema nenhum, não tenho medo nenhum dessa questão. Porque nós temos um problema ambiental, e nós resolvemos o problema ambiental com engenharia; e a engenharia está colocada. A gente não tem condição de colocar cada item, porque aonde vai passar, tem um impacto sobre a vegetação, tem impacto sobre a estrada, sobre o local, sobre a rua; não temos de falar sobre isso tudo.

Mas quem quiser, depois, a gente pode ir para um boteco aí e conversar até encher sobre essa questão, não tem problema.

A SRA. MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Marco Antonio, o Iema vai complementar a pergunta. A Jane é a analista responsável, do Iema, pelo Meio Físico.

A SRA. JANE LILIAN D'ÁVILLA BARBOSA DIAS – (IEMA) – Boa noite gente. Eu estou aqui representando a equipe técnica, que fez a análise do projeto. O Caiado explicou que uma das alternativas, que foi apresentada para a gente, e o Iema está, realmente, muito preocupado com essa questão, da água, que abastece as propriedades que têm atividades. Então, a gente levantou isso, e é uma preocupação nossa.

Como existem alternativas, a gente ainda está avaliando, não foi aprovado a questão da variante, ainda não está definido. O resto da obra, da rodovia, por mim está tudo ok, a análise já tem licença prévia do resto. Mas, realmente, assim como vocês, tem essa preocupação, a gente também tem e a gente ainda está nesse ponto de avaliar e definir, e realmente com esse pensamento, a gente não quer prejudicar ninguém na questão de faltar água, de atrapalhar que um fluxo d'água permaneça existindo, a gente está com essa mesma preocupação de vocês.

A SRA. DENISE CAIADO – (EMPREENDEDOR) - E, complementando o que o Caiado e a Jane colocaram, é importante dizer que o DER já tinha mapeado isso junto com o Iema, essa preocupação com a comunidade; logo quando a Sandra e a Teresa começaram os trabalhos, antes mesmo disso, e que a gente já vem discutindo outras alternativas, as alternativas apresentadas pela Avantec, que é uma alternativa também, dentre outras alternativas.

Só complementando o que o Professor Caiado e a Jane colocaram.

A SRA. MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – A gente vai para o próximo, é o Deputado Vandinho.

O SR. VANDINHO LEITE – Boa noite, boa noite a todos. Boa noite aos servidores do DER, do IEMA, representante da Avantec também, Prefeito Hermínio.

Assim, estou vendo uma integração um pouco maior entre o DER e o IEMA, acho um ponto positivo; os debates que estamos tendo na Assembleia, no nosso entender, porque é Governo conversando com Governo, IEMA é Governo, DER é

Governo; e, muita das vezes, essa sintonia não existe ou não existia; então, a gente já vê aqui um ponto positivo.

Mas quando eu percebo os moradores, e até entendo a fala do Júnior, quando fala: Será que isso não é uma questão eleitoral? Eu entendo a fala dele. Por quê, assim? É muito difícil na cabeça da sociedade, entender que vem o Governo, deu Ordem de Serviço, e o próprio Governo, que é o IEMA, não licenciou uma obra do Governo, e a obra não se inicia. É verdade, também, que não existe, no meu entender desenvolvimento econômico sustentável sem respeito ao meio ambiente; então, todo debate que eu prestei muita atenção, extremamente importante, tocado por gente técnica capacitada. Mas, chega-se a um momento que é necessária uma resposta para a sociedade.

A Jane fez uma fala aqui, que no meu entender tecnicamente, ao longo dos anos, fui Secretário de Estado duas vezes, e acompanhei essas licenças; mas, a partir do momento que ela fala que a licença prévia, tirando o que todos estão chamando de Variante, mas no meu entender ali, é como se fosse um trevo – é o desvio de lá, isso. Que, inclusive, nós passamos com o Governador e com o Maretto – fala com o Maretto que eu estou sentindo a falta dele aqui hoje; acho que ele devia estar aqui hoje puxando esse debate -. Mas, passamos com o Governador e com o Maretto naquele local, junto com o Prefeito Hermínio, e conversamos um pouco sobre isso. Mas, se tem a licença prévia, teoricamente, após a variante até São José, ou até lá a divisa com Mantena, é porque eles perguntaram três vezes e vocês escorregaram três vezes sobre o prazo. Mas se tem a licença prévia, qual que é o prazo para o próximo passo? **(Pausa)**

E qual é o prazo dessa análise? **(Pausa)**

A SRA. MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Deixa eu ajudar aqui.

Nós temos 10 dias úteis depois da audiência pública, de amanhã, que é o último dia para manifestação da comunidade; depois disso, a gente vai avaliar todas as manifestações que foram feitas aqui; se tem alguma informação nova para tomada de decisão da equipe, alguma informação que mude a opinião da equipe até agora, por exemplo, que já está numa análise avançada no processo; depois disso, isso é encaminhado para o CONSEMA, para votação.

O SR. VANDINHO LEITE – Então, tem 10 dias que fica no IEMA...

A SRA. MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – 10 dias úteis, para receber mais manifestações; qualquer pessoa da comunidade, independente se está aqui hoje, de quem não está aqui hoje, qualquer pessoa da comunidade, do Espírito Santo, até fora, pode se manifestar em até 10 dias úteis após a realização da audiência. E aí, a gente tem que esperar esse prazo regulamentar. Isso é regulamento federal, que a gente tem que seguir à risca.

O SR. VANDINHO LEITE – Depois desses 10 dias é encaminhado para o Consema.

A SRA. JANE LILIAN D'ÁVILLA BARBOSA DIAS – (IEMA) – Só uma coisa que tem que ser esclarecida. O Parecer está pronto, sem a definição dessa variante. Claro que podem vir outras sugestões das audiências, que a gente tem que considerar, mas assim, o que está pegando ali é, vai tirar, não vai tirar a variante, existe uma alternativa locacional proposta. Então, assim, está sendo avaliado, nós vamos emitir a licença com essa alternativa locacional, vamos tirar esse traçado para uma discussão depois, porque, dali para frente o Parecer está elaborado e está pronto.

É isso, e quando foi colocado pelo DER, a possibilidade de complementação, é isso. Se isso não ficar definido, nós vamos ter que pedir por ofício a definição.

Então, existe, sim, essa possibilidade, se não; se ficar definido, a gente consegue fechar o Parecer favorável à Licença.

O SR. VANDINHO LEITE – Mas é possível emitir a Licença Prévia só após a variante, para que seja iniciado o serviço?

A SRA. JANE LILIAN D'ÁVILLA BARBOSA DIAS – (IEMA) – Sem a variante?

O SR. VANDINHO LEITE – É.

A SRA. JANE LILIAN D'ÁVILLA BARBOSA DIAS – (IEMA) – Sim. Nossa equipe já tinha, não é Denise, discutido isso com o DER.

O SR. VANDINHO LEITE - Ótimo. Então, porque, no meu entender, isso facilita o início das obras. E a outra pergunta, depois desses 10 dias, é encaminhado em quanto tempo ao Consema, e quanto o Consema tem de prazo para discutir.

A SRA. JANE LILIAN D'ÁVILLA BARBOSA DIAS – (IEMA) – Prazo do Consema, nós não temos.

O SR. VANDINHO LEITE – Mas quem tem maioria no Conselho é o Governo.

A SRA. MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Na verdade, não. Ele é tripartite.

O SR. VANDINHO LEITE – Eu sei que ele é tripartite, mas a lei de instituição do Conselho; todos os conselhos, a gente vota lá na Assembleia, não é diferente o do meio ambiente; todos os conselhos têm maioria do Governo.

A SRA. MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Quem chama a reunião é o Secretário, o Presidente do Conselho, e aí, a gente, nós do IEMA não temos ingerência no Secretário.

O SR. VANDINHO LEITE – Mas é o Secretário de Meio Ambiente? É o Fabrício?

A SRA. MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – É o Secretário de Meio Ambiente, se ele decidir em 02 dias chamar ou 01 dia.

O SR. VANDINHO LEITE – Marcar uma reunião com o Fabrício. Certo. Então, eu vou com o Hermínio lá no Fabrício.

Mas é Governo também, é por isso que vocês precisam entender: tudo é Governo!

Vence dia 17, então, automaticamente, é encaminhado para...

A SRA. CAROLINE DOS SANTOS MACHADO – (IEMA) - Deixa eu esclarecer; ali encerram as contribuições do processo...

O SR. VANDINHO LEITE – Mas não já fez a análise?

A SRA. CAROLINE DOS SANTOS MACHADO – (IEMA) – Ok, pode não ter contribuições ou ter; se tiver contribuições, a gente vai ter que considerar, completar...

O SR. VANDINHO LEITE – Isso eu entendi. Mas caso não tenha, a análise...

A SRA. CAROLINE DOS SANTOS MACHADO – (IEMA) – Tem esse prazo para finalização que tem que ter essa definição da variante.

O SR. VANDINHO LEITE – Mas, só para eu entender, caso não tenha novas contribuições, essa avaliação que vai da variante até lá na divisa com Mantena, já tem uma avaliação prévia positiva? Foi isso que foi dito.

A SRA. CAROLINE DOS SANTOS MACHADO – (IEMA) – O parecer está em fase avançada de avaliação.

O SR. VANDINHO LEITE – Positivo?

A SRA. CAROLINE DOS SANTOS MACHADO – (IEMA) – A princípio, sim.

O SR. VANDINHO LEITE – Então é isso, assim. Eu acho que, Hilton. Então, Hilton, como representante do DER, mas eu acho que seria interessante conversar com Mareto também, Prefeito, colocar todo mundo numa mesa só, estabelecer os prazos e dar a resposta meio que concreta para a sociedade; acho que esse é o formato que precisa ser discutido. Agradecendo a vocês, porque eu sei que tudo é muito burocrático, a legislação ambiente realmente, e tem que ser, vou repetir a frase que eu falei: não existe desenvolvimento econômico sustentável, sem responsabilidade ambiental. Mas, eu acho que teve um erro do Governo muito grande, em ter vindo aqui, há seis meses e ter dado Ordem de Serviço, inclusive, eu disse isso ao Governador – seis, sete meses – é isso mesmo?

Acho que é importante uma nova prática do DER de fazer as Ordens de Serviços, somente quando a parte ambiental estiver pronta; acho que essa deveria ser uma prática do órgão, porque, senão, acaba criando uma expectativa, e aí, cria um discurso, como foi feito aqui pelo Júnior, que começa a ter coerência, porque as pessoas não veem as coisas acontecendo.

Não é isso?

A SRA. MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Deputado, aqui é fórum técnico, então a gente, está alheio ao máximo possível a questões políticas, por isso que a gente evita de montar Mesa de autoridades, evita aqui, nós somos técnicos, ouvindo a comunidade, numa decisão técnica. A gente quer esclarecer isso.

O SR. VANDINHO LEITE – Eu fui Secretário de Estado duas vezes, servidor público várias, essas coisas não se desconectam muito; servidor público sem o mínimo de sensibilidade política, não vai a lugar nenhum; eu acho que andar em conjunto as coisas, minimamente para conseguir lidar com a sociedade, com a comunidade, eu acho que faz bem a todo servidor público. E, gostaria de parabenizar vocês pelo trabalho.

A SRA. MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Vamos para o Edivaldo Ricardo.

O SR. EDIVALDO RICARDO – Eu queria, primeiro, em nome de Deus, boa noite a todos. Eu queria agradecer a Mesa, nosso Caiado que explicou todo trajeto muito bem, a nossa trajetória, e também, o nosso Deputado, nosso Prefeito e demais companheiros.

O que acontece o seguinte, o que você falou agora aqui, eu fiz essa trajetória ontem. Eu tenho propriedade aqui, Santa Luzia, tenho negócios em São Francisco e Vila Verde. Ontem eu saí daqui, fui a Mantena, São Francisco, Vila Verde, voltei, passei por Cachoeirinha, Santa Luzia novamente, São José e Mantenópolis, andei 170 km no chão.

Agora, essa promessa gente, sou ainda muito amigo de Enivaldo dos Anjos, nosso grande parceiro, e sempre fui companheiro dele politicamente. Há muitos anos que acompanho, que desço essa estrada toda semana quase, a cada 15, 20 dias eu passo nesse trajeto. Já vi locais, umas duas, três vezes, gente sempre vendo, não é isso que estou querendo condenar ninguém, estou muito satisfeito em saber que vai começar a obra, isso que é importante. Eu sei o sofrimento que é andar no chão.

Desde a época do Enivaldo dos Anjos, desde quando Deputado ainda, falava que o asfalto ia sair, de Mantenópolis a São Francisco. Isso há muitos e muitos anos.

Então gente, o que nós temos que pensar, não é hoje não, nós que somos pessoas que conhecem as coisas, hoje é o momento de hoje, amanhã é o momento de amanhã, depois de amanhã é o momento de depois de amanhã. O que nós temos que pensar é o futuro, porque o que eles estão discutindo aqui é tecnicamente, não sei quem vai liberar, se é o DER, se é Governador, quem é que vai liberar isso aí, quero parabenizar a senhora e o Caiado pelas explanações; o que nós precisamos é pensar nas coisas de amanhã. Não vamos falar que não é política, que está existindo; já começou a política. Nós todos sabemos que nós estamos num Brasil, numa situação muito difícil, então, o

povo tem que pensar o que vai fazer. Nós temos aqui um Prefeito muito bom, hoje, eu não conhecia, mas estou vendo um Deputado, é um prazer.

O que nós temos que fazer, gente; eu fui Prefeito aqui duas vezes, nós estamos pisando em cima de um negócio que foi eu que fiz, a melhor rodoviária do norte do Estado, está aqui feita. O que nós temos que pensar gente, é na hora de ir para a urna, e cobrar daqui, o povo tem que cobrar é aqui. Desde lá do Prefeito ao Deputado e o Governador, daí que sai a obra. Esses aqui não, eles estão trabalhando, estão explicando, estão fazendo o que é necessário, como ele explicou aqui, todos os impactos, todas as coisas que podem existir. O que nós precisamos, gente, pensar bem, o voto é a coisa mais importante que existe hoje no país, não é assim, votar de qualquer maneira, temos que saber onde nós vamos votar, para podermos ter um futuro melhor e para nossos filhos.

Muito obrigado!

A SRA. MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – A gente vai encerrar, não tem mais perguntas.

Serão recebidas manifestações adicionais por escrito sobre o empreendimento no IEMA, até o dia 17 de agosto de 2022, prazo final dos 10 dias úteis para manifestação.

A ata, lista de presença, perguntas realizadas na audiência, estarão à disposição no Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos, rodovia BR-262, KM 0, Pátio Porto Velho – Cariacica, a partir do dia 17 de agosto de 2022. No mesmo dia, a ata desta audiência pública, também se encontrará disponível no site do IEMA: www.iema.es.gov.br.

Estiveram presentes nesta audiência 125 pessoas. E, solicitamos cinco voluntários para assinarem a ata.

Vou passar a palavra para a representante do Instituto de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Estado, Caroline dos Santos Machado, para encerrar esta audiência.

A SRA. CAROLINE DOS SANTOS MACHADO – (IEMA) – Queria agradecer então, a presença de todos, dizer que estamos à disposição, vocês ainda

podem, se tiver alguma dúvida, alguma sugestão, alguma crítica, encaminhar para a gente, que todas serão consideradas no âmbito da análise, na tomada de decisão.

Obrigada a todos pela presença, e uma boa noite!
