

**AUDIÊNCIA PÚBLICA**

**BR-493**

**TEMPO: 180min**

- A Audiência pública é uma etapa do licenciamento dessa rodovia e é parte do licenciamento do projeto de adequação da BR-493 através da sua duplicação. O trecho a ser duplicado tem cerca de 24,9 km de extensão. Tem início no município de Itaboraí, atravessa Guapimirim, e termina em Santa Guilhermina, município de Magé. Os objetivos dessa duplicação é o aumento da capacidade da rodovia para acomodação do volume de tráfego atual e futuro, melhoria das condições de conservação das pistas, aumento da velocidade média de tráfego, separação do tráfego intermunicipal, tráfego urbano no município de Magé e no distrito de Itambi, Itaboraí e melhoria das condições de segurança para o tráfego de veículos e travessia de pedestres. Então hoje aqui nós vamos participar da audiência que vai ser a apresentação do estudo ambiental que foi feito pela empresa contratada pelo DNIT. O DNIT solicitou a licença, na época FEEMA, hoje INEA. Compondo a mesa aqui nós temos o analista ambiental da FEEMA, engenheiro Maurício Couto, coordenador do grupo de trabalho, a minha colega, Aline, da SECA, a secretária da mesa. Meu nome é Gusmão, Antônio Carlos Gusmão. Temos também outros integrantes do grupo de trabalho aqui, analista Aline, do INEA. E gostaria de convidar para participar ali da mesa um representante da empresa que fez o estudo de impacto, o senhor Arlei. Muito obrigado. Para compor ainda a mesa que vai expor o projeto, o representante do DNIT, senhor Antônio Muriel. Muito obrigado. Então a dinâmica da audiência, eles vão apresentar o projeto, depois o estudo de impacto, depois o Maurício apresenta pelo INEA os procedimentos administrativos e em seguida nós vamos debater aqui o estudo apresentado. Esse empreendimento foi solicitado, licença na FEEMA já há algum tempo, e tudo vai ser explicado aqui para vocês. O representante do projeto, engenheiro Bento Pamplona, também se encontra aqui? Muito obrigado senhor Bento. Queria registrar também a presença da turma da comissão de meio ambiente da ALERJ. Colega Berna, nosso outro colega, Beto Fará. Será que o Beto fará uma participação boa aqui? Queria também convidar para compor a mesa aqui com a gente nosso colega representando a prefeitura de Guapimirim, nosso amigo Nelson.

- (aplausos)
- Obrigado, Nelson pela presença. Nelson participou conosco de outras audiências públicas também. Temos aqui também o nosso... Chefe da estação ecológica do Instituto Chico Mendes, Estação Ecológica Guanabara, Maurício. Cadê Maurício? Maurício vem compor a mesa com a gente aqui, por favor.
- (aplausos)
- Cadê o Breno? Breno vem com a gente aqui.
- (aplausos)

- Quando a gente começa a nominar e chamar as pessoas nós começa a cometer algumas indelicadezas que é não convocar toda a turma. Então, a dinâmica vai ser essa. Queria também registrar a presença de colegas da **SECA**, da turma da APEDEMA, cadê o Miguel?
- Ta lá trás.
- Viva a APEDEMA! E nós vamos então fazer aqui hoje a apresentação do projeto e vamos discutir, vamos tirar dúvidas. Aqui é o momento em que o projeto vai ser apresentado para vocês, sociedade. As pessoas fazem as apresentações, depois nós fazemos as perguntas, escrevemos no papel, a turma recolhe. Os empreendedores, quem fez o estudo de impacto ambiental e aqui o INEA, estão à disposição de vocês para responder as perguntas e tirar os esclarecimentos, e daqui nós extrairmos outras informações, outras contribuições para o projeto que está com pedido de licença prévia. A partir de hoje nós temos dez dias para ainda receber outras sugestões e comentários decorrentes da audiência pública. E aí no material que foi apresentado a vocês tem a direção de como fazer esse encaminhamento. Então inicialmente vamos ouvir a execução do Hino Nacional. Por favor.
- (execução do Hino Nacional)
- Bem, apenas um comentário antes da audiência, pra gente quebrar um pouquinho o gelo aqui. O hino nacional brasileiro é um dos mais bonitos, se não for o mais bonito do mundo. É, ou não é? O hino francês é bonito, mas o nosso é o mais bonito. Até porque a nossa música é a mais bonita. E manda a etiqueta que quando acaba as pessoas não batem palma. Mas muita gente bate palma. Hoje foi a primeira vez num ambiente grande que ninguém bateu, mas todo mundo sente vontade de bater. Mas é interessante isso. Então, para iniciar, nós vamos passar a palavra pro colega do DNIT que vai apresentar aqui o projeto, não sei se vai ter outro colega apresentando. Vai ser quem? Antônio? Bento? Então ta, Bento, agora a palavra é com você.
- A BR-493 faz parte de um arco que tem implantação nova de setenta e alguns quilômetros, e ela é o único trecho que é de rodovia existente. Os outros segmentos existentes fazem parte de rodovias concessionadas. O projeto foi feito no sentido de aumentar a capacidade da via, obviamente que levou a duplicação. Ela sai de Manilha, em Itaboraí, atravessa Guapimirim, Magé, chegando à BR-116 em Santa Guilhermina. Esse trecho é existente, foi uma estrada, salvo engano, que era do DR e depois passou para o DNER, e ela foi pavimentada, melhorada, e depois sofreu um projeto para aumento de capacidade. O aumento de capacidade da via algumas coisas em princípio foram consideradas. Como é aumento de capacidade da via foi feito em cima do traçado existente. O traçado existente atravessa duas zonas densamente povoadas, de Manilha a Itambi, e entorno de Magé. Nessas duas áreas foram previstas se fazer ruas laterais, cujo intuito é permitir o livre trânsito local sem interferir no trânsito de longa distância, nem o trânsito de longa distância, o tráfego de longa distância interferir no tráfego local. As ruas laterais permitem um controle de acesso à via principal, a BR. Existe um trecho que vai de Itambi até... Que é do km 6, até mais ou menos no km 17, que é um trecho, que não ele todo, apenas oito quilômetros, atravessam uma zona de solo mole. E conseqüentemente não é uma zona urbanizada. Esse trecho a rodovia é duplicada. Depois disso ele volta novamente a atravessar a zona urbana de Magé e tem a mesma solução, pista

central da rodovia com ruas laterais. Do final da zona urbana de Magé a Santa Guilhermina ela também é duplicada. Características do projeto. Primeira característica, foi falada, é a implantação de ruas laterais. Essa implantação visa a proteção do usuário, do morador das zonas urbanizadas. Outra coisa que foi levada em consideração é o acesso ao bairro-distrito Manilha, ta certo? Tem um acesso a rodovia principal do pólo petroquímico em Itaboraí. Ela vai ter no conjunto total vinte pontes e nove passagens inferiores, que voltaremos depois a falar sobre isso. Ta certo? Essa região de solo mole, na extensão dos seus doze quilômetros ela exigiu soluções especiais e estudos especiais pra isso. Então um trecho de cinco quilômetros, seis quilômetros em que será elevada a rodovia para poder se prever as enchentes como nós tivemos, se não me engano, em 62, 63 e esse ano, por outros motivos, também algum ponto ela foi lavada. Esses trechos a estrada será elevada. É um esquema que começa em Itaboraí, vai até Itambí. Aqui é o trecho em solo mole. Depois a zona urbana de Magé, e finalmente a BR-116. To certo? Esse é um slide onde mostra qual o acesso principal ao Comperj, que é saindo ali logo depois de Itambí, e antes do rio Casseribú, e vai até chegar ao Comperj, sendo seu acesso principal. Na RJ-116 vai existir um acesso secundário. Essa é a chegada e os acessos em Manilha, to certo? Tem o viaduto sobre a 101. Quem vier, vamos chamar, da BR-116, Santa Guilhermina, pode passar direto pra BR-101 norte, sem cruzar com ninguém, to certo? E quem vem de lá de Campos pode entrar na 493 também sem nenhuma interferência. Essas ruas laterais aqui são ruas pra poder permitir o tráfego local sem interferir com o tráfego da rodovia 101 e 493. Essa é a intercessão de acesso ao Comperj, o detalhe dela. Aqui é o final de Itambí. A linha do trem e o caminha que vai pra Porto das Caixas, Visconde de Itambí. A rodovia como um todo ela terá duas passarelas. Duas em Manilha e duas em Magé. E terá nove passagens inferiores. O que são as passagens inferiores? A rodovia 493 quando chegar em algumas ruas e travessias das cidades ela sobe e o usuário vai ter trânsito ao nível. Ele não vai ter que subir nada, nem passar por canto nenhum. Ele vai atravessar a calçada como se estivesse atravessando ruas locais da cidade, do bairro. Então serão quatro em Manilha e duas em Magé. No corpo de bombeiros tem uma passagem inferior que permite o trânsito de quem tá do lado do corpo de bombeiro e de quem está do outro lado pra poder tomar ônibus ou qualquer outra coisa que queira. Existe também em Pedrinhas uma passagem com o mesmo objetivo, é o entroncamento da via que vem de Pedrinhas e permite a pessoa ir de um lado para o outro, vamos chamar assim, de um ponto de ônibus para o outro lado, outro ponto de ônibus, sem cruzar com a rodovia e sem ter que subir. Ela atravessa ao nível do chão. Nós temos um viaduto sobre a BR-101 que foi mostrado, o viaduto da 493 também nessa interseção pra facilitar o trânsito local em Manilha do usuário local, dos habitantes. Tem ainda um viaduto sobre a linha férrea, já chegando a Santa Guilhermina, e têm essas pontes, a do rio Macacú tem uma ponte existente, será construída outra. Guarái existente será construída outra. Rio Guapimirim também será a existente e uma nova. Sernambetiba também. O canal de Magé Mirim, como está numa zona urbana e eu vou ter ruas laterais, além de uma nova ponte, terá ponte em cada uma das ruas laterais. Do mesmo modo no rio Magé. Ainda tem o rio Rocador, canal do Rocador, e a ponte sobre o Irirí. Nos perímetros urbanos a rodovia é desse tipo. Rua lateral, o que a gente chama de multi via, pista dupla separada por uma defesa rígida, e rua lateral à direita, ta certo? Nas duplicações fora de trecho urbano você terá uma pista, nova pista existente tratada. Não significa que a pista existente é a pista existente. Ela vai ser tratada em questão de altura, largura, para ter as mesmas características da pista nova. São fotografias

locais, inclusive esse é um trecho que é alagado. Esses trechos sofrem alagamento. E finalmente, pra agüentar o tráfego, será usado um asfalto com polímero que vai permitir que se tenha uma deformação menor para o mesmo espaço de tempo. Isso garante que o carro não vá sofrer aquaplanagem, e garante ainda uma manutenção mais espaçada. Nós teremos menos tempo de intervenção que atrapalhe o usuário da estrada.

- Obrigado, Bento. Mais alguém do DNIT vai expor? Antônio vai...
- Eu sou o superintendente substituto e venho trazendo aqui a mensagem do Marcelo, que é o superintendente, e desejando que com essa audiência pública a gente prossiga no caminho de deliberação do projeto. Porque no orçamento desse ano já tem 40 milhões para essa rodovia, e nós queremos ainda licitar esse ano às obras.
- A audiência pública faz parte do projeto de licenciamento e todos os prazos têm que ser obedecidos aí. Nós temos dez dias ainda para encaminhar sugestões decorrentes aqui porque o INEA ta analisando o pedido. Agora eu passaria a palavra pro colega que fez o estudo de impacto ambiental, Arlei, por favor.
- Boa noite a todos. Acho que vou apresentar aqui de baixo, tudo bem? Acho mais confortável. Boa noite a todos, eu vou fazer apresentação do estudo de impacto ambiental que foi elaborado para o licenciamento. Estudo de impacto que é um dos elementos centrais do processo de licenciamento é o estudo de impacto ambiental que reúne as principais informações técnicas sobre a região, sobre o meio ambiente da região, sobre os aspectos sociais da região. Reúne isso tudo num documento para que então o INEA possa analisar esse documento, e com base nesse documento verificar se... a viabilidade do empreendimento que está se propondo, da obra que está se propondo e ver se ele está adequado aos aspectos ambientais, os aspectos legais todos que estão associados a questão ambiental. Iniciando a minha apresentação então, esse é o estudo de impacto ambiental do projeto de adequação da rodovia BR-493 no trecho entre Magé e Manilha, entre a 116 e a 101 norte. Vou apresentar o conteúdo dessa apresentação, você tem... A gente vai falar em primeiro, dos aspectos gerais do processo de licenciamento, prosseguir falando um pouco da metodologia dos estudos de impacto ambiental, como é feito o estudo de impacto ambiental. Falar brevemente, já que a gente teve aqui a exposição do DNIT sobre as características do empreendimento, localização, o histórico, as características atuais, e as adequações que estão sendo propostas. A partir daí a gente vai apresentar o diagnóstico ambiental propriamente dito, ou seja, os aspectos associados ao meio físico, recursos hídricos, os solos da região. Falar um pouco do meio biótico, vegetação, a fauna. E também sobre os aspectos socioeconômicos. A partir daí a gente vai falar propriamente dito da avaliação de impactos, mostrarem como foi feito a avaliação de impactos, e apresentar os principais resultados dessa avaliação. Seguindo com a apresentação dos principais programas que foram propostos para mitigação, pra redução desses impactos. E concluir aí a nossa apresentação. Em relação ao processo de licenciamento ambiental, a gente agora ta na fase da audiência pública. Então a gente já andou bastante nesse processo de licenciamento. Como é feito esse licenciamento ambiental? Com base nas propostas de adequação, no projeto básico que foi feito pro empreendimento, e com base nas informações ambientais que foram coletadas, em estudos técnicos realizados por especialistas de cada área, especialistas de recursos hídricos, especialistas biólogos que cuidam da

fauna, engenheiros florestais, sociólogos, enfim, estudos técnicos que coletaram essas informações ambientais. É feita essa análise de impacto ambiental e tudo isso compõe o estudo de impacto ambiental, que é esse documento que tá aqui sobre a mesa, ficará aberto a consulta de todos, e que é o documento que o INEA tá analisando nesse momento. A partir da entrega desse estudo de impacto ambiental a FEEMA, agora INEA, é feita então audiência pública, por solicitação, e na audiência pública a gente vai poder aqui debater os principais aspectos ambientais, colher sugestões de todos, enfim, colher todas as proposições que possam ser feitas pro processo publicamente, e a partir daí a FEEMA vai analisar esse documento. Se tudo estiver dentro do que está previsto na legislação, ela emite uma licença prévia com condicionantes, se for o caso. Depois vai ser feito o projeto básico ambiental, chamado PBA, que é outro documento onde são detalhados os programas ambientais. Aí vai ser emitido a LI, e aí sim se pode começar a obra, com a LI, com a Licença de Instalação em mãos o empreendedor pode começar a obra. E aí vai começar a implantação dos programas ambientais, e se tudo novamente estiver dentro das conformidades legais, aí então é emitida a licença de operação para o empreendimento, ele pode operar normalmente. Como é feito o estudo de impacto ambiental? Inicialmente a FEEMA, o INEA ele emite um termo de referência, uma instrução técnica. Essa instrução técnica na verdade contém todas as instruções para que seja feito o estudo. Ou seja, ela diz tudo que ela quer ver no estudo, tudo o que ela quer que se estudo, todas os aspectos que ela quer que seja considerado no estudo, e a partir daí se inicia o processo de levantamento de dados, de construção do diagnóstico ambiental propriamente dito. Ainda assim, com base nas informações do projeto, ou seja, nas adequações que estão sendo propostas, duplicação de via, instalação de viaduto, essas coisas todas, são definidas as áreas de influência que também vai ajudar a gente a diagnosticar. A gente vai fazer um recorte espacial, e dentro desse recorte espacial vamos fazer os levantamentos. Com base nisso, são avaliados os impactos ambientais e propostas as medidas de controle e monitoramento, medidas migratórias ou mesmo propriamente programas ambientais. Então isso aí é como é feito o estudo de impacto ambiental de maneira geral. Falando um pouco sobre o empreendimento, a gente tem aqui todos os municípios atravessados pelo Arco Metropolitano, ele vai de Itaguaí até Itaboraí, ligando as principais rodovias do estado. Originalmente todas as rodovias partiam do núcleo do Rio de Janeiro, da região metropolitana do Rio, da antiga capital federal em direção ao estado de Minas, estado do Espírito Santo e a São Paulo. O Arco Metropolitano ele vai interligar essas diversas rodovias por fora, ou seja, sem passar pela região metropolitana propriamente dita. Ele vai ligar o município de Itaboraí, Guapimirim e Magé, passando por Caxias, Nova Iguaçu, Japerí, Seropédica e Itaguaí. Ligando a 040, a Dutra e a BR-101 sul. O trecho que a gente está estudando é esse verdinho aqui, que é esse trecho de 25 quilômetros que é a parte da rodovia que já opera atualmente e que pra se adequar as novas demandas, as novas necessidades, deve ser duplicada e deve ter novas estruturas para suportar o volume de tráfego que ela já tem hoje em dia e que ela vai ter ainda no futuro com as projeções que tem de crescimento relacionadas a instalação de unidades industriais, ou o próprio aumento do tráfego normal decorrente do crescimento econômico do país. Então, com base nisso, foi proposto esse projeto de adequação. Aí está um mapa mais detalhado, mostra aqui os três municípios, de Itaboraí, Guapimirim e Magé. Aqui a 493, esse trecho aqui que a gente já viu em mapa. A gente está aqui na sede do município que é mais aqui pra cima e a BR tá lá em baixo, próximo a região da APA e tal. Ai vai falar um pouquinho do histórico desse processo de licenciamento... Esse projeto de

adequação ele não é novo, ele é antigo. A demanda de tráfego sobre a BR-493 ela é crescente ao longo de muitos anos já. Ela foi construída, se não me engano, na década de 50 ou 60, já opera há muitos anos já com as mesmas características. Então, de lá pra cá, o volume de tráfego aumento muito. Em 81 foi feito um projeto inicial que não foi levado a cabo. Em 2001, com o projeto do Arco Metropolitano, reiniciou-se esse processo de duplicação da via. Em 2001 teve um fato muito importante também que foi a limitação de tráfego de veículos pesados na ponte, o que desviou todo esse tráfego de caminhões para a BR-493. Então ela passou a ser o único acesso ao norte do estado, que torna ela uma via estratégica e muito importante para o desenvolvimento do estado. No ano de 2002 foi dado início ao processo de licenciamento junto ao IBAMA, já com esse processo de 24,9 km. Esse projeto inicialmente tratado no âmbito federal passou para o âmbito estadual em 2006. Desculpe, em 2008. Em 2006 a gente iniciou os estudos de impacto ambiental. Em 2008 mudou para FEEMA, atualmente o INEA. E a conclusão EIA se deu também no ano de 2008, e a audiência pública agora em 2009. Então a gente agora vem acelerando o passo, digamos assim, em direção a adequação dessa rodovia. Características atuais da rodovia. A rodovia atualmente tem muitos problemas estruturais. Ela tem sete metros de largura, tem trechos de acostamento pavimentados, outros não pavimentados, muitos deles tomados por vegetação já. ela cruza áreas urbanas, de Magé e Itambí, aqui a gente vê o cruzamento com a área de Magé. Você vê que toda circulação de pessoas, o tráfego local, travessia de ônibus, carros, tudo é feito pela rodovia que piora muito suas condições de tráfego, de segurança e a sua velocidade média, que está entorno de 50 km/h. A gente vê como o tráfego é misturado, você vê uma carroça passando bem na área urbana num ponto onde o limite de velocidade é de 50 por hora. Tem trânsito pesado de caminhões, a quantidade de caminhões que trafega pela rodovia é muito grande. Então uma mistura muito grande de tráfego de caminhões com veículos locais, enfim. Problemas no revestimento em vários trechos e problemas estruturais em algumas pontes e viadutos da rodovia que a gente vê um caminhão... Você vê que a capacidade da rodovia ela está realmente totalmente fora dos propósitos que ela é usada hoje em dia. A gente já ouviu falar um pouco sobre isso, ela vai ter quatro pistas. Em alguns pontos, passagens inferiores. A rodovia vai subir e o tráfego local vai passar no nível atual. Então não vai ter uma separação. Vai ter passarela, acostamento, bueiros, sistema de drenagem. O sistema de drenagem na rodovia hoje é muito precário, então vai ter toda uma atualização do sistema de drenagem das rodovias, permitindo melhor escoamento da água. Obras de arte, que são as pontes, viadutos. Retornos, mais retornos, vias laterais para o tráfego local, entre outras alterações. Tudo isso foi considerado na elaboração do estudo de impacto ambiental. Vamos entrar agora mais na parte do diagnóstico, falar um pouco sobre as áreas de influência. Para a realização do diagnóstico a gente tem que delimitar uma área, ou seja, a gente vai estudar uma área que está sobre influência da rodovia. E essas áreas são divididas em dois para a realização dos estudos, a indireta e a direta. A indireta é aquela que está mais associado aos efeitos indiretos da rodovia, foi considerado um corredor de dez quilômetros no entorno da rodovia, e a bacia hidrográfica da Baía de Guanabara. Em relação ao meio sócio-econômico, conjunto dos municípios, Itaboraí, Magé e Guapimirim. E em relação a área de influência direta, o conjunto das pistas, obras de arte e estruturas de apoio. Todas as áreas que vão ser diretamente afetadas pelas intervenções promovidas durante o período de obras. Com base dessa limitação espacial, nesse recorte geográfico que é feito, são realizados então os estudos. Estudo de meio físico, biótico, aqui a gente vê a

delimitação da área, os dez quilômetros no entorno da via que foi a área usada, delimitada. Na seguinte a gente vai entrar já na questão do meio físico. Foram feitos diversos estudos técnicos, estudos de geologia, de geomorfologia, climas, condições meteorológicas, solos, erosão dos solos, qualidade das águas, ruídos e emissões atmosféricas. Nesses estudos toda a gente destacou aqui para apresentar na audiência os aspectos principais. O estudo técnico está disponível para quem quiser consultar, quem quiser se aprofundar, e a gente destacaram aqui alguns aspectos. Primeiro aspecto é a presença desse trecho de solos moles, que é uma região toda desocupada, onde você tem uma grande dificuldade para construção e onde é uma área de recarga da APA de Guapimirim, uma área que tem uma sensibilidade especial muito associada a presença desses solos. Uma área de canais retificados, enfim. E a presença de áreas alagadas, drenagens pouco eficientes, evento de cheia, foi outro aspecto destacado nos estudos ambientais. Além da questão de ruídos e emissões atmosféricas. Esses foram os aspectos centrais. Aqui a gente fez uma apresentação só para mostrar qual a extensão desse trecho de solos moles. Esse é um mapa de geotecnia e de geomorfologia. Ele mostra tanto o solo quanto a questão do relevo da região. Então grande parte dos solos da região aqui é formada de solos coluvionários, são esses solos mais instáveis pra construção com relevo suave ondulado sem muitos morros, o relevo é bem suave. Então não tem grandes alterações de nível na rodovia. Esse trecho cinza aqui que é o trecho de solos moles, de argila, que é um trecho de difícil construção e que tem sensibilidades específicas. Aqui no final, já no trecho de Itaboraí, já é um trecho com afloramento rochoso, já é um trecho também mais estável. É só para mostrar aí como é feito o estudo. Além desses mapeamentos, foram feitos outros que estão disponíveis no estudo. Em relação ao meio biótico, foi estudada a vegetação, a flora, e foi dado um foco especial nas unidades de conservação que são presentes na região. Em relação aos aspectos relevantes, ressalta-se que na região é um uso muito intensivo do solo historicamente, a partir do processo de ocupação a região já teve diversos ciclos econômicos. Isso provocou uma degradação muito grande da região. Então tem áreas de pastagem muito extensas, áreas urbanas, e poucos fragmentos florestais. A presença de baixos fragmentos florestais indicou também pra gente uma baixa diversidade de espécie de fauna e da flora. Ou seja, ficaram na região somente aquelas espécies que são mais tolerantes as presenças humanas e que são menos... Interessantes no ponto de vista da preservação e menos raras. Muitas espécies também associadas a ambientes antropizados e a presença de unidades de conservação ao longo do trecho. Em relação a questão da vegetação, por exemplo, foi feito um mapeamento, o slide está cortando um pouquinho aqui, mas 89% da área ele tá sem vegetação nenhuma, sem nenhuma cobertura vegetal. E 10% somente com alguma cobertura vegetal espaçada em pequenos fragmentos como a gente vai ver um pouquinho mais adiante. Nessa vegetação que sobrou, então tem alguns fragmentos com vegetação secundária em estágio inicial de regeneração, são matas já mexidas, já muito... com extração de madeira e outras coisas, está em estágio iniciais de regeneração. Então a gente vê quatro exemplos, quatro fragmentos de mata. Você tem também mata auxiliar, vegetação auxiliar em alguns pontos. Vegetação auxiliar é aquela vegetação que fica ao longo nas margens do rio. É aquela mata que fica na beira do rio. Então aqui a gente mostra aqui no rio Irirí, no rio Roncador. No rio Guapimirim já árvores muito espaçadas, aqui no rio Guaraí também alguns fragmentos. Além dessas assim, são árvores isoladas, espalhadas ao longo da rodovia e vegetação gramínea que cobre grande parte das margens da rodovia. Aqui a gente vê mais ou menos, a gente estava comentando antes, que é o uso do

solo. Então essas manchas vermelhas são as áreas urbanas. Essa grande área aqui é uma área de pastagem abandonada, uma área de gramínea. E as vegetações mesmo são... os fragmentos florestais são esses pontos verdes aqui mais isolados aqui nesse trecho principalmente da rodovia que você tem esses fragmentos. A gente vê a questão das unidades de conservação. A gente tem quatro grandes unidades na região aí, principalmente no entorno da rodovia. Tem a APA de Guapimirim, a Estação Ecológica da Guanabara, que tá dentro da APA de Guapimirim. Tem a APA do Guapiaçu, e a APA da bacia do rio Macacu. Um detalhezinho aí são essas quatro unidades. A APA de Guapimirim e a Estação Ecológica Guanabara são federais. A APA do rio Macacu é estadual, e do rio Guapi, Guapiaçu é municipal. A gente vê aqui só um detalhezinho, principalmente em relação a APA de Guapimirim, grande parte da área atravessada aqui nas margens da APA, entre as APAs Guapimirim e Guapiaçu são áreas de canais retificados, aquela área de solos moles onde você tem o predomínio de áreas de pastagem e gramínea. Não são áreas de grande interesse para preservação a não ser por sua função de isolar justamente os manguezais que estão na beira da baía que são as áreas de maior interesse para preservação. Essa região tem muitos problemas sérios de drenagem, problemas de canais abandonados que retêm muito a água a provoca alagamento em alguns trechos inclusive, e que retêm muito fluxo de carga aqui pra área da APA. Além disso, a rodovia é atualmente uma das fontes de distúrbio e poluição sonora e do ar em relação a presença desses eco sistemas mais sensíveis da APA de Guapimirim. E deverá haver intervenções diretas aqui da rodovia na media que ela vai ser duplicada justamente no trecho de passagem pela APA. Em relação ao meio socioeconômico, que são os aspectos sociais e econômicos da região, a gente fez um levantamento completo do histórico de ocupação, detalhou o uso e ocupação do solo na região, também fez um levantamento sobre os aspectos demográficos, economia, mercado de trabalho, condições de vida, que envolve saúde, educação, infraestrutura da região, os planos e programas governamentais, e também sobre o patrimônio arqueológico, histórico e cultural, além de estudos de tráfego. E a gente destacou aqui como principais aspectos do meio socioeconômico pra mostrar, uso e ocupação do solo no entorno da rodovia, os estudos de tráfego, e a questão da presença de sítios arqueológicos na região. Aqui está de novo a divisão municipal, Itaboraí, Guapimirim e Magé, a gente vai dar uma passada aqui pela rodovia agora pra ver a ocupação do entorno. No primeiro trecho aqui em Itaboraí, a gente vai ver, saindo de Manilha, no entroncamento com a 101 você tem um bairro bem adensado. Você segue pra Itambi, também um trecho de média densidade. E aqui no acesso ao Porto também tem uma área urbana importante. Ela segue por esse longo trecho sem ocupação nenhuma, até chegar ao entroncamento com a entrada pra Guapimirim, no Vale das Pedrinhas, e o principal núcleo urbano que é o núcleo considerado de alta densidade, média alta densidade, que é o centro de Magé. Então são esses diversos que são atravessados aí pela rodovia, Manilha, Parque Aurora e Cidade Gebara estão nesse primeiro trecho. O trecho segundo, Jardim Itambi e Itambi. No trecho três a APA de Guapimirim e o Vale das Pedrinhas. No trecho quatro, o Jardim Santo Amaro e a Vila Olímpia. Centro de Magé, e no final da rodovia, já nos últimos quilômetros, Santa Guilhermina. Aí to mostrando um estudo que foi feito, que foram levantadas todas as edificações ao longo da rodovia, e foi proposto um mapa de densidade de ocupação do entorno. Então, o que esse mapa mostra? Quanto mais próximo do vermelho mais denso é a ocupação. Mais próximo do azul, é menos densa. Então nesse trecho a gente vê que já existe uma quantidade enorme de loteamentos, de áreas novas loteadas, e um processo de adensamento da ocupação urbana. Ou seja, são novos

lotes, novas áreas que estão sendo ocupadas. Então você vê que já tem alguns pontos aqui de maior *densamento* populacional. E isso segue até o próximo trecho aqui já em Itambi, onde você também tem um loteamento mais forte. Depois você tem nenhuma ocupação. Entrou naquele trecho de solos moles, um trecho que a gente chamou de planícies aluviais, que são os principais rios aqui, não tem ocupação nenhuma. A gente vê que além de algumas sedes aqui, sede do IBAMA se não me engano, são as poucas ocupações que tem aqui, nenhuma ocupação. Seguindo ainda, aqui já em Santa Guilhermina você tem um pequeno adensamento, e no centro de Magé a principal área urbana, e você vê que já fica mais vermelho aí. Pra que serve isso na verdade? Serve pra mostrar qual intensidade de ocupação no entorno e quais são os trechos mais importantes em se prever passagens de nível superior, passagens que permitam o tráfego de um lado para outro da rodovia, ou seja, que a rodovia não seja uma barreira. Então tem que ser previstas medidas nesses pontos para justamente ajudar o escoamento do tráfego de uma parte a outra. De um lado ao outro da rodovia. Nesse último trecho, algumas áreas industriais e pequenas ocupações, pequenas sedes de sítios nesse último trecho. Bom, esse foi o estudo feito de uso e ocupação do solo. Ainda na parte socioeconômica, foi feito ainda um estudo na parte de tráfego e na parte de arqueologia. Em relação ao potencial arqueológico da região, foram identificados às margens da rodovia alguns pontos que existem ainda sambaquis, que são vestígios de uma ocupação muito antiga na região, daqueles povos que deixavam lá as conchinhas e amontoavam. Então aqui tem um grande potencial para conhecimento da vida dessas populações que viveram aqui muito anos atrás e que deixaram esses vestígios e que são de interesse para preservação. Além disso, alguns sítios históricos às margens da rodovia. E um sítio arqueológico, que é o sítio de... Agora esqueci o nome, desculpa. Aldeia Velha desculpa que é esse sítio que fica à margem da rodovia também. Em relação ao estudo de tráfego, foi feito também uma avaliação do tráfego da rodovia. Primeiro, foi feito um estudo sobre o volume médio diário, ou seja, a quantidade de carros que passam efetivamente por dia, que mostrou o seguinte. Grande parte do tráfego da rodovia ele é feito por carros, e ele vem mudando essa proporção. Ou seja, de 99 para 2006 reduziu a participação de veículos de passeio e aumentou a participação de transporte de carga. Esses foram dois pontos onde foram feitas essas medições, no km 6 e km 23, e que os dois mostram em direções contrárias esse mesmo aumento do fluxo. Em grande parte se dá decorrente daquela portaria que eu comentei sobre a proibição de tráfego na ponte Rio - Niterói que fez aumentar o número de caminhões. Passando aí na verdade, aí que vê o volume total de carros passando, então você vê, o número de carros aumentou de 5.700 pra 7.100. Ou seja, um aumento de 3%. Já o número de caminhões aumentou muito, principalmente nessa faixa de semi-reboque, reboque, que são os maiores, que aumentou de 388 para 1.500 ao dia, ou seja, aumento de 13%. E esse reboque, que são os caminhões de mais de três eixos, que aumentou de 20 para 44 por dia, um aumento de 11,8%. Ou seja, há uma concentração maior do tráfego de caminhões pesados o que eleva ainda mais a importância dessa adequação. Na média, o volume de aumento na verdade de veículos foi de 8 mil para 10 mil, o que da aqui, se não me engano, 4%. Em relação a velocidade média da rodovia, foram feitas medições também, e a velocidade média nos diversos trechos medidos é entorno de 56,6, que é a média. 55 num sentido, 57 no outro. Em relação ao número de acidentes, você tem aí... A gente fez um levantamento de estudos também sobre os acidentes na rodovia, a gente vê que maior quantidade dos acidentes estão associados justamente a essas áreas urbanas, ou seja, as áreas de maior travessia, as horas onde você tem maior fluxo de

tráfego tanto do tráfego local quanto da rodovia, onde você tem maior ocorrência de acidentes. Isso reflete também na questão do número de vítimas, que é o próximo slide. Aqui no caso é um ponto de velocidade maior, então aparecer aqui um pico também, e aqui também em relação aos óbitos também, morte por local também tem uma concentração. Vamos à parte de avaliação de impactos ambientais. Como é feito a avaliação de impactos? A gente parte daquelas características do empreendimento, ou seja, todas as intervenções que vão ser feitas sobre o meio ambiente, tanto na obra quanto na operação, e cruza essas informações com os aspectos ambientais da região. E a gente consegue identificar quais são os impactos, quais são os efeitos que a rodovia pode trazer para o meio ambiente e pro meio social também. Então a gente faz a identificação dos impactos, numa segunda etapa a gente os classifica, em terceiro a gente hierarquiza, ou seja, dizem quais são os mais importantes e os menos importantes. E a partir daí propõe as medidas mitigatórias e os programas ambientais. Então aí está a lista dos principais impactos identificados na região ainda sem empreendimento, ou seja, antes do empreendimento acontecer a rodovia já provoca uma série de impactos e a sua não duplicação gera uma série de transtornos, e uma série de impactos, de efeitos. Então aqui está uma lista inicial. O aumento do risco de acidentes rodoviários, risco de atrito com a população, provocado por esses acidentes, eu tenho interrupção da rodovia, pessoal faz protesto, existe muita manifestação a favor de implantação de passarela, uma série de coisas. Incômodos relacionados a ruídos e vibrações, incômodos relacionados a qualidade do ar, aumento do risco de acidentes com pedestres, aumento do risco de acidentes com cargas perigosas, proliferação de vetores, devido a esses canais, como eu comentei antes que estão lá de água parada. Aumento na incidência de inundação, e assoreamento de canais e da rede coletora. Entre esses os mais importantes são esses, o aumento de risco de acidentes, acidentes com pedestres, com cargas perigosas, e da incidência de inundação já que a drenagem da rodovia ela é pouco eficiente isso provoca ainda mais inundações. Na fase de implantação, ou seja, já no período de obras onde vão ser feitas as principais intervenções a gente destacou essa lista maior de impactos. Dois deles já positivos, que é o aumento na massa salarial, decorrente da contratação de pessoas, e do incremento da arrecadação tributária pela contratação de serviços, e uma série de outros impactos negativos. Aumento de risco de acidentes por causa do tráfego de veículos da obra, risco de atrito com a população, também incômodos relacionados a ruídos, a qualidade do ar, risco de acidentes e contaminação de solos e da água, pressão com a capacidade local de exposição de resíduos, sobrecarga da exposição de resíduos, redução da massa vegetal, já que vai haver alguma supressão nas margens das rodovias para implantação da outra faixa, indução ao assoreamento de corpos hídricos, o risco de acidentes com animais, redução da diversidade da fauna, risco de alteração e destruição de sítios arqueológicos, de inundação e indução a processos erosivos. Desses destacados, os mais importantes, que a gente vai falar um pouquinho à frente... Principalmente incômodos relacionados a ruídos e vibração e a qualidade do ar, já que a obra vai passar dentro das áreas urbanas, esses vão serem um dos impactos mais importantes, mais sentidos de uma forma geral. E o risco de destruição de sítios arqueológicos, já que há um sítio também muito próximo a área de duplicação. Risco de inundação e acidentes rodoviários também está em segundo na escala, na hierarquia dos impactos, como eu falei anteriormente. Em relação ao risco de acidentes rodoviários, o fluxo de caminhões e todo o tráfego de veículos associados a construção pode causar algum tipo de acidente. Então as medidas serão treinamento rigoroso de motoristas envolvidos no empreendimento,

retenções provisórias do tráfego, recuperação de buracos e da sinalização, além de campanhas de educação e informação para os usuários da rodovia durante o período de obra. Incômodos relacionados a ruídos e vibrações, em função da presença de máquinas, britadeira, toda aquela coisa que gera um barulho danada, que vai estar nas áreas urbanas devem se tomar uma série de cuidados, por exemplo, cuidados com a manutenção do equipamento, não fazer ruídos em períodos determinados aí. A gente está recomendando entre 22 e 7 horas, mas isso pode ser adequado. Fiscalizar o nível de ruídos, criarem barreiras acústicas para diminuir o nível de ruídos, e em casos extremos onde você tiver uma condição de insalubridade, fazer a remoção temporária dos moradores. Em relação a qualidade do ar, com a emissão de gases e muita poeira gerada pelas obras, então sendo propostas medidas como a regulagem dos motores dos veículos, reduzir ao máximo o tempo de retenção do tráfego, ou seja, deixa o tráfego fluir para não ficar gerando mais poluição, e molhar as rodovias não pavimentadas para evitar a dispersão de poeira na atmosfera. Em relação à inundação, tem que ser feita a recuperação e ampliação do sistema de drenagem das vias existentes, especialmente em alguns trechos como no centro de Magé onde você tem ocorrência de inundações, Itambí também, lá próximo a chegada da BR-101. Alguns pontos de inundação têm que ser visto essa questão da drenagem local e recuperação também das áreas que vão ser utilizadas para empréstimo de material que vai ser colocado pra loteamento da via e para instalação das pistas. Bom, já na fase de operação a gente tem aí seis impactos, a maioria deles já positivos. Seria a redução da proliferação de vetores em função da melhoria do sistema de drenagem, a redução da incidência de inundações, a redução do tempo de viagens e aumento da segurança viária. E alguns impactos negativos, como aumento do risco de acidentes, na verdade aumento da fatalidade desse acidente é porque a velocidade vai ser maior, e a indução de processos erosivos também. Destaca-se a redução do tempo de viagem como o mais importante. Que apesar de ser um impacto positivo, que tá dizendo que o tempo de viagem poderá ser reduzido em até 37%. Apesar de ser um impacto positivo, existem medidas que pode ajudar ele a continuar positivos. Assim como todos os outros impactos que estão ali listados. Então as medidas indicadas pro aumento de risco de ocorrência de acidentes rodoviários e para os riscos de atritos com a população local, que são as medidas para redução do risco de atropelamento, campanha de educação, instalação de passarelas e passagens em níveis para reduzir justamente... Para justamente garantir que o tempo de viagem vá se manter. Com base nesses impactos foram então planejados, discutidos entre a equipe técnica, os programas ambientais que reúnem uma série de medidas, uma parte delas já propostas aqui, e outra série de medidas que serão importantes para adequar as ações do empreendimento com as necessidades e a legislação ambiental. Então para promover a correta adequação, digamos assim, do projeto as condicionantes ambientais foram propostas uma série de programas que estão organizados da seguinte forma. Inicialmente tem um plano de gestão ambiental, que é um plano mais geral que vai controlar os diversos programas, um programa de comunicação social que vai garantir o fluxo de informações no processo, e três conjuntos de programas. Um de apoio e controle das obras, outro conjunto de programas de monitoramento, e o outro terceiro grupo que a gente chamou de programas operacionais e medidas sócio-ambientais. Essas duas iniciais gestões ambientais e comunicação têm o objetivo, primeiro, de garantir a execução e controle de todas as ações realizadas pelos programas ambientais, como eu falei, ele vai controlar tudo. E comunicação social deve criar canais entre o empreendedor e a população garantindo o acesso a informação de forma clara,

objetiva e garantindo que os outros programas ambientais possam ser acompanhados pela população. Além de ouvir queixas, esclarecer dúvidas, também é objetivo desse programa. Ele terá início já na fase de mobilização, ou seja, já informando sobre o início das obras, quais são os locais para as pessoas se informarem sobre contratação, sobre onde podem trabalhar no empreendimento. Como nas fases de construção, ao longo da construção, falando sobre interrupção de vias, enfim, como na fase de operação também ajudando o processo educacional da rodovia. O PAC, que a gente chama o Plano Ambiental para a Construção ele é mais direcionado pra atividade de obra em si. Ou seja, é um programa mais de controle das intervenções. Cada escavação, cada processo de terraplanagem, de operação de máquinas, ele deve ser acompanhado por medidas que visam reduzir o impacto. Então foram aqui destacados quatro subprogramas, como, por exemplo, supressão de vegetação, subprograma de recuperação de áreas degradadas, ou seja, aquelas áreas que foram utilizadas para tirar material, ou pra jogar descarte, elas têm que ser recuperadas. Então tem que acompanhar o pessoal da obra pra ver se está tudo sendo feito direitinho, pra ver se as medidas ambientais estão sendo corretamente adotadas. Programa de proteção e prevenção de erosão, ou seja, onde houver corte de morro, pra ver se foi tudo feito dentro das normas para que não haja desmoronamento. Subprograma de controle de instalação de aterro também. Os trechos da rodovia vão ser autuados, controlar pra ver se esse aterro foi aplicado adequadamente, se ele está em conformidade com as normas ambientais, enfim. Eles são programas mais técnicos, direcionados pra atividade obra. Além desses, o programa de prospecção a salvamento arqueológico, que é um programa que além de identificar, caracterizar as áreas que devem ser recuperadas, é um programa que tem que estar junto com a obra pra identificar se não existem novas áreas de interesse arqueológico, já que essa é uma região de alto potencial que tenham necessidade de serem salvas também. E além de promover o resgate, caracterização de resgate, deve promover também o que a gente chama de educação patrimonial, que é justamente informar a população sobre qual é a importância de se preservar esse patrimônio arqueológico, o que ele significa, enfim. Aonde todos os... os vestígios, todos os objetos encontrados vão estar disponíveis para visitaçã, pra se conhecer, enfim. Informar sobre tudo isso, sobre essa história que está sendo desvendada a cerca desses sítios arqueológicos. O programa estabelecimento da faixa de domínio e indenizações. A gente sabe que ao longo da faixa, pelo que a gente avaliou no diagnóstico, não tem nenhuma área que vai precisar ser desocupada que esteja atualmente ocupada com edificação. Ao longo da faixa você tem algumas áreas que são acesso a postos, tem um acesso ali à área do bombeiro, tem um acesso ao motel que o pessoal fez um trabalho paisagístico, plantou árvores. Então no trecho da rodovia não vai precisar desocupar ninguém. Mas se precisar vai ter um programa que é justamente pra identificar necessidade de se realizar algum tipo de indenização. Além disso, tem as medidas de monitoramento e controle ambiental, que é aquele segundo grupo que a gente falou. Nessas vão estar todo monitoramento de emissões atmosféricas, ou seja, de gases e poeira, pra saber se está tudo dentro da norma, e de ruídos e vibrações. São esses dois primeiros. O subprograma de monitoramento da fauna e da flora, que é justamente para monitorar a vegetação e flora, e fauna. E o subprograma de monitoramento dos corpos hídricos, pra saber se não está indo material carregado pros rios, enfim, monitorar a qualidade. Depois tem outro conjunto de programas que a gente chama de programas operacionais e medidas socioambientais. Aí vem o programa de educação ambiental, que visa dar continuidade a política de ampliação de acesso as

informações ambientais. Então tem o objetivo de trazer melhorias na qualidade de vida, não só das pessoas que estão ligadas a obra, mas a população de uma forma geral. Então deve ser estabelecidos aí convênios com instituições locais para realização de educação ambiental. A compensação ambiental também. Programa de compensação que é justamente o que busca destinar parte do recurso da obra, no mínimo meio por cento, pra alguma unidade de conservação, ou repartir entre unidade de conservação pra melhorar as condições materiais de preservação das unidades, das áreas de interesse de conservação. E o programa de recuperação de passivos ambientais, já que a rodovia é muito antiga, tem alguns trechos, alguns pontos onde foram realizados aterros, descarte de material, que essas áreas também que já são antigas, áreas que tem dificuldade, tem problema de drenagem, essas áreas sejam recuperadas. E por fim aí os últimos dois... Programa de ordenamento territorial, que seriam medidas de apoio técnico à prefeitura com vista melhorar o uso do entorno da rodovia. Então, principalmente o estabelecimento de padrões para a instalação de serviços e paradas de ônibus, implantação de barreiras acústicas quando for necessário, em caso de proximidade com hospital ou escolas. Na implantação de ciclovia que foi recomendado, em alguns trechos. O acostamento pra acesso as indústrias, ou seja, melhorar os acessos a algumas áreas industriais pra facilitar o tráfego. Melhorias paisagísticas em geral, ou seja, ao longo e principalmente nas passagens urbanas pra melhorar a condição paisagística de adequação da rodovia. Prevenção às queimadas nas faixas e melhorar também o ponto de travessias urbanas, ordenarem essas travessias, de modo que elas fiquem compatíveis com o que se propôs na rodovia. E por último, tem mais um não tem? Desculpa, não tem não. No ponto de vista da conclusão, o Surgimento do Impacto Ambiental é um conjunto de informações técnicas. Ele visa informação o órgão ambiental, ele dá elementos pra que o órgão ambiental possa analisar. É ele que vai tomara decisão, o INEIA agora que vai tomar a decisão, sobre a viabilidade ou não do projeto. Mas o estudo por si só já tem também uma conclusão, ele concluiu que o projeto é viável, é muito importante pro estado do RJ. Os seus impactos sociais, embora significativos, são compensados pela importância da rodovia. E de modo geral não existem grandes impedimentos ambientais, desde que sejam implantadas todas essas medidas que a gente falou. O projeto está ambientalmente adequado. Essa é a recomendação que a gente passa logo, que ele vai analisar e junto com a colaboração de todos vocês aqui se quiserem mandar sugestão, tirar dúvidas, com base nisso ele vai tirar a análise dele. Aqui está o contato do DNIT, o contato da Concremat que foi a responsável pela realização dos estudos ambientais pra caso alguém queiro tirar alguma outra dúvida posteriormente ou encaminhar alguma sugestão está aí o contato. Obrigado pela atenção de todas quaisquer dúvidas estamos aí dispostos a esclarecer. Obrigado.

- Muito obrigado, Arley.
- (aplausos)
- E passamos a palavra agora para o engenheiro Mauricio Couto, que é o coordenador do grupo de trabalho que está analisando no INEIA esse pedido de licença.
- Boa noite, senhoras e senhores. Meu nome é Mauricio Couto, eu sou engenheiro civil e sanitaria do Instituto Estadual do Ambiente, o INEA. Eu fui designado pela antiga presidência da FEEMA através da Portaria nº 26, é 2611 de 4 de agosto do ano

passado, pra ser o coordenador do grupo de trabalho responsável pela análise do estudo de impacto ambiental. Esse grupo de trabalho tem a participação ainda da doutora, da bióloga Aline Peixoto, que está aqui conosco, do químico Anselmo Frederico e do geógrafo Flávio da Costa. Como foi dito pela presidente da mesa, Dr. Gusmão, nós estamos na fase de licenciamento prévio, audiência pública é uma das etapas do licenciamento prévio. Então, eu vou passar pra vocês inicialmente um pequeno histórico do licenciamento desse empreendimento que tem uma peculiaridade porque ele teve início do seu licenciamento feito pela IBAMA, lá na divisão de licenciamento em Brasília. Como foi dito inicialmente o objetivo da audiência é esse que vocês estão vendo é de divulgar, recolher informações e opiniões, críticas e sugestões. Porque é nessa fase que vocês vão se manifestar e apresentar as dúvidas que vocês têm em relação ao projeto, em relação ao estudo impacto ambiental. Vão dar sugestões que vão contribuir com o parecer técnico que esse grupo de trabalho do INEA vai apresentar a Comissão Estadual de Controle Ambiental, a CECA, que esse sim, esse colegiado é que tem a prerrogativa de determinar pela expedição ou não da licença prévia. Então, esse é o objetivo da audiência pública e no caso da licença prévia, ela avalia a possibilidade para a implantação das obras e adequação da capacidade de melhorias operacionais referentes ao segmento C. Conforme foi amplamente explicado aqui primeiro pelo DNIT, que apresentou os detalhes do projeto. E depois os principais impactos que foram identificados pela empresa consultora, responsável pela elaboração do estudo de impacto ambiental. O histórico do licenciamento como eu disse teve início, ele faz parte desse trecho com a BR-101, o trecho que vai da BR-101 até a BR-116. E ele teve início no IBAMA através desse processo administrativo que está ali, em 1º de agosto de 2001. Ou seja, já tem quase oito anos que teve início esse licenciamento. Em 16 de outubro do mesmo ano, através desse ofício que vocês estão vendo, o IBAMA emitiu o 1º termo de referência pra estrada. Mas só corrigindo, inicialmente era previsto a construção tanto dessa duplicação como também do outro trecho do arco que passou a chamar "Arco Metropolitano" que vocês vão ver mais a frente. Então, nesse requerimento de licença feito ao IBAMA contemplava todo o Arco que saia daqui da BR-101, que a gente chama de BR-101 Norte, passando pela BR-116, passando pelo entroncamento com a BR-040, aí sim, um trecho novo em arco que foi licenciado no ano passado, não... minto, em 2007, perdão. Ele foi licenciado e que sai do trevo da BR-040 com a BR-116, passa pelos 5 municípios, chegando até a Itaguaí. Mas em 9 de julho de 2004, é encaminhado o ofício nº 126 pelo DNIT, aí sim dizendo que pretende licenciar somente esse trecho que nós estamos falando hoje do entroncamento da 101, ali em Manilha, até o entroncamento com a 116, em Santa Guilhermina, numa extensão aproximada de 26Km. E ela já dizia o DNIT na época que estava arquivando o processo do trecho total do Arco Rodoviário que só veio desarquivar e tocar mais pra frente em 2006. Bom, em face ao novo ofício que foi encaminhado, foram realizadas então novas vistorias, justamente pra esse trecho. E essas vistorias tiveram tanto a participação dos técnicos da DLI, a Divisão de Licenciamento do IBAMA, de Brasília. E também técnicos daqui da APA de Guapimirim. Foi emitido um novo termo de referência que contemplava apenas esse trecho que vocês viram aqui na apresentação tanto do DNIT quanto do Estudo de Impacto Ambiental. Em 18 de maio de 2007, chegou-se a concluir uma versão preliminar do Estudo de Impacto Ambiental e foi encaminhado pra Brasília, pra divisão de licenciamento do IBAMA pra começar a análise. Em função do licenciamento daquele segmento que eu falei pra vocês que vai do entroncamento da BR 040 com 116 até Itaguaí, que foi determinado que o licenciamento fosse feito pelo

estado do RJ, num convenio entre o DNIT e a Fundação DER. Por que houve esse convênio? Porque nesse trecho existe uma sobreposição entre a BR-493 e a RJ-109. Então, achou-se por bem um convenio entre o estado e a união de que o licenciamento poderia ser feito pelo estado para aquele trecho. Em função desse licenciamento que havia sido feito pela FEEMA, já estava em tramite, houve essa proposta por parte do governo do estado do Rio, foi encaminhado um ofício da presidência da FEEMA ao IBAMA, mostrando interesse em dar continuidade ao licenciamento desse segmento do Arco Metropolitano. O IBAMA em 8 de outubro de 2007 concorda que o processo de licenciamento seja conduzido pela antiga FEEMA, desde que haja o pronunciamento por parte do Instituto Chico Mendes de conservação da biodiversidade, tendo em vista que as intervenções causarão interferências diretas na APA do Guapimirim. Então, pra que fosse referendado todos os procedimentos que já haviam sido feitos pelo IBAMA, Brasília, pra que não se voltasse pra uma estaca-zero de licenciamento, principalmente em relação a publicações e os termos de referências já emitidos, a CECA (Comissão Estadual de Controle Ambiental) através dessa deliberação que vocês estão vendo 4981 de maio de 2008, ela autoriza a FEEMA a validar todos os procedimentos que já tinham sido feitos pelo IBAMA e sugere que seja feito apenas uma aumento, vamos dizer assim, um incremento no termo de referência incluindo porque na época como era mais antigo o termo de referência, incluísse o COMPERJ e o próprio final do trecho do Arco Metropolitano. O que aconteceu? Passou se o requerimento de licença prévia pra FEEMA, foi aberto esse processo administrativo, em 7 de novembro de 2007. é o processo 07203615 e é esse que está conduzindo o licenciamento ambiental agora pelo estado. Aí, em função das características como já tinha até o andamento feito pelo IBAMA do estudo de impacto ambiental, foi nomeado um grupo de trabalho esse que eu citei pra vocês no início da apresentação e que sou o coordenador pra que fossem adotados os procedimentos. Foi emitida uma notificação por parte da FEEMA pra apresentar o relatório de impacto e pegando como base todo o termo de referência que havia sido feito pelo IBAMA, lá de Brasília, pelo DLI(?). em 11 de novembro de 2008, do ano passado, foi aceito pra análise o estudo de impacto ambiental apresentado pelo DNIT. Esse estudo de impacto ambiental por força da legislação fica a disposição na biblioteca da FEEMA e é distribuído também pra diversos órgãos. As prefeituras diretamente atingidas pelo projeto, pro Ministério Público Federal, pro Ministério Público Estadual, pro IBAMA, pra CECA, pra antiga SERLA, pro antigo Estudo Estadual de Floresta. E também pra Comissão de Meio Ambiente da ALERJ, que sempre nos ajuda e participa das análises de estudos de impacto ambiental. As publicações são obrigatórias por lei, em 18 de setembro foi publicado nos 3 jornais de grande circulação, conforme dita a legislação, que o estudo de impacto ambiental foi aceito e encontrava se a disposição pra consulta nesses órgãos que eu falei além da biblioteca da FEEMA. E fica disponível também o RIMA no home Page da FEEMA, da antiga FEEMA e agora INEA. No final do prazo que se tem pra elaboração do estudo de impacto que foi agora no final de 2008, início de 2009, foi encaminhado pra CECA uma parecer preliminar do estudo, solicitando que a CECA determinasse a realização da audiência pública. O que foi feito pela CECA através da deliberação 5111, agora de 2009, tendo sido a convocação publicada tanto no DO, como também nos jornais "O Dia" e "JB" do dia 4 de fevereiro. A avaliação preliminar nossa conforme havia dito a licença prévia é concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento. Aprovando a sua localização e concepção, atestando a viabilidade ambiental e estabelecendo os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nas próximas fases. Esse trecho da BR 493,

novamente repetindo liga o entroncamento da BR-101 com a 116 e faz parte do Arco Metropolitano objeto de licenciamento em separado conforme eu disse pra vocês daquele trecho que vai da BR 040 até Itaguaí. Os principais tópicos que nós vimos nessa análise preliminar é que além de todas as complicações socioeconômicas para a região do entorno da rodovia, no caso o COMPERJ, tem a 493 e o Arco Metropolitano como os principais apoios logísticos. Tanto pra fazer de construção como pra fase de operação. E por essa rodovia que deverá ser realizado o acesso principal a planta industrial. Envolvendo por tanto todo o transporte de materiais, equipamentos, pessoal, assim como o escoamento de parte significativa da produção. Que poderá chegar segundo informações da Petrobras a um volume de 100 milhões de toneladas por ano. Considerando a sinergia também que vai haver entre o desenvolvimento do COMPERJ e a rodovia BR-493 é intensa e imprescindível para o desenvolvimento da região que segundo as estimativas deverá se tornar em uma década num dos maiores centros industriais do Brasil. E uma coisa que a gente achou também e que precisa ser detalhado, vai ser cobrada nas próximas fases caso seja expedida a licença prévia é o projeto identificando no caso as desapropriações que forem necessárias com cadastro atualizado dos bens que serão atingidos e os critérios pra indenização que deverão ser discutidos com as comunidades diretamente afetadas. Também foi identificado como impacto significativo como foi dito na apresentação do (?), que haverá um aumento de fluxo de tráfego da região com movimento de veículos, máquinas e pessoal para a realização das obras. Circulação de veículos de carga e máquinas em vias pouco estruturadas para o recebimento desse afluxo o que poderá acarretar em acidentes rodoviários colocando em risco os trabalhadores e população. Ou seja, quando estivermos numa fase mais adiantada serão feitas todas as restrições e condicionantes pra quando da realização das obras sejam tomadas todas as precauções no sentido de proteger tanto o pedestre como o sistema viário que aduz um fluxo pra essa nova via. A 493 apresenta um tráfego de veículos pesados como já foi apresentado nos levantamentos e que transportam cargas perigosas. Quando será intensificado ainda com a instalação do COMPERJ em Itaboraí. Então, foram inseridos no projeto executivo, já estão sendo, porque o projeto encontra-se em desenvolvimento, as medidas previstas no Manual de Transporte de Cargas Perigosas no plano de gerenciamento de risco da rodovia. Além das medidas estruturas tais como pátios de fuga destinados ao recuo de veículos em caso de enguiço. O projeto executivo também vai ser uma das condicionantes e deverá contemplar projeto de drenagem específico para acidente de cargas perigosas. Como vocês viram nas plantas e nos mapas, têm vários corpos de água, um número grande de pontes que não existia e a baixo nós temos tanto a EXEC Guanabara, a estação ecológica, como temos também a APA de Guapimirim em todo o entorno. Então, todos os cuidados têm que ser tomados pra que não ocorra tipo de acidente que possa levar pra esses corpos hídricos e posteriormente pra essas unidades de conservação esse material oriundo dessas cargas perigosas. Durante as obras deverão ocorrer diversas interrupções no tráfego, contudo a implantação de um conjunto de pistas em paralelo a via existente poderá minimizar as alterações no fluxo de veículos na rodovia. Isso é condicionante que futuramente também iremos incluir. Ao longo do desenvolvimento das obras, do projeto, não está previsto o uso de acessos alternativos ou mesmo de interrupção do tráfego de forma total. Outra coisa que foi dita também no estudo é que a empresa irá priorizar a contratação de mão de obra local reduzindo ao máximo o número de trabalhadores externos no intuito de evitar deslocamento de pessoal e produzir menor impacto sobre o cotidiano

local. Isso é uma prática utilizada nas grandes obras, que vem surtindo efeito. Como eu disse a vocês a fase agora do INEA, do instituto, é mais de aguardar a colaboração de vocês, as manifestações que vocês apresentarem aqui pra gente hoje, as dúvidas e as sugestões, elas vão ser incluídas nos autos do processo. Lembrando a vocês que toda audiência pública está sendo gravada, ela é transcrita depois e faz parte do processo de licenciamento. Como eu disse a vocês a fase agora do INEA, do instituto, é mais de aguardar a colaboração de vocês, as manifestações que vocês apresentarem aqui pra gente hoje, as dúvidas e as sugestões, elas vão ser incluídas nos autos do processo. Lembrando a vocês que toda audiência pública está sendo gravada, ela é transcrita depois e faz parte do processo de licenciamento.

- (burburinho ao fundo)
- Não tem ninguém aqui presente. O prefeito de Itaboraí, não tem ninguém aqui presente. Eu acho que é uma obra muito importante pra nossa região, é superimportante isso. E é importante que o município possa colaborar com o governo federal nessa mega obra que está pra ocorrer. Como foi dito aqui já é um projeto antiquíssimo. Desde a época da ponte Rio - Niterói que proibiu a passagem dos veículos, aquilo ali já ficou insuportável. Como eu vi aquela pesquisa de acidentes, eu tenho até que agradecer ao DNIT logo quando assumi a Prefeitura de Guapimirim eu fiz uma solicitação ao DNIT, uma autorização pra colocar um quebra-molas ali na BR-493 ali na saída do Vale das Pedrinhas. E de lá pra cá, graças a Deus, não houve nenhum acidente mais ali. E ali morria pessoas constantemente. Mas era direto. Não é isso? Então, eu gostaria de deixar esse documento com os senhores porque a Prefeitura não tomou conhecimento de nada. Eu estou com o secretário de Meio Ambiente ali que me convidou hoje por um acaso, porque eu estava a passeio e cheguei agora recente, eu fui a um estado de fora do Brasil, passeando. E ao chegar hoje em casa ele falou: “Nelson, você vai à audiência pública? – Que audiência?”, aí eu liguei pra Prefeitura: “O senhor vai, prefeito? – Eu não estou sabendo de nada, não! – Então, eu vou lá. – Você vai, Maurício? – Vou! – Então, também estarei lá.” Eu pedi ao Maurício que fizesse um relatório a respeito porque quem entende de ambiente, de meio ambiente, é exatamente o meu amigo que está na ponta da mesa aqui, o Maurício. Porque eu mesmo não tenho estudo pra isso. Então, eu pedi a ele que fizesse um relatório e estava lendo aqui. Eu não vou ler ele todo pra não cansar ninguém. Mas gostaria de encaminhar isso a mesa, e se alguém quiser cópia nós temos. Só queria que o presidente da mesa desse o recebimento pra *eu* levar até o prefeito e dizer: “Olha, eu entreguei isso a mesa, prefeito.” Segundo o Maurício disse o seguinte: “Considerando que como a APA municipal Guapi e Guapiaçu serão diretamente afetadas pela duplicação da BR-493 e que, portanto tem que ser ouvida e ser solicitada a sua anuência como constam na resolução do CONAMA 1088, resolução do CONAMA 1390, na lei federal 9985/00 e de decreto regulamentador de nº 434002 e ainda da lei municipal complementar 02 e seu decreto regulamentador 74807, ressalto também que unidade tem que ser beneficiada com verbas oriundas de compensação ambiental, isso sem contarmos as APAs existentes ao longo do projeto, do trajeto, dentro do município de Guapimirim. E que serão diretamente afetadas assim como as outras unidades de conservação e em especial a APA federal de Guapimirim.” Nós entendemos que esse projeto tem que sair, nós estamos torcendo pra que isso aconteça. Agora seria importante que a sociedade de Guapimirim, ou seja, que o governo municipal tomasse conhecimento disso até pra estudar. Não estamos aqui querendo colégio, nada, muito coisa não, nós só

queremos ajudar. Por quê? O que aconteceu aqui na BR-116? Nós temos aqui uma comunidade que não tem acesso hoje, que é ali o Parque Santa Eugenia, porque fizeram um projeto e a sociedade de Guapimirim não tomou conhecimento. Hoje, um município, pra sair do Parque Santa Eugenia pra vir pro centro da cidade, ele vai ter que entrar lá no município de Magé, pra retornar. Porque a parada Ideola pertence a Magé, o cara tem que ir lá em Magé e retornar. São os absurdos que não dá pra entender. Então, para evitar que esse mega-projeto de 26 km venha ocorrer coisas parecidas, porque nós temos conhecimento que na hora que essa pista for duplicada, com acostamento direitinho, o progresso ali vai ser grande. Isso aconteceu na Niterói – Manilha, correto? Então, pode acontecer uma coisa desordenada e nós não queremos isso. Nós temos a sociedade ali da Vila Olímpia, a sociedade da Várzea Alegre, que merece todo nosso respeito. E principalmente o Vale das Pedrinhas aonde nós vimos ali no mapa um grande loteamento, uma área toda loteada, e que tem vários projetos pra ali. Inclusive uma universidade, nós estamos trabalhando pra levar pra lá. Então, se não houver um projeto, uma coisa que venha beneficiar isso, a Prefeitura não pode ser a favor disso, ta? Então, eu queria deixar esse registro meu aqui e encaminhar isso a mesa, por favor. E pedi a vocês que na medida em que nós recebermos o projeto eu lhe prometo, certo? . Que eu vou apertar tanto o Maurício quanto lá o prefeito para com que libere logo o mais rápido possível. Mas de imediato que a sociedade principalmente a sociedade Vale das Pedrinhas, da Várzea Alegre e da Vila Olímpia, tome conhecimento desse projeto, ta. É a minha palavra e muito obrigado.

- (aplausos)
- O secretário quer complementar alguma coisa?
- (burburinho)
- Representantes da mesa, os colegas do DNIT, da Concremat, secretário Nelson, representantes do INEA, Gusmão em particular já tem uma larga experiência na condução dessas audiências públicas, eu gosto de afirmar que esse é o principal momento de todo o processo de licenciamento. O colega do INEA mostrou aí um longo caminho burocrático que passou esse processo até culminar nesse momento de hoje. E aquela burocracia anterior que é meio, tem um aspecto de clausura, de poeira burocrática, de serviço público lento, aqui a gente expõe pra sociedade que é no final das contas é o agente principal que vai receber os benefícios e malefícios de um empreendimento como esse. Isso serve aqui essa abertura da minha fala como um estímulo pra que os cidadãos que estejam aqui se manifestem sem vergonha e sem medo de ser feliz. Aqui é o momento de fato da população entra no processo de licenciamento. Eu vou pedir aqui liberdade pra mesa pra tratar de dois eixos nessa minha explanação. Primeiro um eixo de aspectos institucionais e o segundo eixo de aspectos ambientais. Em relação os aspectos institucionais o secretário Maurício instruiu aqui o secretário de governo Nelson e lembrou sobre a necessidade de manifestação formal das unidades de conservação que são afetadas por esse empreendimento. O EIA lembrou 4 unidades, duas federais a APA Guapimirim e ESEC Guanabara, uma estadual APA do Macacu, e uma municipal que é a APA de Iguatiba /Piaçu. Eu trago a lembrança outra unidade, uma APA municipal recém-criada em Magé, que é a APA do Surui, que também é atravessada pela estrada e também vai requerer uma anuência específica falando aí claramente em relação a

resolução Corona 13 de 90. Quanto mais rápido for encaminhado pra essas entidades se manifestarem mais rápido a gente vai conseguir atender ao anseio do DNIT de abreviar o início das obras. Só lembrando que, por exemplo, no estudo Chico Mendes, existe um prazo de 45 dias depois de recebido o processo pra pronunciamento. Então, não é pra tão rápido assim. A gente recebeu na APA Guapimirim uma cópia do estudo de impacto ambiental do DNIT. O DNIT encaminhou diretamente uma cópia pra gente. Analisamos rapidamente o estudo e convocamos lá na sede da APA alguns representantes do DNIT, e alguns representantes da Concremat, a empresa que consolidou o EIA. Naquele momento, foram passadas algumas preocupações que a APA Guapimirim e a estação ecológica da Guanabara tinham em relação ao empreendimento, que me parece salve engano infelizmente ainda não foram assimiladas. Então, essa preocupação que vou listar aqui rapidamente já antecipa que serão parte integrante da nossa análise formal do estudo de impacto ambiental quando devidamente encaminhado pelo órgão licenciado, pelo INEA. Foi intensamente mostrado que a APA Guapimirim está na área de influência direta do empreendimento. Ela é cortada pelo empreendimento. A primeira limitação que a gente verifica e que até agora não foi, não surgiu uma solução pra ela, é que o plano de manejo da APA Guapimirim, pra quem não sabe o plano de manejo é o instrumento que define o regramento geral de uma unidade de conservação. Se uma cidade tem um plano diretor, uma unidade de conservação tem um plano de manejo. Equivale ao plano diretor de uma cidade. Define as suas zonas, define seu regramento de uso e por aí vai. O plano diretor da APA Guapimirim é expresso em proibir a implantação de novas vias. É algo que a gente não pode mudar. No traçado eu acho que é do trecho C, me corrijam se eu estiver enganado: O trecho que cruza a APA é o trecho C?

- (burburinho)
- No traçado do trecho C, por exemplo, é prevista a ampliação quem vai no sentido de Manilha pra Magé, é prevista ampliação a esquerda. Ou seja, para dentro da APA Guapimirim e isso é frontalmente contrário ao Plano de Manejo da APA. A gente apresentou na reunião com o DNIT e com a Concremat que a gente deveria talvez rever esse projeto pra que duplicação fosse feita ao lado oposto. E me parece que não foi ainda assimilado ainda e nós estamos aguardando que isso seja assimilado ao processo pra gente analisar. O que foi trazido aqui também em relação a outro aspecto ambiental, eu vou tentar ser breve aqui pra não cansar a audiência, em relação a hidrologia. Em relação às águas que cruzam a região e que são atravessadas por essa estrada. Muito recentemente, agora em janeiro, essa estrada foi tomada por alagamentos, é uma região que naturalmente tem a função de servir como a gente chama de "Planície de Inundação". A natureza foi sábia em colocar aquele ambiente ali. Aquele solo funciona como uma esponja. Quando tem período de muita cheia esse solo absorve a água, para nos período de seca ir gradualmente liberando essa água. E com isso a gente mantém o equilíbrio hidrológico, o equilíbrio de água, que permite o bom funcionamento dos manguezais que ficam ali abaixo. Os manguezais dependem de água doce. Alterações no regime hidrológico afetam diretamente o funcionamento do manguezal. É previsto um alteamento da estrada. A gente vai ampliar a estrada. Com isso aumenta a barreira pra circulação natural das águas. Então, esse aspecto hidrológico a gente também apresentou ao DNIT e a Concremat, estamos esperando uma solução pra que a intervenção no ciclo hidrológico seja a menor possível. Eu vou pedi aqui licença ao colega do DNIT, pra

discordar de um pequeno ponto da sua apresentação referente ao valor ambiental, desculpe, o colega da Concremat que eu acho que colocou essa, essa, essa afirmação. O valor ambiental daquela vegetação de gramíneas, aquela vegetação de baixo porte que ali ocorre. Tendemos a pensar que só florestas têm valor ambiental relevante. Eu não posso concordar. Eu não posso concordar porque internacionalmente tem o conceito das “Water Land”, das áreas úmidas, que tem uma função ambiental essencial. E que não se restringe ao amortecimento de áreas de mangue ou de áreas de floresta que estejam atrás desse ecossistema. Não é porque não tem árvore que ela não tenha uma função ecológica importante. Então, a estrada atravessa sim áreas de grande valor ecológico, de grande valor ambiental. E que não são arbóreas, mas que são áreas naturais importantes. Então, a gente tem que clarear esse conceito da ecologia. Por fim, em relação à sede da APA Guapimirim e a sede da ESEC da Guanabara lá compartilhada. A gente vê intervenções específicas em relação ao Corpo de Bombeiros necessárias e saudamos e louvamos já a antecipação de que é preciso olhar aquela área como área especial. Também foi apresentado ao DNIT e a Concremat que nós requereríamos uma intervenção especial na área próxima da sede da APA Guapimirim. O EIA se quer apresenta uma foto ou uma referencia a sede de um órgão federal criado em 1984, responsável por manter conservado o último trecho de manguezais da Baía de Guanabara, infelizmente está sendo omitida a referência a essa sede no estudo de impacto ambiental. A gente imagina que, por exemplo, efeitos de trepidação, efeitos de poluição sonora, efeitos de poluição atmosférica que já nos afetam. Quando eu vou receber escolas, pesquisadores, estudantes, pra dá palestras ambientais, pra desenvolver a nossa educação ambiental, que temos que baixar a voz quando passa aquele caminhão e trepida a sala inteira. Essa estrada com um fluxo muito maior não sei como é que vão ser as nossas atividades ordinárias. Ou como vai ser até a concentração dos técnicos que analisam estudo de impacto ambiental, por exemplo, passando uma saraivada de caminhões, com a trepidação ampliada ou com a velocidade ampliada. E quanto mais a estrada for estendida pro lado da ATA Guapimirim e não pro lado oposto. Eu coloquei todos esses problemas aqui, no intuito de ajudar a resolvê-los. Estamos de peito aberto pra ajudar tanto o INEA, quanto Concremat, quanto DNIT, pra resolver. Somos plenamente favoráveis ao empreendimento. Registre-se isso: Plenamente favoráveis. A estrada precisa de duplicação. Eu trafego diariamente por ela, já sofremos diariamente com os problemas do mal estado de conservação. Então, precisamos desse empreendimento. Com tudo, coloquei aqui as ressalvas que antecipadamente identificamos e repito que estamos aí pra juntos tentar corrigir esses pequenos desvios. Obrigado pela atenção.

- (aplausos)
- Obrigado Breno... O objetivo da audiência é esse mesmo. É as pessoas virem, colocarem, trazerem as suas dúvidas. As possíveis melhorias que podem ser acrescentadas ao estudo que foi apresentado.
- Presidente, uma palavrinha só, por favor... Nós temos engenheiro aqui e várias pessoas devem conhecer a Rio – Santos, eu estive por lá e vi um viaduto lá atravessando no meio daquela mata. Eu acho que a nossa obra aqui é pequena, poderia até depois da explanação do Breno aí, é sei lá, quem sabe muda o projeto e fazer um viaduto, um por baixo e outro por cima, conforme é trecho ali da Linha

Vermelha. Ia atender os dois lados, tanto a nossa proteção ambiental, o nosso impacto, como também a rodovia, sem dúvida nenhuma. E eu acho que o trecho não é tão grande. Agora o custo da obra é que eu não sei, o impacto que vai causar devido o bate-estaca e essa situação toda. Mas de repente como o Breno falou vai ser bate-estaca uma noite ou duas noites, vai passar e resolver a situação. Eu não sei. Isso aí é só uma idéia minha. Eu estou aqui ouvindo vocês falarem e eu conheço a Rio – Santos é quilômetros e quilômetros de viaduto numa altura, cada pilar numa altura tremenda. E aquilo ali ainda resolveria.

- Os colegas do DNIT e da construtora teriam algum comentário pra essas manifestações aqui até agora? Pra não deixar acumular muita coisa.
- Bom, eu queria fazer um comentário a respeito dessas suas sugestões e também um pouco em cima do que o Breno colocou e muito bem colocado até em relação a essa questão da hidrologia. E dos problemas de drenagem que têm no entorno da rodovia e a importância dessa área da APA, aquela área daquela baixada de solos moles pra recarga do manguezal. Quando a gente recebeu esse projeto pela primeira vez, em 2002, na verdade foi em 2005/2006, esse projeto estava todo baseado na implantação de solos, de aterro e geodrenos sobre esses trechos de solos moles. O nosso primeiro grande cuidado que a gente teve no processo de análise e do empreendimento foi justamente avaliar a condição ambiental dessa solução de engenharia que estava sendo proposta. Ou seja, ia se implantar um solo sobre essa área de solos moles, promoverem uma compactação forçada disso o que ia ainda alterar muito as condições de drenagem. Naquela época a gente já sinalizou dizendo o seguinte: “Olha, essa solução ambientalmente não é adequada. Porque isso vai interromper um pouco do fluxo subterrâneo de recarga natural daquelas áreas ali que são importantes pra área de manguezal. E propusemos, na época, ao DNIT que reformulasse o projeto. Foi uma coisa que ajudou o processo a demorar um pouco que foi essa reformulação. E a proposição de novas técnicas que ajudassem a melhorar esse fluxo subterrâneo, essa passagem pra essas áreas de solos moles. Foi proposto na época, a possibilidade de utilização de pilotis, só que isso encarecia de mais a obra e não resolvia um grande problema que era o problema de fundação. Ou seja tinha que fazer muita intervenção pra poder criar essa fundação. E não resolvia, resolvia em parte a questão do fluxo, mas encarecia de mais a obra. Então, foi proposto também uma outra solução que foi adoção de mantas de *oteixo*, que seria fazer uma cobertura com uma manta especial que ela é resistente a esse aterro. Então, seria em cima do solo a cobertura vai ser feita uma implantação de uma manta, acima disso as bermas, o aterro, pra construção da rodovia, o que não vai afetar o solo embaixo. Ou seja, essas mantas vão permitir que o solo embaixo não rache e não se crie, é..., não se, o aterro que está por cima que é um solo diferenciado, mais arenoso, não interfira com a drenagem subterrânea. Foi uma maneira de preservar isso. Além disso foi proposto na época também que fossem adotadas medidas mais efetivas de melhoria das condições de fluxo de águas já superficiais. Não falando de água subterrânea, mas as principais <sem som> que ficam empossadas pela rodovia, na criação de vias de escoamento, implantação de sistema de drenagem mais eficientes pra justamente reduzir os efeitos da inundação. Ou seja, quando você tem um processo de inundação porque aquela área é toda uma bacia de inundação, você permitir que esse fluxo passe pela rodovia e não crie uma barreira física. Aquela região já tem uma barreira que é provocada pela ferrovia, se altear ali 2 ou 4 metros, em alguns pontos chega a isso a rodovia, você criaria uma

barreira. Então, a instalação de drenos e de vias de escoamento seria uma das medidas pra evitar isso. Isso tudo foi incorporado, foram críticas ambientais feitas ao projeto de engenharia de modo adequá-lo melhor a essas condições. Eu acho que em outra oportunidade de repente é importante mostrar esse projeto de drenagem da rodovia e discutir isso efetivamente pra saber se isso atende a que vocês lá da APA tem muito mais informação sobre a condição de recarga, a importância disso pra manutenção dos manguezais. Então, é importante discutir isso e olhar o projeto se efetivamente isso atende a demanda. É claro que todo o projeto de drenagem foi adequado, as vazões observadas, adequado ao regime de chuva. Isso foi tudo feito dentro dos padrões de engenharia, então, é verificar se realmente isso atende em parte a essa questão. Então, é isso.

- O nosso colega Mauricio, chefe da ESEC da Guanabara, eu gostaria de passar a palavra pra ele e em seguida para ALERJ.
- Eu não vou me alongar muito não. Eu acho que o Breno já colocou todas as questões que a gente analisou no EIA e na RIMA enviados lá pra gente. Eu acho que é fazer aqui uma solicitação pra deixar registrado, pra que quando a FEEMA for nos notificar do estudo no início do licenciamento o envio do EIA e RIMA que envie também esse projeto executivo que é importante pra nossa análise. Porque estão baseadas aí as nossas principais questões ambientais com relação a esse projeto. Pra que de fato a gente analise de forma pertinente a gente precisa que seja encaminhada o projeto citado. Era só essa a intervenção que eu queria fazer. O Breno já colocou todas...
- Intervenção muita rápida só de um ponto pra melhorar a nossa discussão aqui. Também da relevância que a gente tem que observar em relação à possível incidência de acidentes rodoviários. Isso foi colocado adequadamente pelo DNIT e pela Concremat e pelo INEA. Mas vamos pensar: A gente está numa área que todo mundo se lembra em 2000 do derramamento da REDUC que atingiu APA Guapimirim e até hoje sofremos as conseqüências disso. Todo mundo se lembra também de 2005 o descarrilamento de um vagão da FCA que também afetou os manguezais da APA Guapimirim e até hoje há conseqüências disso. Esses dois eventos estavam geograficamente mais distantes da APA Guapimirim e ESEC Guanabara. Agora de fato a estrada atravessa o manguezal. Então, a preocupação que a gente tem que ter se tombar um caminhão daquele em cima de alguma ponte que cruze área de mangue. É virtualmente até eu acho que é impossível se mobilizar a tempo a implantação de bóias de contenção, enfim, medidas que realmente evitem que essa mancha poluente atinja o manguezal. O estudo tem que ser muito rigoroso nesse ponto em relação aos acidentes rodoviários, porque a estrada está sendo construída exatamente para transportar resíduos perigosos. Além obvio de atender a população, a cidade civil, mas ela é claro está voltada também pra abastecer o COMPERJ e as empresas que se instalarão a montante. Transportando sim uma carga considerável de produtos que podem contaminar o ambiente.
- Perfeito. Eu queria registrar também a presença do nosso secretario de meio ambiente de Magé, Emanuel Colares. Cadê o Emanuel?... Vou passar a palavra aqui na seqüência para o colega da ALERJ que está representando Assembléia Legislativa. O nosso colega Berna. Por favor...
- Boa noite professor, boa noite a todos, boa noite o pessoal da mesa, meu nome é

Gustavo Berna, eu sou biólogo. Estou representando o deputado André do PV, que presidente da Comissão de Defesa do meio ambiente da ALERJ. Eu tenho algumas colocações e perguntas para fazer, claro que depois a gente vai oficializar a quem deve oficializar, pra fazer essas colocações de forma padronizada. Mas também fui pego de surpresa pela audiência pública, não tive o privilégio do colega de fazer essas análises muito bem feitas. Eu não tive a RIMA nas mãos, eu soube por um colega meu aqui da Comissão, que 2ª feira a gente recebeu EIA-RIMA. Por causa das nossas atividades não chegou. Eu sou o responsável por analisar os EIA - RIMAs que chegam na Comissão de meio ambiente. Eu tenho aqui algumas perguntas agora. Pelo levantamento geral que eu fiz aqui agora, ouvindo as colocações do colega da Concremat, eu percebo como todas outras audiências públicas que o meio ambiente nesse caso está sendo tratado mais uma vez como um entrave a ser vencido pra se conseguir uma licença, pra se colocar a ampliação da estrada. Por que eu estou vendo isso? Porque o que está sendo oferecido de compensações são coisas, desculpe até pelo trabalho que foi muito bem feito, mas são coisas pobres. É bem: “O que a gente precisa pra conseguir a licença”, como a questão da educação ambiental que não foi aprofundada. Como as outras questões de reflorestamento, onde vai ser feito, quanto vai ser feito. Uma das perguntas é: Quais compensações ambientais que a Concremat pretende fazer? Não só pra obtenção da licença, mas a questão da pro atividade da empresa, o que se pretende fazer depois? O que se pretende fazer a mais do que o INEA obrigar a fazer? Não é? Tem-se alguma questão sobre o nosso assunto da moda que o IPCC está colocando o Painel Global pra questões de aquecimento global. Se a obra vai ter algum sentido de energização de carbono. Se vocês têm alguma previsão pra isso? Se o carbono que vai ser gerado pela obra tanto na questão de transporte o que vai ser transmitido pra atmosfera? Se isso vai ser feito durante a obra ou depois? Tem-se alguma coisa nesse sentido. A questão muito bem colocada das Unidades de Conservação e as Unidades de Conservação e as áreas de proteção ambiental. Tem alguma coisa pras áreas de proteção ambiental depois da obra? Durante eu sei que o INEA vai obrigar. O IBAMA vai obrigar a fazer alguma coisa nem que seja na questão de reflorestamento ou ajuda aos projetos existentes. Mas o depois, depois que acabar? Depois que o entrave foi vencido: “Conseguimos a LI!”, e aí? O que vai acontecer depois na questão? Uma coisa que a gente já vê a comunicação ambiental, a comunicação social, a gente já percebe por aqui pelos órgãos oficiais e pela quantidade da presença da comunidade que a gente não está vendo aqui muito, né? A gente já percebe que isso não está sendo feito. Como essa comunicação ambiental social vai ser feita? O que vocês pretendem fazer no geral? E também depois se essa comunicação vai ser feita e tudo mais. Bom, prevenção de acidente já foi dito. Essa questão da drenagem e da dragagem. Vazou um caminhão! Vazou qualquer tipo de coisa, Endosulfan uma coisa que acabou de atingir o nosso rio Paraíba do Sul, 30 mil de Endosulfam vazaram. Vai direto pra rede pluvial, pluvial – mangue, mangue – Baía de Guanabara? Esse é o destino? Ou não, vai ter uma dragagem? Já foi colocado eu sei que vai ter uma dragagem. Isso esperamos que seja eficiente. A manutenção depois. Projetos ambientais pós-obra. Vai ser realizado Ecos-ponto? A educação ambiental proposta vai ser mantida na rede municipal, estadual, federal, particular ao longo da via? Isso vai continuar? Vai ser parte do processo do funcionamento da via? E outra coisa até batizada até pelo nosso professor como “Bichoduto”, vocês têm alguma previsão de construção de túneis pra animais domésticos e silvestres ao longo da rodovia? Mas é um ou dois túneis ou toda APA vai ter um ou de tantos em tantos metros vai ter um? Claro que na outra audiência foi

colocado que não precisa colocar placas de aviso de mão-dupla ou mão-única pros animais. Eles vão saber se virar aí. Então, são essas colocações básicas, mas agora claro que depois do EIA-RIMA de ser analisado, por mi e pela equipe do deputado vamos ter outras colocações, opiniões, perguntas vão ser encaminhadas através de ofício. Eu quero agradecer a colocação de todos e parabenizar o colega Breno, não é? Pelas colocações muito bem feitas e estou a disposição aí, a Comissão de Meio Ambiente da ALERJ está a disposição pra atender vocês também. No caso, a nossa função como Comissão é fiscalizar o executivo, no caso o INEA, eu quero deixar então que qualquer tipo de reclamação que não esteja sendo atendida manda pra gente. O nosso telefone, eu não vim preparado com apresentações bonitas assim, mas o nosso telefone é o 2588-1644 e temos o 0800 que depois o Beto Fará nosso amigo vai dar pra quem procurar ele. Nós estamos aqui com o ônibus do Meio Ambiente da Comissão que é um laboratório de análises ambientais. O 0800 está ali no ônibus também, quem quiser depois ir conhecer. O Beto está a disposição pra apresentar. Muito obrigado e desculpa ter me estendido, aí.

- (aplausos)
- Bom, eu não ia me pronunciar, mas vou tentar ser o máximo possível sucinto. Vou aproveitar a deixa do nosso amigo aqui da Assembléia, com relação a essa passagem de animais já foi colocado isso no nosso ofício também, tá? Com relação a questão hidrológica é uma preocupação não apenas pela duplicação é inclusive pelo passivo que já foi estudado, V.Sa., e esse passivo que tem conseqüência drásticas até hoje. Que é o caso das inundações que nós temos na região do Parque NS da Ajuda, onde eu estive. E tem caso com mais de 50 cm de água por falta do desassoreamento daquela região e dos canais. Então, além dessa técnica construtiva que vocês estão propondo, tem que ser visto a passagem desses dutos, por debaixo da via, como também o desassoreamento na região norte e sul, entre a via, para que a água possa escoar. Porque não adianta você fazer a passagem e após em direção a Baía de Guanabara você não ter o desassoreamento dos canais para que ela possa drenar a água que vem da região norte. Então, isso é muito importante. Gostaria também de fazer um esclarecimento a sociedade civil, porque nós não fomos comunicados e hoje eu quase apanhei na minha Secretaria, porque queriam cópia do Eia e da RIMA. E eu não tinha como oferecer porque nós não tínhamos conhecimento se quer de que teria a audiência. A não ser na 6ª feira que eu fui comunicado extra-oficialmente por meu email particular. E porque nós não recebemos qualquer documento apesar de ter feito um ofício ao próprio Breno. E também na época ele não tinha acesso ao EIA-RIMA. Como também ao subsecretario de estado e a própria atual secretária de estado. E nada me foi apresentado. Outra coisa que eu gostaria de falar também é com relação a questão hidrológica, é que nós tivemos hoje o estouro do dique da São Jose da Boa Morte, por isso que fez aquele alagamento todo naquela região. Mas essa questão hidrológica tem que ser vista com muito carinho porque nós temos a sinergia com COMPERJ, vai ser feito toda aquela impermeabilização daquela área. Então, isso vai agravar mais ainda o problema. Outra coisa que é importante ser dita é que esse empreendimento é importante para a região metropolitana e para a União, por causa do COMPERJ. E não para a o município de Guapimirim. Isso é importante ficar claro porque nós não podemos colher mais passiva. O município de Guapimirim já sofre muito com todas as intervenções que estão sendo feitas. E nós fizemos um ofício que foi encaminhado na época do COMPERJ ao senhor mesmo, né? E não sofremos

qualquer intervenção benéfica do estado ou da União. Ou seja, nenhum projeto de saneamento básico de drenagem, nada foi feito no município de Guapimirim. Então, os empreendimentos que são do interesse do estado, da região metropolitana, como um todo, assim como da União, é interessante pra eles, mas para o município nada é feito. Então, só restam para a gente as conseqüências desses atos. Então, isso é muito importante e a prefeitura não está omissa. O prefeito Nelson que agora é secretário de governo, desde a época do COMPERJ solicitou que nós tomássemos providencias com relação a isso. Foram tomadas as providencias, mas lamentavelmente nada foi feito pela União e pelo estado. E não será agora apenas o DNIT trabalhando que nós vamos resolver isso. Isso vai ter que ter uma atuação do estado e da União. Porque não existe verba suficiente. Eu gostei muito da colocação de ciclovias, isso também está no nosso ofício apesar de não ter nenhum documento pra poder analisar, mas isso já é uma previsão. Por quê? Nós vamos ter um problema sério de migração populacional na área. Mais uma vez o município vai ter que receber essa demanda e tomar providências, isso tem custo. Quem vai custear isso? Então, não é apenas o aspecto ambiental que nós temos que observar e que já foi muito bem citado pelo representante da ALERJ como também pelo nosso representante da APA Guapimirim. É importantíssimo, não resta dúvida a questão da APA de Guapimirim. Agora a gente também tem o problema municipal. As conseqüências do transporte que vão deteriorar todas as vias públicas. O aumento devido a migração. O benefício que o senhor colocou com relação aos efeitos benéficos que é o aumento da renda, negativo. Nós vamos ter um decréscimo na renda. Por quê? Porque na realidade o pessoal que vem e vem apenas migrado, vem aqui, trabalha e vai embora. Vai gastar fora. E o pessoal que vem e que vai morar aqui? e que não vão ser poucos... normalmente de baixa renda, vão ocupar P.P, normalmente uma FMP que vai gerar conseqüências novamente ao gestor municipal, com solicitação de verba que não virá. Aí nós vamos ter mais um processo de favelização. E, além disso, o aumento no custo da saúde pública e de educação. Porque mais professores serão necessários, ampliação de escolas e atividade de recreação. Isso é um problema que causa um caos no município, onde o município não está recebendo nada como benefício, nem para *mitificar* esses problemas e nem para beneficiar a população aumentando o seu poder aquisitivo. Isso é importante que fique claro. E que o INEA tem que perceber isso e solicitar do estado e da União verbas pra poder fazer atividades ou complementar a arrecadação do município para que ele possa atuar. Senão, nós vamos ter um problema seriíssimo. Outro problema que o Breno citou bem e que vai ocorrer na APA de Guapimirim é com relação ao barulho e a poluição. E que já existe, eu sei por que estive lá em algumas, e realmente o barulho já incomoda muito assim como a trepidação. Mas a poluição Breno nesse caso eu acho que vai ser algo mais, o mais agravante. Principalmente pras comunidades ali da região de Várzea Alegre, Vila Olímpia e Vale das Pedrinhas. Então, um projeto de reflorestamento e um projeto paisagístico de adequação, é crucial e você já colocou isso no seu projeto, mas isso é crucial. Sem isso não tem como fazer. “Ah, isso também teria que ter sido um investimento pelo estado e pela União, não é o só o DNIT com a verba que tem de 40 milhões”, a verba inicial, eu sei disso. Por isso que o estado que tem total interesse pra que essa obra saia, ele tem que investir. Assim como a União pela conseqüência do COMPERJ. Caso contrario não tem como atual gestor aprovar uma obra dessa. E é necessária a anuência da ATA Guapi-Guapiaçu e que é outra crítica que eu tenho, mais uma vez, aos projetos que são feitos aqui em Guapimirim. Não é respeitada a autonomia do município de Guapimirim. Ele não é citado. Educadamente o meu prefeito, que sempre vai ser o

meu prefeito, falou aqui e é exatamente isso, não é respeitado. Como também a demarcação da APA Guapi-Guapiaçu, que inclusive o nome foi escrito errado no mapa. Tem que verificar isso, porque isso não é possível. Foi feito um estudo que custa caro, e não pode ser citado assim. Assim como não foi citada a APA de Guapimirim. Apenas colocou a demarcação. Como também consideraram a região de Várzea Alegre e Vila Olímpia como Magé. O que não é. Até na graduação vermelha quando você citou na apresentação foi citado como...

- (burburinho)
- Não. Geograficamente nós temos ali o Magé Mirim. Mas quando foi citado, foi citado incluindo, então, a gente tem que tentar destacar isso. Basicamente é isso, não vou me alongar mais. Muito obrigado.
- (aplausos)
- Eu vou começar... São varias perguntas aqui, eu vou tentar me organizar e responder elas meio que em bloco. A primeira questão que foi colocada, é que a gente teria uma visão que a gente está num processo meramente burocrático de que o estudo de impacto ambiental está aqui só para vencer um entrave do processo e tal. Eu não concordo muito com essa visão, a gente quando faz o estudo de impacto ambiental, a gente está imbuída de um espírito radicalmente diferente na verdade, a gente como analista ambiental, em contato com a engenharia, o nosso papel é de propor ações e melhorias no projeto, para que ele se adéqüe ambientalmente, ou seja, é adequar corretamente o planejamento ambiental do empreendimento, essa foi a nossa missão, essa é nossa missão, é isso que a gente tem como principio quando faz um trabalho desses, então, a gente não trata o processo de licenciamento como uma burocracia, como um mal necessário, de maneira alguma. A gente trata como uma oportunidade de dar há um projeto de engenharia que é frio, que ele está voltado exclusivamente para as questões de obras, questões de adequação da capacidade da rodovia, duplicação, a gente quer dar para esse projeto uma serie de outras ações, dotar esse projeto de uma serie de outras ações, que visão cuidar do meio ambiente, é claro que nessa etapa de estudo de impacto ambiental, as ações que são propostas, elas estão muito direcionadas pros principais impactos, ela não vai muito alem, de fato você falou, elas, mitigou o impacto, morreu ali, é esse o objetivo no estudo de impacto ambiental, o detalhamento que é feito nos programas ambientais nessa fase, ele está muito restrito a isso, ele visa ali, olha, teve esse problema, vai causar esse impacto, propõem-se essa medida. Na etapa seguinte, que é a etapa que a gente vai entrar logo em seguida no processo de licenciamento, que é justamente a etapa de detalhamento dos programas ambientais, ai que é o momento que a gente pode enriquecer o planejamento ambiental do empreendimento, incorporando ações mais abrangentes, para esse enriquecimento, eu acho que é fundamental, muito importante, justamente a participação das pessoas aqui, porque a gente acaba colhendo diversas opiniões, diversas visões de outras pessoas que interagem muito mais com a rodovia do que a gente que faz o estudo de impacto ambiental, que não vive diariamente na rodovia, não vive diariamente no seu entorno, a gente acaba colhendo uma serie de informações, opiniões, sugestões, que são importantíssimas para ser incorporada nesse planejamento ambiental, então assim, eu vejo, não só eu vejo o EIA só como burocracia, eu vejo o EIA como um processo de melhoria do planejamento ambiental do empreendimento, como eu vejo

também a audiência como processo de melhoria, enriquecimento das informações que a gente tem, com vista a melhorar esse planejamento ambiental. Então, o Breno colocou uma serie de questões aqui, que eu acho que são muito importantes, e que deve ser incorporado aos programas, ele falou, por exemplo, da questão do monitoramento de ruídos e monitoramento de emissões atmosféricas, de poeira, lá na sede da APA. Quando a gente fez o monitoramento, a gente priorizou monitorar as áreas urbanas, porque são as áreas de maior concentração, existia uma maior quantidade de população nessas áreas, e foi nosso foco, entoa a gente monitorou perto das escolas, a gente monitorou perto de hospital e felizmente a gente teve um monitoramento que não foi totalmente ampliado, não monitoramos na região da sede da APA, mas seria interessante incorporar esse monitoramento agora, nessa fase, monitorar também na sede da APA também a qualidade do ar, também a emissão de ruídos e incorporar isso dentro das ações de monitoramento, então quer dizer, é um aspecto que pode ser incorporado agora no detalhamento dos programas ambientais, que é o caso do PBA. Outras questões, questão de melhoria do projeto, de trocar de imagem, para evitar o impacto sobre a APA de Guapimirim, também é uma questão que pode ser considerada na melhoria do projeto, que vai ter que ser analisada pela a engenharia e ver a viabilidade disso, acredito que não tenha problema, mas tem que ser uma coisa a ser analisada. Outras questões, como a questões dos programas de comunicação, dos programas de educação ambiental, nessa etapa eles visam cumprir a sua missão inicial que é mitigar o impacto, propor ações que sejam mais ampliadas, que visem, por exemplo, um processo de educação ambiental continuando ou uma comunicação que se estenda para outros aspectos mais informativos em relação à operação da rodovia, eles podem e devem ser incorporados nesse planejamento ambiental, em função das necessidades que se coloquem no processo. Então, acho que até agora, para você propor medidas para a fase de operação, ainda é cedo, a gente ainda vai enfrentar todo um processo de construção, e ai sim ver o que está acontecendo, depois de entrar na fase de operação, então para essa fase de operação, o próprio INEA pode propor, que olha, para a fase de operação vocês devem continuar com esses programas, porque eles são importantes e tal... Enfim, tudo isso é um processo continuo de aprimoramento desse planejamento ambiental, então eu acho que colhendo essas informações, colhendo essas contribuições, a gente consegue melhorar isso. Bom, entrando nas questões pontuais, outro bloco que a gente pode analisar, é em relação a questão da sinergia com o COMPERJ, em relação aos impactos advindos da rodovia, que extrapolam um pouco em função do fluxo de população, que envolvem, digamos, uma gama maior de empreendimentos e de outros fatos que acontecem na região de maneira mais generalizada. A gente, por estar nesse processo, eu tive também nas audiências do Arco Metropolitano do trecho virgem que a gente fala, que é aquele trecho novo entre Duque de Caxias e Itaguaí, e nesse processo a gente teve uma participação muito forte do governo do Estado, através da secretaria de obras e da secretaria de planejamento, e a gente interagindo, a gente conversando muito com o Vicente Loureiro, que é a figura que está mais a frente disso, ele na época percebeu o como seria importante para o Estado, não contar só com o planejamento ambiental desses empreendimentos isoladamente, mas contar com o planejamento global, e ele propôs, isso acabou ganhando eco e hoje está sendo feito, o plano diretor do Arco Metropolitano, que é um plano diretor que vai envolver todos esses municípios, todas as municipalidades e que vai desenvolver uma serie de ações que visam adequar de forma mais plena a ocupação em torno da via e propor ações, diretrizes e ações para esse processo, então quer dizer, desenvolver políticas públicas mais ampliadas, que

visem incorporar não só toda essa alteração que vai ter na ocupação entorno da rodovia, mas também a alteração proveniente dos diversos outros empreendimentos, Porto de Itaguaí, Porto Sudeste, o COMPERJ, tem áreas de interesses para... CSA, que é para siderurgia, CSN, enfim, uma serie de outros empreendimentos que vai ser potencializadores de um desenvolvimento que nem os municípios e nem nenhum desses projetos é capaz de contemplar no seu planejamento, então o Governo do Estado tem que abraçar essa causa, e é importante que todo mundo também abrace essa causa de criar um instrumento de planejamento efetivo do Estado, que abarque todas essas alterações, entoa eu acho que grande parte dessas coisas que você colocou, dentro do processo como o estudo de impacto ambiental da BR-493, do que o DNIT é capaz de fazer, ele não vai conseguir da conta disso, ocupação, infraestrutura... não é o objeto dele, o objeto do DNIT é construir e operar rodovias, ele não vai cuidar da educação, da habitação, isso foge um pouco ao âmbito, isso está muito dentro desse âmbito da questão do plano diretor do Arco Metropolitano como um todo, ai sim o Governo do Estado vai poder fazer uma política pública, capaz de abarcar essas questões todas, então é interessante está atento a esse plano diretor, as ações estão sendo tomadas nesse plano diretor, e que de fato ele vai provocar para o Estado como um todo. Então eu acho que grande parte dessas questões a gente pode remeter a esse processo e eu fico aqui, qualquer outra informação que eu puder dar sobre o plano diretor a gente está a disposição, mas eu acho que é interessante participar desse processo e entender um pouco ele de maneira mais ampliada. Outras questões, questão do passa bicho, que é a passagem para animais silvestres, isso pode ser incorporado ao projeto, acho que não tem nenhum problema, identificando se áreas onde isso seja mais eficiente a instalação desse tipo de estrutura na rodovia, isso não é uma coisa que encarece demais o projeto, ele pode ser incorporado, questões de manutenção, o DNIT tem uma serie de normas para construção e operação da rodovia, que devem ser seguidos nesse caso, inclusive normas para o plano de gestão de risco e plano de ação de emergência, no caso do vazamento de cargas perigosas, então o Arco Metropolitano, ele já contempla uma unidade para atendimento desse tipo de situação, coisa inédita nas rodovias implantadas no Brasil, ou seja, que você tenha uma instalação disponível para atendimento em caso de acidente de barreiras e de áreas para receber esse material, bacias de contenção para esses vazamentos, isso é uma coisa que também está previsto nas normas novas de construção do DNIT e que deve ser incorporado ao processo e deve estar no projeto executivo da mesma forma que eu falei, ou seja, quando se detalha o projeto, você vai atrás dessas questões que podem melhorá-lo... além disso pintou ai a questão da ciclovia, eu, o estudo de impacto ambiental, os técnicos que tiveram envolvidos, por perceber o amplo trafego de bicicletas na rodovia, fizemos essa recomendação, isso é uma coisa que está sendo estudada pelo DNIT para ser implantada, entoa eu acho que ao longo do processo, dependendo do eco que isso tenha, isso pode ser uma coisa, eu acho que é importantíssimo, mas isso pode ser incorporado ao projeto, não está ainda. Bom, enfim, questão de seqüestro de carbono que ele comentou que eu acho interessante comentar também, a rodovia do jeito que ela opera hoje, ela é mais poluente, é mais barulhenta do que ela vai ser quando ela for duplicada, porque isso? O principal gerador de gases, e principal gerador de barulho, é justamente o movimento de aceleração e freiamento dos veículos, então quando aqueles caminhões chegam ali na entrada de Magé, começa a parar, ai acelera um pouco e para, aquilo gera muito mais poluente, muito mais ruído do que se ele trafegasse numa velocidade constante e passasse pela região, então na verdade a redução de emissões provocadas por

isso vai ser com certeza mais eficiente, mas agora, se vai ser implantada alguma medida para reflorestamento de alguma área não está prevista, pode ser incorporado no planejamento, mas não está previsto nessa fase, isso aí é uma coisa que também tem que ser discutido e aí eu acho que cabe ao INEA avaliar essa questão, se há ou não a necessidade disso. Bom, enfim, foram muitas questões, tinham mais de vinte aqui, eu acho que eu tentei dar uma geral aqui, qualquer outra coisa a gente vai comentando. O último comentário, o secretário Mauricio comentou que a vida do COMPERJ, a vida desses empreendimentos todos, na verdade ele se utiliza muito da região, trazem alguns benefícios, muitos malefícios e não deixam nada no retorno, uma obra de infra estrutura, eu acredito que seja um retorno, muito se comentou na época que o Rio de Janeiro, por exemplo, que teve o Pan-americano, que se fez um monte de coisa e para a população não ficou nada, não ficou uma estrada nova, não ficou uma linha de metro nova, não ficou nada... ou seja, nada foi feito de infra estrutura, a rodovia é uma obra de infra estrutura, ou seja, se, não foi o caso, mas se o COMPERJ provocou, intensificou ou acelerou o processo de duplicação dessa via, isso de fato é uma melhoria que vai ser dividida com todos da região, provocada por um empreendimento desses, então eu não vejo a rodovia como um mal, eu vejo a rodovia como uma melhoria na infra estrutura, que é positivo, decorrente de toda essa transformação, ou seja, de fato nas condições que opera hoje a BR-493, ela está muito deficitária, então a melhoria dessa infra estrutura é com certeza um benefício que vai ser compartilhado, eu acho que é isso.

- Bem, obrigado pela resposta Gustavo, eu acho que a sua ideia da compensação é importante passar para a turma toda aqui, que a compensação vai ser definida no estante, caso saia a licença prévia, então vai ser gravada dentro da nossa legislação estadual, que varia de 0,5 a 1,1 por cento, essa é a compensação ambiental que a câmara de compensação da secretaria de Estado vai definir. E aquelas outras todas as colaborações e manifestações de bicho o duto, acidentes com carga perigosa, de neutralização de carbono, isso tudo está sendo considerado... eu queria passar a palavra para o nosso colega Manuel de Guapimirim, passa o microfone para ele... ele está escrito aqui.
- Bom, primeiro quero agradecer a oportunidade, eu sou o representante da população, eu sou da comunidade, moro aqui, voto aqui, sou aqui de Guapi... se o poder público local teve dificuldade de acesso, imagine nós da população, se a informação, como o Mauricio falou, eu fui na secretaria várias vezes cobrar ele, não estou recebendo, ora, na audiência da Petrobras, o que aconteceu, a Petrobras disponibilizou no site o EIA RIMA, o DNIT não fez isso, então é crucial a gente ir para uma audiência pública, sabendo do que vai ser tratado, eu não sei, eu sabia que a audiência era sobre a adequação da tal estrada, mas os detalhes, eu sou um daqueles sujeitos chatos, eu gosto dos detalhes, o da Petrobras nós estudamos o RIMA varias vezes, se a autoridade local, não só de Guapi, mas dos outros municípios circunvizinhos, não teve acesso, a população menos ainda, por tanto a minha sugestão é que se a audiência não atendesse o primeiro requisito que é o da visibilidade, para que todos participem, o que é audiência pública? Todos se possível dão sua participação, positiva ou negativa, seja lá o que for, se esse pleito não foi atendido, a minha proposta é a seguinte, que essa audiência seja ou cancelada, ou criada outra audiência, para que nós nos preparemos, então a população não está preparada, você vê que no da Petrobras, o senhor era o presidente, isso aqui estava lotado, não é a verdade hoje. Então a minha colocação é que o senhor analise com

os seus pares, da possibilidade de realizar uma outra audiência, porque essa não teve quórum suficiente pela falta de divulgação do DNIT. Outra coisa, eu gostaria que o DNIT colocasse a disposição, porque eu quero, não é chegar e colocar ali para eu ler na hora não sei quantas mil paginas, sem condição, eu gostaria que meu pleito fosse atendido, e disponibilizar em site, para que eu possa baixar. Segundo, essa obra no trecho de Magé, Guapimirim e Itaboraí não venha precedida no futuro de uma criação de um posto de pedágio, que seja colocada a não colocação de pedágio, porque a obra vai ter uma expansão, daqui amanhã ou mais tarde, vai aparecer um gênio da ciência querendo federalizar, estadualizar, mas com pedágio no meio, para não criar o impasse que cria aqui quando a gente quer acessar Guapimirim, agora o prefeito está realizando essa obra aqui por dentro de Guapimirim, vai resolver a questão ,mais enquanto não, a gente tinha que passar por lá e pagar um pedágio para acessar o meu próprio município, quando eu ia ao Vale das Pedrinhas. Para que não seja criado a figura do pedágio nesse trecho, pelo menos que envolva Magé, Guapimirim e Itaboraí. Outro, a minha sugestão é que isso seja colocado relatado, a capacitação da população local, quanto a questão dos danos a saúde da população em relação ao material que será transportado, Via benzeno, por exemplo, eu sou farmacêutico e trabalhei muito tempo com benzeno, o benzeno é carcinogênico, mutagênico, teratogênico , então o transporte do benzeno, um acidente dentro da APA meu caro Breno, além de trazer o prejuízo que você tanto teme, ainda tem um desdobramento, é a transformação, a metagênese que vai acontecer com aquela vegetação local e a flora local, então são desdobramentos perigosos, imagine um acidente desses dentro do perímetro urbano, dentro de Várzea Alegre, dentro do Vale das Pedrinhas ou em Magé, então é necessário que sejam criados, que constem no relatório a criação de brigadas para salvaguardar a população, como é em Angra dos Reis, que tem o plano de fuga, então é necessário que capacite, não é só informar não, informação você faz um panfleto e distribui, é capacitar brigadas para num episodio, porque essa estrada está sendo feita para atender um pleito da Petrobras de transporte de cargas tóxicas e perigosas, então é necessário que conste no relatório o dano, que tipo de dano causa cada matéria prima dessa, como se proteger, formação de brigadas para proteger a população com a capacitação dessa população, se vai ser pago ou não via ser pago eu não sei. Quanto a questão da mão de obra, no seu relatório ele fala aumento da massa salarial, e ele fala que a mão de obra local será utilizada, esse é o mesmo problema que tem no COMPERJ, não será utilizada a mão de obra local, vai haver a favelização que ele está falando, então é necessário que haja uma garantia de absorção da mão de obra local, pelo menos de cinquenta por cento da mão de obra que será utilizada nesse empreendimento seja garantido, o DNIT não vai, porque o DNIT não constrói, quem constrói é a empreiteira ODEBRECH, por exemplo, é fazer uma relação com a ODEBRECH exigindo uma paridade da absorção da mão de obra. Então para cada mão de obra que ele contratar, ele trazer seja da onde, seja contratada uma da comunidade, respeitando os critérios de impacto, por exemplo, nós não temos uma densidade demográfica muito grande, mas tem uma área de impacto do ponto de vista dessas cargas, que serão transitadas dentro do nosso município muito grande, então é necessário minimizar o que ele falou que é a questão da favelização, que sejam criadas garantias de absorção dessa mão de obra que será utilizada no empreendimento no trecho Magé até Itaboraí, ou subsequente também. Na sua apresentação Mauricio, só para complementar aquele trecho, você falou o seguinte, que no dia onze do onze de dois mil e oito, foi passado para as instituições o relatório do CONCREMAT. Meu amigo não foi a pratica, porque nós não recebemos aqui ou

então está vindo a pé. E que no dia dezoito de setembro foi publicado no jornal que foi distribuído, então deve ter algum equívoco naquele slide, você não pode divulgar em setembro uma coisa que só saiu em novembro, então eu solicito que você verifique essas datas, a título de veracidade dos fatos, como também essa colocação onze do onze de dois mil e oito foi distribuída, não foi... tanto que a Cachoeira de Macacu não recebeu, Itaboraí não recebeu, nós não recebemos, enfim... é só isso, eu agradeço, eu gostaria que minhas sugestões constassem no futuro relatório, todos nós somos a favor do empreendimento, mas é necessário salvaguardas, porque o empreendimento é muito bom para o Brasil, é muito bom para o Estado, o que nós queremos saber é o seguinte, ele será bom para o município de Guapimirim e para os municípios circunvizinhos? Nós queremos que ele também seja bom para nós. Muito obrigado.

- Seu Manuel, muito obrigado... você quer fazer um comentário...
- Quero fazer um comentário aqui, recebi um puxam de orelha do nosso professor... bom, a questão é a seguinte, acabei de ver ali nos livros dele, não fique surpreso meu colega de trabalho aqui, nós recebemos o EIA RIMA no dia dez de novembro, foi assinada pela nossa recepcionista e chegou na sua mão na segunda feira agora, tem três dias, peço desculpa aí, e um comentário a mais para o colega, me retrato aqui diante do nosso mestre...
- Manuel, quando colocou coisas aqui importantíssimas em relação ao pedágio, tem até outro colega aqui que fez outra pergunta se vai privatizar, eu vou colocar na sequência... Mas Manuel, o RIMA fica na página da FEEMA e está desde o dia dez de novembro, você foi catar no site do DNIT, e nós colocamos na página da FEEMA desde o dia dez de novembro. Esses erros de comunicação, essas falhas e que a gente, infelizmente não conhecia você, com seu email agora, a gente via mandar até o email direto com o RIMA, porque você é uma pessoa que vem para somar, para colaborar, interesse nenhum de esconder o RIMA lá da turma da ALERJ, dos colegas de Guapimirim, agora alguma falha pode ter acontecido, reconheço isso, e a legislação Manuel, como é uma legislação de oitenta e seis, ela não diz que tem que colocar em site, até porque não existia página em site, a gente coloca para ter uma maior divulgação, para que as pessoas saibam mais, é o princípio da publicidade. Então, fica esclarecido aqui, se o Mauricio puder dar uma lida aí... colocar as entidades que receberam o RIMA...
- Gente, a gente tem que se retirar, porque ainda vamos para uma reunião no Rio, e eu acho que a gente já está atrasada. Mas só para disponibilizar o 0800, 0800 282 0230... e o outro é o 2588-1644, da mesa da comissão e defesa do meio ambiente e 2588-1328, que é do gabinete a qual a comissão pertence...
- Só não vale telefonar para reclamar da SECA... Então, Mauricio esclarece aí...
- Então, só para complementar aqui Manuel, tentar esclarecer. Em relação a disponibilidade do RIMA, o Gusmão já explicou que assim que a FEEMA aceita, recebe o estudo de impacto ambiental para análise, ela determina que a empresa tem que distribuir e apresentar os comprovantes, depois que ela faz a distribuição, que forma todas feitas no dia dez de novembro, pode ser até, nós estamos verificando aqui, no caso aqui de Guapimirim, não está me constando aqui o

recebimento do estudo de impacto, Itaboraí, Magé, as câmaras receberam, a SECA, ALERJ, conforme foi reconhecido pelo próprio colega e a disponibilização, senão foi no dia dez como o Gusmão falou, no dia onze já fazia parte do site da FEEMA o RIMA, na forma que ele é entregue na FEEMA. O que a gente pode é depois verificar, junto com a empresa se por acaso você ainda não tiveram, que eles façam o mais rápido possível. Quanto à divulgação de convocação de audiência pública, a gente conforme falou o Gusmão, é uma deliberação seca, 255, que ela é de noventa e um, e ela determina quais são os procedimentos, convocação de audiência pública, que após a deliberação da SECA tem que ser publicado em jornais de grande circulação, convocando para audiência pública, então foi feito o procedimento legal, ele foi todo cumprido, infelizmente para a gente também é chato, a gente prefere a casa cheia, como foi as audiências do COMPERJ e como a maioria das audiências, mas de qualquer forma nós temos representação de diversos seguimentos da sociedade e diversos municípios que estão sofrendo influencia da obra. No caso do pedágio, realmente a gente não tem como impedir que isso venha acontecer no futuro, mas não sei se você teve oportunidade de participar no outro trecho do Arco Metropolitano, foi garantido, não sei até quando ele pode ter essa garantia, que o Arco Metropolitano não seria privatizado e não teria cobrança de pedágio, pelo menos essa é a idéia do governo federal junto com o governo estadual, foi dito pelo vice presidente do DR, o doutor Novais. O plano de fuga, essa é uma idéia muito boa que a gente pode incorporar. Outra coisa, você falou da mão de obra, nós não temos como obrigar que a empresa contrate a mão de obra, a gente sugere e o próprio estudo de impacto ambiental, ele já sugere isso para minimizar os impactos, conforme o Mauricio colocou de atração dessa mão de obra, vamos dizer aqui, não via ter onde morar, do pessoal de menos poder aquisitivo e acaba ocupando locais indevidos e áreas de preservação e faixas marginais de proteção. Nós não temos como legalmente obrigá-los, mas o próprio estudo sugere isso e a gente transforma isso em exigência para a segunda fase, se for o caso, do licenciamento, na fase de licença de instalação, que eles apresentem planos e programas de capacitação também da mão de obra, isso está sendo feito no COMFERJ, eu não tenho os dados aqui, mas o COMPERJ está utilizando isso, os grandes empreendimentos que estão sendo desenvolvidos na região de Itaguaí, estão fazendo um curso enorme de capacitação, tanto o pessoal da CSA, como o pessoal da CSN, estão tendo um aproveitamento bastante significativo, isso foi dito pela prefeitura de Itaguaí numa audiência pública que nós fizemos na semana retrasada, foi dito em relação ao porto da CSA, que teve um aproveitamento nessa ordem que você está sugerindo de cinquenta por cento, então nós vamos corroborar com o que o estudo de impacto ambiental está sugerindo, mas não temos legalmente como obrigar que o DNIT faça isso, mas eu acredito que seja o interesse deles, das próprias empreiteiras, que hoje eles tem outra visão em relação a utilização da mão de obra. Os demais fatos que você colocou aqui, pontuais em relação aos técnicos, nós estamos incorporando aqui e vamos sugerir que sejam aplicados na obra do DNIT. Só para complementar aqui, eu esclareci também para o Mauricio, meu chara aqui também da estação ecológica, em relação ao projeto executivo, que nós também ainda não tivemos acesso, como é feito? Quando é feito o requerimento de licença prévia, é apresentado um projeto conceitual e o projeto básico em andamento, então a gente faz a análise em cima do projeto conceitual, porque como eu falei no inicio da apresentação, nessa fase de licença prévia, está se determinando se vai ser viável ou não, na fase seguinte é que se exige a apresentação do projeto executivo, que eu acredito que não seja isso que já está pronto ou se está praticamente pronto, ai vai ser entregue a nós, nós também

podemos disponibilizar para as prefeituras, já me comprometi aqui com o companheiro da EZEQ de que nós enviaríamos uma cópia, também a prefeitura a secretaria municipal aqui de Guapimirim, então nós estamos a disposição, porque a gente quer isso mesmo, na audiência pública, tentar diminuir as dúvidas e dar os esclarecimentos necessários.

- Bem, continuando aqui as perguntas que foram preenchidas e entregues aqui na mesa, o colega Antônio Luis do CREA, ele gostaria de apresentar a presença do CREA e apoiar integralmente a palestra, a fala do secretário Nelson e do representante da APA de Guapimirim, deixar registrado aqui. Nosso colega Wellington está aí? O Wellington fez uma manifestação favorável, ele é morador de Guapimirim também, favorável ao empreendimento e sugerindo que surjam novos projetos, visando a geração de emprego e a prosperidade. Sergio Mesquita, cadê o Sergio? O Sergio tem a preocupação, também como morador de Guapimirim, a possibilidade de se privatizar após ser concluído todo o Arco?
- Essa privatização de rodovia, nós não podemos garantir, porque é uma decisão muito acima do DNIT, é uma decisão de governo mesmo, nós não podemos garantir que essa rodovia daqui a três anos, dois anos, não seja privatizada, eu não sei como o doutor Novais garantiu isso aqui com relação ao Arco lá que vai ser implantado.
- Gustavo Meireles... Cadê o Gustavo? O Gustavo faz uma sugestão no sentido de como solicitar outra audiência pública? Na mesma linha do Manuel, deve ter achado, ele é do partido verde e é do município de Magé, e ele então queria saber qual o critério de não ter sido realizadas outras audiências públicas, e pede como ele poderia solicitar... está registrado o pedido dele. E o critério nesse caso foi de realizar uma audiência aqui em Guapimirim, que seria onde passa o maior trecho da rodovia, esse foi o critério da realização dessa audiência pública aqui, eu queria esclarecer isso, tanto para secretário, quanto o representante do município, e que o pedido dele vai ser colocado na cerca e vamos considerar sobre esse assunto. O José Miguel da PEDEMA fez uma colocação, você quer usar a palavra... ele vai aqui com o licenciamento Jack estripador... Licenciamento por partes prejudica a variação da sociedade civil... Então, Zé Miguel, explica aqui esse Jack estripador...
- Jack estripador, todo mundo sabe que era aquele cara que cortava e assassinava as meninas da noite, assim está o licenciamento COMPERJ, cinquenta licenciamentos, quem conseguiu acompanhar dois, se de por satisfeito, mas é cinquenta licenças, cinquenta e uma para ser mais exato, e nem todas em Itaboraí, muitas serão em Caxias, mas não vem ao caso. A questão é, eu fui para a audiência pública do trecho virgem, setenta e dois quilômetros que o trecho virgem termina na BR-101 sul, trevo de Itaguaí, do pedacinho de Itaguaí para lá via ter outra licença, não, essa é uma pergunta para... Eu vou ser sincero, mesmo da sociedade civil, me considero um cara bem informado, eu não sei o que é DNIT, o que é CRT, o que é INEA nessa história do licenciamento, eu estou confuso. Na reunião em Caxias, eu discuti sobre a primeira ferrovia no Brasil, que tem uma plaquinha diminuta, que quando você vê já passou por cima dela, eu adoraria que tivesse um outdoor enorme, porque aquilo ali não é vergonha nem de Magé, nem vergonha do Rio, eu acho que é um marco da cultura nacional, e está tombado como monumento nacional, bem, me disseram que era na outra reunião do outro trecho, porque começou da BR-140 até Itaguaí, então vamos discutir do Rio Petrópolis, BR-040, Washington Luis até Itaguaí, então estou

esperando o trecho BR-140 até Santa Guilhermina pelo menos, me disseram que já houve, e eu sou um cara que vê o site da FEEMA já a bastante tempo, eu não perco uma audiência pública na Baixada Fluminense, as que são para longe eu costumo faltar. Então, minha discussão é, primeira ferrovia do Brasil está esquecida no EIA RIMA, ou se tiver continuidade lá. Ai Mauricio, tem um desconversa com você antiga, eu não sei nem qual audiência pública dessas, eu te cobrei a ata, aonde a gente tem a ata das audiências públicas, que agora eu vou ter que recorrer a ata, para ver se o que eu perguntei foi registrado, se é que isso vai pra a ata e se foi dito da onde começava o licenciamento do trecho virgem, porque o trecho da CRT não é virgem, trecho virgem é depois da BR-040, então essa é uma questão ,a outra, a rodovia não vai ser *pedagiado* porque senão o custo de uso do porto fica inviabilizado, entoa a RJ-109 que era PPP, era parceria público privada deixou de ser RJ-109 e virou Arco Metropolitano, viabilizou o COMPERJ, porque senão não seria lá de jeito nenhum, e ai, ta bom, não vai ser *pedagiado* para não inviabilizar o porto de Sepetiba, mas tem um trecho no meio, por isso eu estou recorrendo a figura do Jack estripador, deve ter uma nomenclatura melhor, mas é assim, num trecho no meio tem um pedágio, minha pergunta para o DNIT é a seguinte, vai ficar de graça a rodovia lá do COMPERJ até Itaguaí quando tiver pronta, virei uma estrada moderna, classe especial, porque foi assim que foi dito lá do lado de lá, e chegar no meio eu vou parar para pagar um pedágio, ai vou andar um trecho *pedagiado* e depois entro em outro trecho que não é *pedagiado*. Bem, essa questão da CRT para mim ficou a duvida, porque se não vai ser *pedagiado* e é uma estrada só, eu estou passando em cima de três, de quatro ou de cinco estradas, porque cada hora tem um número, é 101 sul, é 116, é 493, então eu acho, para mim está ficando confuso, ai o modelo Jack estripador de fazer as coisas por parte, confundem não é só os desavisados não, os bem informados também ficam confuso. A outra é que lá no EIA RIMA está lá APA nacional, o que é APA nacional? Então eu estou achando que ali tem uma desinformação, então precisa ser melhorado aquela nomenclatura, as questões, por exemplo, ligado aos impactos na Bahia de Guanabara, ele nem cita que existe Bahia de Guanabara, circunda, pronto e acabou então o Breno levantou muito bem aqui a questão da recarga de água para o manguezal. A outra questão que eu acho que a audiência pública já deu o que tinha que da, tem que mudar o modelo, tem que melhorar essa questão da comunicação e não é informar a prefeitura também não, porque a maioria das prefeituras da Baixada não tem condição de analisar EIA, RIMA, então, EIA muito menos, o RIMA de vez em quando da uma olhada, ai pega uma questão pontualzinha e vem fazer um argumento, porem esquece o dever de casa, dever de casa é estar construindo a proposta sinérgica da cidade toda, porque esse pólo vai ter um plano diretor e o plano diretor de desenvolvimento urbano vai pegar da onde? Vai pegar lá do COMPERJ, vai pegar só o trecho virgem... Porque eu vou ser sincero, se alguém me perguntar depois que eu sair dessa audiência pública, eu confesso que eu estou bastante confuso e gostaria de ter as respostas... Primeiro saber onde está a ata da primeira reunião do trecho virgem, para eu poder acessar, para não fazer nenhuma acusação categórica. No vídeo, esse eu tenho, vou recorrer a ele, ele começa da BR-040, com um vôo aéreo, uma maquete digital, um troço de impressionar, perdeu a chance de passar aqui, porque aquilo acaba com muita desconfiança, eu sei por onde passa o Arco Metropolitano hoje visualmente, mas ele começa na BR-040, temo hospital de Saracuruna do lado direito, é dali que começa, não passa pela primeira ferrovia do Brasil, não tem essa ilustração lá e nem registro, entoa eu sei exatamente onde começa, o vídeo ilustrou o trecho virgem da BR-040 e para no trevo de Itaguaí, para lá depois do trevo de Itaguaí, para a direção do porto, não tem a informação

para ali, essas são questões que eu queria levantar. A outra é desse problema crônico que a gente tem de desinformação, na baixada nós não temos banda-larga, são alguns ai que tem banda-larga para baixar um arquivo e a outra Gusmão, tem que proibir de colocar foto em RIMA, porque, por exemplo, enche de foto, o troço fica pesado e a gente fica lá um dia, o pessoal da linha discada ai da OI – Telemar ai sofre então a gente fica lá um dia para baixar, eles botam uma *fotona*, ai vai demorar, vai cair a conexão, ai não resolve o problema. O INEA está de sede nova, e a ilustração que se coloca no jornal e informação... recebemos do DNIT o EIA RIMA, ai fica disponível um mês para quem solicitar audiência pública. Essa informação já passou, a gente tinha que ser convidado hoje para participar da instrução técnica, para saber o que a gente quer ver no EIA RIMA, porque as audiências públicas não suprem nossa necessidade, se você está abismado que você teve contato com ele hoje, pior se você tiver contato com as outras partes, um EIA RIMA não combina com o outro, não comunica com o outro, se não me falha a memória feita pela mesma empresa, correto? Então feito pela a mesma empresa. Eu acho que a gente tem que melhorar o processo da transparência e informação, ou seja, o modelo Jack estripador, ele deve estar servindo algum propósito, se a comunidade adora pegar pedacinho por pedacinho para depois ter noção do conjunto, eu vou ser sincero, para a audiência pública, no modelo da lei, que diz que são duas horas de reunião, podendo, se essa não se esgotar, está na lei desse jeito, não esgotar todas as dúvidas se marca outra e outra e outra, não tem esse negocio de fazer uma reunião só e pronto e acabou, assim como ouve erro na comunicação com Guapimirim, eu acho que Magé tem outro problema, as prefeituras estão encontrando problemas em dar posse aos prefeitos, então o prefeito que recebeu pode ser o que não tomou posse, e o que tomou posse hoje, pode ser o que não está ai no mês que vem para a próxima reunião. Então eu acho que tem essas questões que precisam ser consideradas, questões políticas e às vezes até judiciais também. Então eu acho que precisa ser melhorada toda essa questão e queria registrar a não inclusão no EIA RIMA de uma unidade de conservação em Magé, eu diria, torna precária a nossa análise do EIA RIMA, acho que outros já levantaram a questão e eu sou favorável que haja outra reunião, a gente não quer seqüestrar esse empreendimento, porque senão já tem motivo de sobra para seqüestrar ele, mas a gente gostaria de ver mais uma reunião para ser discutida, talvez uma em Guapi, talvez outra reunião em Magé e quantas outras forem necessários a ser esclarecidos todos os pontos. Ai queria só Mauricio, você pode ter memória mais clara do que eu, se esse trecho não virgem foi objeto de audiência pública em algum lugar que eu comi mosca e não vi... Obrigado.

- Bom, tentando esclarecer alguns pontos que o Miguel levantou, inicialmente em relação a participação desde a elaboração da IT, perfeita, nós tivemos uma reunião com o presidente do instituto, o Luis , com a diretora Ana Cristina, hoje mesmo falamos sobre isso, que esse procedimento vai passar a ser adotado e é fundamental, a gente também acha que é muito importante, desde o inicio, algumas já forma feitas, mas nós vamos passar a fazer em todos os empreendimentos a participação da comunidade já na elaboração da instituição técnica, da comunidade não, mas de todos os órgãos envolvidos, das unidades de preservação, de todos que estiverem na área. Em relação à ata da audiência pública, nós temos duas situações, uma que a ata é sucinta, a ata sucinta ela é elaborada logo depois da audiência pública e ela já fica disponível a partir do terceiro dia da audiência pública, terceiro dia seguido, é só o tempo de preparar e digitar, mas ela é sucinta, e tem a segunda ata, que eu falei na minha apresentação, que é a transcrição da audiência pública,

essa ela demora, mas um pouco, ainda mais que as audiências quando são mais demoradas, tem umas que chegam a seis horas, sete horas, a gente demora entorno de cinco, seis dias, porque na verdade isso fica a cargo da empresa responsável pelo empreendimento, então nós temos colocado a partir do sétimo dia, já fica a disposição na central de atendimento, ata sucinta, para quem participou da audiência pública, esclarece muito pouco, nada assim de novo, é um levantamento bem sucinto, de quantos participantes tiveram a audiência, quem se manifestou, a mesa era composta por quantas pessoas, é uma coisa que não acrescenta muito em termos de informação, agora a transcrição, que eu acho que é o que você está precisando, ela vai estar disponível daqui a uma semana, hoje onze, a partir do dia dezoito eu acredito, até antes, se a gente conseguir que a empresa entregue a transcrição da ata dessa audiência pública... em relação a anterior, eu vou tentar chegar lá depois, a do Arco Metropolitano, vocês devem ter visto ali no slide, que começou como Arco Rodoviário, que era uma nomenclatura que é dado pelos governantes ou por quem está lançando a obra, então, a do Arco Metropolitano, que vai, que sobrepõem a RJ-109, a BR-493, ela inicia onde você falou, no hospital de Saracuruna, no entroncamento da BR-116 com a 040, aquele vídeo institucional que você viu, que eles apresentaram na audiência pública, passa por cinco municípios e termina naquele entroncamento da BR-101 sul e Itaguaí, esse trecho ficou em responsabilidade do IBAMA, porque o licenciamento ambiental, aí realmente a gente está aqui para receber as críticas, mas existe ainda um pouco disso, de sobreposição de atuações e a falta de definição de quem é a competência para fazer o licenciamento, no caso da 101 sul, foi licenciado pelo IBAMA Brasília, esse trecho que está sendo duplicado, que vai de Santa Cruz até Itacuruça, foi licenciado pelo IBAMA Brasília e contempla esse entroncamento com a RJ-109 e contempla esse prolongamento até o porto, são mais uns três a quatro quilômetros, não chega a isso tudo eu acho, três quilômetros da 101 sul até a entrada do porto de Sepetiba, foi licenciado pelo IBAMA e as obras já estão em andamento, vão começar agora a segunda fase. Mas voltando ao Arco Metropolitano, conforme foi dito e anunciado, ele faz parte exatamente, ele começa no porto de Sepetiba, você vai ter esse pequeno trecho de três quilômetros, aí vai ao entroncamento com a BR-101 sul, a partir do entroncamento da BR-101 sul, sai esse trecho novo, virgem, no qual nós fizemos a audiência pública em 2007, que vai de Itaguaí, passa por Seropédica, se não me engano, depois pega Caxias, Queimado e Nova Iguaçu... Acaba em Caxias, no entroncamento da 040 com a 116, esse é o trecho virgem, a partir daí é dito que esse trecho que você está em dúvida se teve licenciamento ou não, são esses vinte e poucos quilômetros que vem do entroncamento da 040 com a 116 até Santa Guilhermina, que é a BR-116, eles consideram esse trecho como fazendo parte do Arco Metropolitano e o outro segmento vem de Santa Guilhermina até a BR-101 norte, entroncamento com Manilha, é outro trecho, então você vem mesclando a maioria rodovia federais e esse trecho que sobrepõem a 109, na verdade o Arco é quase todo feito em cima de rodovias federais, porque a 493 se sobrepõem a RJ-109, e ainda te digo mais, tem mais um trecho que deve entrar no Arco, que eles dizem o Arco Metropolitano, que é o trecho que vai até Maricá, que está em estudo pelo DR e vai tentar viabilizar isso junto com o DNIT, deixa eu ver se tem mais alguma dúvida aqui... bom, quando você começou a explanação, dizendo o que era CRT, DNIT, INEA, INEA eu posso dizer que é o órgão estadual responsável pelo licenciamento ambiental, CRT, você está dizendo por causa dos trechos, seria a concessionária que administra esse trecho da BR-116 que vai do Rio até Juiz de Fora, apesar de parar em Teresópolis, quer dizer, eles chamam de concessionária Rio Teresópolis, o DNIT

está aqui para te esclarecer melhor a posição deles e o que eles representam ai, mas qualquer duvida eu estou aqui para esclarecimento.

- Voltando aqui ao Arco Metropolitano, é isso que você falou aqui, é uma rodovia que começa aqui em Manilha, vai até Santa Guilhermina, ai nesse trecho de Santa Guilhermina até a 040, ela continua 493, coincidindo com a 116, é uma coisa que o DNIT tem que tem estradas coincidentes, esse trecho ai, ele é 116 e 493, o trecho virgem que chama, é a antiga RJ-109, quando foi para fazer o convenio do DNIT com o governo do Estado, o DNIT teve que federalizar essa rodovia, então ela é 493 até a BR-101, quando foi para fazer mais três quilômetros até o porto de Sepetiba, foi novamente federalizada, então existe um decreto que diz que a BR-493, ela começa em Manilha, via até Santa Guilhermina, cruza a 040, vai até o porto de Sepetiba. Agora uma senhora, uma senhora escreveu aqui, que já queria saber onde é o endereço que pode se dirigir para trabalhar na estrada, realmente é como já falaram ai, o DNIT não pode dar nenhuma garantia que vai empregar gente daqui, existe uma lei 866, a gente não vai poder colocar isso no edital, pode haver acordos, mas garantia não, agora, as empresas, provavelmente, tem interesse de pegar mão de obra local, as empresas vêm de um determinado tipo de funcionários que fazem parte dela, que elas carregam para onde for, mas essa mão de obra local ela sempre vai contratar, é só isso.
- Bem, então, esse comentário do Miguel...
- Eu me esqueci de falar essa coisa ai... esse trecho continua *pedagiado*, porque a 116, ela foi concessionada, há uns dez anos que ela é concessionada, e a partir da hora que ela é concessionada, o senhor disse que não entendia o que era CRT... o que acontece é o seguinte, quem tem jurisdição sobre as rodovias concessionadas é a agência nacional de transporte terrestres, o DNIT não tem nenhuma gerencia sobre essas rodovias, então aqui, a BR-493, nesse trecho entre Santa Guilhermina e lá a BR-040, ela está sobre a jurisdição da NTT.
- Emanuel, só para complementar, o slide saiu errado, saiu dezoito de setembro, era para sair dezoito de novembro, está OK... vou até avisar ao secretario que a gente tem que estar copiando a apresentação, realmente foi uma falha nossa ai em termos de data.
- E aquele outro questionamento que você fez saiu dezoito de março. A audiência foi seis de março e saiu dezoito, está esclarecido... meus amigos, alguém mais tem algum comentário, alguma pergunta a fazer, nós estamos completando agora três horas de audiência, onde foi discutida, eu acho que essa audiência aqui hoje se caracterizou pela participação técnica dos representantes da sociedade, das pessoas, de moradores e o produto disso vai ser um ganho na melhoria do estudo de impacto, daí a importância de se ter essas alterações na legislação de audiência, no sentido que a sociedade participe na elaboração da instrução técnica, que vai melhorar... por favor seu (?)...
- Bom dia, meu nome é Emanuel, sou secretario de meio ambiente de Magé, estamos aqui representando o município, e querendo informar a SECA, essa informação é nova, nós estamos montando em Magé uma equipe técnica, altamente técnica, que vai fazer todos os acompanhamentos pertinentes a esse projeto do Arco

Metropolitano, então nós em dez dias, porque nós temos esse tempo para isso, nós vamos avaliar tudo que tivermos disposto na secretaria e vamos encaminhar as perguntas, nós vamos utilizar todos os dispositivos legais e viáveis para apoiar essa obra, obedecendo toda a legislação ambiental e obviamente, aquilo que existe de apelo no desenvolvimento desse projeto, um detalhe importante a ser averiguado, é que quando se faz um projeto, o engenheiro ele pensa friamente e ele pensa muito no que ele tem como orçamento a ser aplicado, isso faz com que o engenheiro peque, então as secretarias de meio ambiente, o cidadão comum, todos os atores envolvidos estão aqui destinados a brigarem por aquilo que eles acreditam e a secretaria de meio ambiente de Magé, ela está voltada para isso, ela está sensível a esses pontos, aonde a parte de engenharia esteja pecando, se equivocando, nós vamos estar juntos para tentar adequar esse projeto a necessidade e a realidade da legislação ambiental existente. Eu gostaria de deixar registrado aqui também um pedido para que seja feita uma audiência pública em Magé, a prefeita está valorizando muito isso e nós estamos apelando para que o cidadão se conscientize, participe, se integre a essas questões que é de interesse público, não somente de Guapi, mas de todos os atores envolvidos, esse trecho, o Jack estripador, em Magé nós podemos começar a costurar esse corpo, junto com os outros municípios, junto com os outros atores, nós não destacamos nenhum super herói, mas queremos que isso funcione, que de certo, mas para isso tem que se adequar aquilo que existe de pelo menos básico, não somente a frieza de um projeto de um engenheiro ou de um grupo de trabalhadores, tá bom... Obrigada.

- Muito obrigado secretario, isso vai ser colocado na reunião. E parabéns pela equipe que você está formando lá, se precisar de algum reforço eu tenho alguns alunos que são nota dez, tem um monte aqui. Então meus amigos, após três horas de audiência eu queria agradecer muito a participação de todos. Essa colocação final do secretario foi perfeita, no sentido de que todo mundo que está aqui, tem obrigação, por ser um ato de cidadania, de tentar melhorar o que pode dentro desse momento, que é a hora que a gente via discutir isso, qual é a outra hora que está todo mundo junto? Tá certo... Então os pedidos de outras audiências vão ser colocados na reunião da SECA, se for decidido assim realizaremos e deixar público aqui as desculpas aos colegas de Guapimirim, no sentido que vocês não recebem o estudo, isso foi uma falha nossa e agradecer a presença de todos e desejar um feliz regresso para nós casa, que Deus nos acompanhe, obrigada e uma boa noite.

**FIM**