

## TRANSCRIÇÃO DE ÁUDIO

### Legenda:

- 1) **Palavras, nomes, siglas ou expressões sublinhadas** – Houve dúvida na compreensão;
- 2) **(ininteligível)** – Não compreendida a palavra ou expressão;
- 3) **Reticências (...)** – Frase não concluída;
- 4) **(intervenções fora do microfone)** – Várias falas fora do microfone em que não foi possível a compreensão;
- 5) **(intervenções simultâneas)** – Várias falas ao mesmo tempo, impossibilitando a compreensão;

1 **Áudio: Audiência Pública – Itaobim/MG**

2 **Tempo de gravação: 02:17:59**

3 **Mestre de Cerimônia** – Solicito aos senhores que desliguem seus celulares ou os  
4 coloquem em modo silencioso. Para que não atrapalhe o andamento dos trabalhos.  
5 Neste momento, damos início a audiência pública relativa ao licenciamento ambiental  
6 da duplicação da rodovia BR-116/Minas Gerais. No trecho que vai do município de  
7 Divisa Alegre ao município de Além Paraíba. Primeiramente vamos repassar aqui  
8 umas orientações de segurança, pois por se tratar de um ambiente que reúne um  
9 número considerado de pessoas, é importante que tenhamos algumas, algum  
10 ordenamento no caso da ocorrência de algum incidente, certo? Numa eventual  
11 emergência, devemos manter a calma, proceder com a evacuação do recinto  
12 caminhando para a saída de forma ordenada, sem correrias e sem atropelos.  
13 Iniciaremos a audiência com a leitura do regulamento, de forma resumida. Caso algum  
14 dos presentes tenha interesse em conhecer o regulamento na íntegra, ele se encontra  
15 afixado no vitrô ao fundo do recinto. E está disponível também no site do Ibama. Artigo

16 1º- O presente regulamento trata dos procedimentos a serem observados na  
17 audiência pública para discussão do estudo de impacto ambiental e do relatório de  
18 impacto ambiental relativo ao projeto de duplicação da rodovia BR-116/Minas Gerais.  
19 Trecho Divisa Alegre a Além Paraíba. Artigo 2º- Os presentes a audiência pública  
20 deverão assinar a lista de presença que se encontra na entrada do recinto. Artigo 6º-  
21 O Ibama apresentará o procedimento de licenciamento em 10 minutos. Na sequência,  
22 será realizada apresentação sobre empreendimento e seus objetivos, com duração  
23 máxima de 15 minutos. Artigo 7º- A equipe técnica responsável pela elaboração do  
24 EIA/RIMA terá o prazo de 45 minutos para realizar a exposição técnica sobre os  
25 estudos desenvolvidos, que deverá obrigatoriamente se dá em linguagem clara e  
26 objetiva. Artigo 8º- Será concedido o intervalo de 15 minutos, no qual se iniciará a  
27 inscrição dos debatedores. O prazo total para inscrição será de 20 minutos, podendo  
28 ser prorrogado caso necessário e com a devida permissão do Presidente da Mesa.  
29 Artigo 12 – Por um período de 15 dias, a contar da data de realização desta audiência,  
30 o Ibama receberá comentários, manifestações e sugestões que serão consideradas  
31 um documento técnico a ser elaborado pela equipe do órgão. Por fim, Artigo 14 –  
32 Caberá ao Presidente da Mesa Diretora decidir as situações que impeçam a regular  
33 continuidade da audiência, bem como deliberar em casos omissos neste regulamento.  
34 Quanto à divulgação da realização da presente audiência, informa-se que a mesma  
35 seguiu todo rito legal, onde houve divulgação por meio do Diário Oficial da União,  
36 jornais de circulações regionais de Minas Gerais, divulgação por meios de rádio,  
37 faixas, sites e redes sociais das prefeituras dos municípios interceptados. Os estudos  
38 ambientais foram disponibilizados para todas as prefeituras interceptadas pela  
39 rodovia, bem como para os demais órgãos partícipes do processo de licenciamento  
40 ambiental. Neste momento convidamos para compor a mesa o senhor Rodrigo Herles,  
41 representante do Ibama e Presidente dessa audiência pública. Uma salva de palmas,  
42 por favor. Convidamos também a senhora Paula Tagliari, representante da EPL –  
43 Empresa de Planejamento e Logística, empreendedora responsável pelo projeto.  
44 Convidamos o senhor Aurélio Chaves, representante da STE – Serviço Técnico de  
45 Engenharia S.A. Empresa responsável pela elaboração dos estudos. Temos a honra  
46 de convidar também o Prefeito Municipal de Itaobim, Charles Vieira da Costa.  
47 Convidamos o Presidente da Câmara Municipal de Itaobim, Cícero Alessandro  
48 Oliveira. Convidamos também, Jessé Pereira Santos, representante do Prefeito do  
49 Município de Divisa Alegre. Gostaríamos de agradecer a presença de outras pessoas

50 ilustres aqui presentes, como Cleberson Nascimento, Chefe de Gabinete de Itaobim,  
51 Rafael Maurílio Lopes, Prefeito de Paraíso. Thiago Guedes, representante da  
52 Secretaria de Meio Ambiente de Teófilo Otoni. Jaime Alves de Sá, representante da  
53 Claro Brasil. Emanuel Dias Oliveira, Vereador de Itaobim. Marcos Vinicius Costa, não  
54 estou conseguindo decifrar quem é Marcos Vinicius Costa, mas agradeço a presença.  
55 Maria do Carmo Soares Rosa, Vereadora. Gilberto Costa, Vereador de Itaobim e  
56 Ronaldo Gonçalves Cardoso, Assessor do Dr. Jean Freire. Nesse momento passamos  
57 a palavra para o Presidente da Mesa para abertura dos trabalhos dessa audiência.

58 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Boa noite a todos. Pontualmente às 19h48, a gente dá  
59 início então, declaro aberta a audiência pública para discussão do estudo de impacto  
60 ambiental do projeto de duplicação e regularização ambiental da BR-116 no trecho de  
61 Minas Gerais.

62 **Mestre de Cerimônia** – Convido todos agora a ficarem de pé para que possamos  
63 ouvir o hino nacional.

64 (Apresentação do Hino Nacional)

65 **Mestre de Cerimônia** – Passamos a palavra agora para o Presidente da Mesa, para  
66 as boas-vindas.

67 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Boa noite a todos de novo, novamente. Depois de  
68 superada essas formalidades, são muitas formalidades que envolvem uma audiência  
69 pública, espero que as formalidades não sejam um fator para diminuir nossa  
70 proximidade, nossa sinceridade, o calor humano que é mais importante que qualquer  
71 outra coisa quando estamos falando de um projeto tão importante para a região,  
72 quanto uma proposta de duplicação da BR-116. Queria agradecer a todas as  
73 autoridades aqui presentes, me parece um motivo de muito interesse, estão todos  
74 aqui conosco de algumas outras cidades, que vieram então ter a oportunidade de  
75 conversar conosco sobre esse projeto. Gostaria de agradecer imensamente aqui o  
76 carinho, a recepção do povo de Itaobim, a gente já passou aqui outras vezes,  
77 oportunidade de passar aqui mais de uma vez, ou viajando ou trabalhando e não tinha  
78 tido a oportunidade de parar, de ficar na cidade, então para mim é um motivo de  
79 alegria. Me lembra muito a minha cidade Pirapora, principalmente pelo calor, não é o  
80 mesmo rio, mas me lembra muito a questão do calor. Eu fiquei muito feliz então de

81 estar tendo a honra de presidir essa sessão de audiência aqui com vocês. Projeto  
82 importante, eu espero que todos nós aproveitemos o momento, um momento ímpar  
83 de oportunidade das instituições que são responsáveis por esse projeto virem aqui  
84 conversar com vocês, mostrar a cara, mostrar quais são as dificuldades, os pontos  
85 fortes, os pontos fracos desse projeto, e obrigatoriamente poder escutar todos sobre  
86 suas impressões, o que é que tem a contribuir com este processo. Eu acho que esse  
87 é a melhor forma de fazer qualquer coisa no Brasil, com transparência, com  
88 sinceridade e com disposição para conversar. Então mais uma vez muito obrigado,  
89 espero que a gente tenha uma ótima audiência, tal qual foram as duas outras que a  
90 gente promoveu em Muriaé e Governador Valadares. Gostaria de passar a palavra ao  
91 prefeito aqui, já agradecendo novamente a acolhida, para uma saudação ao público,  
92 um boa noite.

93 **Sr. Charles Vieira da Costa (Prefeito Municipal de Itaobim)** – Boa noite a todos.  
94 Nós queremos aqui, quero cumprimentar a Mesa, na pessoa do Presidente da Câmara  
95 Municipal, Cícero Alessandro. Quero dar boas-vindas a todos vocês das cidades  
96 vizinhas, pessoas que representam as instituições, do que representa o Meio  
97 Ambiente, a Polícia Militar Ambiental do Estado de Minas Gerais, da pessoa do Miguel  
98 Loiola que se faz presente. Aos Vereadores de Itaobim que estão aqui presentes  
99 também na sua maioria. A cada cidadão itaobinense, aos representantes de classes,  
100 aos alunos, aos acadêmicos dessa área aí ambiental, que é um tema muito importante  
101 e muito debatido atualmente. Queremos desejar boas-vindas também às empresas  
102 que fizeram o estudo, que emitiram o relatório. Eu acho que a audiência é o melhor  
103 espaço para se debater ou reconstruir o que é de melhor para uma comunidade, para  
104 um estado. Então sejam todos bem-vindos e boa audiência para todos nós.

105 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Obrigado pelas palavras, Prefeito, obrigado pela  
106 acolhida. Queria passar a palavra ao Presidente da Câmara aqui de Itaobim para  
107 também umas saudações.

108 **Sr. Cícero Alessandro Oliveira (Presidente da Câmara Municipal de Itaobim)** –  
109 Boa noite a todos. Gostaria de cumprimentar a mesa na pessoa do nosso Prefeito.  
110 Desejar a todos que estão aqui presentes, cumprimentar os vereadores que aqui  
111 também se encontram. O Chefe da Polícia Ambiental, Miguel, representando o Meio  
112 Ambiente. Outras autoridades presentes. O povo de Itaobim também que aqui se

113 encontra. Amigos, os nossos funcionários aqui da casa, as pessoas que vieram de  
114 longe também para estar participando. Dizer que é uma grande obra e a gente só  
115 pode dizer, não é Prefeito, que Itaobim, nós estamos aqui de braços abertos. Muito  
116 obrigado a todos.

117 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Obrigado Vereador. Queria passar também a palavra  
118 ao representante do Prefeito, representante do Prefeito de Divisa Alegre. É uma  
119 alegria recebê-lo, é uma alegria que você esteja aqui conosco, Jessé, muito obrigado.

120 **Sr. Jessé Pereira Santos (Representante do Município de Divisa Alegre)** – Boa  
121 noite a todas e a todos. Estou aqui representando o Município de Divisa Alegre,  
122 especificamente o Prefeito Marcelo Olegário Soares. E eu gostaria aqui de estar  
123 citando a presença de pessoas da minha cidade aqui, por favor, levante vocês. Que  
124 são de Divisa Alegre, nós que somos o pontapé inicial, porque o marco do projeto é  
125 Divisa Alegre – Além Paraíba. E por ironia do destino eu nasci em uma e morei 10  
126 anos na outra, em Além Paraíba. Então para mim é uma honra, para o município de  
127 Divisa Alegre é uma honra a gente estar aqui. E no decorrer da audiência, a gente  
128 quer debater alguns assuntos, que será importante para o povo que aqui está. E dizer  
129 que eu de certa forma até contribuí com o convite, pois a moça que ali está, ela me  
130 pediu para eu, eu gosto muito de rede social, e eu distribuí na região toda, coloquei  
131 no site da Prefeitura, coloquei no site pessoal do Prefeito, no meu site pessoal, nos  
132 grupos de WhatsApp. E no mais, eu quero desejar a todos uma boa audiência, saudar  
133 aqui o meu amigo Roberto Aguilar, saudar a mesa aqui na pessoa do Prefeito Charles.  
134 E desejar a todos nós uma boa audiência. Muito obrigado.

135 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Obrigado pelas palavras, Jessé, obrigado pelo apoio.  
136 Passar a palavra para a Dra. Paula da EPL, para suas palavras.

137 **Sra. Paula Durante Tagliari (EPL – Empresa de Planejamento e Logística S.A.)** –  
138 Boa noite a todos. Sou Paula Tagliari, estou aqui em nome da Empresa de  
139 Planejamento e Logística, empresa pública vinculada ao Ministério da Infraestrutura.  
140 Cumprimento à Mesa, a todos, agradeço a receptividade e a presença, porque um  
141 estudo de impacto ambiental, ele é um esforço muito grande, é um estudo longo, em  
142 torno de um ano, um ano e meio sendo elaborado. E estar aqui hoje para discutir isso,

143 apresentar os resultados dos diagnósticos que foram levantados por vocês, vai ser  
144 bastante importante. Obrigada.

145 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Obrigado, Paula. Já vamos de imediato convidar o  
146 Aurélio para fazer uso da palavra.

147 **Sr. Aurélio Chaves (STE – Serviço Técnico de Engenharia S.A.)** – Boa noite.  
148 Gostaria de agradecer a receptividade que a gente teve aqui e a oportunidade também  
149 de apresentar um pouco o resultado dos estudos que foram feitos. Eu sou o  
150 representante da empresa STE que vou apresentar para vocês uma síntese disso tudo  
151 que foi estudado e levantado. E espero que seja uma noite produtiva, que a gente  
152 possa discutir, trocar informações e queria agradecer, muito obrigado. Boa noite.

153 **Mestre de Cerimônia** – Nesse momento, convido, convido não, agradeço os  
154 membros da mesa em nome das pessoas do auditório, e convido-os a desfazer a  
155 mesa para iniciarmos as apresentações. Iniciaremos as apresentações com o senhor  
156 Rodrigo Herles, representante do Ibama. Vai apresentar o processo de licenciamento  
157 ambiental da duplicação da BR-116 em aproximadamente 10 minutos.

158 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Boa noite de novo. Acho que está visível, a gente  
159 consegue conversar um pouquinho, não é? Meu interesse aqui é fazer uma rápida,  
160 mas rápida apresentação sobre qual é o papel do Ibama, o que é que nós estamos  
161 fazendo aqui em termos de responsabilidades e escopo. E situá-los de que faz que  
162 nós estamos e o que é que esperar desse procedimento de licenciamento ambiental.  
163 Então se eu conseguir essas três mensagens, eu vou sair daqui muito feliz. Então  
164 inicialmente estamos trabalhando aqui no projeto de regularização ambiental e  
165 duplicação da BR-116 no trecho zero, Divisa Alegre ao Km 818 Além Paraíba. Estou  
166 aqui, mas estou falando em nome de uma Diretoria de Licenciamento Ambiental, é  
167 uma unidade do Ibama, é uma divisão do Ibama, responsável por todos os  
168 licenciamentos ambientais no Brasil, desde rodovias a hidrelétricas, aeroportos, enfim,  
169 todas as nossas atividades licenciadas em nível federal, passam por essa Diretoria de  
170 Licenciamento Ambiental, licenciamento ambiental. Então falo também em nome da  
171 Coordenação de Licenciamento Ambiental do Setor de Transportes. O que é que nós  
172 estamos licenciando? Estamos licenciando este projeto, um processo numerozinho  
173 2001, mas notem, de 2012, então nós temos oito anos de trabalho aí, oito anos de

174 caminhada para chegar neste momento e apresentar um resultado para vocês. Não é  
175 isso, nesse processo. Foi realizado aqui, eu gostaria de frisar isso, um estudo de  
176 impacto ambiental, um EIA/RIMA. Que é na verdade, o estudo mais rigoroso, mais  
177 completo que existe na legislação brasileira. Então esse empreendimento pelas suas  
178 características, pelas suas dimensões, pela região que ele atravessa, ele foi  
179 considerado um empreendimento de significativo potencial de impacto. Portanto,  
180 submetido ao mais rigoroso procedimento de licenciamento ambiental que existe no  
181 Brasil. A responsável a Empresa de Planejamento e Logística neste momento, a EPL  
182 que é uma empresa do Governo Federal, ligada ao Ministério dos Transportes, a Dra.  
183 Paula vai na apresentação dela, vai explicar um pouco melhor sobre isso. Obrigado.  
184 Mas nesse momento ela figura como responsável pelo processo, ela está figurando  
185 como responsável por esse projeto neste momento. Quem elaborou esses estudos foi  
186 a STE, representada aqui pelo Aurélio, é uma empresa especializada em estudos de  
187 impacto ambiental, então ela assina e se responsabiliza pela qualidade deste trabalho  
188 de avaliação de impactos ambientais. Gostaria até de apresentar, um documento mais  
189 simples, o nosso Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, que está aqui disponível  
190 para todos, se puderem conhecer, façam, acho que seria muito proveitoso para todos  
191 que pudessem conhecer. Qual é o papel do Ibama? Nós somos o órgão responsável  
192 pelo licenciamento, nós temos autoridade no Brasil de fazer o licenciamento em nível  
193 federal e nos responsabilizamos também pela fiscalização ambiental do  
194 empreendimento. Vocês podem me perguntar, vocês vão que várias, na apresentação  
195 do Aurélio principalmente, ele vai falar de várias ações que o empreendimento terá  
196 que fazer no futuro. Por exemplo, passagem de fauna, monitoramento de processos  
197 erosivos, uma série de coisas. Quem é que vai cuidar disso daqui a 20 anos? O Ibama  
198 por hora é responsável, guardião desse procedimento, inclusive nos últimos, nos  
199 próximos anos em que o empreendimento estiver licitado, em operação, a gente  
200 espera que tão logo ele possa ter esse papel. Mas o Ibama não faz isso sozinho,  
201 apesar de ser a autoridade de licenciamento ambiental a nível federal, ela não faz isso  
202 sozinha. Nós temos o dever legal, estipulado em lei, de consultar setores específicos  
203 para ouvir a opinião deles quando tem interferência com áreas específicas. Por  
204 exemplo, no caso dessa rodovia tem a proximidade de duas cavernas, aqui no trecho  
205 dela. Tem uma autoridade nacional brasileira que cuida da questão de caverna, a  
206 gente precisa escutar, ver quais são as operações que eles fazem. Assim ocorre  
207 quando com os órgãos estaduais de meio ambiente, assim ocorre, a gente mandou

208 ofício para todas as prefeituras, assim ocorre com outros órgãos como a FUNAI,  
209 ANTT, enfim, toda vez que se faz necessário, a gente consulta os outros especialistas  
210 para ouvir a opinião deles sobre esse projeto. Mas a autoridade final, a palavra final  
211 em termos de emissão ou não de licenciamento ambiental, cabe ao Ibama. Nós  
212 estamos como eu disse no procedimento triplo, licença prévia, licença de instalação.  
213 Tudo se inicia com o termo de referência que é uma espécie de uma lista. Eu pretendo  
214 saber, estudar a fauna dessa região, como é que se faz? O Ibama estipula qual  
215 método vai usar, quantas campanhas serão, onde é que será amostrado, como é que  
216 eu faço esse estudo? Tudo começa aqui nesse termo de referência, foi emitido lá em  
217 2012, 2013. Depois disso se faz avaliação de impactos ambientais sintetizado nesse  
218 estudo de impacto ambiental, no EIA e no RIMA. Submete isso ao Ibama, se ele  
219 estiver ok e apto, ele vem para ser conversado com a população em termos de  
220 audiência pública. E o passo mais importante desse procedimento todo na licença  
221 prévia é o que a gente chama de parecer técnico conclusivo, que é o próximo passo  
222 que se dará neste processo. Um parecer técnico conclusivo é a opinião do Ibama  
223 sintetizando todos os trabalhos feitos nos últimos anos e falando assim olha, esse  
224 empreendimento é potencial, tem o potencial de causar tal impacto ou outro impacto.  
225 E a gente analisou ele e podemos ter três conclusões, basicamente. Se a gente, se  
226 esse parecer técnico entender que o estudo não foi profundo suficiente ou não  
227 conseguiu dar todas as respostas necessárias para o empreendimento, ele pode ser  
228 solicitado a fazer em complementações, um estudo complementar, um aspecto novo  
229 que precisa ser estudado. Aí se aguarda que o proponente do projeto apresente esse  
230 estudo complementar. Então essa é uma solução possível. Não acredito que seja o  
231 caso, mas é uma solução possível. Uma outra decisão que pode vir deste parecer  
232 técnico é considerar a obra inviável, todos os impactos aqui são grandes demais ou  
233 afetam componentes importantes demais e as soluções apresentadas pelo  
234 empreendedor infelizmente não deu conta de corrigir todos os impactos ambientais e  
235 tratar todos os impactos ambientais, e pode ter uma resposta por inviabilidade. Não  
236 acredito que seja o caso, nós estamos falando de uma duplicação de uma rodovia já  
237 existe há 40, 50 anos. Claro que não vamos, tem especificidades, tem questões  
238 importantes para serem olhadas, mas é um projeto também que tem muita capacidade  
239 de ajuste, você pode desviar de alguma coisa que eventualmente tenha risco de sofrer  
240 um impacto maior. Então um projeto mais plástico, com maior capacidade de ajustes.  
241 Mas se houver a possibilidade, infelizmente, pode ser um resultado. Ou o parecer

242 pode dizer ok, entendemos que o estudo foi profundo o suficiente, que ele cogitou  
243 todos os impactos, que ele estudou e descreveu todos os impactos, que ele  
244 apresentou soluções plausíveis para os impactos ambientais diagnosticados, então a  
245 gente acredita que o empreendimento tem condições de receber o que a gente chama  
246 de atestado de viabilidade. E que ele quer dizer, quer dizer que nessa condição, nesse  
247 território, com este projeto, com esse diagnóstico, ele é um projeto que pode ser  
248 implantado. Então ele receberia o que a gente chama de licença prévia. Note que a  
249 licença prévia ela não autoriza o início das obras, ela apenas atesta a concepção do  
250 projeto, está ok, vamos seguir com esse procedimento. No caso das rodovias, a Paula  
251 vai explicar, ele qualifica esse empreendimento, dar mais segurança para que ela vá  
252 ser submetido a uma licitação para ter um empreendedor concessionário privado,  
253 assim como aconteceu lá na Bahia, por exemplo, para tocar essa obra, para também  
254 fazer, se responsabilizar por esse projeto. Ok, receberia então a licença prévia. Depois  
255 deste novo empreendedor constituído, depois de um leilão que a Paula vai explicar,  
256 os passos seguintes são a licença de instalação e a licença de operação, e a licença  
257 de instalação é que de fato autoriza o início das obras. Podem me perguntar: ah, mas  
258 são 818 quilômetros, vou dar uma licença, vamos esperar tudo estar pronto? Não,  
259 provavelmente não será assim, isso pode ser feito por segmento, por trechos mais  
260 importantes, talvez até por questão de segurança, tem várias formas de lidar com isso  
261 que não está em discussão aqui nesse momento, mas pode ser feito assim, várias  
262 licenças, a gente já tem experiência de lidar com isso há bastante tempo. Ok? Então  
263 estamos aqui nessa fase de licença prévia, é a fase muito importante, porque ela  
264 realmente dá segurança para a continuidade de qualquer outro projeto, mas ainda tem  
265 a licença de instalação, licença de operação, esse sistema que eu disse, o mais  
266 rigoroso do Brasil em termos de licenciamento e para empreendimentos de grande  
267 porte. Vamos lá. Nós estamos nessa fase de audiência pública que é um momento  
268 como já disse, superimportante para esclarecer dúvidas, recolher críticas e sugestões  
269 sobre os impactos ambientais de projeto. Portanto, eu peço que aproveitem. Então  
270 três fases, não vou me delongar nisso. Por fim, a última que a gente espera licença  
271 de operação. Por que é que a gente faz um trabalho deste tamanho? Por que é que a  
272 equipe do Aurélio passou anos estudando esse empreendimento? Porque existem  
273 consequências para a população, e para o meio ambiente que são importantes e  
274 reconhecidas. No caso de uma rodovia, por exemplo, sempre há a possibilidade de  
275 um trajeto ter que fazer remoção de população, isso não é trivial de fazer, isso não é

276 fácil de fazer, a gente precisa entender quais são esses impactos, nós preocupamos  
277 com a remoção da população, nós nos preocupamos com a perda de qualidade de  
278 vida da população, ou até mesmo a melhoria da qualidade de vida, geralmente a  
279 rodovia significa nesse caso melhores condições regionais de dinamização da  
280 economia e traz sim benefícios para a população. Nós nos preocupamos também com  
281 fragmentação de ambientes, perda de indivíduos de fauna, por risco de  
282 atropelamento, é uma condição que todos nós que trafegamos pelas BRs,  
283 observamos animais sendo atropelados, e tem soluções para esse tipo de situação,  
284 pelo menos que minimize esse impacto. Por isso a gente cuida tanto de estudar os  
285 aspectos envolvidos neste empreendimento. Também intensificação de processos  
286 erosivos, mas falando de relevo. Então são em grosso modo, são as preocupações  
287 que motivam a necessidade de um estudo de impacto ambiental. O próximo passo  
288 como eu disse, é uma emissão de um parecer técnico, a gente já está bastante  
289 avançado nesse empreendimento, já tem uns dois ou três pareceres que já se  
290 cuidaram, trataram de examinar o conteúdo de estudo de impacto ambiental, então  
291 espero que, tenho certeza que será mais bem ágil aqui a manifestação final do Ibama.  
292 Por fim, eu gostaria de deixar para vocês o nosso canal, 0800-618080, é uma linha  
293 verde, dedicada a muitas coisas, é suporte ao usuário do Ibama, quem precise ter  
294 serviço do Ibama pode se conectar com ele através desse 0800-618080, mas pode  
295 registrar denúncia, pode fazer críticas. Então o canal ditável, registrado, e uma vez  
296 aberta uma ocorrência, ele garante o anonimato da pessoa, não precisa se identificar,  
297 ou pelo menos se identifica, mas esse dado é mantido sobre sigilo, e o Ibama se obriga  
298 a responder e averiguar as denúncias, os elogios, as críticas, enfim, tudo que a  
299 população puder interagir com o Ibama. Ok? Rapidamente, em grosso modo era isso  
300 que eu queria trazer para vocês aqui nessa noite. Obrigado.

301 **Mestre de Cerimônia** – Convidamos nesse momento, a senhora Paula Tagliari da  
302 Empresa de Planejamento e Logística – EPL, para que se apresente num prazo de  
303 aproximadamente 30 minutos. 15 minutos, perdão.

304 **Sra. Paula Durante Tagliari (EPL – Empresa de Planejamento e Logística S.A.)** –  
305 Boa noite novamente. Então eu estou aqui hoje representando a Empresa de  
306 Planejamento e Logística, empresa vinculada ao Ministério da Infraestrutura, empresa  
307 pública que trata dos empreendimentos prioritários do Governo Federal. A nossa  
308 empresa ela tem como objetivo prestar serviços na área de projetos, estudos e

309 pesquisas destinados a subsidiar o planejamento da infraestrutura e logística do nosso  
310 país. Então nós trabalhamos com rodovias, ferrovias, portos e aeroportos também.  
311 Dentre as nossas competências, eu trouxe aqui algumas que tem mais a ver com o  
312 contexto do que nós vamos apresentar essa noite para vocês, que é elaborar estudos  
313 de viabilidade técnica, jurídica, ambiental e econômico-financeira necessários ao  
314 desenvolvimento de projeto de logística. Nós temos também como competência obter  
315 licenças ambientais para que tanto garanta viabilidade dos empreendimentos, em  
316 alguns casos a gente chega até a obtenção da licença de instalação, que é quando  
317 de fato as obras se iniciam. Hoje a diretriz do Governo Federal é um pouquinho  
318 diferente, a ideia, o empreendedor público, garantir a viabilidade, conseguir a licença  
319 prévia que nós estamos nessa etapa nesse momento, para trazer maior atratividade  
320 para investidores resolverem participar dos leilões, das licitações e investirem no  
321 nosso país. E nós também desenvolvemos estudos de impacto socioambiental, que é  
322 esse o caso e outros estudos com abordagens ambientais. Essa é minha área lá  
323 especificamente, hoje nós estamos tratando de um estudo de impacto ambiental, é o  
324 tema, são os aspectos ambientais, mesmo, mas lá na nossa empresa a gente também  
325 faz estudos de viabilidade técnica, estruturação de projetos, pré-projetos, tudo no  
326 intuito de elaborar um projeto mais completo para as futuras concessões. Então em  
327 resumo, nós fazemos o planejamento integrado da logística do país, a estruturação  
328 de projetos e o licenciamento ambiental. Nosso intuito é sempre conectar pessoas,  
329 bens e serviços, e com isso, a gente sempre busca as melhores metodologias, as  
330 práticas mais modernas, tanto nacionais, como também internacionais. Isso vocês vão  
331 ouvir a gente falando o tempo todo, mas é só para reforçar, mesmo, até porque é uma  
332 audiência gravada, nós estamos trabalhando nesse processo de licenciamento sobre  
333 a regularização e a duplicação da BR-116/Minas Gerais. O foco hoje aqui é o estudo  
334 de impacto ambiental, é apresentar o diagnóstico que a STE levantou. Eu sei que  
335 muitas das questões, das dúvidas, vão ser muito voltadas ao projeto propriamente. Eu  
336 vou me antecipar então informando a vocês que nós não temos esse projeto executivo  
337 ainda. Então eu não vou saber informar a vocês, por exemplo, onde serão as praças  
338 de pedágio, onde serão as passarelas, onde serão, porque isso ainda vai ser numa  
339 fase posterior, hoje a gente discute aqui os aspectos ambientais do estudo  
340 desenvolvido. E nesse momento a EPL, até a emissão dessa licença prévia, ela está  
341 como empreendedora. A localização que já foi falada, são 39 municípios interceptados  
342 por essa duplicação. E qual que é a necessidade, por que da elaboração desse

343 estudo, desse esforço tão grande que o Governo Federal está colocando. A BR-116  
344 é uma rodovia bastante importante para o nosso país, ela faz a ligação de Fortaleza  
345 até Jaguarão lá no Rio Grande do Sul. E cruza vários estados e se constitui num  
346 corredor de efetiva integração nacional. Ela é estreita para o volume de tráfego, eu  
347 não preciso nem falar isso, porque vocês sabem melhor do que eu. Existem vários  
348 problemas como condições ruins de pavimento, sinalização, deficiente, necessidade  
349 de contenção de encostas e recomposição de barrancos. E isso oferece risco aos  
350 usuários da rodovia. Por isso, nasce esse projeto de duplicação. Quanto ao meio  
351 ambiente, a gente observa diversos passivos ao longo da ferrovia, desculpa, da  
352 rodovia. Como com a implantação do projeto de duplicação, esses problemas passam  
353 a ser obrigação da futura concessionária e ela começa a organizar e tentar solucionar  
354 todas essas questões, como as erosões que a gente vê na beira da estrada, o  
355 assoreamento de recursos hídricos, o escorregamento de taludes. Esses problemas  
356 são importantes de serem solucionados, mitigados, contidos, porque eles interferem  
357 diretamente na fauna e na flora da região. E com uma empresa tratando disso, a gente  
358 também minimiza essas questões. E aí para explicar um pouquinho para vocês o  
359 processo de concessão e também onde que nós estamos nesse momento. A  
360 duplicação ela é considerada um empreendimento novo, por isso nós estamos em  
361 busca de uma licença prévia fazendo esse estudo tão complexo, como o Rodrigo já  
362 explicou no processo de licenciamento. Nós estamos na última etapa do processo  
363 para obtenção da licença prévia, que é essa conversa com vocês nesse momento, é  
364 a apresentação desses resultados. Estando tudo ok no estudo que o Ibama está  
365 analisando, fazendo essa etapa de conversa, de apresentação dos resultados, o  
366 Ibama emitindo a licença prévia, ele garante a viabilidade desse empreendimento.  
367 Então até aí, a EPL está atuando. A partir daí, próxima fase, desenvolvimento de  
368 projeto executivo, obtenção de licença de instalação, que é a licença que de fato vai  
369 garantir o início das obras, vai ser a futura concessionária. E ela também vai ser a  
370 responsável pela obtenção da licença de operação. E como é que funciona isso lá no  
371 Governo Federal? Os ministérios e as agências reguladoras que têm uma interação  
372 direta com o programa de parcerias e investimentos do Governo Federal, que é um  
373 programa que qualifica empreendimentos. Todos os empreendimentos qualificados  
374 pelo PPI, são empreendimentos prioritários do Governo Federal, grande parte deles  
375 vem para a EPL para estruturação de projetos. Então nessa fase, é feita a seleção de  
376 projetos e a priorização da BR-116 foi uma das priorizadas, Minas Gerais. E os

377 estudos de viabilidade são desenvolvidos. A partir daí, os ministérios setoriais que no  
378 nosso caso é o Ministério da Infraestrutura, a empresa que cuida, que vai cuidar desse  
379 processo ela se torna prioridade nacional, ela realiza os estudos de viabilidade e os  
380 estudos ambientais também. E começam os acordos e avisos de concessão. Essas  
381 duas etapas nós já cumprimos. A próxima é consulta pública sobre edital e contrato  
382 de concessão. É outra audiência, não é essa audiência que a gente está fazendo aqui,  
383 é uma audiência que é realizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres.  
384 Nessa audiência é que nós temos mais informações relacionadas diretrizes de projeto,  
385 de fato. Após essa audiência que está prevista para junho de 2020, os estudos e o  
386 relatório dessas audiências são entregues ao Tribunal de Contas da União para  
387 avaliação desse produto. O TCU audita, analisa, dar um parecer se a concessão pode  
388 ir para frente ou não, se falta alguma coisa, se a gente tem que voltar alguma etapa.  
389 E a previsão de resposta do TCU está para novembro de 2020. Quando finalmente a  
390 gente chega na última etapa que está prevista para dezembro de 2020, que é a  
391 publicação do edital, a realização do leilão e aí a assinatura do contrato de concessão,  
392 que onde de fato as coisas começam a evoluir no sentido de implantação do projeto.  
393 Quais são os benefícios que a gente observa com as concessões que estão  
394 acontecendo no país? Recuperação de pavimento, de obras de artes especiais, de  
395 sistemas de drenagem, de sinalização, recuperação da faixa de domínio, de  
396 terraplenos e estrutura de contenção. A manutenção em geral da rodovia, a  
397 duplicação propriamente dita. Implantação de vias marginais, viadutos, passagens  
398 superiores, interconexões, retornos, passarelas, melhorias nos acessos, tudo isso é  
399 pensado para implantação. Além de programa de redução de acidentes, há um  
400 controle muito maior caso haja algum acidente também, conservação da rodovia, o  
401 monitoramento da rodovia, obras e serviços emergenciais, implantação de sistemas  
402 de operação de comunicação e desobstrução em alguma eventualidade. Mais uma  
403 vez hoje então qual é o papel de cada instituição. A EPL como empreendedora, o  
404 Ibama como o órgão que conduz o processo de licenciamento ambiental, a Agência  
405 Nacional de Transportes Terrestres é a entidade que vai fazer a regulação da futura  
406 concessão. E a futura concessionária ela vai desenvolver o projeto, ela vai obter a  
407 licença de instalação, ela vai executar e operar o empreendimento. Algumas  
408 audiências que a gente fez em outras rodovias, um dos temas mais destacados, a  
409 maior parte dos questionamentos foi relacionado a desafiliação. Então veio comigo  
410 um colega advogado que trabalha juntamente comigo, Dr. Gustavo Botrel. Eu gostaria

411 de chamá-lo para apresentar um pouco para vocês sobre o processo de  
412 desapropriação como que ele funciona. Gustavo, por favor.

413 **Sr. Gustavo Botrel (Empresa de Planejamento e Logística)** – Muito obrigado,  
414 Paula. Uma boa noite a todos. Muito obrigado. Presidente, com a sua licença, eu  
415 primeiro queria fazer um registro, eu queria parabenizar a cidade de Itaobim e região  
416 pelo exercício de cidadania. De todas as audiências que a gente executou na BR-116,  
417 nas outras duas cidades e cidades com maior representatividade populacional, ou  
418 seja, era muito mais fácil de comparecer, tanto Muriaé, como Governador Valadares,  
419 a gente não teve tamanho interesse, a gente não teve tantas pessoas num auditório.  
420 Então a cidade de Itaobim, Prefeito, e toda região estão de parabéns pelo interesse e  
421 por estar aqui. Com relação à EPL, eu gostaria de deixar claro logo de cara, que não  
422 se trata de uma empresa de execução, nós somos uma empresa de planejamento.  
423 Somos pensantes. Cabe à EPL estrutura, não executar, é por isso que não cabe a  
424 gente efetuar projeto, não compete a nossa empresa a quem aqui nós estamos  
425 representando, eu e a Dra. Paula, fazer esse tipo de levantamento, de definição,  
426 aonde vai ficar tal traçado, aonde vai ficar tal rotatória, aonde vai ter trevo, aonde vai  
427 começar a duplicação, vai começar por aqui ou começar por lá. A EPL, ela trabalha  
428 para garantir a viabilidade da concessão. Hoje nós estamos trabalhando para que  
429 exista uma maior competição, que exista maior interesse pela concessão rodoviária,  
430 para que ela seja um sucesso, para que a gente tenha investimento e a gente não  
431 fique dependendo exclusivamente de capital público para execução de obras. Prefeito,  
432 as autoridades aqui presentes sabem a dificuldade que está para que a gente consiga  
433 dinheiro para poder executar obras nesse país. Então a EPL, ela pensa, ela estrutura  
434 o modelo de concessão e o que a gente faz é apresentar aqui hoje aos senhores,  
435 tanto na matéria ambiental, quanto agora aonde eu vou falar da parte da  
436 desapropriação, a gente apresenta aquilo que a gente está estruturando que vai  
437 passar a compor os contratos, assim como o plano de exploração rodoviário. Com  
438 relação à desapropriação, ela é um procedimento através do qual o poder público,  
439 fundado num decreto, no nosso caso de utilidade pública, ele de forma compulsória,  
440 ou seja, obrigatoriamente e independe da vontade do afetado, ele retira aquele bem  
441 do domínio do particular e traz para si, ou no caso vai permitir com que a  
442 concessionária adquira aquele terreno. Durante o período da concessão, aquele bem  
443 passará a compor o sistema viário, durante o período da concessão será administrado

444 pela concessionária, a posteriori encerrado o contrato de concessão, aquele bem  
445 passa a ser de domínio público por força do decreto. A base da desapropriação ela é  
446 constitucional, ela está prevista no Artigo 5º Inciso 24, e eu deixei ali para que os  
447 senhores tenham conhecimento e depois se quiserem pesquisar mais a respeito do  
448 assunto, todo o compêndio legislativo atual aplicável à desapropriação. Eu vou  
449 abordar aqui durante a apresentação alguns desses aspectos que são de maior  
450 interesse das populações afetadas. Vou tentar falar de forma mais simples e clara a  
451 respeito delas, para não ficar uma apresentação maçante e técnica. O primeiro passo,  
452 o primeiro passo para desapropriação é a Declaração de Utilidade Pública, o DUP.  
453 Como é que ele vai nascer no caso da BR-116? Uma vez realizada a concessão, ou  
454 seja, somente depois da concessão realizada, a empresa vencedora vai indicar  
455 através dos compromissos por ela assumidos, o plano de exploração rodoviário  
456 chamado com a ANTT, ela vai indicar quais são os imóveis que ela precisa para  
457 executar a obra. Vai competir ao poder executivo, no caso o federal, através, por ato  
458 próprio ou delegado, a edição desse decreto de utilidade pública, ele vai ter ampla  
459 divulgação e obrigatoriamente tem que sair também no Diário Oficial. A partir desse  
460 momento com o decreto, essa empresa fica autorizada a promover levantamentos  
461 técnicos. O que é isso? Eles vão poder bater na casa dos eventuais afetados e pedir  
462 licença com força no decreto, para poder fazer os primeiros levantamentos.  
463 Identificação das propriedades, identificação de benfeitorias eventualmente afetadas  
464 e tudo aquilo que ela precisar para executar a faixa de domínio e a implantação da  
465 duplicação. No momento subsequente, ele vai pedir a documentação, ênfase para  
466 documentação. Que documentação é essa? Documentação pessoal e do imóvel. E  
467 se eu não tiver documentação do imóvel? E se eu não sou dono da terra, como é que  
468 eu faço? Bem, existem meios de se provar os direitos que vocês têm lá, e esses  
469 direitos eles estão sendo reconhecidos. Até pouco tempo atrás os modelos de  
470 concessão realizados no Brasil, principalmente por força de contrato, não previam a  
471 possibilidade, a obrigatoriedade de indenização de posseiros ou de pessoas que  
472 estivessem ocupando aquela faixa de domínio de forma irregular. Hoje já não é assim,  
473 hoje já há um estudo de caso a caso. Hoje a gente já busca mais informações para a  
474 gente identificar quem possui de fato direito e quem está lá em caráter oportunista.  
475 Com relação à avaliação, uma vez coletada a documentação, a gente já está falando  
476 de processo montado. Para a subsequente, a avaliação, a avaliação ela é feita com  
477 base na norma técnica e por profissionais capacitados, se o imóvel estiver em área

478 rural, obrigatoriamente será feito por meio de engenheiro agrônomo. Se tiver em área  
479 urbana, engenheiro civil. Sob pena de nulidade do laudo. Encerrado o processo  
480 administrativo de desapropriação, será apresentada uma proposta. Bom, nesse  
481 momento, essa proposta pode ser aceita ou recusada. Essa proposta como eu disse,  
482 ela só será formalizada se todos os outros itens estiverem ok, ou seja, levantamento  
483 técnico bem feito, documentação apresentada ou no caso de posseiro, toda  
484 documentação pertinente a ele também comprovada, superado, avaliação feita,  
485 proposta. Com relação ao aceite ou não, a gente passa para esses dois campos. Se  
486 sim, celebra-se o acordo, escrituração, pagamento e o registro em nome de  
487 primeiramente da concessionária, a posteriori do poder público. Se não, o caminho  
488 será, se não aceita a proposta ou impossível de ser celebrada por falta de regularidade  
489 documental, vai para processo judicial. Dentro do processo judicial, eu queria destacar  
490 o seguinte ponto: apesar de ser compulsória, apesar de ter força de ato de império, é  
491 obrigacional a desapropriação, não quer dizer que as pessoas que são afetadas por  
492 ela, não tem direitos, pelo contrário, pelo contrário, a legislação brasileira garante  
493 direitos a essas pessoas. E o que eu gosto sempre de lembrar, é a possibilidade de  
494 desde o primeiro momento essa pessoa requerer o levantamento de até 80% da  
495 quantia que está depositada de forma antecipada, porque o poder público quando ele  
496 entra com o processo, ele pede a posse. Antes de se resolver o processo. A  
497 contraprestação, o direito que assiste às pessoas que são afetadas é requerer o  
498 levantamento de até 80% do valor que está lá, também de maneira antecipada,  
499 enquanto corre o processo, não precisa esperar terminar o processo para receber o  
500 dinheiro. Tem o direito de pedir esse levantamento em caráter preliminar também. E  
501 os outros 20%? Os outros 20% ficam depositados como garantia do juízo. Se a  
502 decisão for favorável ao desapropriado, o poder que estiver executando, seja ele  
503 poder público, seja ele concessionário, será obrigado a fazer o acréscimo do valor da  
504 indenização e a pessoa também fica autorizada a levantar aquele dinheiro, aquele  
505 saldo remanescente. Se o processo for desfavorável ao desapropriado, aqueles 20%  
506 vão garantir o pagamento das custas do processo e demais despesas do processo.  
507 Bom, aqui estão os contados, tanto da Dra. Paula, responsável pelo meio ambiente,  
508 eu trabalho junto com ela na Empresa de Planejamento e Logística, estão ali os  
509 contatos, qualquer dúvida que os senhores tiverem, a gente vai debater aqui mais  
510 adiante, em casos específicos, se vocês quiserem trazer, competir a mim só dar  
511 realmente uma ideia geral de como é que está sendo formulado os contratos para

512 garantia dos direitos dos desapropriados na concessão da BR-116. Uma boa noite,  
513 muito obrigado.

514 **Mestre de Cerimônia** – Convidamos agora o senhor Aurélio Chaves, Coordenador  
515 Técnico do Estudo, representante da empresa STE Engenharia. Seu Aurélio terá  
516 aproximadamente 45 minutos para sua apresentação.

517 **Sr. Aurélio Chaves (STE – Serviço Técnico de Engenharia S.A.)** – Boa noite.  
518 Gostaria de agradecer novamente pela oportunidade de apresentar um pouco do  
519 resultado desses estudos. Eu vou apresentar aqui o estudo de impacto ambiental  
520 desse trecho da duplicação da BR-116. A ideia é apresentar uma síntese com os  
521 principais resultados, com algumas informações. Se tiver algum interessado em  
522 consultar o estudo na íntegra, estão disponíveis ali ao fundo aqui do auditório. E  
523 também estão disponíveis eletronicamente no site do Ibama. Então vou tentar ser o  
524 mais sintético possível só para a gente, para não ficar muito cansativo e demorado.  
525 Novamente só repetindo o que já foi aqui apresentado pela Dra. Paula e pelo Rodrigo,  
526 o empreendedor é a EPL, e eu estou aqui como representante da STE – Serviço  
527 Técnico de Engenharia S.A., que é a empresa consultora contratada para elaboração  
528 de estudo de impacto ambiental. Sempre gosto de falar um pouco o que é o estudo  
529 de impacto ambiental? Para que é que ele é utilizado? Ele é utilizado aqui para fazer  
530 os levantamentos dessas condições ambientais atuais, como é que está essa situação  
531 atual. Identificar possíveis mudanças e impactos ambientais, esses impactos  
532 ambientais é o termo utilizado para caracterizar qualquer modificação de uma obra,  
533 de um empreendimento, no meio ambiente. E também tem como objetivo indicar  
534 soluções para evitar ou diminuir as alterações ou impactos negativos que possa  
535 acontecer e indicar os benefícios ou os impactos positivos. Acho que é importante  
536 frisar, o Rodrigo comentou, quando a gente fala de impacto, às vezes a gente tem a  
537 falsa impressão de que o impacto é sempre negativo. Isso não é verdade, a gente tem  
538 também impacto positivo, eu vou citar alguns aqui no decorrer da apresentação. E  
539 qual que é o objetivo e justificativa do projeto? Primeiro, a BR-116 é um importante  
540 corredor de integração nacional, ou seja, ele vai desde Fortaleza no Ceará até  
541 Jaguarão no Rio Grande do Sul, chegando lá próximo a fronteira com o Uruguai. Cruza  
542 diversos estados, entre eles aqui Minas Gerais, que a gente está, que é o trecho em  
543 estudo. O objetivo dos investimentos é a execução de obras especificadas no projeto  
544 de melhoria e duplicação, e quais são as justificativas? Primeiro, a motivação são

545 essas características negativas atuais da rodovia, que prejudicam o tráfego de  
546 veículos e oferecem risco aos usuários, as populações das cidades próximas,  
547 localizadas às margens. O que é que se espera como benefício de um  
548 empreendimento como esse, uma duplicação de uma regularização de melhorias?  
549 Propiciar uma maior qualidade e segurança para os usuários, acho que é muito  
550 importante essa questão de segurança, a gente vê um volume muito grande de  
551 veículos, então é um aspecto importante. E soluções de longo prazo das atuais  
552 condições ruins de traçado, pavimento e sinalização do trecho em estudo. Isso em  
553 linhas gerais é o que se espera como benefício. Aqui só vou passar rapidamente, que  
554 já foi demonstrado pela Dra. Paula, o mapa de localização do trecho em estudo aqui  
555 que está sendo tratado agora, que vai da Divisa Alegre até Além Paraíba, lá na divisa  
556 com o Rio de Janeiro. A gente está atualmente, está hoje aqui apresentando para  
557 vocês aqui Itaobim. Por se tratar de um trecho muito extenso, são 818 quilômetros, o  
558 estudo ele para facilitar essa compreensão, dividiu o trecho todo em quatro  
559 segmentos. O segmento 1, que vai aqui da Divisa Alegre até município de Catuji. O  
560 segmento 2 pode ser observado aqui, ele vai de Catuji até Alpercata. Segmento 3 vai  
561 de Alpercata até Fervedouro e o segmento 4 que vai de Fervedouro até Além Paraíba  
562 que é ao final do trecho em estudo. Aqui apresentar um pouco a área de estudo, o  
563 município de Itaobim está aqui no segmento 1, dentro daqueles quatro segmentos  
564 está no segmento 1. Tem uma extensão aproximada de 220 quilômetros, é a extensão  
565 média desse segmento, são quatro segmentos de aproximadamente 200 quilômetros.  
566 O trecho, o segmento ele acaba englobando as características gerais que a gente vê  
567 de uma forma realmente geral no trecho todo, que são grandes áreas rurais, formadas  
568 por florestas nativas, pastagens, reflorestamentos. Isso é uma característica geral do  
569 segmento. Quanto à atividade econômica, a pecuária a atividade é predominante  
570 nesse município, claro que existem outras atividades, eu estou só dando uma  
571 caracterização geral, isso é bem detalhado no EIA, cada atividade econômica de cada  
572 município. A socioeconomia a gente observa um quadro econômico de carências,  
573 principalmente de emprego e renda. Aqui falando novamente um pouco dos benefícios  
574 operacionais das obras, qual que é a ideia com o benefício? Gerar emprego e renda,  
575 disciplinar e melhorar a segurança do tráfego de veículo e melhorar o escoamento dos  
576 produtos a custos mais baixos de transporte para o produtor. Quando a gente vai fazer  
577 esse tipo de estudo, tem o que a gente chama de delimitar ou caracterizar as áreas  
578 de influência do empreendimento. A gente parte de uma área central e ela é englobada

579 pelas outras áreas até a gente chegar numa área de influência total, que seria a área  
580 mais ampla aqui da figura. Ou seja, a gente parte primeiro da área diretamente  
581 afetada, que são 40 metros para cada lado, eixo da rodovia, que é onde  
582 prioritariamente a ideia de que se façam as intervenções. Área de influência direta,  
583 que é delimitada para cada ambiente ambiental. Por exemplo, aqui, estudos de solo,  
584 recursos hídricos, emissões atmosféricas, são 500 metros acima de rios interceptados  
585 pela rodovia e 5 quilômetros abaixo. Fauna e flora, no caso da flora que é a vegetação,  
586 são 500 metros em cada margem da rodovia e 5 quilômetros a cada margem do caso  
587 na questão da fauna. Ou seja, para as vegetações, 500 metros para cada lado, para  
588 os animais, 5 quilômetros para cada lado. O meio socioeconômico são os 39  
589 municípios interceptados por esse trecho da BR-116. Indo um pouquinho mais amplo  
590 na figura a gente tem o que eles chamam de área influência indireta. Nesse caso essa  
591 área ela é delimitada, seus limites são definidos com base na extensão dos impactos,  
592 ou seja, após a execução do diagnóstico, é definida essa área de influência indireta.  
593 Por meio biótico, são 10 quilômetros para cada lado da BR, por meio físico, onde está  
594 ali clima, solos, relevos, são considerados toda a área de influência direta somada aos  
595 acessos e áreas de apoio das obras, por meio socioeconômico, continua amplo com  
596 esses 39 municípios interceptados. Como meio socioeconômico é realmente o meio  
597 mais amplo, que são todos os municípios, ele acaba sendo também, ele influenciando  
598 na área de influência total, a área de influência total que é a mais ampla, que engloba  
599 todos, são os 39 municípios interceptados. Vou falar um pouco sobre a descrição do  
600 empreendimento, algumas coisas que são previstas no programa de exploração da  
601 rodovia, do PER, são só alguns aspectos gerais, porque não é o enfoque da audiência  
602 no momento. O PER também é um documento muito extenso, ele está como anexo  
603 do próprio EIA, então em caso de interesse de consulta, ele também está disponível  
604 eletronicamente no site da ANTT. Então, por exemplo, a gente tem, qual que é a  
605 previsão que o PER dá de vias marginais? São 26.700 metros de vias marginais, são  
606 100 acessos, 64 intersecções, 47 passarelas e oito praças de pedágios. Ainda na  
607 descrição do empreendimento. O que é que a duplicação prevê? Construção de uma  
608 nova pista ao lado da atual, naquela área diretamente afetada que eu falei, nos 40  
609 metros. Essa pista em sua grande maioria separada por canteiro central, dos 818  
610 quilômetros estudados apenas 1,7, são duplicados atualmente. Ou seja, são 816,4  
611 quilômetros que serão objetos de intervenções físicas de duplicação ao longo de  
612 contrato de concessão. No método que o PER define como gatilho, ou seja, tem o

613 aumento de tráfego, precisa sofrer uma intervenção, seja uma terceira pista, seja  
614 duplicação. Enfim, então durante a concessão essas intervenções vão acontecendo.  
615 Prevê também a absorção da mão de obra, então tem uma previsão aí de durante a  
616 obra isso pode chegar até 10 mil empregos diretos, indiretos, é um impacto  
617 representativo, importante. Também com a duplicação, estão previstas correções da  
618 geometria de traçado, ou seja, são aqueles ângulos de curvas, suavizar os ângulos  
619 de forma a melhorar a fluidez do tráfego e a segurança. Também são previstas  
620 implantações de viadutos, passagens inferiores, interconexões, retornos, passarelas  
621 e melhorias de acesso e estudos e projetos para avaliação de contornos em  
622 perímetros urbanos. Ou seja, perímetros urbanos fortemente impactados pela atual  
623 BR-116, como no caso de Governador Valadares, Teófilo Otoni, Caratinga, dentre  
624 outros, ou seja, o projeto visa estudar isso para ver a possibilidade de manter o traçado  
625 ou se faz algum contorno. Aqui só para mostrar um pouco as características gerais  
626 aqui do empreendimento. Ainda naquela ideia, a terceira faixa, como teria uma terceira  
627 faixa, seria uma faixa de rolamento de 3 a 3,6 metros e acostamento entre 1,2 e 1,5  
628 metros. Uma dimensão básica de duplicação, quando tem a existência de canteiro  
629 central, esse canteiro terá como dimensão média, 7,8 metros, duas faixas de  
630 rolamento de 3,6 e acostamento de 2,5. Em trechos urbanos, com dificuldade de  
631 espaçamento, dificuldades físicas, mesmo, para implantar, uma solução prevista já no  
632 PER é a implantação, por exemplo, de barreiras de concreto, como a barreira New  
633 Jersey, de 0,6 metros. Uma barreira de concreto mantendo as outras dimensões. 3,6  
634 metros cada pista e 2,5 metros de acostamento e uma faixa de segurança de 0,6  
635 metros. Aqui o que é que o EIA faz? Qual que é o diagnóstico feito pelo EIA? Durante  
636 a execução do diagnóstico ambiental, é estudado uma gama de fatores. Aqui só para  
637 exemplificar, não vou ler todos, mas tem fatores relacionados ao meio físico, como  
638 solo, geologia que são as rochas, o relevo, meio biótico, são estudados os animais, a  
639 vegetação, unidade de conservação. No meio socioeconômico é feita toda  
640 caracterização populacional dos municípios, caracterização das condições de saúde,  
641 estrutura produtiva, uso e ocupação do solo. Então realmente é um estudo muito  
642 amplo, extenso, longo, foi mais de um ano de estudo, uma equipe muito grande,  
643 multidisciplinar, então só para ter uma ideia da amplitude dos diagnósticos. Vou fazer  
644 uma síntese rápida dos principais resultados do diagnóstico ambiental. Caracterização  
645 do clima, com estação seca e verão quentes. Chuvas, no trecho como um todo,  
646 existem características peculiares, dependendo da localização geográfica, mas o

647 maior volume concentrado entre outubro e março e menor volume entre maio e  
648 setembro, representando nesse gráfico aqui. Aumentando o volume a partir de  
649 outubro e aqui a gente vê aqui junho, julho, os menores níveis de precipitação de  
650 chuva. Qualidade do ar é considerado boa, e está de acordo com as leis e normas  
651 nacionais. Apesar disso, a gente observa um pouco dos índices mais elevados nas  
652 cidades maiores, que a BR corta, devido exatamente a aglomeração de veículos, de  
653 pessoas, de que aumentam, prejudica um pouco essa qualidade do ar. Mas  
654 atualmente sem comprometer a qualidade de vida da população. Outros dois aspectos  
655 são estudados, que às vezes incomodam, que são sentidos pela população é a  
656 questão de ruídos e a vibração. Quanto aos ruídos foram 26 pontos monitorados, ou  
657 seja, a gente faz uma rede de pontos, tentando ser o mais amplo possível, esses  
658 pontos geralmente são em frente de escolas, de hospitais, de residências. Qual que é  
659 a situação atual? Atualmente os níveis de ruídos já ultrapassam os valores de  
660 referência. Então a gente observa que os valores de referência que tem uma medida  
661 chamada decibéis. Então aqui são os valores de referência, os pontos estão todos  
662 aglomerados aqui acima dos valores. Ou seja, atualmente a BR já tem um, já causa  
663 um incômodo à população quanto a ruído. A ideia e é o que é proposto, é que com a  
664 duplicação que tem uma melhora no pavimento, que isso diminua um pouco esse  
665 impacto e que isso melhore. Ou uma barreira física para evitar ruído, o projeto tem  
666 que avaliar essas possibilidades. Quanto à vibração, foram 24 pontos, seguindo  
667 também essa mesma ideia de escolas, hospitais, esses pontos estão localizados  
668 nessas, em frente a essas, ao comércio, a escolas. E os resultados mostram que os  
669 valores estão abaixo da sensibilidade do nível de desconforto. Ou seja, não é o grande  
670 incômodo ainda da BR-116 questão de vibração, o ruído já é elevado. O diagnóstico  
671 atual. Foi feito também a qualidade da água em 29 rios que cortam a BR, sempre  
672 acima da ponte e abaixo da ponte, ou seja, a montante e a jusante, que o termo  
673 utilizado. Com todos os parâmetros analisados previstos na legislação, é feito que se  
674 chama de Índice de Qualidade da Água, o IQA. E como resultado desses 29 pontos,  
675 27 pontos estão concentrados aqui na característica classificada como boa, ou seja,  
676 são bons pontos de qualidade da água. Dois pontos que a qualidade estava como  
677 regular, que foi o ponto 14 e o 24 que é um no município de Caratinga no córrego das  
678 pedras e o outro no município de Padre Paraíso que foi no Ribeirão São João. Quanto  
679 ao relevo, foram, são quatro tipos principais de relevo, ao longo desses 818  
680 quilômetros. A gente observa chapadas, planaltos e patamares, Vale do Rio Doce, as

681 planícies, escarpas da Serra da Mantiqueira, o Vale do Rio Paraíba. Então é uma  
682 região bem, com bastante variedade de relevo, mas são relevos realmente em alguns  
683 casos muito movimentados, muito acidentados. Essa característica, com essa  
684 característica a gente observou a existência de vários focos erosivos, processos  
685 erosivos ao longo da rodovia. Geralmente causado pela retirada da vegetação natural  
686 dessa superfície, ocasionando o processo erosivo. Outro aspecto importante foram os  
687 estudos de cavernas, foram identificadas três cavernas no segmento 2 entre Catuji e  
688 Alpercata. Elas têm localização variando de 42 metros a 288 metros de distância da  
689 rodovia, então a gente tem uma relativamente próxima a 42 metros, todas estão no  
690 município de Caraí. Como solução construtiva, se propõe que o projeto desvie dessas  
691 cavidades de forma a preservá-las. Então a ideia é que seja feito um desvio de traçado  
692 a leste, com uma distância mínima de 250 metros da área diretamente afetada. Ou  
693 seja, daquela área de 40 metros, são 250 mais 40, 290 metros de afastamento. De  
694 forma a preservar essas cavernas. O EIA também faz um amplo estudo de vegetação,  
695 a gente observa aqui que todo o trecho está no bioma mata atlântica, na divisão legal  
696 do bioma, mas existem áreas ainda de propriamente cerrado, de caatinga, mais aqui  
697 se aproximando com característica mais de caatinga aqui da Bahia, mas legalmente  
698 está dentro do bioma mata atlântica. Foram 321 espécies distribuídas em 68 famílias,  
699 espécies em sua grande maioria de árvores de grande porte, mas existem várias  
700 outras espécies de arbustos, arbustos pequenos, palmeiras, cipós, então realmente é  
701 muito rica a região. Um ponto importante que a gente gosta de apresentar sempre são  
702 as árvores protegidas por lei ou ameaçadas de extinção, foram identificadas 221  
703 árvores de espécies protegidas por lei, como ipês, aroeira, braúna, Gonçalo Alves.  
704 Também espécies ameaçadas de extinção, foram 12 espécies, como palmito, juçara,  
705 garapa, o cedro, jequitibá. O traçado ele atravessa também quatro unidades de  
706 conservação, a APA Municipal Suçuarana, área de proteção da espécie córrego  
707 soberba e retiro. Área de proteção especial rio de todos os santos. E APA do alto  
708 mucuri. Aqui só um exemplo do mapeamento feito e representando aqui a localização  
709 da área de proteção especial do córrego soberba e retiro, nos municípios de Pedra  
710 Azul e André Fernandes, interceptado pela BR. Além disso, também ela atravessa  
711 sete áreas prioritárias para conservação da biodiversidade, partindo um pouco aqui  
712 ainda dentro do meio biótico, para a fauna, para os animais. É feito um estudo de  
713 peixes e insetos aquáticos, foram feitos no rio São Roque, Ribeirão São João, Rio  
714 Caratinga, no Rio Manhuaçu, no Rio Glória. E alguns outros, também foram feitos

715 estudos de mamíferos, de aves, de repteis, de anfíbios, em quatro pontos, o ponto 1  
716 que está bem aqui é uma região de caatinga em Pedra Azul. O ponto 2 é em caatinga  
717 em Águas Vermelhas. O ponto 3 também é uma área de caatinga com afloramento  
718 de rocha em Pedra Azul. E o ponto 4 uma área de mata atlântica em Itambacuri. Aqui  
719 só demonstrando um pouco, são registros fotográficos durante o diagnóstico,  
720 mostrando os quatro pontos que eu apresentei, ponto 1, ponto 2, ponto 3 e o ponto 4.  
721 Eles são bem detalhados no EIA como falei, estão disponíveis para serem melhor  
722 observados. Eu gosto de mostrar um pouco dos métodos e instrumentos utilizados  
723 para amostragem de fauna, um muito interessante é a armadilha chamada de pit full,  
724 que ela tem um formato de y, de forma a conduzir os animais até uma armadilha, um  
725 recipiente que ele caia, o animal é coletado, identificado e solto, isso é importante, a  
726 gente sempre após a identificação e registro, esses animais são soltos na mesma  
727 área. Que a ideia é fazer um diagnóstico, não é causar nenhum tipo de impacto. Aqui  
728 também redes utilizadas para utilizar, para pegar moluscos e larvas em rios. Aqui é a  
729 armadilha fotográfica para registrar os animais, eles ficam montado por um  
730 determinado tempo, de acordo com a metodologia, o animal passa e é feito o registro  
731 fotográfico. São utilizados também métodos de gravação de vocalização de aves,  
732 observações por especialistas, capacitados e experientes, desses animais.  
733 Armadilhas como essa aqui, que aí seria uma espécie de gaiola específica também  
734 para coletar e depois soltura dos animais. Parcelas de areia onde fica o registro do  
735 animal que passou por ali, aí o especialista consegue identificar e caracterizar de  
736 forma a descrever a riqueza dessa fauna. Nas aves, como eu havia comentado, o  
737 ponto de escuta e observação foi o maior, que teve o maior número de registro, a  
738 gente chegou a 4.369 registros de 215 espécies distribuídos em 50 famílias. Mostra  
739 muito dessa riqueza da região. Também foram utilizados redes de captura e posterior  
740 soltura, que possibilitou o registro de 228 aves de 67 espécies pertencentes a 21  
741 famílias. O que é importante citar também, que foram registradas 33 espécies de aves  
742 endêmicas, ou seja, espécies que só ocorrem na região, precisam ter uma atenção  
743 especial. 24 delas são de mata atlântica, oito de caatinga e uma do cerrado. Também  
744 foram identificadas 18 espécies de aves ameaçadas em extinção, como, por exemplo,  
745 o tico-tico São Francisco que está em evidência no registro fotográfico. Quanto aos  
746 repteis e anfíbios. Foram 39 espécies registradas na primeira campanha no período  
747 de chuva, e 31 na segunda campanha, uma quantidade também representativa.  
748 Totalizando 49 espécies de repteis. Quanto aos anfíbios foram 61 espécies na

749 primeira campanha e 38 na segunda, totalizando 67. Importante ressaltar que não  
750 foram registradas nos trabalhos, nenhuma espécie de réptil ou anfíbio ameaçado de  
751 extinção. Também para mamíferos, é feito o registro de pequenos mamíferos e  
752 mamíferos de médio e grande porte. Também uma quantidade significativa de  
753 mamífero de pequeno porte, 450. Apesar disso, nenhuma espécie de relevante  
754 interesse conservacionista ou espécies em extinção. De médio e grande porte, foram  
755 482 animais, mas foram sim observados animais ameaçados de extinção ou  
756 vulneráveis como a jaguatirica e a onça parda. E vulneráveis, como gato do mato e o  
757 veado catingueiro. Esse aqui foi registrado pela utilização de uma armadilha  
758 fotográfica daquela que eu apresentei anteriormente. Também foi observado uma  
759 grande riqueza de peixes, na região estudada, foram 2.285 indivíduos de peixe,  
760 apesar disso, não foram registrados espécies raras no levantamento primário, mas  
761 foram observadas diversas espécies exóticas, como o barriguinto, que está aqui na  
762 foto, a piaba, a tilápia, são espécies exóticas de outras regiões que já estão sendo  
763 encontradas aqui. E uma espécie considerada migradora que é a piaba vermelha.  
764 Também foram estudados as larvas e os insetos, que é o que a gente chama de  
765 invertebrados aquáticos. O que é que é importante, das 62 espécies encontradas,  
766 82% são de insetos, 12% de moluscos que são os caramujos e 6% de anelírios que  
767 são tipos de minhocas. Um ponto importante que a gente gosta de apresentar é quanto  
768 à questão da fauna atropelada, o que é que foi feito em questão de diagnóstico?  
769 Foram seis campanhas de monitoramento, começando em fevereiro a julho, a gente  
770 observa aqui a maior quantidade de registro de atropelamento de animais em  
771 fevereiro. E no gráfico aqui por grupo de animal, a gente observa a maior quantidade  
772 de animais atropelados de aves. Esse levantamento, esse diagnóstico, essa  
773 metodologia que é uma metodologia aprovada, solicitada pelo Ibama, uma  
774 metodologia científica, possibilitou a indicação dos principais pontos de  
775 atropelamento, com isso a gente, o estudo propõe 14 passagens de fauna ao longo  
776 da rodovia. Dentre outras medidas mitigadoras, a passagem de fauna seria só uma  
777 alternativa de medida para conservar a fauna. A gente tem também placa educativa,  
778 sonorizador, redutor de velocidade, então tem várias alternativas que são propostas.  
779 Partindo um pouco para os resultados da socioeconomia. Foram estudados 39  
780 municípios interceptados pela BR, por esse trecho. A socioeconomia ela faz também  
781 um diagnóstico do patrimônio do cultural e arqueológico, que são aqueles registros  
782 das populações antigas, aqueles vestígios arqueológicos. O que é que foi observado?

783 Que a região é muito rica, mas com poucos registros nas bases de dados oficiais,  
784 como o IPHAN e IBGE. Então isso está dito no estudo. Nas pesquisas bibliográficas  
785 foi possível também obter conhecimento de ocorrências arqueológicas, como  
786 vestígios arqueológicos encontrados isolamento no município de Pedra Azul,  
787 Manhauçu, Leopoldina, dentre outros, tudo isso motiva a sugestão de um programa  
788 de educação patrimonial, que terá como objetivo disseminar esse conhecimento sobre  
789 esse patrimônio, sobre essa história. E contribuir para preservar esse patrimônio, para  
790 as populações futuras. Também foram identificados os assentamentos de reforma  
791 agrária, partindo da visão mais ampla para mais pontual nos 39 municípios foram  
792 identificados 16 projetos de assentamentos de reforma agrária. Existem quatro que  
793 estão na área de estudo, que é uma área delimitada de 3 quilômetros a partir do eixo  
794 da rodovia, que são esses quatro projetos de assentamento. Indo para o enfoque da  
795 área diretamente afetada, que é aquela área de 40 metros, só o projeto de  
796 assentamento, Oziel Alves Pereira em Governador Valadares e o projeto  
797 assentamento Surpresa no município de Medina, que serão efetivamente impactados  
798 pela duplicação da rodovia, com a possível desapropriação de algum lote. Por que é  
799 que eu digo possível? Porque isso só é definido realmente na elaboração do projeto  
800 de engenharia. A ideia do EIA é diagnosticar, mostrar para que o projeto tenha cuidado  
801 com esses assentamentos. Eu tive, por exemplo, aqui tem o exemplo do projeto de  
802 assentamento Oziel Alves, com a possibilidade para não ter esse impacto, faz a  
803 duplicação do lado oposto a existência do projeto. Então a existência do projeto de  
804 assentamento. Então só o projeto de engenharia que realmente define como que isso  
805 vai se dar. Depois de todo esse diagnóstico, é feita a descrição dos prováveis impactos  
806 ambientais, ou seja, que as obras poderão provocar modificações no meio ambiente  
807 e na paisagem. É feita a avaliação de impacto por meio da previsão de como que  
808 serão essas interferências durante o planejamento, as obras, a implantação e durante  
809 a operação do empreendimento. A metodologia para avaliação dos impactos, ela é  
810 feita através da identificação dos aspectos ambientais que podem sofrer essas  
811 modificações e ações do empreendimento capaz de gerar modificações ao ambiente.  
812 Ou seja, com base em todo aquele dinheiro ambiental, são avaliados os impactos nos  
813 aspectos ambientais mais relevantes. Por exemplo, no meio físico, relevo, solos, as  
814 cavernas, os rios, a qualidade do ar, como é que vai ficar, os níveis diluídos. No meio  
815 biótico, cobertura vegetal, como é que vai ficar a vegetação, fauna, áreas protegidas.  
816 E no meio socioeconômico no uso do solo, na população, na qualidade de vida das

817 pessoas, o sistema viário, economia regional. Então é feita toda a caracterização  
818 desses impactos. Para essa caracterização, a metodologia consagrada ela prevê uma  
819 série de critérios que são utilizados. Como é que você tem que avaliar cada item  
820 daquele, cada fator ambiental? Não vou ler todos, porque realmente é uma lista muito  
821 grande, a gente ainda tem mais dois slides dessa lista, mas só para citar alguns para  
822 a gente ir se familiarizando. Por exemplo, localização, se o impacto ele ocorre naquela  
823 área de influência indireta, na área de influência direta ou na área diretamente afetada,  
824 a natureza, se o impacto ele é benéfico, positivou ou se ele é negativo, se ele causa  
825 algum efeito adverso negativo. Outro exemplo, reversibilidade, se ele é reversível ou  
826 irreversível, isso é muito importante, de forma a garantir o fator ambiental, garantir o  
827 meio ambiente. A magnitude, se ele, se o grau de incidência sobre o fator ambiental  
828 é muito grande, média ou pequeno, segundo a intensidade de transformação que ele  
829 pode fazer no meio ambiente. Ou seja, é uma lista bem extensa de critérios que os  
830 especialistas sentam para debater e de acordo com o diagnóstico definirão esses  
831 impactos. Definido os impactos, eles são descritos, avaliados e são propostas  
832 medidas para controlar o impacto. Então a lista de todos os impactos é, todo impacto  
833 ele está ali caracterizado, bem descrito e propostas as medidas para controles que  
834 vão ser detalhadas na execução dos programas ambientais. Então todo impacto vai  
835 estar contido dentro de um programa ambiental. Não vou também ler todos para não  
836 ficar muito cansativo, mas a gente tem aqui, por exemplo, geração de ruído, ele é um  
837 impacto negativo e ele é temporário durante o período de obras. Mas o que é que se  
838 propõe de medida de controle? Manutenção periódica das máquinas e equipamentos  
839 da obra, evitar trabalho noturno se for o caso, monitorar e controlar as frentes de obra.  
840 Outro exemplo que foi comentado aqui, questão de estabilização de taludes e aterros.  
841 Ele é negativo, temporário e pode ser reversível. Então como medida é proposto o  
842 uso de técnicas e maquinário correto na abertura de taludes e aterros. Compactação  
843 dessas áreas e posterior revegetação da área de forma a voltar a condição original  
844 encontrada ou o mais próximo possível. Outro exemplo, alteração na paisagem,  
845 negativo, permanente e pode ser irreversível. Então revegetação da área e  
846 recuperação das áreas exploradas é uma proposição de medida para controlar esse  
847 impacto. Entrando aqui no meio biótico da questão de fauna, flora, na vegetação e  
848 nos animais. O que é que pode ter como impacto? Redução de espécies da flora, de  
849 espécies de vegetação, ele é caracterizado como negativo, permanente e irreversível,  
850 mas tem também uma série de medidas para controlar, como identificar antes dos

851 desmatamentos as espécies protegidas, que foi o diagnóstico que também já trouxe,  
852 e é retrabalhar durante a execução do inventário florestal. Limitar o desmatamento e  
853 a limpeza nas áreas ao estritamente necessário e executar o plantio compensatório  
854 de muda de espécies nativas. Outro exemplo que é bem marcante, a questão do  
855 impacto sobre atropelamento de animais silvestres. Ele é negativo, permanente e  
856 reversível. A ideia para controlar ele é implantar para as passagens de fauna e aquelas  
857 outras diversas medidas que eu comentei. Redutor de velocidade, se for possível,  
858 placas educativas e coisas nesse sentido. Quanto aos impactos do meio  
859 socioeconômico, o que é que a obra pode causar? Um aumento do fluxo populacional  
860 para a região. Também é um impacto negativo. O que é que seria uma medida de  
861 controle? Priorizar a contratação da mão de obra local, divulgar e mediar a divulgação  
862 imediata do preenchimento dos quadros funcionais em locais apropriados, de forma a  
863 favorecer que a população local trabalhe e participe do empreendimento, diminuindo  
864 esse tipo de impacto, esse aumento desse fluxo populacional. Qual que é um outro  
865 exemplo de impacto no meio socioeconômico? É um incremento na economia  
866 regional, já é um impacto positivo, permanente e reversível. Qual que é a ideia do  
867 impacto positivo? É a gente potencializar esse impacto, por meio de ampla  
868 conscientização dos trabalhadores e de suas famílias, das empresas ligadas às obras  
869 e utilizar os comércios e os serviços locais daquela região. Então é um impacto  
870 positivo permanente que deve ser potencializado. Outro exemplo de impacto negativo  
871 seria a alteração ou destruição dos sítios arqueológicos, ele é negativo, permanente  
872 e irreversível, uma vez destruído, você não consegue mais voltar, não consegue ter  
873 novamente aquela informação, aquele bem histórico e cultural. Como medida de  
874 controle, o que é que seria? Realização de cercamento de sítios arqueológicos,  
875 resgate dos bens arqueológicos que foram ali encontrados e identificados. E  
876 realização da atividade de educação patrimonial para conscientizar trabalhadores e  
877 população. Como eu falei, todos aqueles impactos, eles são englobados numa lista  
878 muito grande de programas ambientais, de forma a garantir a mitigação e a qualidade  
879 ambiental. Não vou citar todos, mas a gente tem subprograma de monitoramento da  
880 qualidade da água, programa de recuperação de áreas degradadas. Outro exemplo,  
881 subprograma de controle de incêndios florestais. Subprograma de monitoramento da  
882 fauna. Então há uma gama bem ampla de programas que está bem detalhado no  
883 estudo. Logo na sequência, o estudo, ele tem como, ele apresenta alternativas de  
884 duplicação da BR, ou seja, com base nos resultados do diagnóstico, a gente propor

885 por onde que o traçado deve passar, de um lado ou de outro, de forma a preservar a  
886 vegetação, a preservar os animais, as cavernas. Então como exemplo a gente tem  
887 aqui a implantação de vias marginais em centros urbanos e barreira New Jersey, que  
888 é aquela barreira de concreto que eu falei, se não tiver muito espaço físico, você põe  
889 ela, porque aí você diminui aquela distância necessária para fazer o canteiro central.  
890 Foram propostos dois desvios de cavernas, a leste, que aquelas cavernas que eu  
891 apresentei anteriormente, então elas estão localizadas, então a ideia é que jogue a  
892 leste a duplicação para que não pegue nas cavernas. 14 passagens de faunas, e  
893 indicação de diversos lados a duplicar de forma a preservar a vegetação que está na  
894 beira da rodovia. Além da vegetação também, margens de córrego, preservar  
895 povoados, centros urbanos e áreas alagadas. O estudo ele tem o que a gente chama  
896 de diagrama unifilar que ele compõe todas as alternativas tecnológicas, ele é um  
897 desenho representativo, realmente não dá nem para observar, é um diagrama muito  
898 grande, até por que são 818 quilômetros. Mas nele a gente propõe a rodovia atual,  
899 qual que seria o lado a ser duplicado. Por exemplo, nesse trecho, duplicar ao lado  
900 direito, aqui ao lado esquerdo, desviar das cavernas, as medidas mitigadoras de  
901 passagem de fauna. Então ele propõe isso tudo, isso tudo é detalhado no estudo.  
902 Outro item que é solicitado num estudo desse, é fazer um cenário de como fica sem  
903 a realização do empreendimento, sem a duplicação, sem essas melhorias, e com a  
904 realização do empreendimento. Então são feitos vários cenários, também bem  
905 extenso, porque eles estão relacionados a impactos, a alterações. Por exemplo, alto  
906 índice, sem a realização do empreendimento, você tem um alto índice de acidentes,  
907 inclusive com cargas perigosas. Com a realização do empreendimento, novas  
908 condições operacionais da rodovia e fiscalização diferenciada sobre o tráfego de  
909 veículos, que são no caso perigosas, irão reduzir a ocorrência desses acidentes.  
910 Questão do turismo rural, do turismo regional, desculpe. Sem a realização do  
911 empreendimento, você tem uma inibição a esse turismo. Com a realização de  
912 empreendimento, você espera estimular e o crescimento desse turismo, porque facilita  
913 o deslocamento, fica mais seguro, então... Por exemplo, o atropelamento sem a  
914 realização do empreendimento, você tem, você já observa um atropelamento de  
915 animais silvestres, com a realização do empreendimento, construção de passagens e  
916 de outras medidas mitigadoras ao longo do traçado para preservar esses animais.  
917 Quais são as conclusões, chegando aqui na parte final do estudo, quais são as  
918 conclusões que o EIA tem? Que os resultados indicam que não haverá impactos

919 ambientais significativos devido ao histórico de ocupação e alteração ao meio  
920 ambiente regional, ele já está um ambiente muito alterado. O empreendimento ele tem  
921 força para reordenar as interferências dos municípios e com isso amenizar esses  
922 conflitos entre a comunidade e a operação da rodovia. Também estima-se uma  
923 significativa geração de empregos diretos e indiretos para implantação, tanto para  
924 implantação, como para após as obras. Também como conclusão, o aumento de  
925 trabalhadores remunerados traz um aumento ao comércio, impulsionando novas  
926 atividades, oferta de novos produtos e novos rendimentos. Outro benefício aqui é a  
927 redução dos índices de acidentes e mortes, é um benefício muito importante. Novos  
928 investimentos, proporcionarão também a preservação e recuperação ambiental,  
929 como, por exemplo, a questão das passagens de fauna, tudo isso tem como condição  
930 obrigatória que é aqueles programas ambientais que eu citei, sejam executados e que  
931 as sugestões de alternativa de traçado sejam observadas pelo projeto de engenharia.  
932 E ele é muito importante para o aumento da mobilidade local e regional e nacional.  
933 Como conclusão final, o que é que o EIA pode concluir depois de todo esse trabalho,  
934 depois de todo esse diagnóstico, essas avaliações de impactos? Que o EIA conclui  
935 que a viabilidade ambiental do empreendimento é atestada pelos resultados obtidos,  
936 desde que todas as ações, recomendações sejam seguidas, os programas ambientais  
937 sejam implantados e que haja a fiscalização dos órgãos governamentais quanto ao  
938 cumprimento das diretrizes. Gente, obrigado. Eu tentei ser o mais rápido possível,  
939 mas realmente é um estudo muito amplo, muito grande. Deixo aqui os meus contatos,  
940 caso tenha alguma dúvida, a gente vai ter aqui a possibilidade ainda de discutir mais  
941 um pouco sobre esse estudo. Muito obrigado, viu, boa noite para todos.

942 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Gente, queria agradecer ao Aurélio, ele fez o esforço  
943 de sintetizar centenas de páginas de estudo, de dedicação de uma equipe grande em  
944 40 minutos. Eu sei que é cansativo, eu sei que de fato é muita informação, mas é parte  
945 de um processo muito complexo. Bom, nesse momento está previsto a gente fazer  
946 um intervalo, tem um coffee break servido aqui, um cafezinho, um biscoitinho, alguma  
947 coisa para a gente poder ter um tempinho para assimilar todas essas informações e a  
948 gente começar a conversar. Queria frisar o seguinte, nós temos recepcionistas aqui  
949 que já estão com o formulário, durante o intervalo se puderem aproveitar já, quem  
950 quiser fazer uso da palavra, se inscrever oralmente, quem quiser fazer perguntas por  
951 escrito, também já o façam. No retorno a gente já vai começar direto na sessão de

952 debates. Pediria para perguntar o máximo possível para o Aurélio, ele é a estrela  
953 dessa noite. Então ele é que tem que responder muitas questões que dizem respeito  
954 ao meio ambiente. Então aproveitem, façam a inscrição, o cafezinho está servido,  
955 mais ou menos uns 10 a 15 minutinhos e a gente já retoma para a fase final de debates  
956 e de conversas acerca do projeto, que eu sei que todos têm muito interesse em  
957 perguntar. Ok? Obrigado. Está melhor, mesmo. A gente tem assim, pediria a todos  
958 que se identificasse, mesmo aqueles que não quiserem que a gente fale o nome, para  
959 fim de registro mesmo, procedimento para a gente é importante que saiba quem são  
960 as pessoas, mesmo que a gente não pronuncie o nome aqui durante a reunião. A  
961 gente vai dar continuidade então, até pelo tempo, eu vou começar com a primeira  
962 questão, que é uma questão escrita, que é uma questão também já difícil de  
963 responder. Aonde estão localizados os pontos de pedágio? É uma questão. Se a  
964 população poderá ou será consultada opinar sobre o valor do pedágio? Se será levado  
965 em conta o padrão socioeconômico da região. São três questões. Como está previsto  
966 o envolvimento com a educação da população para se beneficiar seguramente das  
967 inovações dessa duplicação, passarela, praças e pedágios. São todas questões de  
968 projeto, pediria que a Dra. Paula fizesse um comentário mais geral sobre isso, difícil  
969 responder de uma forma mais ampla.

970 **Sra. Paula Durante Tagliari (EPL – Empresa de Planejamento e Logística S.A.) –**  
971 Nós não sabemos ainda identificar, dizer para vocês o local exato de onde serão as  
972 praças de pedágio, isso vai ocorrer na elaboração do projeto executivo. A população  
973 ela é sempre consultada, ela tem acesso aos meios de consulta, de opinião em  
974 relação aos projetos de concessão, que no caso específico dessas questões, de custo  
975 de pedágio, de onde vão ser localizadas as praças, junto as audiências da Agência  
976 Nacional de Transportes Terrestres, bem como no site da agência, [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br),  
977 tem todos os documentos relativos à estruturação de projeto, e as minutas de contrato  
978 e edital da concessão. Lá também podem acompanhar, inclusive eles divulgam as  
979 datas de audiências, a localização, e nessa oportunidade a população pode também  
980 participar desse processo. Como está previsto o envolvimento com a educação da  
981 população para beneficiar-se seguramente das inovações. Em relação, aí a pessoa  
982 cita passarelas e praças de pedágio e etc. É a mesma linha da resposta anterior.

983 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama) –** Acho que vale à pena mencionar, que esses impactos  
984 ambientais do empreendimento, eles são pensados para serem mitigados também.

985 um programa superimportante que sempre acontece em todos os empreendimentos  
986 é o programa que a gente chama de educação ambiental. Que tem objetivo fortemente  
987 de trabalhar com a população, vamos dizer assim, afetada, do entorno desses  
988 grandes empreendimentos, inclusive de rodovias. Então assim, complementando a  
989 resposta da Paula, além das questões de projeto, definição do layout, aonde será  
990 situada, qual será, qual comunidade receberá ou não receberá uma passarela, por  
991 que razões esse programa de educação ambiental também alcançará a população  
992 para discutir exatamente essas questões. Lembrando como a Dra. Paula falou, e  
993 depois da licença prévia, a EPL provavelmente, certamente será substituída por uma  
994 outra figura, e ela, esse outro empreendedor, a gente espera que seja um ente  
995 privado, ela também se relacionará com a comunidade do entorno, ela tem obrigação  
996 de se relacionar com a comunidade do entorno, inclusive no programa de educação  
997 ambiental, inclusive na implantação desses dispositivos. Eu acho que isso é  
998 fundamental e que está assegurado como uma obrigação do futuro concessionário.  
999 Ok? Eu queria chamar para fazer uso da palavra o senhor Jessé, ok. Peço que fale  
1000 no microfone, Jessé.

1001 **Sr. Jessé Pereira Santos (Representante do Município de Divisa Alegre)** – Só  
1002 para fazer uma filmagem para a gente colocar nas redes sociais. Eu gostaria aqui de  
1003 levantar três pontos, que eu considero crucial. Quer dizer, levantar não, porque nas  
1004 falas aqui por sinal brilhantes falas, vocês estão de parabéns. Vocês estão de  
1005 parabéns pela fala, eu observei muito bem a fala de cada um, pois sou muito  
1006 observador, até por que sou de origem nordestina, e nordestino tem o dom de  
1007 observar as coisas. Parabéns pela fala, parabéns pela audiência. Muito proveitosa, e  
1008 eu fiz aqui três, não foi, não é bem questionamento, é uma quase que uma dica. Eu  
1009 observei aqui que a remoção da população às margens da BR será uma vez elas em  
1010 dia com documentação, serão indenizadas, não é isso? Segundo, Divisa Alegre, por  
1011 exemplo, é uma cidade que está à margem da BR e está no começo, é a primeira  
1012 cidade. Eu costumo dizer que é portal de entrada para o Nordeste, e de saída, de  
1013 entrada para o Sudeste. E em Divisa Alegre nós temos às margens da BR toda  
1014 iluminada. Eu gostaria de saber, essa é a minha pergunta, como vai ficar essa  
1015 iluminação, se ela vai ser retirada e se vai, se vai ser ressarcido. E o terceiro ponto eu  
1016 queria dar uma dica, porque a gente sabe que a BR-116 ao longo de várias cidades  
1017 do estado de Minas Gerais e até do Brasil, tem vários barraqueiros que vivem à

1018 margem da BR. Em Divisa Alegre não é diferente, nós temos em torno de 70 famílias  
1019 que vivem, que sobrevivem nas margens da BR com a barraca de queijo, mel,  
1020 cachaça. E aquelas pessoas, ali eles tiram o sustento. Às vezes tiram eles de lá, eles  
1021 voltam, porque o sustento é aquele. E eles usam os carrinhos que de dia coloca e de  
1022 noite tira. Então eu gostaria de dar uma sugestão, porque eu sei que essa audiência  
1023 será gravada e levada aos órgãos competentes, eu gostaria de dar uma sugestão,  
1024 que ao fazer essa concessão, que o Governo Federal fizesse na concessão um  
1025 adendo neste contrato com a concessionária, para que permitisse aquelas pessoas  
1026 legalmente, é claro, que coloquem as suas barracas às margens da BR. E para  
1027 finalizar, eu mais uma vez eu gostaria de dizer, eu sou da cidade de Divisa Alegre,  
1028 sou Chefe de Gabinete do Prefeito da cidade, e estou aqui o representando, pois o  
1029 mesmo está em uma reunião em Belo Horizonte. E muito obrigado e muito proveitosa  
1030 a audiência, e mais uma vez, parabéns a vocês, viu.

1031 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Obrigado seu Jessé. Já passo de pronto para o Dr.  
1032 Gustavo comentar.

1033 **Sr. Gustavo Botrel (Empresa de Planejamento e Logística)** – Muito obrigado pelas  
1034 palavras, acho que os comentários foram muito bem colocados. A preocupação ela é  
1035 real, existe, e é uma situação que vai acontecer não só em Divisa Alegre, em vários  
1036 municípios ao longo de toda a concessão. Primeiramente com relação à situação do  
1037 município de Divisa Alegre que colocou a iluminação às margens da rodovia. Bom, é  
1038 obrigação do desapropriante devolver o desapropriado para o estado anterior aquele  
1039 momento da declaração. Ou seja, não há possibilidade de o direito permitir que haja  
1040 diminuição de valor patrimonial para quem está sendo efetivamente desapropriado,  
1041 ele tem que devolver para aquele que está sendo atingido igual ou superior à condição  
1042 que ele inicialmente tinha. Com relação ao projeto que será implantado... Com relação  
1043 ao projeto que será efetivamente implantado em Divisa Alegre, a gente ainda não sabe  
1044 se vai ser uma duplicação direta, logo ao lado... E aí, estão me ouvindo? Está tudo  
1045 certo? Funcionou? Bom, com relação ao projeto que vai ser implantado em Divisa  
1046 Alegre, a gente ainda não sabe se vai ser feito às margens daquela rodovia que hoje  
1047 está passando por lá. Não se sabe se o projeto vai contemplar um contorno viário, se  
1048 ele pretende, qual será a solução de engenharia proposta. O que desde já como eu  
1049 disse na apresentação, a gente orienta, é para que sejam feitas as contribuições da  
1050 população junto a Agência Nacional de Transportes para que se construa esse

1051 entendimento de projeto já em conjunto tanto com o órgão fiscalizador, quanto com a  
1052 futura concessionária. Se o bem é público, certamente o poder público ele vai ser, ele  
1053 vai necessariamente ele vai ter que ser consultado. Porque apesar de a União poder  
1054 desapropriar estados e municípios, essa desapropriação ela depende de autorização  
1055 legislativa. Então normalmente é feito o entendimento entre os órgãos, seja ele  
1056 federal, municipal, a desapropriação dessa área pública, ela certamente não será feita  
1057 à revelia da participação municipal. Com relação as sugestões, a gente agradece,  
1058 pode ter certeza que está constando aqui e a gente vai levar isso adiante.

1059 **Sr. Jessé Pereira Santos (Representante do Município de Divisa Alegre)** – Eu  
1060 gostaria só de fazer um adendo aqui, porque eu acabei anotando e esqueci de falar  
1061 um ponto importante. Foi dito aqui também por onde começar. Já que nós estamos  
1062 no quilômetro zero, vamos começar do começo de Divisa Alegre para cá. Só isso,  
1063 obrigado.

1064 **Sr. Gustavo Botrel (Empresa de Planejamento e Logística)** – Obrigado.

1065 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Obrigado seu Jessé. Obrigado pela resposta, Gustavo.  
1066 Queria ler a questão trazida pelo Rogerlan. Está vendo que a gente está tendo um  
1067 pouco de dificuldade com os microfones de rádio, então vamos procurar uma solução.  
1068 Se não tiver muito claro, vocês peçam que a gente repete a questão, por favor.  
1069 Rogerlan André. Temos uma passagem na BR, sobre a BR-116 onde existe uma  
1070 escola com quase mil alunos, destes, pelo menos 400 fazem essa travessia. A  
1071 pergunta efetivamente é se tem um projeto para permitir a passagem dessas pessoas,  
1072 ok? Abaixo da BR, abaixo ou por cima, depende do projeto.

1073 **Sra. Paula Durante Tagliari (EPL – Empresa de Planejamento e Logística S.A.)** –  
1074 No momento de escolha da localização das passarelas ou de dispositivos de  
1075 segurança para passagem das pessoas, é levado em consideração o fluxo sim, então  
1076 com certeza uma escola onde há bastante fluxo de principalmente crianças passando,  
1077 vai ser levado em consideração.

1078 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Obrigado. As que chegaram conosco aqui, já foram  
1079 sanadas. Pergunto a plateia se ainda há mais alguma questão? Aliás, estímulo as  
1080 pessoas a perguntarem, fiquem à vontade para fazer uso do microfone, para se  
1081 inscrever. Por favor. Só leve o microfone, por gentileza.

1082 **Sr. Marcos Vinicius Costa (Assessor Parlamentar)** – Oi, boa noite a todos e todas.  
1083 Meu nome é Marcos Vinicius, atualmente sou Assessor Parlamentar do Deputado  
1084 Estadual, Dr. Jean Freire. Primeiramente parabenizar a todos que se propuseram a  
1085 vir para participar desse momento tão importante, que é o momento da participação  
1086 popular. Mas o meu questionamento até dei uma olhada no resumo assim do relatório  
1087 e não consigo identificar se existe algum cruzamento dos estudos que foram feitos de  
1088 impactos no caso da BR-116 com estudos anteriores ou alguma, algum cruzamento  
1089 de dados. Porque nessa mesma BR-116, outras BRs a cruzam, sabe? Aí eu queria se  
1090 tem algum estudo, se tem algum cruzamento de dados nesse caso? Que eu não  
1091 consigo identificar nem na apresentação e nem nos documentos que eu folhee  
1092 rapidamente assim.

1093 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Perfeito. Só não guardei teu nome.

1094 **Sr. Marcos Vinicius Costa (Assessor Parlamentar)** – Marcos Vinicius.

1095 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Oh Marcos, está bom, já vou passar direto para o  
1096 Aurélio comentar.

1097 **Sr. Aurélio Chaves (STE – Serviço Técnico de Engenharia S.A.)** – Marcos, sobre  
1098 o seu questionamento, sim, o EIA ele tem capítulo específico que trata de  
1099 interferências e influência de outros empreendimentos. Então no capítulo de  
1100 diagnóstico você vai poder observar isso um pouco, mas realmente eu acho que não  
1101 tem jeito de a gente trazer todos esses itens aqui para uma audiência como essa, e  
1102 eu acho que rapidamente fica difícil de identificar. Mas sim, o estudo característica  
1103 identifica todas as BRs que cruzam, interferências de estruturas físicas. Então isso  
1104 está contemplado no estudo sim. Até convido se quiser olhar com mais calma o  
1105 estudo, ele está disponível em meio eletrônico também no site do Ibama, e se quiser  
1106 tirar outras dúvidas ou mandar algum questionamento para esclarecer melhor, deixei  
1107 o meu contato ali, pode ficar à vontade, estou à disposição, mas o EIA contempla sim  
1108 essas interferências.

1109 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Obrigado. Pois não. Peço só que se identifique, por  
1110 favor.

1111 **Sr. Emanuel Dias Oliveira (Vereador de Itaobim)** – Boa noite a todos e todas. Meu  
1112 nome é Emanuel Dias Oliveira, atualmente ocupo o cargo de Vereador aqui do  
1113 município. E quero de imediato parabenizar a Comissão Organizadora desse evento,  
1114 muito proveitoso. E agradecer a presença de todos, em especial aos visitantes. Eu  
1115 quero só confirmar, que eu não sei se um dos senhores tem essa informação, a  
1116 próxima etapa de audiência pública está prevista para junho, não é isto? Mês de junho  
1117 com a ANTT. Eu queria só confirmar se essa audiência com a ANTT vai ser no mesmo  
1118 local de Valadares, Itaobim e Muriaé. Muriaé, Valadares e Itaobim. Porque eu vejo  
1119 que essa audiência ela vai ter uma importância no quesito município, é onde que acho  
1120 que o município tem que enfrentar mais esse debate. Eu só queria confirmar se  
1121 Itaobim vai ser contemplada com essa audiência pública do mês de junho de 2020.  
1122 Muito obrigado.

1123 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Já aproveito para fazer a questão do Jaime que chegou  
1124 a nossa mão, que vai no mesmo sentido, quais são as datas das próximas audiências  
1125 públicas e a previsão, data e cidade do leilão. Já passo para a Dra. Paula poder  
1126 responder as duas.

1127 **Sra. Paula Durante Tagliari (EPL – Empresa de Planejamento e Logística S.A.)** –  
1128 Como essa é agora uma atribuição da Agência Nacional de Transportes Terrestres, e  
1129 uma audiência mais específica sobre a estruturação de projeto, no site da ANTT  
1130 mesmo que os senhores vão conseguir identificar a data da audiência e a localização.  
1131 Não posso afirmar que vão ser nos mesmos lugares, Governador Valadares, Itaobim  
1132 e Muriaé, é uma audiência promovida pela Agência Nacional de Transportes  
1133 Terrestres e ela tem um contexto diferente dessa que nós promovemos aqui hoje. Mas  
1134 a previsão é no mês de junho, isso aí também é uma previsão, um cronograma que o  
1135 Ministério coloca, muitas vezes ele não, a gente não consegue alcançar essas datas,  
1136 então ele sofre diversas alterações, mas hoje a previsão está mantida para aquelas  
1137 datas que eu apresentei. Mas a data específica é acompanhando o processo pela  
1138 ANTT. Ah sim, o leilão é realizado, aqui a pergunta do senhor Jaime, previsão, data e  
1139 cidade do leilão. O leilão normalmente ele é realizado eletronicamente, inclusive, mas  
1140 podem acontecer de outras maneiras. Inclusive na bolsa de valores de São Paulo, e  
1141 é realizado também pela ANTT. Previsão mais uma vez como apresentei, em  
1142 dezembro desse ano de 2020.

1143 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Obrigado. Se quiserem alguma resposta  
1144 complementar, por favor, se manifestem. Então audiência pública promovida agora  
1145 por iniciativa da própria Agência Nacional de Transportes Terrestres, a gente incentiva  
1146 que fiquem atentos, inclusive politicamente com a representação de vocês para  
1147 interagir com esse momento também que é superimportante, porque aí é um outro  
1148 objetivo, discutir projeto, melhorar as questões que respondem mais objetivamente  
1149 dúvidas sobre onde é que vai ter praça, onde é que não vai ter praça de pedágio, onde  
1150 é que vai ter ou não vai ter uma obra de arte nova, uma ponte, um viaduto. Então a  
1151 gente incentiva que procure interagir com a Agência Nacional de Transportes  
1152 Terrestres nesse sentido, ok? É uma instituição pública também, ela tem dever e  
1153 obrigação de conversar com a sociedade. Queria fazer a pergunta que chegou as  
1154 nossas mãos do Thiago Guedes. Haverá outras alternativas locais em trechos  
1155 inseridos na APA do Alto Mucuri e/ou na APA de Todos os Santos. A pergunta: haverá  
1156 a possibilidade de desvio de perímetro urbano? Acho que o Aurélio poderia comentar  
1157 assim quais são as indicações do estudo.

1158 **Sr. Aurélio Chaves (STE – Serviço Técnico de Engenharia S.A.)** – O que em linhas  
1159 gerais não vou comentar aqui especificamente da APA, mas em linhas gerais e que  
1160 eu acho que contempla também a unidade de conservação, é que o EIA ele já propõe  
1161 essa questão de alternativa de lado a duplicar. Então se o lado mais preservado com  
1162 certeza vai ser conservado, vai ser evitado. Quanto a outras alternativas, o EIA até  
1163 propõe, eu não sei se às vezes não fica muito claro ali durante a apresentação, mas  
1164 inclusive em áreas com características semelhantes, ele propõe os dois lados. Então  
1165 o projeto também vai ter um pouco dessa sensibilidade, dessa observação para ver  
1166 qual que é a melhor alternativa dentro dessas propostas, então podem ter algumas  
1167 modificações nesse tipo de situação.

1168 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Um comentário que aí cabe ao Ibama, esse  
1169 empreendimento como disse para vocês, ainda está na fase de avaliação, ele foi  
1170 apresentado, já avançamos nessa avaliação, o Ibama já emitiu alguns pareceres  
1171 sobre isso. Mas tudo que diz respeito à interferência com atributos, vamos dizer assim,  
1172 ambientais, as APAs são atributos nesse sentido, ela é estudada com carinho pelo  
1173 órgão licenciador, não só Ibama, todos os órgãos licenciadores têm muita  
1174 responsabilidade a tratar desse assunto. Então é bem provável, eu diria e até bem  
1175 possível que haja uma indicação também em termos de condicionante ou de uma

1176 recomendação pelo futuro empreendedor, que adote soluções para minimizar o  
1177 máximo possível os impactos sobre essas unidades de conservação. Assim como  
1178 acontecem em todos os empreendimentos que são submetidos a licenciamento. É  
1179 óbvio e é claro que a gente tem que entender que uma rodovia apesar dela ter uma  
1180 plasticidade, uma capacidade de a gente promover desvio, essa capacidade não é  
1181 indefinida, não é infinita, ela tem que ao final das contas que chegar, sair de algum  
1182 lugar e chegar em outro, passando por alguns outros locais. Então tem também uma  
1183 rigidez que precisa ser considerada. Mas de fato, a expectativa que o resultado do  
1184 processo de avaliação de impactos ambientais ainda ajude a definir melhor as  
1185 alternativas para minimizar impactos sobre os atributos ambientais, sobre as APAs de  
1186 uma forma mais específica, ok? Mais alguma questão? Por favor.

1187 **Sra. Luciana** – Boa noite, meu nome é Luciana. E como já foi apresentado aqui por  
1188 Jessé, eu sou de Divisa Alegre. E minha pergunta é o seguinte, Jessé citou aqui que  
1189 lá em Divisa Alegre, às margens da BR, são 75 famílias que buscam sua renda, retira  
1190 sua renda ali da BR. Eu não digo 75 famílias, eu digo centenas de famílias. Aí a  
1191 preocupação da agência e a curiosidade chega assim, que o percurso ali de chegada  
1192 e saída seria ali uns dois quilômetros, dois quilômetros de chegada e saída. Aí sendo,  
1193 a gente sabe que a duplicação da BR é de grandes benefícios, trazem grandes  
1194 benefícios para a população em si, a todos ali que fazem o uso da BR. Mas também  
1195 foi citado ali os impactos, e a gente está aqui também já justamente para ouvir e  
1196 também não levar uma dúvida, sendo que vem a duplicação, aí vai ali possivelmente  
1197 o que mostrou no telão, ali o canteiro de visão é certo, tem possivelmente um meio  
1198 fio, possivelmente um guard rail, não sei, isso é coisa, ideia da minha cabeça, sendo  
1199 que são só dois quilômetros, qual a área, qual o distanciamento de entrada e saída  
1200 dentro da cidade?

1201 **Sr. Aurélio Chaves (STE – Serviço Técnico de Engenharia S.A.)** – Eu não sei se  
1202 eu compreendi bem a pergunta, vou tentar, a senhora está perguntando quais são as  
1203 soluções possíveis para se adotar dentro do perímetro urbano de Divisa Alegre para  
1204 minimizar o máximo possível os impactos lá dentro, é isso?

1205 **Sra. Luciana** – Sim, assim, sobre a renda, porque a gente tem que...

1206 **Sr. Aurélio Chaves (STE – Serviço Técnico de Engenharia S.A.)** – Alterar o mínimo  
1207 possível o que tem hoje, ok, ok, a gente vai entender a pergunta.

1208 **Sra. Luciana** – Assim, a provocação é assim, que a gente atende caminhoneiros, a  
1209 gente trabalha com oficina, aí a gente preocupa com as entradas e saídas de fluxo de  
1210 caminhão na porta da oficina da gente.

1211 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Está perfeito. Ok, obrigado dona Luciana. Assim, como  
1212 a gente disse assim, eu vou até tomar a liberdade de falar um pouco mais em nome  
1213 até do projeto. Nós temos, já explicamos, estamos lidando com o modelo conceitual  
1214 do que um projeto executivo. Eu falei isso nas últimas duas reuniões e acho que é  
1215 bom repetir aqui. Toda vez que você muda uma filosofia, antigamente a gente  
1216 licenciava com projeto, menos com conceito. Isso tem vantagens e desvantagens. A  
1217 vantagem de licenciar com o conceito é que você dá mais segurança para o  
1218 empreendedor fazer modificações que são importantes. Antigamente a gente  
1219 licenciava e demorava muito tempo para a obra sair, quando chegava a realidade já  
1220 era outra, mas ele tinha sido contratado com o governo para executar um determinado  
1221 tipo de projeto, isso trazia muita dificuldade. O próprio empreendedor muitas vezes  
1222 ele ia lá e criticava o projeto apresentado pelo governo e usava isso como artifício  
1223 para demorar a implantar as melhorias necessárias. Então licenciando com corredor,  
1224 com traçado preferencial, a gente ganha essa vantagem, não ter esse problema com  
1225 o empreendedor. Mas tem problema de não conseguir trazer para a senhora, por  
1226 exemplo, soluções mais específicas caso a caso. Mas também não é a primeira vez  
1227 que se faz duplicação de rodovias no Brasil, nós já passamos dentro de outras  
1228 cidades, já enfrentamos situações semelhantes a que a senhora está descrevendo e  
1229 também encontramos soluções para elas. Em alguns casos é o desvio, infelizmente é  
1230 preciso fazer, não tem mais espaço urbano suficiente para fazer uma duplicação e aí  
1231 precisa fazer um desvio, essa é uma opção de solução. Não creio que seja o caso de  
1232 Divisa Alegre, conheço bem Divisa Alegre, não creio que seja o caso. Então assim, a  
1233 orientação que a gente dá, a resposta que a gente dá é que este impacto ele foi  
1234 previsto, foi diagnosticado, ele está contemplado no estudo de impacto ambiental e  
1235 ele será levado ao conhecimento do futuro concessionário. E ele tem obrigação de  
1236 apresentar alternativa que minimize esses impactos. E tem mais obrigações ainda, de  
1237 conversar com a população local para que isso seja uma solução consensuada, que  
1238 todo mundo entenda a razão por trás disso. Não consigo dar uma resposta específica

1239 como é que vai ser lá, mas existem opções dentro do Brasil, a gente já fez em outros  
1240 lugares, outros empreendedores já fizeram, acharam soluções criativas e adequadas  
1241 para a realidade, e imagino também que isso será uma diretriz para que o próximo  
1242 futuro empreendedor leve em consideração. E a questão da senhora também está  
1243 colocada, registrada na Ata que faz parte do processo de licenciamento, que também  
1244 será levado a conhecimento de todas as autoridades, inclusive do poder concedente  
1245 e concessionário, daquele futuro empreendedor que a partir de dezembro a gente  
1246 provavelmente conhecerá por nome, qual é a empresa que vai assumir essa  
1247 responsabilidade de pensar um projeto para Divisa Alegre. E já está quase duplicado  
1248 ali chegando na Bahia, não é? Já está praticamente duplicado, não é? Já está, não  
1249 é? É, então provavelmente segue a mesma linha de raciocínio que foi utilizada pela  
1250 Via Bahia, não é isso? Que é o nome da concessionária. Está certo? Então a  
1251 segurança de que o problema de Divisa Alegre ele está identificado, a senhora tem, e  
1252 que ele será necessariamente apresentado uma alternativa para essa questão. Ok?

1253 **Sra. Luciana** – Que você ressaltou que pode ter ajuda. Não, desvio não, tipo  
1254 desapropriação. Como eu sou moradora e trabalho às margens da BR, aí vem aquela  
1255 questão, aí vai o processo de avaliação, com certeza engenheiro, a equipe. Estou  
1256 vendo aqui uma equipe, muito grande e muito bem traçada, digamos assim, vou usar  
1257 meu palavreado aqui, traçada. E aí mesmo assim com essa vontade, esse capricho  
1258 de fazer tudo perfeito, e a gente ainda, ainda fica alguma coisinha a desejar que tem  
1259 que ter, não existe 100%. Mas aí com a desapropriação, digamos que eu estou lá,  
1260 vem a avaliação e me procura, aí você vai ter que ser desapropriada. Eu ouço isso,  
1261 isso é minha visão até lá. Dona Luciana, a senhora vai ter que ser desapropriada,  
1262 porque a gente vai fazer o trabalho aqui, a senhora não poderá nem trabalhar e nem  
1263 morar aqui. Ou seja, eu vou pensar, vou conversar e vou entrar em acordo. Minha  
1264 atividade é ali, possivelmente que vai dificultar para mim criar minha atividade em  
1265 outro lugar, que é muito difícil para a gente, lá é tudo muito difícil. Aí nesse caso eu  
1266 terei que aceitar e sair, desocupar? É?

1267 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Obrigado. Assim, eu posso comentar, mas eu gostaria  
1268 que o representante Gustavo pudesse fazer as primeiras palavras em relação a isso.

1269 **Sr. Gustavo Botrel (Empresa de Planejamento e Logística)** – Dona Luciana, com  
1270 relação à desapropriação, ela de fato ela tem esse caráter impositivo. Quando o

1271 decreto de utilidade pública ele sai com especificação do imóvel, no caso específico  
1272 ele vai atingir uma faixa determinada, se o imóvel da senhora tiver contemplado dentro  
1273 dos limites do decreto de utilidade pública, ele poderá sim vir a ser desapropriado. O  
1274 efeito compulsório dele implica sim na perda da propriedade e do direito de uso. Então  
1275 ele vai atingir de fato a sua moradia e no caso o seu comércio. O valor da avaliação  
1276 nesse caso, deverá ser suficiente para garantir o estado atual que a senhora se  
1277 encontra, ou seja, o valor da avaliação deverá ser equivalente à reprodução das  
1278 condições que a senhora atualmente se encontra. Ou seja, tem que ser suficiente para  
1279 comprar uma nova casa para a senhora e o valor que a senhora tinha no mercado  
1280 também será levado em consideração para fins de desapropriação. Qualquer valor  
1281 que seja inferior a reprodução das condições de vida que a senhora atualmente detém  
1282 lá, a senhora não é obrigada a aceitar, não é obrigada a aceitar. O processo ele nesse  
1283 caso se te oferecem a menos, leve esse processo para a justiça, a perícia a senhora  
1284 não precisa pagar, apesar de a senhora estar contestando, não é a senhora que vai  
1285 pagar a perícia, quem vai pagar é o ente desapropriante, e aí o perito judicial vai levar  
1286 em consideração inclusive a renda que a senhora percebia na exploração comercial  
1287 de lá. Se eles não derem uma definição de transposição, ou seja, de reassentamento,  
1288 tira sua casinha daqui, leva para um outro ponto, tira seu ponto comercial daqui,  
1289 reproduz em outro lugar, eles vão ter que quantificar aquele valor de modo que a  
1290 senhora possa ter condições de reproduzir isso num outro lugar. Qualquer situação  
1291 diferente disso vai para a justiça. Que a justiça vai te garantir isso.

1292 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Dona Luciana, assim, brilhante a exposição do  
1293 Gustavo, muito transparente e clara. Só queria complementá-la no sentido de o  
1294 seguinte, esse é um direito que assiste ao estado quando os bens ou uma obra ou  
1295 empreendimento são considerados de utilidade pública, utilidade pública é aquela que  
1296 serve ao público, a sociedade de uma forma mais geral, uma rodovia é assim, uma  
1297 linha de transmissão é assim, uma hidrelétrica é assim, enfim, ela tem uma finalidade  
1298 pública. Então é um direito que o estado dá, tem de promover a desapropriação. Mas  
1299 ela não é feita de forma indistinta, e primeiro, o caso ele não é tratado judicialmente  
1300 de início, existe sempre o que a gente chama de uma via administrativa, que é  
1301 exatamente o que o Gustavo narrou. Então a responsabilidade de fazer uma avaliação  
1302 justa e adequada do imóvel ou da situação que está sendo desapropriada, e a oferta  
1303 também justa do valor reproduzido. E muito importante esses procedimentos de

1304 avaliação, porque eles não podem tratar as pessoas de maneira diferente, ou seja,  
1305 não por que a dona Luciana é mais bonita, eu vou pagar mais caro para ela. Então  
1306 são procedimentos exatamente para igualar as condições e para serem justos. E  
1307 ainda assiste o direito de rejeitar e contestar. Ou seja, bom, mas espera aí, aqui eu  
1308 tenho uma casa de 150 m<sup>2</sup>, ele está me falando que eu só tenho 125, concorda? Aí  
1309 125 é mais barato que 150. Então a senhora objetivamente tem o direito de contestar  
1310 o laudo de avaliação e solicitar uma nova perícia. É óbvio que tem que ter sempre em  
1311 mente que é um direito do estado de ainda que haja controvérsia, promover a  
1312 desapropriação. Mas também não vai tirar a senhora da casa da senhora e levar a  
1313 senhora, soltar na praça, não é assim, tem todas as garantias felizmente de um estado  
1314 de direito que assiste as pessoas e que lhe dão proteção.

1315 **Sr. Gustavo Botrel (Empresa de Planejamento e Logística)** – Com relação à  
1316 desapropriação, ela tem um aspecto que é importante ressaltar que é um direito  
1317 constitucional que todos nós temos, que é o seguinte, a desapropriação ela só se  
1318 promove se a indenização ela for justa e paga em caráter prévio. Ou seja, o ente  
1319 desapropriante tem que dar uma definição, uma valoração ou colocar o dinheiro à  
1320 disposição da senhora, antes de efetivar a desapropriação.

1321 **Sra. Luciana** – Vier acontecer uma desapropriação, eu acredito que dependendo do  
1322 tamanho do lote que a gente tem, tem também como a gente receber pelo que está  
1323 construído, um acordo por aquilo, que se eu não me engano é 40 metros da BR até o  
1324 estabelecimento, a oficina no caso.

1325 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Depende do projeto, pode ser isso, pode ser mais.

1326 **Sra. Luciana** – Entendi. É porque às vezes a gente, passou as perguntas, você  
1327 participou, falei 40 metros, hoje já não fala, depende?

1328 **Sr. Gustavo Botrel (Empresa de Planejamento e Logística)** – Depende da definição  
1329 da faixa de domínio a ser implantada. A faixa de domínio dentro de áreas municipais,  
1330 ela pode ser reduzida. Você já deve ter visto inclusive andando pelo país, você já deve  
1331 ter visto cercas executadas, na hora que chega dentro do município, ela reduz e você  
1332 tem construções às margens, não é? Então depende da definição da faixa de domínio.  
1333 Se a senhora pode ficar com o restante do lote, se a senhora não foi afetada  
1334 integralmente, pegou só um pedacinho, a beirinha de lote, quer ficar com

1335 remanescente? Pode combinar isso sim com quem tiver te desapropriando. O que o  
1336 desapropriante aí nesse caso vai levar em consideração, é a possibilidade de você,  
1337 exatamente, vai levar em consideração a segurança viária, a exploração dele, mas  
1338 tudo isso respeitado o quantitativo de lote que sobrar para a senhora, tem que ser  
1339 suficiente para que a senhora faça o uso racional e que a propriedade atenda a sua  
1340 função social. E isso está previsto na constituição, se o seu imóvel não atender a  
1341 função social, ele não pode ficar lá, aí a senhora passa a ter direito de desapropriação  
1342 por extensão, mas aí você seria integralmente desapropriada.

1343 **Sra. Luciana** – Entendi, obrigada.

1344 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Obrigado pela pergunta, dona Luciana. Tenho certeza  
1345 que é a dúvida de muitas pessoas e tivemos a oportunidade de fazer um debate muito  
1346 claro sobre isso. Obrigado. Pois não.

1347 **Sr. João Pereira dos Santos** – Boa noite. Eu sou João Pereira dos Santos,  
1348 engenheiro civil. Trabalhei na rodovia BR-116 aqui na Conserva durante 14 anos, e  
1349 realmente tem alguns problemas que a gente conhece de perto, e também  
1350 recentemente no asfaltamento lá da rodovia Virgem da Lapa, a Iljicatu do estado, como  
1351 Coordenador-Regional do DER. E essas questões aí de meio ambiente, indenização,  
1352 inclusive tivemos assim até atrasos na obra devido a questões de indenização.  
1353 Desapropriação. As rodovias, principalmente a Rio-Bahia que há muitos anos, como  
1354 trabalhei 14 anos e vivo nela os meus 60 de idade, a partir de oito anos já comecei  
1355 viajar por aí. Então 60 anos que conheço a 116 e ela é realmente, é a maior indústria  
1356 que nós temos na região. Então todo mundo ele quer ter um negócio, vive daquilo, e  
1357 a força da nossa região é exatamente a rodovia. Então é preciso, acho, gostaria de  
1358 parabenizar o Ibama, porque uma das coisas difíceis hoje é a questão de meio  
1359 ambiente. As pessoas às vezes preocupam com ele, ah, eu quero ganhar, eu quero  
1360 montar meu negócio de qualquer jeito, eu quero um melhor espaço, eu quero ter  
1361 melhor acesso, e não é bem assim, a gente tem, a cidade se preocupa, por exemplo,  
1362 Itaobim quando começou a Rio-Bahia, eu criança eu lembro antes do asfalto até,  
1363 passava fora da cidade. Quando construíram a ponte, lá ficou fora. E hoje ela está no  
1364 eixo da cidade. E a cidade vai crescendo e a gente vai tendo os problemas. Então  
1365 aqui precisa exatamente isso, essas conversas, essas discussões. Primeiro: garantir  
1366 mobilidade urbana e também que a rodovia tenha condição de passar e não atrapalhar

1367 também o transporte. E para isso, eu acho que o Ibama tem contribuído muito, e tem  
1368 que respeitar também exatamente, não só nós, mas os animais, a natureza, que é  
1369 tudo isso. Com relação as faixas do DNIT, isso a gente tem uma experiência grande  
1370 com isso, porque muitas vezes as pessoas querem pôr uma barraca em cima da pista.  
1371 Outra hora a construção, todas as cidades, de Valadares até a Divisa, eu trabalhei, o  
1372 meu trecho foi 14 anos da Divisa até Catuji, 200 quilômetros, 207 quilômetros de  
1373 trecho de conserva. A gente tinha problema demais exatamente com as construções.  
1374 Porque a lei federal diz que tem a faixa de domínio que no nosso caso aqui é Rio-  
1375 Bahia, ela tem 80 metros e as travessias urbanas algumas de 50 metros. Outras às  
1376 vezes nem tem. Mas é 50 metros as menores que é Itaobim, por exemplo, Padre  
1377 Paraíso. Mas depois da faixa de domínio, ainda existe uma área que chama área não  
1378 edificante, que é de 15 metros depois da faixa. Então a pessoa teria que respeitar  
1379 isso, e não está acontecendo. Então às vezes ele quer construir, não, isso aqui é faixa,  
1380 às vezes invade a faixa e constroi. Então a coisa vai apertando, a ganância às vezes  
1381 de montar o negócio e tudo. Então acho que é muito importante essas conversas para  
1382 que a gente usufrua bem da estrada, mas que respeite também, as leis, as normas, o  
1383 meio ambiente. E eu fico feliz de Itaobim estar recebendo agora essa discussão,  
1384 porque acho que nós vamos crescer muito com isso, e podemos tirar muito proveito.  
1385 Desde que também nós façamos a nossa contribuição. De ajudar e de discutir e  
1386 procurar as coisas corretas. Porque sempre que a gente vai fazer um benefício, você  
1387 tem que olhar todos os aspectos. O que é que a população está precisando, a gente  
1388 vai calçar uma rua? Então essa rua vai beneficiar a quem? É todo mundo? Então o  
1389 pessoal vai ficar satisfeito? Vai estar realmente servindo para a população? Então é  
1390 exatamente essa discussão aí para nós aqui na região é importante, a Rio-Bahia já é  
1391 importante e ela duplicando, muito mais ainda.

1392 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Com certeza. E respeitando o meio ambiente,  
1393 respeitando as pessoas, melhor será.

1394 **Sr. João Pereira dos Santos** – Então parabéns, viu, nós estamos muito satisfeitos.

1395 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Obrigado pela contribuição. Algum questionamento  
1396 adicional? Eu acho que foi uma audiência muito satisfatória, a gente cumpriu bem os  
1397 objetivos de trazer informação para vocês. Claro.

1398 **Sra. Paula Durante Tagliari (EPL – Empresa de Planejamento e Logística S.A.) –**  
1399 Só antes, hoje foi nosso último dia de audiência, nossa terceira cidade. Eu gostaria de  
1400 fazer um agradecimento especial a equipe da STE, Cláudia, Aurélio, Rodrigo, Rafael  
1401 e a Fabiana, o pessoal do coffee break, as recepcionistas também, que promoveram  
1402 esse, as três audiências para a gente poder discutir e debater. E eu gostaria de  
1403 agradecer também as falas iniciais do prefeito, que tratou de forma diferenciada as  
1404 questões ambientais, isso para a gente é extremamente importante, sempre ressaltar  
1405 a questão do respeito e de um olhar para essa, esse aspecto também. Pronto,  
1406 Rodrigo, só para pontuar.

1407 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama) –** Eu ia fazer o mesmo agradecimento, então você já  
1408 completou. Obrigado então, obrigado a todos, não vamos nos delongar. Eu então às  
1409 22h18, considero válida e dou por encerrada essa audiência pública, agradecendo a  
1410 todos, agradecendo a hospitalidade, agradecendo a acolhida, o carinho e a  
1411 transparência de vocês. Obrigado. Boa noite e bom retorno para casa.