

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 – Muriaé/MG**

2 **Tempo de gravação: 02:30:33**

3

4 **Mestre de Cerimônia** – Nesse momento damos início à audiência pública relativa ao
5 processo de licenciamento ambiental da duplicação e ampliação da rodovia BR-
6 116/Minas Gerais. O trecho vai da divisa da Bahia com Minas Gerais, município de
7 Divisa Alegre, até a divisa de Minas Gerais com o Rio de Janeiro, no município de
8 Além Paraíba. Por se tratar de um ambiente que reúne um número considerável de
9 pessoas, é importante que tenhamos algumas orientações sobre a segurança. Dessa
10 forma, em caso de eventual emergência, devemos manter a calma e proceder com a
11 evacuação do recinto, encaminhando para a saída, com pressa, mas sem correria,
12 nem atropelos. Neste momento procederemos a leitura do regulamento dessa
13 audiência que serve: Artigo 1º- O presente regulamento trata dos procedimentos a
14 serem observados na audiência pública para discussão do Estudo de Impacto
15 Ambiental - EIA e do Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, relativo ao projeto de

16 duplicação da rodovia BR-116/Minas Gerais. Artigo 2º- Os presentes a audiência
17 pública deverão assinar a lista de presença que se encontra na entrada. Artigo 3º- A
18 audiência será constituída por uma Mesa Diretora e um plenário. Artigo 4º- A Mesa
19 Diretora será composta pelo Presidente, pelo Secretário-Executivo e pelo Secretário-
20 Executivo. § 1º- A audiência será presidida e coordenada pelo Ibama, que mediará os
21 debates. § 2º- Caberá ao Secretário-Executivo a coordenação e o registro dos
22 participantes da audiência e lista de presença, assim como a preparação da respectiva
23 Ata. Artigo 5º- Todos os documentos assinados, apresentados à Mesa Diretora, serão
24 recebidos mediante protocolo, juntados ao processo administrativo de licenciamento
25 ambiental, devendo ser citados no decorrer da audiência. Artigo 6º- O Ibama
26 apresentará o procedimento de licenciamento em 10 minutos. Na sequência, será
27 realizada apresentação sobre o empreendimento e seus objetivos, com duração
28 máxima de 15 minutos. Artigo 7º- A equipe técnica responsável pela elaboração do
29 EIA/RIMA terá o prazo de 45 minutos para realizar a exposição técnica sobre os
30 estudos desenvolvidos, que deverá obrigatoriamente ser linguagem clara e objetiva.
31 Artigo 8º- Será concedido o intervalo de 15 minutos, no qual se iniciará a inscrição dos
32 debatedores. O prazo total para inscrição será de 20 minutos, podendo ser prorrogado
33 caso necessário e com a devida permissão do Presidente da Mesa. Parágrafo Único
34 – As inscrições ao debate serão feitas por escrito, a partir do preenchimento de
35 formulário próprio a ser distribuído aos presentes. Tanto para formulação de perguntas
36 por escrito, quanto para questionamentos com uso do microfone. Artigo 9º- Para a
37 etapa dos debates, a mesa será composta pelo Presidente, pelo Secretário, pelos
38 representantes do proponente do projeto e da empresa responsável pelos estudos
39 ambientais. Artigo 10- O Presidente abrirá os debates, separando inscrição por temas
40 ou nível técnico de discussão. Divulgando previamente a ordem dos temas a serem
41 discutidos. Serão respondidos primeiramente 10 questionamentos por escrito,
42 seguindo de cinco questionamentos verbais, e assim sucessivamente. Os
43 questionamentos poderão ser respondidos em bloco, a critério da mesa. § 1º- O
44 Presidente deverá conduzir os trabalhos com firmeza, não permitindo apartes ou
45 manifestações extemporâneas de qualquer natureza. Não são permitidas as
46 apresentações de estudos, questões de ordem ou votações. Bem como o uso de
47 apitos, instrumentos musicais, ou quaisquer manifestações que possam dificultar a
48 compreensão das apresentações ou dos debates. § 2º- Os esclarecimentos e/ou
49 respostas, assim como os questionamentos feitos verbalmente, deverão ter a duração

50 máxima de três minutos, tempo eventualmente prorrogado a critério do Presidente. §
51 3º- O participante inscrito poderá se for o caso, solicitar esclarecimentos adicionais
52 por meio de manifestação oral, no tempo de três minutos, eventualmente prorrogado
53 a critério do Presidente da Mesa. § 4º- Os esclarecimentos adicionais prestados,
54 deverão ter a duração máxima de três minutos, eventualmente prorrogável a critério
55 do Presidente da Mesa. § 5º- O participante inscrito não poderá transferir seu tempo
56 ou ceder para somar ao de outro. Artigo 11- O Secretário-Executivo deverá lavrar a
57 Ata sucinta, a qual deverá ser assinada por ele, pelo Presidente da Mesa Diretora e
58 representante do empreendedor ao final da audiência. Artigo 12 – Por um período de
59 15 dias, a contar da data de realização da audiência, o Ibama receberá comentários,
60 manifestações e sugestões que serão consideradas no documento técnico a ser
61 elaborado pela equipe técnica do órgão. Artigo 13- O encerramento será realizado
62 pelo Presidente da Mesa Diretora que deverá declarar a validade da audiência. § 1º-
63 Todos os documentos assinados por ocasião da audiência pública, serão anexados
64 ao processo administrativo e o licenciamento do empreendimento. § 2º- A gravação
65 em meio digital da audiência, será anexado ao processo administrativo do
66 licenciamento do empreendimento. Artigo 14- Caberá ao Presidente da Mesa Diretora
67 decidir quais são as ações que impeçam a regular continuidade da audiência, bem
68 como deliberar em casos omissos neste regulamento. Bom, quanto à divulgação da
69 realização da presente audiência, informa-se que a mesma seguiu todo rito legal, onde
70 houve divulgação por meio do Diário Oficial da União, jornais de circulações regionais
71 de Minas Gerais, divulgação por meios de rádio, faixas, e divulgação nos sites e redes
72 sociais das prefeituras. Os estudos ambientais foram disponibilizados para todas as
73 prefeituras interceptadas pela rodovia, bem como para os demais órgãos participantes
74 do processo de licenciamento ambiental. Neste momento para compor a Mesa,
75 convidamos o senhor Rodrigo Herles, representante do Ibama, o Presidente nessa
76 audiência pública. Uma salva de palmas, por favor. Dando continuidade, convidamos
77 a senhora Paula Tagliari, representante da EPL – Empresa de Planejamento e
78 Logística para compor a Mesa. Uma salva de palmas. Convidamos também o senhor
79 Aurélio Chaves, representante da STE – Serviços Técnicos de Engenharia, empresa
80 de consultoria responsável pelos estudos. Também convido nesse momento para
81 compor a Mesa, o representante do Prefeito de Muriaé, seu João Batista. Não se
82 encontra? Queremos agradecer aqui... João Batista? Uma salva de palmas.
83 Queremos agradecer também a presença de outras autoridades que estão presentes

84 aqui, as quais passarei a expor nesse momento. Vereadora Miriam Faccin, Vereador
85 Jair Abreu, Presidente da Pastoral do Trânsito, senhor Paulo Sérgio. Vereadora
86 Helena Carvalho. Vereador e Diretor de Esportes, senhor Wellington. Vereador Dr.
87 José Carlos. E o representante do município de Viradouro, Secretário de
88 Administração, senhor Célio Magno Lacerda. Passamos agora a palavra ao
89 Presidente da Mesa, senhor Rodrigo Herles do Ibama, para abertura da audiência
90 pública. Obrigado.

91 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Boa noite a todos. Dia 11/02/2019, às 20h16. No início
92 dessa audiência pública, já pedindo desculpas aí, nós estamos esperando o ônibus
93 que está em deslocamento. A audiência pública tem essa função de ser mais inclusiva
94 que a gente puder. Então achamos justo esperar um pouquinho, mas não tanto, em
95 respeito a todos os presentes. Antes de passar por mim propriamente dito, eu gostaria
96 de agradecer as pessoas de Muriaé pela recepção, a comunidade local aqui pela
97 recepção, estamos na casa de vocês. Então o Ibama se sente sempre muito honrado
98 em promover essa audiência pública e também ter uma oportunidade de dialogar e de
99 conversar com as pessoas da região sobre os projetos que lhes são de interesse ou
100 que lhes afetem a vida no futuro. Então com essas palavras, eu dou início a audiência
101 pública.

102 **Mestre de Cerimônia** – Senhoras e senhores, nesse momento solicitamos que
103 fiquem de pé, para que possamos ouvir o Hino Nacional Brasileiro.

104 (Apresentação do Hino Nacional)

105 **Mestre de Cerimônia** – Neste momento convidamos o senhor Rodrigo Herles,
106 representante do Ibama, para que apresente no prazo de aproximadamente de 10
107 minutos o processo de licenciamento da BR-116 no estado de Minas Gerais.

108 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Vou quebrar um pouquinho só o protocolo, vou passar
109 a palavra ao Assessor do Prefeito aqui, para fazer uma saudação aqui aos presentes,
110 de novo agradecendo aí pela recepção e pelas boas-vindas a cidade de Muriaé.

111 **Sr. João Batista (Assessor da Prefeitura de Muriaé)** – Boa noite a todos. Quero
112 agradecer a presença de todos e também pedir desculpa ao nosso companheiro de
113 Mesa, porque tem muitas autoridades nossas idealizando o trabalho e outras pessoas

114 também que não puderam estar nesse momento nessa audiência. Para nós é um
115 prazer muito grande saber que está sendo realizado hoje esse grande evento na
116 nossa cidade. Então muito obrigado e uma boa noite.

117 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Muito obrigado. A senhora Paula está com saudações
118 aqui.

119 **Sra. Paula Durante Tagliari (EPL – Empresa de Planejamento e Logística S.A.)** –
120 Boa noite a todos. Agradeço a recepção, estou aqui em nome da Empresa de
121 Planejamento e Logística, empresa pública do Governo Federal. Atualmente como
122 empreendedora dessa duplicação da BR-116. Espero que essa noite seja muito
123 produtiva, que a gente consiga transmitir aos senhores o estudo que foi desenvolvido
124 e que possamos suprir aí eventuais dúvidas. Obrigada.

125 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Obrigado, Paula. Seu Aurélio, representante da STE,
126 que é responsável pelo estudo de impacto ambiental, também uma saudação aqui.

127 **Sr. Aurélio Chaves (STE – Serviço Técnico de Engenharia S.A.)** – Boa noite. Eu
128 só gostaria de reforçar aqui o agradecimento pela receptividade de todos na cidade
129 como um todo. E espero também que seja uma noite produtiva, que a gente possa
130 discutir esse estudo que é um estudo amplo, bem complexo, é um estudo bem
131 abrangente. Então acho que espero que a gente possa aproveitar essa noite para
132 discutir um pouco o resultado desses estudos de impacto ambiental que foi feito na
133 BR-116.

134 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Então obrigado aí pelas saudações. Eu convido a todos
135 que quiserem tomar assento, a gente vai passar por uma fase de apresentações.
136 Espero que todos possam, a gente conseguia ser claro, para comunicar a vocês o
137 estudo de impacto ambiental e pela oportunidade então de uma discussão qualificada,
138 esclarecedora. Enquanto vamos preparando aqui, esse é um momento fundamental,
139 importante, um projeto significativo aqui para a região sendo apresentado, sendo
140 estudado, sendo discutido. Vou aproveitar minha apresentação para esclarecer
141 algumas coisas, o que é o papel do Ibama nesse processo, o que é que de fato está
142 sendo licenciado, quais são as preocupações do Ibama referente a este projeto. E
143 queria muito que vocês saíssem com essa mensagem, pelo menos nesses três pontos
144 bem claro aqui dessa sessão de audiência pública, deixar também essa segurança de

145 que o Ibama, o ente que cuida deste processo de licenciamento ambiental, durante
146 toda vida do empreendimento, é um empreendimento que passa por licenciamento,
147 ele tem uma segurança muito grande que ele será acompanhado, que as obrigações
148 que forem assumidas pelos empreendedores no futuro, elas serão fiscalizadas, serão
149 objetos de fiscalização, serão objetos de atenção por parte de uma instituição pública
150 que tem essa responsabilidade, essa missão. O espaço de audiência pública, eu vou
151 frisar isso durante a apresentação, ele é fundamental então para essa troca de
152 experiências, para poder escutar vocês aqui da região, também saber quais são as
153 suas contribuições eventualmente chamada de atenção para problemas que
154 eventualmente a gente pode não ter visto ou percebido com a profundidade
155 necessária, dentro do estudo de impacto ambiental, esse é o momento para falar, para
156 expor, para a gente poder conversar e para poder esclarecer. Então espero que
157 aproveitem mesmo aqui essa oportunidade. Já estamos ligando o projetor, um
158 minutinho a gente já começa. Me antecipando, então já fui apresentado, sou o
159 Rodrigo, dentro do Ibama, isso vai estar na apresentação, existe uma diretoria que
160 cuida dos processos de licenciamento ambiental, fica em Brasília, chama DILIC, e lá
161 tem várias áreas que cuidam de vários projetos. Inclusive do setor de transportes. Nós
162 estamos aqui representando exatamente essa coordenação, seja em Brasília, que é
163 responsável pelo licenciamento. Como toda administração pública, seja ela federal,
164 estadual, municipal, está neste momento com o cobertor curto, seja financeiro, seja
165 de pessoal, o Ibama tem lançando mão de várias estratégias para conseguir dar conta
166 das suas responsabilidades dentro do licenciamento ambiental. Uma delas então foi
167 buscar equipes capacitadas dentro do Brasil inteiro para poder fazer essa, poder
168 juntar, atuar no desempenho então dessas funções. (Ininteligível) lotado, não é, em
169 Uberlândia, tive minha vida toda ligada ao licenciamento ambiental, presidi diversas
170 audiências públicas, então fui solicitado e com maior prazer, maior carinho vim aqui
171 para presidir essa audiência, para fazer a apresentação, para falar em nome do Ibama
172 e represento a coordenação. Mas esses estão por trás, responsável por isso, uma
173 coordenação que fica sediada em Brasília, ela quem emitirá os pareceres e se
174 responsabilizará no futuro pelo acompanhamento, pela fiscalização deste
175 empreendimento, ok? Ok, ainda estamos aguardando aqui um minutinho. O que é que
176 a gente está licenciando aqui? As obras de duplicação, regularização e as obras de
177 duplicação da BR-116, o trecho da sessão de Minas Gerais. Isso vai do quilômetro
178 zero, pode falar de qualquer lugar, Divisa Alegre o quilômetro zero, até Além Paraíba

179 aqui nas imediações, aqui pertinho, 818 quilômetros mais ou menos de licenciamento.
180 A Paula e o pessoal da STE vai explicar um pouco melhor o escopo desse
181 licenciamento, mas nós estamos na fase de licença prévia, nós estamos começando
182 um processo que a primeira etapa do licenciamento, também vou explicar um pouco
183 mais adiante durante a minha apresentação. Nessa licença prévia a gente estava
184 avaliando a concepção do projeto, atestando então se dentro de determinadas
185 condições em determinado território, esse empreendimento consegue dar conta de
186 gerenciar os impactos ambientais por ele causados. Falando assim de maneira mais
187 técnica possível, isso que compõe, a gente pode falar no juízo de viabilidade
188 ambiental. Esse projeto estudou a profundidade necessária e apresentou soluções e
189 alternativas necessárias que garantam a viabilidade desse empreendimento. A mais
190 técnica, o mais simples possível, isso que é uma viabilidade ambiental. Essa primeira
191 etapa do licenciamento ambiental de uma obra. Aqui já está bem avançada, na
192 verdade, já tem vários pareceres daquela coordenação que eu falei, responsável pelo
193 licenciamento e transporte, já examinando esse documento, já avançando na
194 avaliação de vamos dizer assim, de mérito, da qualidade e das respostas que foram
195 dadas dentro daquele, dentro deste processo. Então já está uma etapa um pouco mais
196 avançada, eu sei que vai ser uma pergunta que todo mundo vai perguntar: ah, qual é
197 o prazo, o que é que nós estamos falando de prazo. Então para essa primeira etapa,
198 a gente já avançou bastante, vou mostrar para vocês, na medida que tem aí essa
199 avaliação conclusiva, a gente encaminha então para o parecer final de avaliação
200 dessa etapa. A etapa que segue é a etapa de licença de instalação. Acho que a Paula
201 vai explicar um pouquinho melhor, a gente vai estar já numa etapa então de
202 concessão, já consentido esse trecho, esse empreendimento. Aí sim, a gente vai
203 pegar o empreendedor definitivo para esse processo, hoje figura a figura da EPL, hoje
204 está como responsável a figura da EPL, deixar para a Paula falar, mas nessa etapa
205 então a gente vai ter um projeto executivo mais claro, de um traçado mais definitivo,
206 embora ainda sujeito a ajustes, mas já mais definitivo. E aí sim a gente faz uma análise
207 de licença de instalação, aprovando ou não, aquele projeto. Aí vem o que a gente
208 chama de programas ambientais, condicionantes ambientais que compõem o que vai
209 ser a base do licenciamento. Desse empreendimento e quais são as obrigações que
210 esse empreendedor vai carregar consigo do ponto de vista ambiental, a função do
211 Ibama aqui é ambiental. A gente responde pela área ambiental, a área de econômica,
212 segurança da rodovia, isso tem outras instituições que cuidam. O Ibama responde

213 pela área ambiental desse empreendimento. Claro também leva em consideração as
214 pessoas, o modo de vida, a socioeconomia da região, esse estudo de impacto
215 ambiental tem que dar conta de incluir essas questões todas. Estou avançando aqui
216 um pouquinho enquanto a apresentação não pode passar, mas que não vai faltar
217 nenhuma informação não. Então assim, essa etapa, então apesar de ser o ente
218 responsável, ele não trabalha sozinho nesses empreendimentos. A gente tem
219 obrigação inclusive estipulada por lei e por decreto de ouvir as outras instituições que
220 têm temas que interagem com aquele empreendimento. Vou dar um exemplo, por
221 exemplo, está aqui meu amigo Euler que é responsável pela unidade de conservação
222 do Parque Nacional da Serra (ininteligível), correto? Se essa rodovia interferisse
223 diretamente, ou seja, passasse, interferisse no território específico da unidade de
224 conservação, eu tenho obrigação de ouvir o ICMBio, a chefia do parque, mas também
225 diretamente normalmente o ICMBio. Se a gente tivesse, acho que aqui tem questão
226 indígena, salvo engano, acho que sim, questão indígena não afeta. Mas se eles
227 pegassem um território indígena, a gente teria obrigação de escutar, obrigação de
228 escutar a FUNAI. Se fosse no caso a Fundação Cultural, afetasse o território
229 quilombola, a gente ouviria a Fundação Cultural Palmares. Então tem uma série de
230 instituições que interagem com o Ibama para avaliar com a maior profundidade, com
231 maior amplitude possíveis impactos ambientais e consequência de empreendimento.
232 Porque embora a palavra final do juízo de viabilidade final do empreendimento caiba
233 ao Ibama. Mas a gente se obriga, obrigado por lei para ouvir todas as instituições.
234 Então é uma etapa superimportante. Essa etapa que eu estou falando de licença
235 prévia, o elemento principal dela que a gente chama de parecer técnico conclusivo.
236 Quando a gente consolida todas as opiniões, inclusive dos especialistas do Ibama e
237 de outros especialistas sobre aquele empreendimento. Na próxima etapa na
238 sequência da realização de uma audiência pública. O Ibama emite esse parecer
239 técnico no final, ele tem algumas possibilidades, por exemplo, o empreendimento
240 pode ser num texto, ele pode chegar à conclusão de que o empreendimento, o estudo
241 de impacto ambiental não analisou todos os impactos ou não conseguiu fazer um
242 diagnóstico ambiental suficiente do diagnóstico do impacto ambiental, e esse
243 empreendimento então vai ter que apresentar uma complementação, sendo uma
244 resposta possível. Nesse caso para-se o processo de licenciamento ambiental, fica
245 aguardando que o empreendedor aporte o documento complementar, que será de
246 novo avaliado. A gente pode concluir pela inviabilidade do empreendimento, não é o

247 que se espera que uma rodovia já implantada, um processo de duplicação, mas pode
248 acontecer. Acontece com empreendimentos novos, com empreendimentos que estão
249 sendo implantados do zero, pode acontecer, não é o caso que a gente espera aqui.
250 Ou numa hipótese mais provável, que o empreendimento seja considerado viável, que
251 todos os impactos sejam claramente diagnosticados, que as medidas de controle e
252 indicação de impacto esteja bem descrita, estejam condizentes com a experiência do
253 Ibama em outros empreendimentos, que a gente julga como viável o empreendimento.
254 Então emite-se a licença prévia. Na sequência, mas aí como o empreendimento já
255 definido como tinha comentado, o empreendedor aprova o que a gente chama de
256 programa básico ambiental, projeto básico ambiental, com a descrição dos programas
257 ambientais, e o Ibama então de novo volta a submeter a um processo de análise e
258 emite então a licença de instalação numa sequência lógica desse empreendimento.
259 Aí está autorizado o início efetivo da, vamos dizer assim, da concessão e das obras
260 que eventualmente possam ser necessárias aqui. Especificidades da rodovia, a Paula
261 e o pessoal da STE vão explicar um pouco melhor. Mas a sequência lógica é essa. E
262 por fim, depois de tudo concluído, se emite uma licença de operação. Que vai ser por
263 trecho, que pode ser por trecho, pode ser total da rodovia, é o que se espera então
264 desse processo regular. Na última, eu acho que eu gostaria de deixar claro esse papel
265 que cabe ao Ibama aqui de fato. Nós somos o responsável pelo licenciamento
266 ambiental, nós somos responsáveis por todo processo de fiscalização, então ah,
267 vocês emitiram uma licença de instalação para o futuro, o empreendedor se obrigou
268 a controlar lá os processos erosivos, um tema importante aqui para a região, essa
269 região é muito movimentada, então o processo erosivo aqui nessa região a gente vê
270 na BR sem problema algum, não precisa nem ser especialista para ver o trecho que
271 a gente andou aqui nesse momento, ver processos erosivos deflagrados aqui,
272 historicamente deflagrados aqui nessa região. Então o empreendedor não está
273 cumprindo, quem vai fiscalizar? O Ibama. O empreendedor se comprometeu a fazer
274 passagem de fauna, que é outro tema importante em rodovia, essas áreas de
275 presença de fragmentos florestais, uma área de ocorrência de atropelamento de
276 fauna, é sempre uma preocupação muito grande do Ibama estar licenciando rodovia.
277 Então são estipuladas 15, não sei quantas passagens de fauna, o empreendedor não
278 construiu ou não construiu adequadamente. Quem é responsável por fiscalizar? É o
279 Ibama. E qual é o nosso alcance? Varia de acordo com a gravidade do tema, pode
280 ser uma atuação simples, pode ser do Ibama, pode ser uma paralisação de operação

281 no caso, paralisia de obra, de trazer para a regularidade este empreendimento. É
282 sempre importante falar isso, porque é uma segurança que se dá à população local
283 de que tem uma instituição a fiscalizar e a controlar a gestão ambiental de um
284 empreendimento. Então também já consegui falar um pouquinho de quais são as
285 principais preocupações do Ibama. Então além de processos erosivos que são claros
286 aqui nesse empreendimento, as questões que dizem respeito à fauna, fragmentação
287 de APA, de ocorrência de atropelamento de fauna, tem também sempre importante
288 que são as questões que a gente chama de socioeconômico. Uma rodovia, nesse
289 caso a documentação, mas a rodovia está consolidada há quantos anos, 40 anos a
290 116? Ou mais do que isso, não é? Já tem uma ocupação, em alguns casos inclusive
291 regular, deixando na faixa de domínio. Então uma intervenção nova na rodovia ela vai
292 gerar uma interferência com a população que está ali sentada. Essa interferência
293 também pode ser a relocação, a relocação compulsória da população, também é um
294 procedimento que administrativamente é acompanhado pelo Ibama. Paula trouxe uma
295 apresentação específica para isso aqui, para discutir um pouco com vocês quais são
296 os procedimentos envolvidos quando nós estamos falando de relocação de pessoas,
297 nós estamos falando dessa interferência socioeconômica no sentido mais de
298 assentamento de população. Então esses são a grosso modo os principais pontos de
299 preocupação que o Ibama tem, nos empreendimentos de rodovia, são diferentes
300 nesse caso aqui. Ok? Então para finalizar a minha apresentação, acho que não teve
301 nenhum problema de não ter apresentação exposta aqui, que eu gostaria de falar
302 exatamente isso. Então para finalizar, eu gostaria só de divulgar o número 0800-
303 618080, é a ouvidoria do Ibama, um serviço de atendimento ao usuário, ele presta
304 vários serviços para os usuários, o Ibama também presta a interação com a população
305 em termos de fiscalização de denúncia, 0800-618080. É um serviço, ele preza pela,
306 vamos dizer assim, por não divulgar o nome das pessoas, então quem quiser fazer
307 uma denúncia, sua identidade será mantida de forma anônima, ele recebe então
308 reclamações, ele é um sistema registrado e auditado. Então fez uma denúncia, nós
309 somos obrigados a apurar aquela denúncia, ok? Então é uma forma de um canal que
310 a gente tem para conversar com a população, também para dar segurança a ela. Eu
311 acho que a gente pode passar diretamente já para a apresentação da Paula. Nosso
312 datashow está quase... Faz muita diferença para você? Nós temos um problema
313 técnico aqui, nosso datashow não está funcionando ainda. Para mim não fez
314 problema, consegui apresentar tranquilamente o que eu gostaria de falar. Acho que

315 para você também, a gente vai avançando. Vamos esperar um pouquinho,
316 infelizmente acontece, problemas técnicos. Você consegue tocar sem? A gente vai
317 fazer pelo menos a apresentação do Ibama, a apresentação da pauta, não atrasar
318 mais, e essa vai ser realmente importante, que o estudo de mapa ambiental, porque
319 traz imagens, as demonstrações, mapas, acho que é importante para vocês, a
320 qualidade da audiência pública ter essa apresentação. Então para finalizar aqui a
321 minha apresentação, agradeço demais a presença de vocês, eu peço desculpa por
322 esses problemas, acontece, normal. Mas somos então responsáveis por esse
323 licenciamento, vamos acompanhá-los até o final da sua operação. Saiba que existe
324 uma equipe multidisciplinar, experiente, capacitada ao licenciamento de rodovias para
325 fazer avaliação de impacto ambiental deste empreendimento, assim como todos os
326 outros. Fica aí o nosso telefone, 0800-618080. Durante o tempo de resposta a gente
327 pode conversar um pouco mais, se tiverem alguma questão direcionada para o Ibama,
328 sinto maior prazer em respondê-los. Agradeço demais a presença de vocês e já vou
329 pedindo desculpa aí por esses probleminhas que acontecem. Ok? Já passo a palavra
330 para a senhora Paula.

331 **Sra. Paula Durante Tagliari (EPL – Empresa de Planejamento e Logística S.A.) –**
332 Bom, boa noite de novo, não tem apresentação, vou conversando com vocês e
333 explicando um pouco da nossa atuação nessa fase do processo de licenciamento
334 ambiental. Então eu sou Paula Tagliari, hoje eu estou como Gerente da EPL, que é a
335 Empresa de Planejamento e Logística, empresa pública que faz o planejamento e dos
336 empreendimentos prioritários do Governo Federal. Nós somos vinculados ao
337 Ministério da Infraestrutura, o Ministro Tarcísio de Freitas, e a BR-116 ela está como
338 um dos empreendimentos prioritários do Governo Federal e é por isso que a gente
339 está avançando nessa fase do processo. Por que é que a gente precisa passar por
340 essa fase agora onde a EPL ela está como é empreendedora dessa duplicação da
341 rodovia. O processo hoje das diretrizes do Governo Federal, eles seguem a ideia da
342 concessão. Então para que a gente tenha maiores investimentos e maior concorrência
343 na licitação de leilão para concessão dessa duplicação dessa rodovia, a ideia é a
344 gente entregar a estruturação do projeto com uma licença prévia em mãos. Porque
345 ela garante a viabilidade dessa duplicação, desse corredor aonde depois pela futura
346 concessionária, vai ser desenvolvido em projeto executivo. Então nessa fase a EPL
347 então contratou a STE que é a consultoria ambiental, que foi quem desenvolveu o

348 estudo de impacto ambiental e que vai apresentar para vocês aqui bem completo. E
349 por que é que a gente pensou, o Governo Federal pensou na duplicação dessa
350 rodovia? Eu vou passar algumas coisas aqui só para eu me lembrar. Só uma ideia, a
351 nossa empresa, ela, a ideia dela é conectar pessoas, negócios e por isso se faz todo
352 um planejamento logístico, não só de rodovias, mas também de ferrovias, de portos e
353 agora alguns aeroportos também estão chegando para a gente atuar. Então nesse
354 caso específico, a gente está falando da BR-116 em Minas Gerais, cerca de 818
355 quilômetros de extensão, tinha um mapa para mostrar, mas depois na próxima
356 apresentação vai ser apresentada. Intercepta em torno de 37, 39 municípios. Então é
357 bastante, com bastante municípios interceptados por ela. E por que a necessidade
358 dessa duplicação, hoje eu circulei por aqui, a gente veio de Governador Valadares
359 para cá, e realmente o trânsito é bastante intenso de caminhões, então com a
360 duplicação vai apresentar uma maior segurança no tráfego. A presença de vários
361 problemas também de pavimentação, etc., isso vai ser resolvido com a concessão,
362 não é somente a duplicação, mas também a melhoria desses processos. Bem como
363 também a gente tem diversos passivos ambientais ao longo da rodovia, que com a
364 obra em andamento, também vão ser tratados e resolvidos esses problemas, que em
365 grande maioria se destacam pelas erosões ao longo da ferrovia. Tendo em vista
366 inclusive a situação climática aqui do estado de Minas. Aqui eu trouxe algumas datas
367 para ser um pouco mais específica para vocês, desse processo. Hoje, nós tivemos já
368 esse empreendimento qualificado, então ele é um empreendimento que vai ter
369 andamento futuro. Ele vai seguir para o TCU para aprovação de TCU e Agência
370 Nacional de Transportes Terrestres no mês de junho de 2020. E o leilão está previsto
371 para dezembro de 2020, então em dezembro de 2020 o leilão para licitação, a licitação
372 para concessão dessa duplicação vai ocorrer, a empresa que vencer vai apresentar
373 um projeto executivo, vai desenvolver e apresentar esse projeto executivo, e ela, a
374 partir daí passa a ser empreendedora, não mais a EPL. E aí vai ser essa futura
375 empresa que venceu o leilão que vai buscar junto ao Ibama a licença de instalação
376 com esse projeto que eles vão desenvolver. E aí isso a partir da aprovação do projeto
377 e do atendimento das condicionantes da licença prévia quando essa for antiga, inicia-
378 se as obras. Veio comigo o Advogado Gustavo Botrel, que trabalha com a gente
379 especificamente com questões de desapropriação, eu vou passar a palavra agora
380 para ele, que ele vai explicar um pouquinho para vocês sobre o procedimento de

381 desapropriação. Está bom? Qualquer dúvida, depois eu estou à disposição e com o
382 Gustavo também.

383 **Sr. Gustavo Botrel (Empresa de Planejamento e Logística)** – Muito obrigado,
384 Paula. Então boa noite. Como a doutora disse, meu nome é Gustavo Botrel, o projeto
385 com desapropriação, aproximadamente 11 anos. E nesse momento do
386 empreendimento, quando a gente está falando de licença prévia, eu acho que é muito
387 importante eu deixar claro desde o primeiro momento, a seguinte informação para
388 vocês: a gente ainda não tem projeto, esse projeto como o Rodrigo disse, como a
389 Paula disse, vai nascer mais para frente, na fase de LI, na Licença de Instalação.
390 Então não adianta eu chegar para vocês aqui e passar a falsa impressão de que a
391 gente sabe quem vai ser efetivamente desapropriado ou não. O meu papel aqui hoje
392 é tentar passar para vocês uma imagem do que vai ser essa desapropriação, segundo
393 direitos e deveres, segundo aquilo que a lei fala que tem que acontecer. Então assim,
394 a base da desapropriação é constitucional, ela vem do Artigo 5º Inciso 24 da
395 Constituição Federal, que permite com que qualquer bem possa vir a ser
396 desapropriado. Para tal, você tem que seguir um procedimento muito específico, que
397 nasce a partir do decreto de utilidade pública. Quando é que esse decreto de utilidade
398 pública desses bens, ele vai ser editado? A partir do momento que a concessão
399 identificar por onde vai passar essa documentação rodoviária. Então nesse momento,
400 a gente ainda não tem decreto de utilidade pública, a gente ainda não fala de
401 desapropriação efetiva. A partir do momento que você tiver o projeto, a concessionária
402 vai solicitar ao poder executivo, nesse caso o poder executivo federal, provavelmente
403 representada por uma de suas delegadas, acredito eu ANTT ou DNIT, que vai emitir
404 esse decreto de utilidade pública desses bens. O processo de desapropriação nasce
405 a partir do decreto, a partir de então, a concessionária fica autorizada a promover a
406 entrada nos prédios, compreendi que na declaração por força do Artigo 7º e
407 promovemos levantamentos. Esses levantamentos vão ser o que, ele vai identificar
408 por onde está passando, quais são essas demandas que efetivamente estão sendo
409 afetadas, e demarcar limites. É o primeiro contato que os desapropriados vão ter
410 efetivamente com a obra. Normalmente esse primeiro contato é feito através do
411 pessoal responsável pela desapropriação. Está bom? Identificados esses prédios, a
412 gente passa para a fase de coleta de documentação e análise, daí a gente já começa
413 a ter os primeiros probleminhas. Que é quando você vai coletar a documentação, nem

414 todo imóvel está regular, nem toda ocupação ela é regular, nem todo mundo que está
415 na faixa de domínio tem direito para estar lá dentro. Nesse momento, é importante
416 fazer aqui um paralelo. Quem tem direito de estar lá e tem a documentação legal, vai
417 ser tratado como proprietário. É aquela pessoa que de fato tem o direito, posse e pode
418 usar, gozar e dispor daquele bem como dele de fato é. A pessoa que não tem a
419 documentação legal do imóvel, ela vai ser tratada como posseira. Porque detém de
420 fato a posse daquela área. No fim das contas, depois de feita a análise social e
421 econômica desse posseiro, você vai conseguir identificar aí quais são os direitos que
422 de fato ele possui. Ele tem direito somente a posse da área, vai ser avaliado o direito
423 dele, a indenização dele, de acordo com a posse. Por quê? Porque o Artigo 5º do
424 Inciso 24 da Constituição Federal, fala que a gente tem que repor a condição
425 financeira de todos os desapropriados. Isso ainda é assunto controverso, dentro do
426 direito brasileiro, você tem muita decisão já favorável à indenização de posse, muito
427 embora as empresas por vezes se recusam em fazer isso de forma voluntária, vamos
428 dizer assim. Então normalmente essas ações são resolvidas na justiça. Você também
429 costuma ter dentro desse paralelo inicial, a participação de outros órgãos, como
430 Ministério Público Federal, como defensoria pública que estão lá para garantir os
431 direitos dessas populações. Normalmente essas pessoas que são deslocadas, com
432 direito à moradia, você é obrigado a repor essa moradia de forma digna e em uma
433 outra localidade. Essas pessoas elas deixam de ser meramente indenizadas e
434 passam a ser reassentadas na medida que você está fazendo o deslocamento
435 involuntário dessas pessoas. Quanto à avaliação, uma vez que o decreto de utilidade
436 pública, feitas as análises de identificação, de quem são os proprietários, qual é a
437 documentação, a gente vai ter aí então os engenheiros, sejam eles civis ou
438 agrônomos, a depender da área em que se encontram os imóveis, eles vão ser
439 responsáveis por fazer a engenharia de avaliação. Eles seguem as normas técnicas
440 da 14.653 parte 3, avaliação dos imóveis. E eles vão levar em consideração aonde
441 está o imóvel, uso e ocupação, destinação, se existe remanescente, quais são as
442 benfeitorias que estão lá localizadas. Mas o que é que diz o direito a respeito dessa
443 avaliação? O valor desse imóvel deve ser condizente com a realidade do mercado,
444 tem que ser preço de mercado. Não é preço de pré-avaliação, não é preço de valor
445 venal, não é preço de escritura. O valor dessa avaliação tem que ser valor de mercado.
446 Ou seja, quem for afetado, tem que receber o que de fato vale no mercado. Se não
447 oferecer, se não receber proposta de valor de mercado, essa pessoa pode recusar.

448 Se tiver aceite, vai ser lavrado o acordo, vamos passar as escrituras e o registro da
449 desapropriação vai ser feito em nome do poder público. No caso de não havendo
450 acordo, esse processo vai seguir via judicial e vai correr perícia. Agora é importante
451 deixar claro, não é o fato de ser judicial que vai tirar garantias ou direitos do
452 desapropriado. O desapropriado, por exemplo, tem consagrado na 3.365 de 41, que
453 é o decreto lei que rege a desapropriação, tem direito de apesar de recusar, requerer
454 o levantamento de até 80% da quantia que foi ofertada, enquanto o processo ainda
455 está em andamento, ele tem direito a levantar até 80% se ele comprovar a
456 documentação. Aqueles outros 20% ficam depositados como garantia do juízo. Mas
457 inicialmente ele já pode integrar esses 80%, fazer esse levantamento. Ou seja, não é
458 por que o poder público entrou contra ele, que perdeu todos os seus direitos. Vai correr
459 perícia, a perícia judicial vai apontar se ele tinha razão de recusar ou não. Se ele tinha
460 razão de recusar, o poder público, no caso a concessionária, vai ser responsável para
461 fazer essa indenização a maior. No caso de não tendo ele razão, aí ele vai perder o
462 processo e vai ter que custear aí as despesas processuais. Eu acho que assim, num
463 aspecto amplo com relação a desapropriação assim, sem entrar em assuntos
464 específicos, o que eu tinha para falar para vocês era basicamente que procedimentos,
465 quem são os reassentados, quem são os indenizados, eventuais casos de posseiros
466 e aí a gente vai passar depois para a fase de debates, se alguém tiver algum caso
467 específico, uma análise de impacto que tenha maior interesse, a gente está à
468 disposição.

469 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Obrigado pela apresentação. Acho que é transparente,
470 importante que entendam exatamente quais são os procedimentos que estão
471 envolvidos aqui, uma veia administrativa, inventários, uma série de procedimentos que
472 serão seguidos pelo empreendedor na ocasião de um projeto mais bem definido. E
473 eventualmente são os direitos inclusive de recusar sobre determinadas condições.
474 Importante frisar é que esse é um direito dado também ao empreendedor, uma
475 garantia para ele, para que em sendo um projeto de utilidade pública como é o caso
476 desse, ele tenha como não deixar inclusive ações, ações judiciais, para garantir que
477 o projeto não seja vetado por objeções que não sejam, reais e factualistas, sendo
478 extremamente importante, dar um poder compulsório de tomar ações para garantir
479 que o projeto tenha continuidade. Ok? Já chegou o novo projetor, já está aqui na nossa
480 sala, a gente vai gastar mais ou menos uns 10 minutos para fazer a substituição. Então

481 estava previsto um coffee break, a gente vai antecipar, vai servir agora, nesse intervalo
482 a gente já faz a montagem do retroprojetor, do datashow e já voltamos com a
483 apresentação da STE e do estudo de impacto ambiental que é a grande estrela dessa
484 noite aqui, é o momento mais importante da apresentação, e já seguimos direto então
485 para a fase de debate, sem prejuízo, ok? 10 minutinhos, a gente está de volta. Muito
486 obrigado pela atenção, muito obrigado pelas apresentações. Vamos iniciar então
487 agora com o Coordenador da STE, Coordenador do estudo de impacto, Dr. Aurélio
488 Chaves. Que vai explicar, dar detalhes e apresentar o que foi levantado, encontrado
489 com as pesquisas, os estudos, as investigações realizadas. Obrigado.

490 **Sr. Aurélio Chaves (STE – Serviço Técnico de Engenharia S.A.)** – Gente, gostaria
491 aí de dar boa noite novamente, agora restabelecido aqui o projetor para a gente poder
492 dar continuidade à apresentação. Eu vou falar um pouco sobre o estudo de impacto
493 ambiental desse trecho que está sendo estudado da BR-116. Vai ser uma
494 apresentação que eu vou tentar passar pelos principais pontos, sem me alongar muito,
495 porque o estudo é muito abrangente e também muito grande. Eles estão disponíveis
496 aqui nas pontas, na íntegra, então se alguém quiser dar uma olhada, consultar,
497 folhear, eles estão disponíveis, assim como o comentado anteriormente também estão
498 disponíveis nos sites, nos sites tanto da EPL, quanto do Ibama. Repetindo o que a
499 Dra. Paula falou, a EPL é o empreendedor no caso do trecho da duplicação da BR-
500 116, e eu faço parte da Consultora STE – Serviços Técnicos de Engenharia. Foi
501 contratada para fazer o estudo de impacto ambiental. Vou passar rapidamente aqui,
502 primeiro o que é o EIA? Esse Estudo de Impacto Ambiental, que tem o quê? Ele é
503 utilizado para fazer o levantamento das condições ambientais atuais, identificar
504 possíveis impactos ambientais, que é o que a gente chama de impacto ambiental,
505 esse termo utilizado para caracterizar as modificações que uma obra ou atividade
506 provoca sobre o ambiente. A gente caçou soluções para evitar ou diminuir as
507 alterações, ou impactos negativos que possam acontecer, e indicar os benefícios.
508 Quando a gente fala impacto, acho que a gente tem que deixar claro que não existe
509 só impacto negativo, existem impactos positivos também. Que precisam ser também
510 identificados e caracterizados. Qual que é o objetivo e a justificativa do projeto dessa
511 regularização e duplicação da BR-116? Primeiro, é uma BR muito importante, isso
512 todo mundo sabe, que ele é um corredor de integração nacional, que vai desde
513 Fortaleza até Jaguarão no Rio Grande do Sul. Ou seja, chega lá próximo a fronteira

514 do Uruguai. Cruza diversos estados, como a Paraíba, Pernambuco, Bahia, Rio de
515 Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Minas Gerais. O
516 objetivo do investimento é execução de obras especificadas no projeto de melhoria e
517 duplicação, que vai ser detalhado na etapa subsequente como comentado pelo Dr.
518 Gustavo. E as justificativas, são essas características negativas atuais da rodovia, ou
519 seja, que prejudica o tráfego de veículos, e oferecem risco aos usuários e as
520 populações que estão localizadas aqui às margens. Qual que é o benefício que se
521 espera desse projeto? Propiciar uma maior qualidade e segurança para os usuários e
522 soluções de longo prazo das atuais condições ruins de traçado, pavimento,
523 sinalização no trecho em estudo. Aqui só para colocar rapidamente o mapa de
524 localização, que já foi comentado. O trecho que está sendo estudado é desde do
525 quilômetro zero, que é aqui da Divisa Alegre, que é a divisa do estado de Minas Gerais
526 com a Bahia, percorrendo todo estado até o final do trecho do estudo que está lá no
527 município de Além Paraíba. Totalizando aqui 818 quilômetros. Como é, são 818
528 quilômetros, então é um trecho muito extenso, é muito abrangente. Então para facilitar
529 a compreensão, o estudo dividiu esse trecho todo em quatro segmentos. Esse
530 primeiro segmento que vai do quilômetro zero que é Divisa Alegre até Catuji. O
531 segmento dois, localizado aqui, identificado aqui em verde, que vai de Catuji até
532 Alpercata. Segmento três, que vai de Alpercata até Fervedouro, aqui o detalhe dele e
533 o segmento quatro que vai aqui de Fervedouro até Além Paraíba. Onde está localizado
534 inclusive Muriaé. Qual que era a característica geral da área de estudo? São grandes
535 rurais formadas por florestas, pastagens nativas e alguns reflorestamentos. Principal
536 atividade econômica é realmente a produção agropecuária. Qual que é o quadro geral
537 da socioeconomia. A gente pode observar, o estudo identificou um quadro de
538 carências, principalmente de emprego e renda, e os benefícios operacionais da obra
539 para que se espera para essa área de estudo como um todo. Gerar emprego e renda,
540 disciplinar e melhorar a segurança do tráfego de veículos e melhorar o escoamento
541 dos produtos a custos mais baixos de transporte para o produtor. No caso aqui do
542 segmento quatro que é onde está o município de Muriaé, esse segmento ele tem 157.1
543 quilômetros. A maioria dos segmentos, foram quatro segmentos, estava nessa média
544 aí de 200 quilômetros. Uma das características: encerra na chamada zona da mata
545 mineira, tem um grande potencial ao turismo ecológico, com suas montanhas, seu
546 clima e as unidades de conservação, como, por exemplo, o parque estadual da Serra
547 do Brigadeiro. Área de Proteção Ambiental, APA Serra da Providência, e a reserva

548 particular do patrimônio natural, Usina Coronel Domiciano. Localizada aqui em Muriaé.
549 Aqui são só algumas imagens, alguns registros feitos, utilizados no estudo para essa
550 caracterização, como centro cultural do turismo aqui do Muriaé, setor industrial,
551 considerado como setor industrial aqui de Muriaé. Um ponto importante para colocar
552 aqui é essa divisão de áreas de influência do empreendimento. Quais são as principais
553 áreas? A gente tem o que a gente chama de área diretamente afetada, que é a área
554 de 40 metros para cada lado do eixo da rodovia. Tem a área de influência direta, que
555 é delimitada para cada ambiente natural, ou seja, para estudos de solo, recursos
556 hídricos, emissões atmosféricas, a gente considerou 500 metros acima dos rios
557 interceptados pela rodovia e 5 quilômetros abaixo. No caso da fauna, da flora, fauna,
558 os animais silvestres, a flora que é toda parte de vegetação, são 500 metros também
559 em cada margem da rodovia e 5 quilômetros a cada margem no caso da fauna. Ou
560 seja, flora 500 metros e fauna 5 quilômetros para cada lado do eixo da rodovia. Já
561 para o meio socioeconômico, são todos os 39 municípios interceptados. Já para
562 influência indireta, os limites são definidos com base na extensão dos impactos,
563 depois de feito o diagnóstico, depois de feito toda essa caracterização. Para o meio
564 biótico são 10 quilômetros para cada lado do eixo da BR, meio físico que é A e D,
565 somado aos acessos e as áreas de apoio as obras. Meio socioeconômico são todos
566 os municípios. Como tem realmente essa abrangência, cada área dessa engloba na
567 área de influência total, são todos os 39 municípios. Ou seja, é a área mais
568 abrangente. Vou falar rapidamente sobre a descrição do empreendimento que está
569 previsto no programa de exploração da rodovia, que é o chamado PER, que é um dos
570 documentos base para concessão, que é o que existia há época em 2015. Ou seja, o
571 que é que estão previstas aqui de obras complementares? Vias marginais, 26.700
572 metros, são 100 acessos previstos, 64 intersecções, 47 passarelas e oito pedágios. O
573 PER ele é um documento tão extenso como o EIA, então ele é um dos anexos do
574 estudo, ele pode também ser observado na íntegra dentro do estudo. O que é que a
575 duplicação prevê? Construção de uma nova pista ao lado da atual, naquela área
576 diretamente afetada de 40 metros. Então aquela seria separada por canteiro central,
577 atualmente dos 818 quilômetros, só 1,7 são duplicados. Ou seja, 816.4 quilômetros
578 serão objetos de intervenções físicas de duplicação ao longo do contrato de
579 concessão. De acordo com a necessidade, o PER tem essa avaliação no que é
580 denominado de gatilho, aumento do tráfego, fazendo duplicação, terceira faixa, então
581 tem toda uma sequência de intervenções físicas. Prevê também essa absorção de

582 mão de obra, ou seja, durante essas obras, pode chegar até 10 mil empregos diretos
583 e indiretos. É o que a gente chama também de impacto positivo, que eu tinha citado.
584 A duplicação também prevê a correção de geometria de traçado, ou seja, um ponto
585 onde foram observadas curvas com riscos de acidente, então prevê essa correção,
586 essa suavização que a gente pode chamar. Implantação de viadutos e passagens
587 inferiores, interconexões, retornos em desníveis, passarelas e melhoria de acesso. E
588 estudos e projetos para avaliação de contornos em perímetros urbanos. Ou seja,
589 aqueles perímetros que são fortemente impactados pela operação atual da BR-116,
590 futuramente o projeto vai definir ou não, essa necessidade de contornos e em qual
591 momento isso deve acontecer, que é o caso de Governador Valadares, por exemplo,
592 Teófilo Otoni, Caratinga, como exemplos. Aqui só demonstrar um desenho ilustrativo
593 mostrando como que funciona, como que seria a característica do empreendimento.
594 É o que, uma faixa de rolamento de 3 a 3,5 metros, um acostamento entre 1,2 e 1,5
595 metro, no caso de terceira faixa. Aqui também as dimensões básicas para duplicação,
596 ou seja, canteiro central de 7,8 metros, duas pistas de 3,6 metros e acostamento de
597 2,5. Em áreas que se tem uma dificuldade de espaço físico, o canteiro central é
598 substituído pelas barreiras New Jersey, por exemplo, de 0,6 metros, mantidas as
599 mesmas dimensões quando é utilizado canteiro central. Como eu tinha comentado, o
600 EIA é um estudo muito complexo, muito abrangente, então só para ter uma ideia de
601 tudo que é estudado, não vou falar de todos e também não vou aqui citar todos, é um
602 estudo que acaba necessitando de uma equipe multidisciplinar muito grande, então a
603 gente estuda dentro do meio físico, questão de clima, solo, geologia, que são, a gente
604 pode dizer que são as rochas, relevo, meio biótico é estudado, fauna, flora, unidades
605 de conservação, corredores ecológicos, meio socioeconômico, toda caracterização
606 populacional, estrutura produtiva, uso e ocupação do solo. Então realmente é um
607 estudo bem abrangente, por isso que a gente tenta ser um pouco mais objetivo aqui
608 para a gente não se estender muito e não ficar também muito cansativo. Vou passar
609 rapidamente também nos principais resultados que o diagnóstico ambiental
610 identificou. Questão de clima. Predominantemente úmido, com estação seca e
611 inverno, seca de inverno e verão quente. A gente tem aqui inclusive demonstrado no
612 gráfico a questão das chuvas, o maior volume de chuvas de outubro a março e menor
613 volume de maio a setembro, que é a estação seca que fica bem definida. A qualidade
614 do ar foi caracterizada também, e ela é considerada boa e está de acordo com as leis
615 e normas nacionais, atualmente no diagnóstico. Os índices mais elevados apesar de

616 estar dentro das normas, são nas cidades maiores do trecho da BR-116 devido a
617 maior aglomeração de automóveis e pessoas. Porém, sem comprometer atualmente
618 a qualidade de vida da população. Aqui também é um aspecto que é importante, que
619 a gente gosta de trazer que o diagnóstico identifica, questão de ruídos e vibrações,
620 que às vezes é um dos fatores que incomodam a população. Para ruídos a gente tem
621 uma delimitação de limites máximos, que é 50 decibéis diurnos e 45 decibéis noturnos.
622 Para o diagnóstico da BR-116 foram 26 pontos, geralmente pontos localizados na
623 frente de escolas, na frente de hospitais, que é um ponto mais sensível. E o que é que
624 se identificou no diagnóstico? Atualmente a situação do nível de ruído ele já ultrapassa
625 os valores de referência. Então, ou seja, o empreendimento pode aumentar esse
626 impacto? Não, ele já está acima, então o que se espera geralmente é que com a
627 melhoria do pavimento, com a maior fluidez, isso até diminua, ou com alguma outra
628 medida de controle. No caso da vibração, a gente tem um limite aqui que é uma
629 unidade aí utilizada pela norma, foram 24 pontos, mas todos os índices de vibração
630 estão abaixo dos valores da sensibilidade humana e do nível do desconforto.
631 Qualidade da água. Foram feitas coletas em 29 rios, que cortam a BR-116, qual que
632 é a ideia? É fazer uma rede de levantamento que seja abrangente, não são coletados
633 todos os rios, porque também não se justifica. Mas é que de forma que a gente consiga
634 caracterizar a região como um todo e qual seria a influência do empreendimento. Os
635 métodos são as normas internacionais e nacionais, e feito o índice de qualidade da
636 água. Desses 29 pontos, 27 pontos têm o IQA considerado como bom, a gente vê
637 nessa faixa verde aqui do gráfico. Só dois pontos que estão como regular, que foi o
638 ponto 14 e o 24, que um é em Caratinga que é no córrego das pedras, e o outro é em
639 Padre Paraíso, no ribeirão São João. Uma coisa que eu gosto de comentar é que
640 assim como outros do diagnóstico, o IQA é a qualidade da água, é uma medida
641 momentânea, então podem ter outros aspectos influenciando. Então não significa que
642 aquele ribeirão está inadequado ou não, mas naquele momento foi caracterizado o
643 índice um pouco abaixo do bom, numa situação como regular. O relevo, rapidamente
644 aqui, a gente tem quatro tipos principais de relevos que são chapadas, planaltos e
645 patamares, na região dos rios, Jequitinhonha e Pardo, por exemplo. Vale do Rio Doce,
646 as planícies. Escarpas na Serra da Mantiqueira na região meio sul. Vale do Paraíba
647 do Sul. E a gente se observa percorrendo aí a rodovia durante diagnóstico que existem
648 alguns processos erosivos que são geralmente causados pela retirada da vegetação
649 nativa ao longo dos anos. Então desencadeia um pouco desse processo erosivo,

650 devido a esse relevo um pouco mais movimentado, mais acidentado. Um aspecto
651 importante que o estudo tem como obrigação caracterizar e identificar, são as
652 cavernas, questão de espeleologia. Foram identificadas três cavernas, todas no
653 segmento dois, entre Catuji e Alpercata, e localizada as distâncias variantes de 42 a
654 289 metros. Aqui a gente tem as cavidades identificadas, todas no município de Carai,
655 a mais próxima é essa identificada como PE0592, que é essa aqui desse registro
656 fotográfico. E qual que é a ideia? É que se adote, tente pelo menos adotar uma
657 solução construtiva, ou seja, duplicar a BR desviando, se afastando dessa cavidade,
658 nesse caso seria um desvio de traçado a leste, com a distância de no mínimo 250
659 metros, que é a distância que a gente chama de área diretamente afetada. 250 metros
660 da área diretamente afetada, de maneira a preservar a caverna. Vegetação, nessa
661 divisão legal, todo o trecho da BR está localizado aqui no bioma da mata atlântica,
662 foram dois tipos de florestas identificadas, aí são denominações do estudo que eu não
663 vou entrar em conceito, mas está bem caracterizado no EIA. O importante que a gente
664 gosta de trazer são questões de quantas espécies, são 321 espécies, ou seja, tem
665 uma riqueza bem grande, distribuída em 68 famílias. Muitas árvores de grande porte,
666 que 212 daquelas 321, e também espécie de pequeno porte, arbustos, palmeiras,
667 cipós, então bem variada a questão da vegetação. Foram identificadas 221 árvores
668 protegidas por lei, que a gente pode observar nesse quadro aqui abaixo, como, por
669 exemplo, aroeira, os ipês. E 12 espécies de plantas ameaçadas de extinção. Também
670 aqui a lista, palmito juçara, o ipê casquinho, então bucho de boi, o cedro. Então só
671 para a gente ter uma ideia dessa riqueza e do que o diagnóstico conseguiu identificar.
672 A BR-116, ela sobrepõe quatro unidades de conservação, como a APA pau
673 suçuarana, área de proteção especial do córrego soberbo e retiro. Área de proteção
674 especial rio de todos os Santos e a APA do Alto Mucuri. No caso da figura a gente
675 pode observar a área de proteção especial do córrego soberbo e rio pedra, que é
676 localizado no município de Pedra Azul e André Fernandes. Quanto a áreas prioritárias
677 também, o diagnóstico caracteriza elas. A BR sobrepõe sete áreas prioritárias para
678 conservação das biodiversidades, todas listadas aqui. Assim como toda BR, elas
679 estão localizadas no bioma da mata atlântica. Fauna, foram caracterizados os peixes
680 que é o que a gente chama de ictiofauna, os insetos aquáticos, os mamíferos, reptéis
681 e anfíbios, ou seja, muito amplo e bem completo a questão do diagnóstico. Peixes e
682 os insetos aquáticos foram caracterizados no rio São Roque, ribeirão São João, rio
683 Caratinga, rio Manhuaçu e rio Glória. E estão identificados aqui em azul nessas duas

684 figuras. O restante da fauna, mamíferos, aves, os reptéis e anfíbios foram em quatro
685 pontos amostrais. Localizados em Caratinga, em Pedra Azul, desculpa, uma caatinga
686 arbórea em Pedra Azul. O ponto dois é uma caatinga no município de Águas
687 Vermelhas. O ponto três também é uma caatinga com afloramento de rochas em
688 Pedra Azul e o ponto quatro é uma área característica de mata atlântica em
689 Itambacuri. Então aqui em verde nas duas figuras. Aqui só para a gente observar uma
690 característica dos modos amostrais, eles estão bem caracterizados nos estudos,
691 algumas fotos aí dos quatro pontos. Sempre eu acho interessante mostrar algum
692 desses métodos e instrumentos utilizados para amostragem de fauna. A gente tem,
693 por exemplo, ali a armadilha do tipo pit full, que elas são armadilhas de queda, que
694 ela tem o formato em y, não sei se dá para observar nessa foto aqui, com um recipiente
695 que conduz os animais a caírem ali para serem caracterizados e sempre eu gosto de
696 frisar, todos são caracterizados e soltos, a gente não faz coleta, esse tipo de coisa,
697 evita-se ao máximo. Aqui também a ferramenta para fazer a macrofauna bentônica
698 que são os moluscos e larvas, como se fosse uma rede. Aqui a câmera fotográfica. É
699 a última foto ali, para registrar também essa fauna. Também são utilizados métodos
700 de gravação e vocalização de aves, armadilhas como aquela, uma espécie de gaiola
701 chamada de armadilha Tomahawk ali para amostragem de pequenos mamíferos.
702 Armadilhas em pegada também, que você faz aquela parcela de areia para identificar
703 os bichos que passam ali num determinado período de amostragem. Dentro da fauna,
704 a questão das aves, que foram também caracterizadas. Foram, os pontos de escutas
705 foram os que totalizaram maior número de registros, foram 4.369 registros de 215
706 espécies distribuídas em 50 famílias. Foram utilizadas as redes também, que
707 capturaram e depois foi feita a soltura de 228 aves de 67 espécies. Nesses registros
708 foram identificados 33 espécies de aves endêmicas, ou seja, aquelas que ocorrem só
709 numa determinada região. 24 dessas são de localizadas na mata atlântica, oito são
710 de áreas de caatinga e uma do cerrado. Foram 18 espécies de aves ameaçadas de
711 extinção, como, por exemplo, esse em destaque na foto que é o tico-tico de São
712 Francisco. Foram caracterizados também os reptéis e anfíbios, foram 39 espécies
713 registradas na primeira campanha, que foi no período de chuva, e 31 na segunda
714 campanha. Geralmente isso acontece, você tem um maior registro na época de no
715 período de chuva. Totalizando 46 espécies de reptéis, que são lagartos, iguanas,
716 cobras, jacarés, tartarugas. O que é que é importante, um aspecto importante que é
717 bom citar? É que não foram registrados no trabalho de campo, nenhuma espécie de

718 réptil ou anfíbio ameaçado de extinção. Aqui a gente tem, tem alguns registros aí,
719 como a jararaca na figura A, primeira no alto à esquerda, o calango verde, não sei se
720 está dando para visualizar ali na figura B em cima à direita. A rã manteiga e o jacaré
721 do papo amarelo, só alguns dos registros feitos no diagnóstico. Mamíferos, pequenos
722 mamíferos, foram identificados um número de 450 animais, distribuídos aí em
723 campanha de seca e de chuva. Para pequenos mamíferos, nenhuma espécie foi
724 identificada, nenhuma espécie de relevante interesse conservacionista e nenhuma
725 espécie em extinção. Para mamíferos de médio e grande porte, foram 482 animais e
726 foram observados espécies ameaçadas de extinção ou vulneráveis, como a jaguatirica
727 e a onça parda, ou vulneráveis como o gato do mato e o veado catingueiro. Veado
728 catingueiro inclusive é o registro ali em cima à direita. Questão da ictiofauna, dos
729 peixes. Foi observada uma grande riqueza da região de estudo, foram 2.285
730 indivíduos em 51 espécies, 23 genes, 11 famílias, e aí as subdivisões de
731 caracterização. Não foram registradas espécies raras no levantamento primário, mas
732 foram identificados, por exemplo, espécies exóticas, como o barrigudinho que é a
733 primeira figura lá em cima. A piaba, a tilápia, então isso é interessante ter esse tipo de
734 diagnóstico para você ver essas espécies exóticas que ocorrem na região. E foi
735 identificada uma espécie considerada como migradora, que é a piaba vermelha.
736 Invertebrados aquáticos, que são a grande maioria são larvas e insetos que vivem
737 essa fase de sua vida na água. Então foram 10 pontos de coleta, observadas aí na
738 tabela. 62 espécies encontradas, ou seja, dessas 62, 82% eram de insetos, 12% de
739 moluscos e 6% de anelídeos. A gente gosta de colocar aí algumas definições para
740 facilitar o entendimento, que é um dos objetivos de uma audiência dessa é a
741 compreensão de todos, então o público é muito variado, então moluscos são os
742 caramujos, a gente pode dizer assim, os anelídeos, por exemplo, são as minhocas. E
743 ali é um exemplo de inseto aquático. No momento dessas coletas em 2015, as
744 condições piores de qualidade da água eram do rio Jequitinhonha e Paraíba do Sul,
745 que influencia às vezes em alguns momentos na quantidade de indivíduos
746 identificados, coletados. Fauna atropelada que é um dos aspectos importantes, que o
747 diagnóstico tem, foram seis campanhas de monitoramento de fevereiro a julho de
748 2015. Aqui a gente observa e a quantidade de animais atropelados por campanha,
749 começando ali janeiro a julho, desculpa, no mês de fevereiro, foi o mês um. E essa
750 divisão de animais atropelados por grupo faunístico. Ou seja, observa aí a maior
751 quantidade nas aves, 174 indivíduos. Qual que é o objetivo dessa, do estudo de

752 atropelamento de fauna? É você identificar os pontos de maior atropelamento para
753 propor exatamente as passagens de fauna ou alguma outra solução mitigadora do
754 impacto. No caso da BR-116 foram propostas 14 passagens de faunas, de acordo
755 com os resultados. Isso é embasado no resultado dessas seis campanhas, com a
756 utilização de uma ferramenta estatística, então é, tem um embasamento científico
757 para essa proposição. E ao final, isso é proposto como medida mitigadora, como
758 alternativa tecnológica. Aqui é só para a gente ter uma ideia, é o mapa ilustrativo da
759 localização de todas essas passagens, são esses pontos em verde no decorrer do
760 traçado. Falar um pouco dos principais resultados da socioeconomia. Aqui é um
761 quadro mostrando os 39 municípios interceptados, entre eles, Muriaé. Dentro da
762 socioeconomia é feita essa caracterização do patrimônio cultural e arqueológico. E
763 quase são os principais pontos que a gente pode trazer aqui para essa apresentação?
764 A região é muito rica, mas tem poucos registros na base de dados oficiais do IPHAN
765 e o IBGE. Durante as pesquisas nas fontes bibliográficas, foi possível obter
766 conhecimento de ocorrências arqueológicas, como vestígios encontrados
767 isoladamente, nos municípios de Pedra Azul, Manhauçu e Leopoldina. É previsto para
768 conservação desse patrimônio o programa de educação patrimonial numa fase
769 posterior, que terá como objetivo disseminar o conhecimento histórico direcionado às
770 comunidades, aos trabalhadores. E contribuir para preservação do patrimônio
771 arqueológico local. Um outro item caracterizado é a questão dos assentamentos de
772 reforma agrária. Nos 39 municípios, foram identificados 16 projetos de assentamento,
773 quatro desses projetos estão na área de estudo de três quilômetros. Ou seja,
774 afunilando essa visão, todos os municípios, 16, dentro da área de estudo de três
775 quilômetros que é a área prevista, são quatro projetos de assentamento, e mais desse
776 universo aí, apenas o projeto de assentamento Oziel Alves Pereira em Governador
777 Valadares e o projeto de assentamento surpresa no município de Medina que poderão
778 ser efetivamente impactados pela duplicação da rodovia BR-116, conforme a gente
779 pode observar no mapa, pela surpresa já é seccionado pela rodovia e o PA Oziel Alves
780 Pereira, ele está ali no limite da rodovia. Essa situação pode levar a possível
781 desapropriação de alguns lotes, que só serão definidos quando da elaboração do
782 projeto de engenharia conforme explicado até pelo Dr. Gustavo na apresentação dele.
783 E após o diagnóstico, o que é que feito? É a descrição dos principais impactos
784 ambientais. Ou seja, é considerado que as obras poderão provocar modificações no
785 meio ambiente e na paisagem. Com isso é feita a avaliação de impacto que ela é

786 realizada por meio da previsão dessas interferências em todas as fases do
787 empreendimento, que são elas: planejamento, implantação e operação. A
788 metodologia para avaliação de impactos é feita através de uma identificação com
789 aspectos ambientais que poderão sofrer modificações, e ações do empreendimento
790 capaz de gerar modificações no meio ambiente. Com base no diagnóstico então são
791 avaliados esses impactos, em relação aos aspectos ambientais, como, por exemplo,
792 no meio físico, quais são os impactos em questão de relevo, solos, cavernas, recursos
793 hídricos, meio biótico, quais são os impactos na cobertura vegetal, na fauna, nessas
794 áreas protegidas. No meio socioeconômico, o uso do solo, população e qualidade de
795 vida e como exemplos, mais significativos. Eu vou passar aqui rapidamente,
796 mostrando, está bem explicado no estudo, quais são os critérios adotados para
797 avaliação dos impactos ambientais. É uma lista muito grande, eu cito alguns aqui só
798 para como para exemplificar, como, por exemplo, localização, se o impacto ocorre
799 naquela área de influência indireta, municípios, se a área de influência direta ou na
800 área diretamente afetada, dentro daqueles quatro, para cada lado do eixo da rodovia.
801 Por exemplo, natureza, se os impactos têm efeitos benéficos que são os impactos
802 positivos, ou a diversos negativos. Outro critério como exemplo, reversibilidade, se o
803 impacto ele tem efeito reversível ou irreversível, a gente vê que a lista de critérios é
804 bem grande, estou só dando alguns exemplos. Magnitude, por exemplo, que está
805 relacionada ao grau de incidência de um impacto sobre o fator ambiental, que ele pode
806 ser grande, médio ou pequeno. Então o impacto ele é caracterizado em todos esses
807 critérios. Aqui para apresentar também utilizando aqueles critérios, quais foram os
808 principais impactos observados para o empreendimento. Dentro do meio físico, a lista
809 é extensa, então não vou falar de todos, só alguns exemplos, por exemplo, dentro do
810 meio físico a gente tem a questão do ruído, que ele é o quê? Um impacto negativo e
811 temporário. Qual que seria uma medida para controlar esse impacto? Manutenção
812 periódica das máquinas e equipamentos durante a obra. Evitar o trabalho noturno,
813 monitorar e controlar as frentes de obras. Tudo isso, todo esse impacto, que tem essa
814 descrição, que tem essa medida, ele está contemplado dentro de um programa
815 ambiental. Outros dois exemplos aí, por exemplo, declaração da área de extração de
816 materiais de construção, que é um impacto negativo, temporário e reversível. Então
817 qual que seria uma medida para controlar o impacto? O uso de materiais de jazidas e
818 pedreiras licenciadas, recuperação dessas áreas após o uso, isso é importante. Outro
819 exemplo de impacto do meio físico, alteração da paisagem, que é um impacto negativo

820 permanente irreversível. Ou seja, como é que você poderia controlar ele?
821 Revegetando a área, recuperando as áreas exploradas. Então a gente vê a lista no
822 estudo apresentado, toda a lista de impacto em todos os meios. Aí, por exemplo, no
823 caso do meio biótico, que é a fauna, flora, você pode ter um impacto que é a redução
824 de espécies da flora, de vegetação, que é um impacto negativo, permanente e
825 irreversível, se você reduzir essas espécies. Como é que você pode, por exemplo,
826 como é que você pode controlar esse impacto? Identificar antes do desmatamento as
827 espécies protegidas, que é o que o diagnóstico também já tem essa caracterização.
828 Limitar esse desmatamento e a limpeza das áreas ao estritamente necessário.
829 Executar plantio compensatório de mudas de espécies nativas. Então são exemplos
830 para controlar este impacto específico. Outro impacto meio biótico que a gente citou,
831 que eu gosto de trazer sempre nas audiências. Atropelamento de animais silvestres,
832 é um impacto negativo, permanente e irreversível. Tem como controlar ele? Tem, por
833 exemplo, é a implantação das passagens de fauna que é um dos resultados do estudo
834 de atropelamento. Medida mitigadora com a fauna a gente sempre pensa em
835 passagem de fauna, mas a gente tem também redutores de velocidade, tem
836 sinalização, tem sonorização, então tem uma série de medidas que podem ser
837 utilizadas. No caso da socioeconomia, como exemplo aí a gente pode dar o aumento
838 do fluxo populacional para a região durante as obras, que ele pode ser negativo,
839 temporário e reversível. Um exemplo de medida é priorizar a contratação da mão de
840 obra local, divulgar medidas, divulgação imediata do preenchimento dos quadros
841 funcionais em locais apropriados. Ele pode causar também o incremento da economia
842 regional, que aí já é um exemplo de impacto positivo, permanente e reversível. Então
843 ali é uma ideia de potencializar o impacto positivo por meio da conscientização dos
844 trabalhadores e de suas famílias durante as obras. Um outro exemplo de impacto no
845 meio socioeconômico, alteração ou destruição de sítios arqueológicos, que é um
846 impacto negativo, permanente e irreversível, mas também a gente propõe medidas
847 para controlar esse impacto, que é a realização de cercamento dos sítios
848 arqueológicos. Resgate desses bens que foram identificados, esse bem cultural.
849 Realização de atividade de educação patrimonial para trabalhadores e população da
850 região afetada. Conforme eu havia comentado, para cada impacto ou grupos de
851 impactos, são propostos programas ambientais. Também é uma gama bem extensa
852 de programas ambientais. Por exemplo, tem o subprograma de monitoramento da
853 qualidade da água, para evitar uma degradação do recurso hídrico, um programa de

854 recuperação de áreas degradadas e passivos ambientais. É um outro exemplo de
855 programa para mitigação de impacto. Alguns impactos são relacionados à flora, como
856 o subprograma de controle de incêndios. Tem também aí o subprograma de
857 monitoramento da fauna. Então para todos os meios, para todos os aspectos, quando
858 é identificado o impacto, ele é, ele está contido dentro de um programa ou
859 subprograma ambiental. O que é que o estudo propõe também? São essas
860 alternativas de duplicação da BR. Ou seja, é feito o diagnóstico, e são propostas
861 alternativas de traçado para você preservar o meio ambiente. Por exemplo, no caso
862 da BR-116, implantação de vias marginais, centros urbanos e barreira New Jersey.
863 São propostos também os desvios daquelas cavernas que foram identificadas, são
864 propostas as passagens de fauna, são indicados também sempre qual é o melhor lado
865 para duplicar de forma a você preservar a vegetação ou algum outro aspecto como
866 córrego, povoado, centros urbanos. Aqui é um diagrama que é apresentado no estudo
867 que é um diagrama que a gente chama unifilar, que são propostas todas as
868 alternativas locais e tecnológicas. E só para ter uma ideia do quão detalhado que
869 é, então a gente tem ali o eixo da rodovia, proposição de lados a duplicar, proposições
870 de passagem de fauna, proposições de desvio de caverna que estão ali apresentados,
871 apresentado ali acima. Então um diagrama bem completo. Outra, outro item que é
872 estudado durante o EIA/RIMA, é a qualidade ambiental futura da área de influência do
873 projeto. Como que seria essa área no futuro sem a realização do empreendimento, ou
874 seja, mantendo as condições atuais ou com a realização do empreendimento, são
875 feitas as análises desses cenários. Por exemplo, sem realizar o empreendimento, teria
876 uma deterioração das condições de pavimento. Qual que é a ideia com a realização
877 do empreendimento? Melhores condições de tráfego, pista dupla, por exemplo, com
878 maior segurança dos usuários, diminuição de acidentes, inclusive com cargas
879 perigosas. Sem realização do empreendimento, um alto índice de acidentes, inclusive
880 com cargas perigosas. Com a realização do empreendimento, novas condições
881 operacionais da rodovia e fiscalização diferenciada sobre o tráfego de veículos, com
882 cargas perigosas, de forma a reduzir a ocorrência desse tipo de acidente. Sem a
883 realização do empreendimento você pode ter uma inibição do turismo regional, por
884 exemplo, a ideia como empreendimento é estimular esse turismo, porque você tem
885 melhores condições de deslocamento regional e local também. Outro exemplo, sem
886 realização do empreendimento, é o atropelamento de animais silvestres. Realizando
887 empreendimento, são propostas as passagens de faunas que são construídas ao

888 longo de todo o traçado, de maneira a reduzir esse problema. Só alguns exemplos
889 dessa lista extensa, não vou ler todos, mas como comentando novamente, estão
890 apresentados aí no estudo. Quais são as conclusões que o EIA chega, depois desse
891 diagnóstico, dessa avaliação de impacto, dessas diversas proposições? Que os
892 resultados indicam que não haverá impactos ambientais significativos, dado ao
893 histórico de ocupação e alteração do meio ambiente original que já existe atualmente
894 durante todo o trecho. O empreendimento ele tem força para reordenar as
895 interferências nos municípios e com isso amenizar esses conflitos que tem entre
896 comunidade e a operação da rodovia, que é uma situação atual de conflito. Também
897 estima-se uma significativa geração de empregos, diretos, indiretos, para implantação
898 e também após as obras de regularização e duplicação da BR-116. Também o
899 aumento do número de trabalhadores remunerados, trará aumento de comércio,
900 impulsiona novas atividades e oferta de novos produtos e novos rendimentos. Outro
901 benefício ali é a redução do índice de acidentes e mortes, esse é um ponto muito
902 importante. Também que novos investimentos proporcionarão a preservação e
903 recuperação ambiental. Qual que seria a condição obrigatória? Que os programas
904 ambientais sejam executados e que as sugestões de alternativas de traçado sejam
905 observadas nos projetos de engenharia, que é o projeto que vai dar esse aval final e
906 a possibilidade de adoção dessas sugestões. E a importância do empreendimento
907 para o aumento da mobilidade local, regional e nacional. Por fim, qual que é a
908 conclusão final do EIA aqui? É que a viabilidade ambiental do empreendimento é
909 atestada pelos resultados obtidos, desde que todas as ações e recomendações sejam
910 seguidas, os programas ambientais sejam implantados e que haja a fiscalização dos
911 órgãos governamentais quanto ao cumprimento das diretrizes. Essa é a conclusão
912 final. Gostaria de agradecer aí pela atenção e paciência de todos. Tentei ser o mais
913 breve possível, como eu comentei, e realmente o estudo é muito extenso, muito
914 amplo. Desculpa se eu me alonguei algum ponto a mais ou algo assim. Deixo o meu
915 contato para eventuais dúvidas e acho que a gente vai ter também essa oportunidade
916 de discutir um pouco mais aqui. Obrigado.

917 **Mestre de Cerimônia** – Vamos dar andamento então aqui na parte de
918 questionamentos, perguntas. E para isso, eu vou formar novamente a Mesa, com o
919 Dr. Rodrigo Herles do Ibama, Dra. Paula Tagliari da EPL e Dr. Aurélio Chaves da STE.

920 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Obrigado pelas apresentações, obrigado ao Aurélio
921 pelo rigor aí na apresentação, foi o mais detalhado possível aí de um EIA/RIMA super
922 grande. Uma coisa que a gente poderia ter falado ali na minha apresentação é que
923 esse empreendimento ele é licenciado com base no estudo mais completo que existe
924 dentro da legislação brasileira, que é o estudo de impacto ambiental. Então assim, é
925 o estudo que mais detalhadamente examina as condições locais, examina os
926 impactos ambientais esperados do empreendimento. Eu queria chamar a atenção
927 aqui para o folder que foi distribuído, ele está muito completo, tem informações muito
928 boas, assim para entender o procedimento de licenciamento ambiental, entender as
929 responsabilidades de cada um, entender um pouquinho mais os conceitos e os
930 programas ambientais. Então recomendaria que todo mundo levasse este material
931 que eu acho que ele é importante aí, está bem, está muito bem produzido. Depois de
932 tanta fala, assim, se ainda ficou dúvidas, esse é o momento de a gente poder
933 conversar um pouco mais detalhadamente sobre questões pontuais. Então eu
934 consulto vocês, eu consulto se já tem alguma inscrição? Se as pessoas se
935 candidataram para fazer uso da palavra. Então, por favor. Fiquem à vontade, gente,
936 assim, é muita informação, todas as dúvidas são bem-vindas e são muito bem
937 recebidas aqui, é sempre uma oportunidade. Eu vou lê-las, do Jair Sanches Abreu.
938 Boa noite seu Jair, tudo bem? O senhor pergunta como fica a duplicação da rodovia
939 quando a rodovia passa por dentro de uma cidade? Quer saber quais são as
940 alternativas. E qual é a contrapartida do empreendimento para a preservação do meio
941 ambiente e deve ter muitos impactos ambientais, muita destruição da natureza. Acho
942 que a gente pode comentar, Aurélio fica à vontade e a Paula também mais para as
943 questões de duplicação.

944 **Sra. Paula Durante Tagliari (EPL – Empresa de Planejamento e Logística S.A.)** –
945 Isso vai ser analisado no ato da elaboração do projeto, a duplicação, o próprio
946 EIA/RIMA, ele já aponta algumas alternativas locais. E no ato da elaboração do
947 projeto com maiores informações a respeito dos impactos, se for dentro da cidade ou
948 se for fazer uma outra alternativa, isso é só mais para frente, mesmo. A gente não tem
949 como estabelecer isso nesse momento, porque demanda outros tipos de estudos.
950 Contrapartida do empreendimento em relação aos impactos.

951 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Acho que o Aurélio pode comentar melhor, não é?

952 **Sr. Aurélio Chaves (STE – Serviço Técnico de Engenharia S.A.)** – Eu acho que é
953 bom citar, o que seria uma contrapartida realmente é toda essa adoção dessas
954 medidas mitigadoras, para preservar, especialmente até um aspecto importante, esse
955 diagnóstico é feito, acaba trazendo à luz qual que é a característica dessa região em
956 termos de riqueza, como é que é essa vegetação, essa fauna. E a ideia é que o
957 empreendimento com esses programas ambientais, com essas medidas mitigadoras,
958 conservem esse diagnóstico ou até melhorem. Se implanta uma passagem de fauna,
959 você acaba tendo uma preservação dessa fauna, que atualmente não tem essa
960 alternativa de passagem, por exemplo. Então existe essa contrapartida está dentro do
961 âmbito dos programas ambientais que são propostos.

962 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Seu Jair, eu gosto muito de falar, mas eu queria chamar
963 a atenção para três coisas. Primeiro que esse é um empreendimento que ele foi, a
964 BR-116 foi instalada no Brasil antes de haver legislação ambiental. Então para mim já
965 é um ganho, a gente vai trazer o empreendimento para a regularidade ambiental.
966 Então tudo isso aqui que está nesse folder, por exemplo, vários programas ambientais
967 são descritos aqui, hoje em dia ainda não tem. Então assim, quando esse
968 empreendimento passar para o licenciamento ambiental, obviamente a gente traz ele
969 para uma regularidade ambiental. Para desenvolver ações, programas e medidas que
970 eles não têm. Segundo: qual é a vantagem de ter um procedimento de licenciamento
971 ambiental? As obrigações do empreendedor, a gente chama de empreendedor, mas
972 um futuro concessionário, elas também ficam estabelecidas em termos
973 condicionantes ambientais. Então nem falar em contra partida, falar em obrigações,
974 que é obrigação dele. Então instalar as 14 barreiras ou mais, isso está sob análise, ou
975 quantas serão, a gente não tem muita clareza ainda de como é que são, é uma
976 obrigação que o empreendedor vai ter que fazer. Por exemplo, cuidar melhor,
977 monitorar os pontos de erosão, por exemplo, passa a ser uma obrigação deste
978 empreendedor. Então veja que traz ganhos ambientais que hoje não estão colocados,
979 hoje não estão assim. A terceira questão é que esse é um empreendimento licenciado
980 por EIA/RIMA, então ele é de significativo impacto ambiental. Portanto, ele faz jus ao
981 pagamento de compensação ambiental. Eu não sei se isso é exatamente uma
982 contrapartida, mas uma obrigação também que o empreendedor vai ter de investir na
983 conservação ambiental desta região, nas unidades de conservação, na manutenção
984 delas ou até criação de novas, se assim for o caso. Mas é uma obrigação que vai ser

985 criada por força de lei, está na legislação, vai ter que ser seguida. Então eu queria
986 enumerar essas três vantagens que eu vejo de um empreendimento assim ser
987 licenciado. Ele passa a ter várias obrigações e um desempenho ambiental que dele
988 será cobrado. Igualzinho a todos os outros que já foram licenciados, não só no Ibama,
989 mas pelos órgãos municipais ou estaduais, ok? Só para dar uma explicação assim do
990 ponto de vista do Ibama. A Miriam Faccin queria fazer uso da palavra, fique à vontade.
991 A senhora tem três minutos para dirigir, por favor. Vai levar o microfone.

992 **Sra. Miriam Faccin** – Obrigada. Só para efeito de mais informação, com relação à
993 parte da desapropriação, Dr. Gustavo colocou, no nosso trecho propriamente, a gente
994 vê poucas edificações, mais para o lado de Leopoldina, Além Paraíba, a gente sabe
995 que tem muita edificação à margem de rodovia, mesmo sabendo que existe a faixa de
996 domínio, apesar de que também foi feita uma lei recente do governo, e essa área foi
997 reduzida, os municípios que fizeram, aqui em Muriaé foi feito, passou para 5 metros.
998 E isso vai ser feito, essa avaliação dessas áreas normalmente a grande parte, não
999 tem documento, porque já estava em área também de domínio. Como que vai ficar
1000 para poder pagar, que a pessoa ela se acha, esses direitos. Porque a gente sempre
1001 vê esses casos das pessoas questionando, elas querem até legalizar os seus imóveis
1002 e não conseguem. Então boa parte realmente não tem documentação. E com a
1003 duplicação, alguns desses aí serão atingidos, não sei quantos, não sei nem como é
1004 que, porque ainda isso é estudo, o projeto ainda vai ser elaborado, eu falo do
1005 empreendimento mesmo na área de engenharia. Mas com o estudo ambiental, já tem
1006 uma noção dessas áreas que vão ser impactadas e que possivelmente serão
1007 desapropriadas. Então é só para efeito de esclarecimento maior, porque a gente vai
1008 ter essa pergunta aí por parte de quem não veio. Obrigada.

1009 **Sr. Gustavo Botrel (Empresa de Planejamento e Logística)** – Primeiramente eu
1010 agradeço a oportunidade de poder voltar nesse assunto em específico, porque eu
1011 acho que ele é o assunto, é a parte talvez mais sensível. Com relação a essa mudança
1012 de legislação que houve, foi a possibilidade de cada município a partir de agora definir
1013 a sua própria área não edificante. Ou seja, a gente está falando de uma área que não
1014 se pode construir, que vai além dos limites da faixa de domínio, o que não vem aqui a
1015 ser o nosso caso. Quando a gente está falando de desapropriação, a gente está
1016 falando de implantação de faixa especificamente. Então a gente não vai fazer
1017 regularização de faixa de domínio, pensando já lá na frente quando o concessionário

1018 for assumir. Com relação a esse deslocamento involuntário de pessoas, o que a
1019 legislação ela tem que se atentar é para evitar os excessos. Você não pode imaginar
1020 que as pessoas venham a ocupar essa faixa de domínio de uma maneira
1021 inconsequente, uma maneira recente, essa ocupação ela se dê em busca de alguma
1022 vantagem indevida. O que vem sendo feito atualmente, não só nos contratos de
1023 concessão, mas mesmo por obras do Governo Federal, é a regularização do
1024 deslocamento involuntário de pessoas, pessoas que já moram nessas áreas há muitos
1025 anos, possuem algum tipo de identidade, com a comunidade em volta, pessoas que
1026 já têm famílias morando ali, já há longas datas. O governo tem buscado efetivar o
1027 reassentamento, é a retirada daquelas pessoas dali e a garantia da manutenção, pelo
1028 menos a manutenção das condições de vida e habitabilidade que ela tinha
1029 anteriormente. No geral, essas condições são melhoradas, mas esse é o
1030 compromisso que normalmente consta dentro dos contratos de concessão. A empresa
1031 concessionária quando ela assina o contrato com a agência, com a ANTT, ela assume
1032 também essas responsabilidades. Se você for ver junto à minuta do contrato que por
1033 ventura venha a ser disponibilizada no caso da 116, você vai ver que está
1034 dimensionada uma verba x, para desapropriação e reassentamento. Aí voltando
1035 àquela minha apresentação, quando da identificação do levantamento das populações
1036 afetadas, você vai fazer o diagnóstico de quem se enquadra na hipótese de
1037 reassentamento e quem não. Aí você vai tomar no caso o concessionário, ele vai
1038 tomar o cuidado de tentar ilidir os excessos. Pessoas que ah, eu fiquei sabendo que
1039 vai ser duplicada para o lado de cá, e vai lá e puxa o barraquinho e tal, eu gosto de
1040 dar exemplos, por exemplo, na 101, BR-101, houve o exemplo de juiz pedir para que
1041 se fosse feita uma perícia antropológica na área para verificação de identificação com
1042 aquela determinada área, idade de ocupação, se as pessoas em volta tinham algum
1043 tipo de identidade com aquela ocupação. Então assim, existem meios de se verificar
1044 quem de fato assiste ao direito de ser caracterizado como população deslocada e
1045 quem não assiste a esse direito, mesmo na falta de documentação.

1046 **Sra. Miriam Faccin** – Entendi, obrigada. O outro item, eu gostaria de perguntar para
1047 o Aurélio, desculpa. Foi apresentado que já até um estudo com relação a algumas
1048 passarelas, salvo engano, dentro do projeto. E aqui a gente tem nesse trecho que vai
1049 para sentido Fervedouro, após a Chevrolet, um bairro naquela mediação, e a
1050 prefeitura inclusive está trabalhando, tentando fazer ali algo para poder proteger os

1051 moradores daqueles bairros. E com a obra, como que vai ficar essa situação desse,
1052 essa intervenção que a prefeitura está fazendo agora, se ela vai paralisar e aguardar?
1053 Já que vai até dezembro que ainda vai dar início ao processo de projeto, de leilão, não
1054 sei. E se tem nesse trecho nosso, se você tem conhecimento se dentro desse número
1055 aí que foi apresentado, alguma passarela também a ser feita para a gente aqui, para
1056 esses bairros? Porque ali tem dois bairros que acessam a rodovia. Então uma situação
1057 que a gente preocupa, porque os moradores reivindicam muito isso, a segurança de
1058 acesso pela BR.

1059 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Agradeço a pergunta. A senhora repetir só o nome do
1060 bairro que está com a obra.

1061 **Sra. Miriam Faccin** – Bairro Gaspar, próximo a Chevrolet.

1062 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Esse é um aspecto mais que a Paula vai conseguir
1063 responder do que o próprio Aurélio, está bom?

1064 **Sra. Miriam Faccin** – Está bom, obrigada.

1065 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Passar para ela.

1066 **Sra. Paula Durante Tagliari (EPL – Empresa de Planejamento e Logística S.A.)** –
1067 Dona Miriam, não é? Na verdade, eu não vou conseguir responder bem isso. Mas
1068 aproveitando o gancho do que o Gustavo comentou e também em relação a essa sua
1069 pergunta, a Agência Nacional de Transportes Terrestres no site dela, toda concessão
1070 que ela vai, que vai ser realizada, eles colocam todos os documentos na página da
1071 ANTT. Minuta de contrato de concessão, o PER que esse Programa de Exploração
1072 Rodoviária, que é onde vão identificados os locais inicialmente previstos para a
1073 locação das passarelas, para as praças de pedágio, enfim. Todos os itens de obra
1074 que serão contemplados com a duplicação. E ela também publica no site as datas de
1075 audiência pública referente a concessão. Nessas audiências, que são promovidas
1076 pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, ela tem mais ou menos o objetivo
1077 que é essa nossa, só que a nossa hoje, ela é muito voltada para apresentação do
1078 estudo de impacto ambiental, o diagnóstico que foi desenvolvido na seara das
1079 questões ambientais. Na da ANTT ela já vai falar sobre as diretrizes do projeto que
1080 vai ser executado. Então nessas audiências que são mais de uma também e mais de

1081 uma localidade, em momentos oportunos, ela realiza essas audiências e também faz
1082 comunicação, chamando a população para discutir, para conversar. Está bom?

1083 **Sra. Miriam Faccin** – Está ótimo, entendi. Obrigada.

1084 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Obrigado, Paula. Mais uma pergunta do Wellington
1085 Forin. Wellington, obrigado pela pergunta. É assim: através de todos os estudos
1086 apresentados, podemos prever um tempo estabelecido para realização das obras,
1087 propriamente dito, para elas começarem, acho que é sua pergunta, respeitando outros
1088 estudos de infraestrutura e processo licitatório. A gente falou um pouco sobre isso,
1089 mas acho que a Paula pode dar uma reforçada só para deixar claro realmente quais
1090 são as expectativas em torno desse tipo de situação.

1091 **Sra. Paula Durante Tagliari (EPL – Empresa de Planejamento e Logística S.A.)** –
1092 Seu Wellington, eu não consegui apresentar, mas a previsão para o leilão ocorrer é
1093 em dezembro desse ano. Dezembro de 2020. Se a gente continuar com esse
1094 cronograma em andamento, a partir do momento de assinatura do contrato, após o
1095 leilão as obras vão se iniciar. Eu não posso te afirmar agora que elas, que a duplicação
1096 de fato já vai ser iniciada nos primeiros dois, três anos. Porque primeiramente a
1097 empresa que vencer, vai ter que desenvolver um projeto, nós vamos transferir a
1098 titularidade do processo de licenciamento ambiental para essa nova empresa, ela vai
1099 buscar a licença de instalação. E depois ela vai seguir as cláusulas contratuais junto
1100 à Agência Nacional de Transportes Terrestres. Aí o prazo da concessão vai ser
1101 dividido em como essa obra vai se desdobrar ao longo desse prazo. Está certo?

1102 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Obrigado. Obrigado pela pergunta. Gostaria de fazer a
1103 pergunta da Camila. Oi Camila, obrigado. Ela nos parabeniza aqui a todos pela
1104 iniciativa da audiência. Mesmo sabendo que o foco é o aspecto ambiental, ela diz:
1105 gostaria de saber se o projeto contempla a construção de cruzamento em nível no
1106 entroncamento de duas BRs, a 356 e a 116 com o trevo do Gaspar, esse é um bairro,
1107 não é? Em Muriaé. Não sei se você tem detalhe disso. Vou passar para a Paula um
1108 minutinho para comentar.

1109 **Sra. Paula Durante Tagliari (EPL – Empresa de Planejamento e Logística S.A.)** –
1110 Camila, a gente não tem detalhe disso, mas eu vou levar sua pergunta, eu vou anotar

1111 seu e-mail para eu te responder isso depois e a sua pergunta e resposta vai ser
1112 incluída no processo de licenciamento. Está bom?

1113 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Eu peço que registre na Ata, depois você, por favor,
1114 puder trazer o e-mail para a gente, a Paula vai se responsabilizar de dar uma
1115 informação mais atualizada dessa situação. Importante essa intervenção, porque nem
1116 tudo que é perguntado, de fato a gente tem como responder no momento. Mas é
1117 sempre um ponto que a gente ou encaminha para quem pode dar resposta, uma
1118 pergunta que for direcionada para uma outra instituição, ou leva e traz a resposta para
1119 as pessoas, isso é fundamental. Muito obrigado, viu. Gostaria de consultar se existe
1120 mais alguma questão? Pois não, se puder se identificar, leva o microfone, por favor.
1121 Identificar com o nome, porque a gente está gravando, eu não falei sobre isso, a gente
1122 está gravando, essa gravação ela fica registrada no processo de licenciamento
1123 ambiental e faz parte então desse histórico que pode ser reconsultado no futuro.

1124 **Interlocutor não identificado** – Boa noite. Gostaria de agradecer a oportunidade. E
1125 com base no que ela perguntou, sou morador de Laranjal. E o que acontece, eu moro
1126 numa comunidade, uma vila lá de pescadores e tenho uma quantidade significativa
1127 de pessoas lá. A questão do nosso acesso quando se fala em duplicação, vem uma
1128 via dupla com canteiro central. O nosso acesso lá, assim como ela se preocupa com
1129 Gaspar, eu me preocupo com a questão do deslocamento nosso. Vai ter um retorno
1130 em frente ali, um trevo, ou a gente vai ter que deslocar uma área, pegar um retorno?
1131 No sentido que a gente for, Leopoldina ou Muriaé, como é que fica essa situação.

1132 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Perfeito. Vou passar para a Paula para ela comentar
1133 de qualquer maneira, mas acho que a resposta vai no mesmo caminho, resposta dada
1134 para Gaspar. E eu queria explicar isso também, assim, o licenciamento nessa fase, a
1135 gente está trabalhando com uma ideia de um projeto mais conceitual, que traz ganhos
1136 e que traz algumas dificuldades. Quais são os ganhos? Que a gente consegue fazer
1137 um licenciamento um pouco mais rápido e avaliar dentro de um corredor mais amplo,
1138 possibilidades de ajustes. Isso é um ganho. Então o projeto que vier depois, ele tem
1139 uma segurança maior de onde ele vai poder intervir, de onde ele não vai poder intervir,
1140 quais são as dificuldades para ele. Quais são os prejuízos? A gente não tem o projeto
1141 executivo detalhado vamos dizer, design de projeto, ah, aqui na comunidade de
1142 Laranjal, no município de Laranjal a solução é essa, para uma travessia da BR 356

1143 com a 116 vai ser essa solução. Então essa é uma discussão que ela fica postergada
1144 um pouquinho. Isso não significa que ela não será feita, não se emitirá uma licença
1145 de instalação do empreendimento sem o projeto executivo que resolva os problemas
1146 criados pelo empreendimento. Mas eu passo para a Paula para fazer essa discussão
1147 um pouco mais do ponto de vista do empreendedor.

1148 **Sra. Paula Durante Tagliari (EPL – Empresa de Planejamento e Logística S.A.) –**
1149 A gente não tem também como te passar essa resposta, porque não temos o projeto.
1150 Mas de antemão eu posso te garantir que ninguém fica sem acesso. Todo mundo que
1151 de alguma maneira tiver alguma intervenção, independentemente de desapropriação
1152 ou não, continua tendo acesso. A obra é obrigada a fazer acesso para a comunidade,
1153 ninguém fica isolado.

1154 **Interlocutor não identificado** – Perdão, a minha dúvida é quanto assim, pelo que eu
1155 conheço de outras rodovias, a gente vai, anda um longo trecho para pegar um retorno,
1156 então como a nossa comunidade ali ela depende muito de tipo assim, via Laranjal que
1157 no caso daria 2 quilômetros e a Leopoldina, assim, eu preciso saber se em frente tem
1158 garantia de que vai ter um acesso fácil ou a gente vai ter que retornar, pegar, você
1159 entendeu, a minha dúvida é isso.

1160 **Sra. Paula Durante Tagliari (EPL – Empresa de Planejamento e Logística S.A.) –**
1161 Hoje em dia, há limitações também para serem feitos acessos, afinal de contas o
1162 empreendedor ele vai ter que trabalhar dentro da faixa de domínio. Então a maioria
1163 dos acessos hoje que são feitos, são feitos dentro da faixa de domínio. Mas existem
1164 sempre exceções. No ato que o projeto for elaborado, uma das premissas é que se
1165 dê a devida atenção ao deslocamento das pessoas. O Gustavo está lembrando aqui,
1166 ainda mais no teu caso onde é uma comunidade com um número significativo de
1167 pessoas. Então com certeza não vai ser deixado de lado.

1168 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Deixa eu te ajudar a fazer uma pergunta também,
1169 Paula, a título de esclarecimento. Existe no edital ou mesmo no edital de concessão,
1170 uma diretriz de distância, por exemplo, a ser respeitada entre uma comunidade e o
1171 acesso, ou esse é estabelecido caso a caso? Que eu acho que talvez seja mais ou
1172 menos o seu interesse de saber, não é? Eu também não sei, eu estou perguntando

1173 aqui de fatos, existe alguma orientação assim, ah, não pode ser mais que 5
1174 quilômetros, deve ser 1,5 quilômetro, não sei.

1175 **Sra. Paula Durante Tagliari (EPL – Empresa de Planejamento e Logística S.A.) –**
1176 Não existe uma prerrogativa já, mas no ato da elaboração do projeto sempre se pensa,
1177 além de alternativas tecnológicas, qual é o melhor traçado aqui ou acolá e tal, também
1178 se pensa na mobilidade das pessoas. Mas aí eu deixo um recado também, no próprio
1179 site da ANTT, antes da concessão acontecer, tem minuta de edital, minuta de contrato
1180 e toda população pode participar por meio do site com perguntas. Perguntas,
1181 sugestões e tudo isso também é considerado no processo de concessão. Então é ficar
1182 bem atento no site da ANTT que todas as concessões federais que estão ocorrendo,
1183 vão estar lá com toda documentação e abertura para comunicação da população.

1184 **Interlocutor não identificado –** Obrigado.

1185 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama) –** Então assim, se puder dar mais uma orientação, assim,
1186 recomendação, a Agência Nacional de Transportes Terrestres é uma agência, ela
1187 regula esse processo de concessão e a população tem todo direito de interagir com
1188 ela, de apresentar sugestões, de apresentar reivindicações. Obviamente isso aqui
1189 está registrada, a sua dúvida está registrada numa Ata, mas não custa de também
1190 fazer o questionamento de solicitar uma intervenção junto a outros agentes políticos
1191 aqui da região, para procurar a Agência Nacional de Transportes Terrestres e
1192 interceder para que haja uma avaliação mais específica neste caso, se lhe preocupa,
1193 acho que vale à pena. Você mesmo como agente tem direito de conversar com a
1194 agência, como tem de conversar com o Ibama, como tem de conversar com a EPL
1195 para que dúvidas, sugestões sejam levadas em consideração. Eu queria que você
1196 entendesse só a limitação de a gente ter de responder aqui nesse momento, porque
1197 ela está sendo licenciada de um aspecto de corredor, um traçado mais amplo, e não
1198 de um projeto definido e com design específico de projeto. Então fica difícil de
1199 responder questões mais pontuais em relação ao projeto. Ok? Mas a orientação é
1200 válida, acho que vale à pena. Pois não? Já vai levar o microfone, um minutinho. Ah,
1201 perdão, tinha uma só na sua frente.

1202 **Sr. João Batista –** Eu queria complementar o que a Paula falou, a respeito da BR-
1203 356 com a 116. O local onde eu moro, é o lugar onde mais tem acidente. Todos

1204 praticamente os dias tem acidente. O pessoal não sabe se a preferência é da BR-116
1205 ou se é da 356. Então ali já morreu várias pessoas, e acidente são praticamente todos
1206 os dias. Então gostaria que você levasse em conta ao recado que a Paula passou
1207 aqui.

1208 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Desculpa, só sua identificação?

1209 **Sr. João Batista** – João Batista.

1210 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Obrigado. Só porque a gente está gravando. Assim,
1211 apesar de a gente não poder responder especificamente o desenho que será adotado
1212 ali, certamente a solução tem que existir, as ideias vão ter que conviver e a integração
1213 entre os fluxos ali vão ter que existir. Então muito provavelmente a obra de arte que
1214 vai ser solucionada ali é um viaduto como acontece em várias rodovias ao longo do
1215 país. E esse é um grande objetivo aqui da duplicação e da regularização desse
1216 empreendimento, é trazer soluções para exatamente para esse tipo de situação que
1217 o senhor está narrando aqui, a BR-116 ela é superimportante para o país. Aqui no
1218 trecho de Minas a gente conhece essa dificuldade de lidar com ela, então o governo
1219 está com iniciativa de trazer solução para a BR-116. Obrigado aí pela sua lembrança.
1220 Por favor, o microfone.

1221 **Sr. Gil Maximiano (Associação de Moradores do Bairro São Joaquim)** – Meu
1222 nome é Gil Maximiano, Presidente da Associação de Moradores do Bairro São
1223 Joaquim. Eu só queria tirar uma dúvida com o doutor, só para um esclarecimento,
1224 curiosidade minha, na verdade. Realizando aí essas obras aí, vamos supor que
1225 realiza, terá um documento que respalda, zelar essa obra depois, porque a gente tem
1226 muito assim reclamações das BRs. BR precisando de recuperação, é muito buraco, a
1227 pista caindo pelo barranco. E em momento algum eu presenciei ninguém perguntar,
1228 eu quis tirar essa curiosidade. E questão também, doutor, desapropriação que o
1229 senhor explicou, eu trabalhei de auxiliar de topografia na Construtora CSO de Belo
1230 Horizonte, o asfaltamento de Viradouro até Vieiras, aonde que é a minha cidade natal.
1231 E eu percebi que em alguns momentos um fazendeiro, assim, que não aceitava de
1232 momento algum que tirasse sequer um palmo da terra dele para passar a BR, o
1233 asfaltamento. E por que isso? Por que esse procedimento? A gente sabe que quando
1234 acontece isso, joga judicialmente, parece, não é? E houve assim uma demanda muito

1235 grande naquele período ali, teve que parar a obra, continuar lá na frente e muito lá na
1236 frente que resolveu, não sei o que aconteceu, que liberou um pedacinho de nada. Mas
1237 não era o tanto que precisava liberar. É só isso, obrigado.

1238 **Sr. Gustavo Botrel (Empresa de Planejamento e Logística)** – Boa noite. Com
1239 relação à desapropriação de caso em específico, obviamente eu não tenho acesso ao
1240 processo em si, mas quando a gente está falando de desapropriação para fins de
1241 execução de qualquer faixa de domínio, como eu disse, você tem por princípio a
1242 avaliação com preço de mercado. Essa avaliação com preço de mercado, quando ela
1243 é apresentada para as pessoas que estão sendo de fato desapropriadas, eles podem
1244 consentir com aquele valor, podem gostar da ideia e querer receber de forma mais
1245 ágil e célere, ou como você mesmo disse, eventualmente você pode ter um grande
1246 fazendeiro que acha que evitando a obra naquele momento ele pode vir a obter algum
1247 tipo de vantagem com a negociação. Ele pode simplesmente acreditar que aquela
1248 desapropriação, alguém para tentar liberar mais rápido, pode vir a conversar com ele.
1249 É muita especulação, mas o tradicional é o caminho judicial, ou seja, o concessionário
1250 naquele momento, verificando a impossibilidade, vai utilizar o direito que lhe assiste,
1251 que é o de utilizar a supremacia do interesse público sobre o particular, e de forma
1252 compulsória vai obter aquela propriedade para si. Ele vai entrar na justiça, vai se fazer
1253 uma perícia e o perito vai falar o quanto é que vale aquele pedaço de chão. E em
1254 contrapartida o juiz vai emitir na posse, ou seja, vai transferir a posse de forma
1255 antecipada até antes de sair a sentença, para aquele concessionário que vai poder
1256 tocar a obra. Normalmente o caminho seja nas vias de Justiça Federal ou Justiça
1257 Estadual, a depender de quem é o empreendedor, vai ser esse caminho aí.

1258 **Sr. Gil Maximiano (Associação de Moradores do Bairro São Joaquim)** – Em
1259 questão de zelar da obra, faz a obra e depois tem um documento, garantia deles
1260 recuperarem depois?

1261 **Sr. Gustavo Botrel (Empresa de Planejamento e Logística)** – Sim, sim. No contrato
1262 de concessão, ele fica responsável durante todo período da concessão, ele fica
1263 responsável não só pelas obras de duplicação, ampliação, melhorias e manutenção.
1264 Durante todo prazo da concessão ele fica responsável por zelar pela integridade,
1265 corrigir buraco, fazer as melhorias, eventualmente caiu um barranco, ele tem que fazer
1266 a recomposição. Teve algum problema com ponte, ele vai ter que fazer essa

1267 recomposição. A partir do momento que ele recebe o sistema viário em concessão,
1268 ele é o guardião e tem que zelar. A fiscalização ela é feita pela Agência Nacional de
1269 Transportes Terrestres, a ANTT, que fica como a fiscal dele.

1270 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Ok? Obrigado pela questão, muito obrigado. Consulto
1271 ainda se existe alguma questão a mais? Por favor. Tem mais duas. Ele pediu primeiro,
1272 a gente já passa para o senhor, está bom?

1273 **Interlocutor não identificado** – O questionamento através da pergunta, nós muito
1274 provável que teremos também audiência pública com respeito, será apresentado
1275 projetos de infraestrutura. Que cortam a nossa cidade. Porque nós temos trechos que
1276 a população tem, precisa sair do Bairro Aeroporto, que antes atravessava a rodovia,
1277 mas foi deslocada ao Bairro Dornelas para fazer um retorno aí de aproximadamente
1278 600, 700 metros, que há grandes questionamentos. Então quando vier provavelmente
1279 a audiência pública para discutir essa infraestrutura, como será feita a questão se vai
1280 ter viaduto, se não vai, então isso aí que a população, hoje nós vemos aqui uma
1281 quantidade de pessoas menor, mas que nós vamos precisar da população para que
1282 traga os questionamentos, não com vocês, mas com uma outra oportunidade para
1283 que discuta e até mesmo que a ANTT possa ouvir a população os questionamentos
1284 para que possa ser solucionado isso aí, a melhor maneira possível, lembrando que
1285 nós acreditamos, eu acredito que a segurança é primordial para a obra. Primeiro a
1286 segurança da vida dos pedestres, dos usuários, que moram em torno da via, para que
1287 esses projetos possam ser executados. Me corrige aí se eu estiver equivocado.

1288 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – O raciocínio é exatamente esse mesmo, e como
1289 agentes assim, usuários também da via e obviamente moradores da cidade, vocês
1290 vão se relacionar não só com a agência, mas com o futuro empreendedor também,
1291 que tem obrigação de conversar com os usuários, enfim. Tem um arranjo específico
1292 para esse tipo de busca de solução.

1293 **Interlocutor não identificado** – Perfeitamente, o que vai assustar um pouco a nossa
1294 população, os muriaenses, é porque assim, eu tenho o hábito de estar sempre usando
1295 a Dutra, vou muito a São Paulo, então a gente às vezes quando precisa de pegar um
1296 retorno, você tem que rodar ali alguns quilômetros, às vezes dois, três na área urbana,
1297 quatro quilômetros. Então isso assusta um pouco para quem não está acostumado,

1298 até que vamos ter que aprender, reeducar, com todo esse sistema de segurança que
1299 é aí o ponto chave.

1300 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Perfeito. Exatamente esse raciocínio. Obrigado aí pela
1301 questão. Ainda tem mais uma, duas questões? Por favor. Identificar, por favor.

1302 **Sr. Odélio Nunes Pereira** – Boa noite. Meu nome é Odélio Nunes Pereira. Queria
1303 tirar uma dúvida com a senhora Paula. Essa concessão pelo que a senhora falou, em
1304 dezembro vai ser feito, vai fazer o leilão para saber qual é a concessionária. E a
1305 concessionária assumindo, ela vai efetuar praça de pedágio, primeiramente é isso,
1306 não sei se é isso que a senhora falou. Qual período que ela tem para efetuar, começar
1307 a obra da duplicação?

1308 **Sra. Paula Durante Tagliari (EPL – Empresa de Planejamento e Logística S.A.)** –
1309 Na verdade, a gente no Programa de Exploração Rodoviário, o PER, foi até por meio
1310 dele que foi feito o EIA/RIMA, lá tem algumas diretrizes já de quais são os elementos
1311 que vão ser implantados, como as praças de pedágio, as passarelas, eventualmente
1312 algum contorno, situações assim. A data exata de quando e onde serão implantadas,
1313 somente depois da elaboração do projeto executivo. E também do contrato de fato
1314 assinado. Hoje a gente tem no PER as diretrizes, mais ou menos o levantamento de
1315 quantos elementos vão ser projetados, mas exatamente a data quando vai ser
1316 iniciado, aí somente depois mesmo e...

1317 **Sr. Odélio Nunes Pereira** – Porque geralmente quando se faz o contrato com a
1318 operadora, ela tem um período que ela pode começar as obras, não é? Geralmente
1319 10 anos, não é isso?

1320 **Sra. Paula Durante Tagliari (EPL – Empresa de Planejamento e Logística S.A.)** –
1321 É, hoje os contratos de concessão eles estão sendo para iniciar as obras em cinco
1322 anos, alguns em 10 anos, outros em 13 anos.

1323 **Sr. Odélio Nunes Pereira** – Eu tenho um exemplo aqui, a proposta dessa duplicação
1324 seria até Além Paraíba. De Além Paraíba, até Sapucaia, a gente tem entrada para
1325 Teresópolis ali, que é a BR-116 continua ali, e eu não ouvi vocês falarem se vai haver
1326 essa duplicação para o lado de lá, para o lado de Teresópolis no Rio de Janeiro. Ou
1327 por Sapucaia que vai até Volta Redonda. Porque aquela região ali ela foi feito eu acho

1328 que todo esse trâmite também, e até hoje não saiu a obra lá. E até ouvi um boato, não
1329 tenho certeza, que a concessionária ia desistir e entregar, porque não estava tendo
1330 lucro. E aí assumiria mais uma outra concessionária que ficaria também num prazo
1331 para poder duplicar. Eu queria saber se aqui nessa região de Minas Gerais seria a
1332 mesma coisa?

1333 **Sra. Paula Durante Tagliari (EPL – Empresa de Planejamento e Logística S.A.) –**
1334 Não tenho como lhe dizer isso. Eu espero que não. E que a concessionária que
1335 vencer, assuma de fato e siga o que tiver estabelecido no Programa de Exploração
1336 Rodoviária, bem como no edital e no contrato que ela futuramente vier a assinar.

1337 **Sr. Odélio Nunes Pereira –** Então, porque governos anteriores, eu acho que isso aí
1338 deveria ser casado como no contrato, se a empresa não cumprir, eu acho que até
1339 existe a lei para isso, o advogado pode me falar.

1340 **Sr. Gustavo Botrel (Empresa de Planejamento e Logística) –** Sim, o que eu ia
1341 complementar é o seguinte, esse contrato de concessão ele já está vindo com a
1342 modelagem nova, ele não segue o mesmo padrão dos contratos de concessão que
1343 foram feitos e que permitido, e foram permitidos por lei essa devolução da concessão
1344 na modalidade como tinha acontecido. Esses contratos agora, eles já vêm assinados
1345 e atrelados as obras previstas para implantação. Que normalmente logo após a
1346 assinatura do contrato de concessão, passa pelo que, a primeira recuperação do
1347 pavimento. Antes de pensar em praça de pedágio, antes de qualquer coisa, você faz
1348 a recuperação da via. Depois você fica autorizado a depender do que tiver no plano
1349 de exploração da rodovia. Se no plano da exploração tiver previsto, por exemplo,
1350 algumas outras obras, sejam vias marginais, seja a implantação de terceiras faixas,
1351 você normalmente tem assim por ano, segundo o PER, ele por ano ele tem uma
1352 previsão de quantitativo de duplicação, quantitativo de execução de terceiras faixas,
1353 de vicinal, de implantação. Hoje ele está amarradinho assim.

1354 **Sr. Odélio Nunes Pereira –** Eu só queria fazer uma observação, porque eu morei a
1355 maior parte do tempo da minha vida em São Paulo. Toda rodovia lá pedagiada, ela é
1356 duplicada. E eu tenho visto aqui nessa região, só espero que isso aí não fique somente
1357 na reestruturação da rodovia, e a colocação das praças de pedágio, e que essa obra

1358 se estenda e fique morosa igual ocorre nessa região do Rio de Janeiro. Só essa
1359 observação. Muito obrigado.

1360 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Obrigado ao senhor. Importante entender qual o papel
1361 de cada instituição aqui nesse momento, e assim, sem querer fazer defesa, nem de
1362 perto sou especialista nessa área, apenas observo como usuário, como o senhor
1363 mesmo, o cenário no Brasil inteiro. E como eles disseram, esse é o novo modelo de
1364 contrato, porque nós passamos por um momento de alguns contratos que não
1365 corresponderam a expectativa nem da população, nem do próprio governo. Então está
1366 se tentando uma coisa nova, primeiro, por exemplo, já tiveram obras que o governo
1367 duplicou, depois entregou para a concessionária explorar, já tiveram situações assim.
1368 Esse é um modelo completamente diferente, então assim, tudo que é novo tem pontos
1369 positivos e pontos negativos e tem um tempo para se maturar e ver como é que
1370 acontece. Então é uma expectativa diferente. Eu, por exemplo, moro em Uberlândia,
1371 a gente é usuário, eu uso muito a BR-050, que vai de Uberlândia, na verdade, ela vai
1372 da divisa de São Paulo até Brasília. E é uma rodovia também pedagiada, já tem algum
1373 tempo que ela está sobre concessão, e as obras de duplicação estão avançando.
1374 Estão avançando de fato, já tem 70, 80% da rodovia já está duplicada. É um modelo
1375 de concessão que a gente está convivendo com ele. Esse é um modelo diferente que
1376 está experimentando coisas novas, uma expectativa de dar certo, a gente tem que
1377 torcer que dê certo. Não só torcer, mas como cidadão também cobrar que os contratos
1378 sejam respeitados. E acho que isso que é mais importante do que qualquer garantia
1379 que eles não podem dar aqui, nenhum de nós pode dar. Mas que os contratos uma
1380 vez assinados, sejam respeitados dentro do Brasil. Se isso acontecer de fato, a gente
1381 tem certamente, eu falando mais como cidadão do que como representante de
1382 audiência pública, que a gente tem garantia que as coisas vão melhorar. Mais alguma?

1383 **Sr. Jair Abreu (Vereador)** – Eu sou Jair Abreu. Sou Vereador. E gostaria de
1384 parabenizar o trabalho de vocês, mas colocar algumas questões. Hoje, por exemplo,
1385 às 19h30, início dessa Plenária aqui, dessa audiência, nós também teríamos nossa
1386 reunião da Câmara Ordinária semanal. Então eu por um acaso, nos jornais eu vi o
1387 site, a propaganda dessa audiência. Por acaso. E pedi ao Presidente que passasse a
1388 reunião para às 17h30, para que nós chegássemos aqui há tempo. Então eu acho que
1389 a questão da divulgação para uma situação como uma audiência dessa, ela deveria
1390 sim ser mais criteriosa e principalmente, aqui eu estou vendo de Laranjal, de outras

1391 regiões aqui, mas a nossa população, por exemplo, principalmente que está à margem
1392 da BR-116 deveria ter um povo participando mais. Hoje em dia, a gente como militante
1393 também na organização social, na igreja, essas coisas, existe um descrédito, existe
1394 uma desmotivação muito grande em relação de reunião, de se organizar, a gente sabe
1395 disso. Mas eu acho que nas próximas, deveria estar assim colocando um pouco mais
1396 esse chamado, principalmente quando for fazer a questão estrutural, o Forin colocou
1397 lá, essa questão, moro nesse lugar lá no Aeroporto, nossa luta ali de travessia da BR-
1398 116 é muito, a gente tem que deslocar praticamente, a gente que trabalha e a maioria,
1399 tem que deslocar quatro vezes no mínimo essa faixa de 600 metros para ir de um
1400 bairro a outro para sair, atravessar a rodovia. Então eu imagino essa questão assim
1401 que vocês e mesmo a gente está aqui dando oportunidade para as próximas
1402 audiências, principalmente estrutural, que essa aqui a gente está numa demanda mais
1403 ambiental, a gente está querendo assim que tenha maior divulgação. Não sei como
1404 que põe essa divulgação, inclusive um amigo nosso Vereador da PRF, que ele é
1405 policial rodoviário, ele disse que não estava, não ficou nem sabendo. Daí que seria só
1406 lá na divisa da Bahia com a divisa do Além Paraíba. Então ela está passando
1407 justamente onde ele trabalha, e ele não esteve presente, apesar que eu gostei que
1408 vieram quatro vereadores aqui, agora muitas pessoas saíram. E a questão do horário
1409 também, eu estou falando aqui, vou até parar, porque senão eu vou muito longo, a
1410 gente manter esses horários também um pouco assim, começar, por exemplo, 18h,
1411 19h, que é um teto. É importante divulgação, a gente sabe porque a gente anda
1412 nessas estradas, ele citou ali a 136 depois ali de Sapucaia, até no Rio de Janeiro, a
1413 gente sabe a dificuldade, mas quando a gente chega ali, a gente parece que sabe que
1414 vai ter um pedágio caro, mas a conservação que a gente, mais segurança, eu acho
1415 muito importante para que a gente tenha um bom andamento. E na questão estrutural,
1416 eu só queria deixar uma pergunta, porque depois poderia até mandar no meu e-mail
1417 também. Existe possibilidade, por exemplo, de desvio da BR-116 em alguma
1418 localidade? E muitos anos atrás falaram que talvez teriam alguns desvios para não
1419 entrar dentro de algumas cidades. Então como no Espírito Santo lá em Inconha, a BR
1420 passa por fora lá, ultimamente agora a gente sabe disso. Existe possibilidade aqui na
1421 nossa cidade, especificamente Muriaé, vou falar, de ter um desvio? Na parte estrutural
1422 do projeto? Muito obrigado, boa noite.

1423 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Obrigado pela pergunta seu Jair, assim, a audiência
1424 pública, a gente já tentou vários modelos para fazer divulgação, reconheço que é
1425 sempre muito difícil atingir o máximo possível de público, embora todo ano a gente
1426 tenta melhorar. Então eu levo a reflexão do senhor para sempre melhorar. Nesse caso,
1427 a gente tem adotado um plano de comunicação, que o empreendedor junto com a sua
1428 consultoria segue, aprovado junto ao Ibama, para fazer a divulgação mais ampla que
1429 a gente pode. E aqui foi feito também. Embora infelizmente não tenhamos um público
1430 tão grande quanto a gente gostaria que tivesse aqui, a gente gostaria de ter esse
1431 auditório cheio. Mas a gente leva a reflexão sempre para melhorar. Ainda teremos
1432 mais duas, amanhã em Governador Valadares e depois de amanhã Itaobim. Então
1433 sei que é difícil, mas sempre que possível, puder nos ajudar também na divulgação,
1434 quanto mais gente tiver, para a gente, melhor. Sobre a questão do desvio, acho que
1435 você pode comentar, de fato é uma premissa de projeto.

1436 **Sr. Jair Abreu (Vereador)** – Aqui na nossa cidade no interior, existe muito a questão
1437 assim de você colocar uma moto com som ali, na BR, principalmente os locais aqui
1438 na nossa cidade, por exemplo, tem mais ou menos uns oito ou 10 quilômetros, 10
1439 quilômetros pode colocar, de lá da BR, Bom Jesus ali, da subida da serra, até aqui na
1440 saída lá do Sopocó. Bela Vista.

1441 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – O Aurélio pode falar, mas foi feito um esforço grande
1442 aí de divulgação.

1443 **Sr. Jair Abreu (Vereador)** – Então assim, a divulgação mais popular, às vezes o povo
1444 na internet está buscando muito assim esse acesso ainda não.

1445 **Sr. Aurélio Chaves (STE – Serviço Técnico de Engenharia S.A.)** – Como o Rodrigo
1446 colocou, essa questão de divulgação e de mobilização é uma coisa bem complexa e
1447 a gente sempre procura melhorar e aprimorar. Foi feito um plano de comunicação que
1448 foi apresentado ao Ibama e foi aprovado. Sabendo da importância que tem o
1449 empreendimento, a gente fez além do que estava previsto no plano de comunicação.
1450 Por exemplo, a gente triplicou anúncios em jornais, mais do que estava previsto,
1451 anúncio em rádio a gente colocou também, eram três dias, a gente resolveu fazer
1452 nove. Então a gente tentou reforçar além do que foi aprovado. Foram feitas também,
1453 foi divulgado no site da própria prefeitura, não sei se o senhor teve oportunidade de

1454 ver, e também a gente espalhou algumas faixas pela cidade. Então essa foi a
1455 estratégia utilizada conforme eu comentei, além do que estava aprovado pelo, no
1456 plano de comunicação. Mas a mobilização é sempre uma coisa complexa, às vezes
1457 as pessoas não tem disponibilidade naquela data, então foi disponibilizado ônibus
1458 para todas as prefeituras da região, onde está sendo realizada a audiência. Nos
1459 próximos dois dias também essa divulgação vai seguir essa linha, com a
1460 disponibilização de transporte para a população, então o esforço foi grande, foi
1461 cumprido o que foi realmente acordado e aprovado, mas a ideia é sempre que tentar
1462 melhorar para as próximas com certeza.

1463 **Sr. Gustavo Botrel (Empresa de Planejamento e Logística)** – Sobre desvios o que
1464 eu posso comentar está nessa linha da avaliação futura que o projeto vai fazer mais
1465 detalhada, mas o próprio PER, ele já alerta para essa necessidade de se avaliar e de
1466 que o projeto considere possibilidades de desvio em locais onde tem o adensamento
1467 populacional muito grande, tirado de dentro das cidades. Mas isso acho que vai nessa
1468 linha, não é Paula, de que só o projeto para poder realmente definir como que vai ser
1469 para cada município e para cada cidade.

1470 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Consulto a existência ainda de mais alguma questão?
1471 Estão todos satisfeitos ou não, a gente está aqui para conversar. Fiquem à vontade.
1472 Assim, eu achei que a audiência foi realmente muito proveitosa, apesar de não ter um
1473 número expressivo de pessoas como a gente gostaria, as perguntas foram muito bem,
1474 foram pertinentes, foram muito bem colocadas, a gente já fica feliz demais por essa,
1475 por ter essa oportunidade de conversar com vocês e certamente cada um de vocês
1476 são multiplicadores dessa discussão que a gente trouxe aqui. A audiência pública é
1477 sempre uma necessidade, que tem mais uma pergunta.

1478 **Interlocutor não identificado** – Na verdade, não é nem uma pergunta, é elogiar por
1479 que é um trabalho, eu andei até ali folheando ali os estudos, os levantamentos que
1480 foram feitos. E realmente é um trabalho muito minucioso, muito criterioso e de grande
1481 responsabilidade. E eu vi que vai mexer com a vida das pessoas e também com o
1482 meio ambiente, que principalmente é a área de vocês. E pelo que eu percebo, vocês
1483 não vão voltar a Muriaé mais, vão fazer outras audiências, a parte de vocês está sendo
1484 apresentada, os estudos, levantamentos. E vejo que, parabenizar por todo esse
1485 trabalho e acredito eu que uma grande equipe passou por nossa cidade, por nossa

1486 região, e não ficamos sabendo, mas nossa região foi estudada e está comprovado ali
1487 nos documentos, nos papéis, nos livros ali que mostram tudo isso aí. Parabéns para
1488 toda a equipe aí, STE.

1489 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Assim, essa equipe talvez não, mas certamente a
1490 preocupação com o meio ambiente ela continua durante toda vida útil do projeto.
1491 Então o futuro empreendedor pode vir a contratar a própria STE ou outra consultoria.

1492 **Interlocutor não identificado** – Até mesmo os documentos que estão aqui, serão
1493 arquivados e serão usados no decorrer das obras.

1494 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Isso, é a base da avaliação futura, de como é que a
1495 obra vai ficar. Eu tenho certeza que essa região com o projeto licenciado ela fica
1496 melhor do ponto de vista ambiental, essa obra ela fica melhor. E o nosso documento
1497 base é esse estudo de impacto ambiental que para no futuro a gente poder avaliar.

1498 **Interlocutor não identificado** – Isso até considerando que o nosso relevo aqui é
1499 muito acidentado, não é?

1500 **Sr. Rodrigo Herles (Ibama)** – Exatamente. Então assim, eu acho que querendo
1501 agradecer de novo vocês, eu agradeço muito a paciência conosco aqui, queria
1502 agradecer ao pessoal da STE, queria agradecer a EPL pela transparência, pela
1503 seriedade com que ambos se direcionaram ao público. Isso que é o mais importante
1504 no final das contas. A todos que nos receberam aqui, eu queria declarar válida a
1505 audiência pública para fins de licenciamento ambiental. Agradeço, boa noite, obrigado
1506 aí pela paciência e que vocês continuem procurando mais informações a respeito do
1507 empreendimento. Reforçando, o 0800-618080 do Ibama como canal aí para a gente
1508 poder receber dúvidas e receber reclamações também. Muito obrigado. Declaro
1509 encerrado. Obrigado aí pela participação de todos.