

AUDIÊNCIA PÚBLICA

MAGÉ

DURAÇÃO: 200min

- Boa noite senhoras e senhores. Vamos dar início a audiência pública referente ao licenciamento ambiental das obras de adequação da capacidade da BR-493 aqui no Rio de Janeiro. Meu nome é Maurício Couto, eu sou engenheiro civil e sanitарista do Instituto Estadual do Ambiente, INEA, que fui designado pela Comissão Estadual de Controle Ambiental, CECA, para presidir os trabalhos da mesa da presente audiência pública. A audiência pública ela não tem caráter decisório e nem deliberativo. O principal objetivo da audiência pública é de coletar o maior número de manifestações da sociedade civil, das entidades, dos moradores locais e de toda sociedade que diretamente vai ficar envolvida com a execução dessa obra, tanto durante a fase de construção quanto durante a fase de operação. Então, compondo a mesa eu gostaria de apresentar à minha esquerda, que vai secretariar os trabalhos da mesa, doutora Aline Pedreira, também da CECA, Comissão Estadual de Controle Ambiental, aqui à minha direita a doutora Aline Peixoto, do Instituto Estadual do Ambiente, do INEA, participante do grupo de trabalho responsável pela análise do estudo de impacto ambiental. Para compor a mesa eu vou chamar o representante do DNIT, superintendente Marcelo Cotrin, por favor. O representante do projeto o Bento Pamplona. O representante da empresa responsável pela elaboração do estudo de impacto ambiental, senhor Arlei Marzureke. Convidamos ainda para fazer parte da mesa o chefe da Estação Ecológica Guanabara, Maurício Muniz. O chefe da APA de Guapimirim, senhor Breno Herrera. Já tive a oportunidade de encontrar com os peritos do GAT, que é o Grupo de Apoio Técnico Especializado do Ministério Público Estadual, não sei se veio algum promotor representando, parece que ainda não chegou. Se vier, também sinta-se convidado a participar da mesa, mas já foi encaminhada a equipe técnica dele, está se fazendo representar aqui, Ministério Público. E também chamamos o presidente da Câmara de Vereadores, que vai nos acompanhar na mesa, o senhor Anderson Cozzolino Dinho, por favor. Gostaríamos também de convidar, se estiver presente, o representante do Ministério Público Federal. Também não está presente. Bom, eu vou agora... dizer o rito da audiência pública. A audiência pública ela se divide em duas fases. A primeira fase é a fase das apresentações dos projetos, onde primeiro o empreendedor vai fazer uma apresentação do projeto, depois a empresa responsável pela elaboração do estudo de impacto ambiental apresenta uma síntese do estudo de impacto ambiental, onde são identificados os principais impactos gerados pelo empreendimento, as medidas mitigadoras propostas. Depois o INEA, o Instituto Estadual do Ambiente, vai fazer um breve relato todo do trâmite do licenciamento ambiental, junto inicialmente ao IBAMA, que o processo de licenciamento começou pelo IBAMA, depois na FEEMA e agora no INEA. E também uma avaliação preliminar em relação ao estudo de impacto ambiental. Posteriormente nós vamos passar para a segunda fase que é a fase dos debates. Então ao longo dessas apresentações, vocês devem ter recebido na entrada um folheto explicativo sobre a audiência pública que tem um formulário

pra encaminhar perguntas à mesa. Então ao fim da parte de apresentações nós ainda aguardaremos cinco minutos para recolher à mesa todas as perguntas para depois passarmos a fase do debate. Mas antes de dar início a audiência, eu gostaria de convidar para fazer parte aqui conosco os vereadores Álvaro Alencarte Oliveira Rodrigues, Amsterdã Santos Viana, por favor, podem ocupar as cadeiras. Carlos da Silva Ferreira, Genivaldo Ferreira Nogueira, Guilherme da Silva Marcate, José Carlos Prata Moreira, Leandro Rassem Dan Rodrigues, Leonardo Franco Pereira, Rafael Santos de Souza, Sérgio Renato Pereira, Valdeque Ferreira de Matos, Werner Benites Saraiva. Registrar também a presença aqui do secretário de transporte de Magé, o Juliano Neves. Antes de passar então para o início da audiência, eu gostaria de agradecer ao presidente da Câmara pela disponibilidade do local para que possamos realizar essa audiência pública para darmos continuidade no processo de licenciamento ambiental. Então, dando início, eu gostaria de passar a palavra inicialmente para o Marcelo Cotrin, do DNIT.

- Boa noite a todos. Eu inicialmente gostaria de agradecer a presença de todos os senhores e dizer que hoje eu ocupo atualmente o cargo de superintendente do DNIT no estado do Rio de Janeiro. Mas eu sou um engenheiro do órgão e tive a oportunidade de trabalhar nessa rodovia por vários anos. Participei do início dos trabalhos de elaboração do projeto, acompanhei em grande parte, e por força, por determinação de mudança de cargo, hoje, não tenho mais a participação que eu gostaria de ter nesse projeto. Mas é... Vou procurar ser breve, e dizer que isso pra mim é o início da realização de um sonho de poder ver essa duplicação e restauração dessa rodovia, e que como técnico do DNIT afirmar que nós não temos mais condições de manter a trafegabilidade nessa estrada com os contratos de pequena monta de conservação rodoviária. Hoje em dia a BR 493 ela é uma colcha de retalhos. A gente não tem como manter esse tráfego depois da proibição de... restrição de tráfego de veículos na ponte, aumentou muito o fluxo de veículos de caminhões nessa rodovia. Então nós precisamos ser rápidos e atuar na restauração e duplicação dessa rodovia. É início de um sonho que vai se realizar, com certeza. Muito obrigado.
- Obrigado, Marcelo. Agora vou passar pro Pamplona que vai fazer a apresentação do projeto.
- Boa noite. Boa noite. O projeto da BR 493 compreende duplicação com a restauração da pista existente. Esse é o cerne do projeto. A rodovia, que começa em Manilha e termina em Santa Guilhermina, ela tem algum... é dividido em duas zonas bem distintas. A parte urbanizada e a parte que vou chamar de rural, não urbanizada. Certo? Para cada um tipo dessa rodovia há uma solução distinta. (som de rádio na gravação) (breve silêncio) Por favor, o próximo slide. Nossa rodovia então inicia em Manilha e termina em Itaboraí. Tem essa primeira parte até Itambi, depois de Itambi até próximo de Magé. Magé é também zona urbanizada. E depois de Magé até a BR 116. No trecho urbanizado vai haver a implantação de ruas laterais. A pista central será duplicada, como é em Manilha 101 logo depois que atravessa o viaduto que permite se acessar a 493, uma barreira central com defesa de concreto, e as duas pistas para um lado e para o outro. E também as duas ruas laterais. Essas ruas laterais vão ficar sempre dentro da faixa de domínio da rodovia. Quando chegar na área que eu acho de rural, a que não é urbanizada, ela será duplicada. Terá uma faixa, a rodovia existente restaurada, e uma outra pista que

será construída. E ela vai assim até próximo de Magé, aonde ela volta a ter uma pista central, com densa de concreto, e ruas laterais. Antes de chegar em Magé ela tem, no acesso a Pedrinhas, ela tem um acesso àquela localidade, o Vale de Pedrinhas. E mais adiante ela tem também um acesso ao corpo de bombeiro. Depois de Magé ela segue com pista, a pista existente restaurada e uma pista duplicada até antes da praça do pedágio, na BR-116. A rodovia terá entre pontes e viadutos 20 obras. Isso porque nós temos muitos rios a transpor, além do que nas zonas urbanas serão três obras de arte construídas a mais, para as pistas laterais e para a pista central. Nós temos uma intercessão em dois níveis, que é a ligação com a BR-101. Ta certo? E temos também nove passagens inferiores, que serão executadas nas áreas urbanas para permitir que eu trafegue de um lado para o outro do trecho urbano atravessado. E permita também que pessoas também atravessem. Porque a rodovia passará por cima e a conexão das ruas laterais se fará a nível do terreno hoje como a gente conhece. Pode voltar para o outro slide, por favor? Então a nossa rodovia começa aqui em Manilha e termina aqui na BR-116, junto aquela praça de pedágio. Esse... o nosso projeto se refere a ela. Então nós temos a intercessão aqui em Manilha e passagens inferiores no trecho urbano de Itambi e Magé. Como também temos passarelas. Existe antes do Rio Caceribu um pedido do COMPERJ para que seja feita uma intercessão. Esse projeto faz parte de um outro contrato com o COMPERJ e outro licenciamento. Não faz parte dessa nossa audiência. Pode passar o próximo, por favor. Nós temos nessa parte não urbanizada, principalmente entre Itambi e Magé, uma região de solos mole. É uma região complicada do ponto de vista financeiro. Então ela exige soluções que demandam muito dinheiro. Nós temos ao longo de Itambi até próximo a Magé o nosso perfil de solos moles vem desde seis metros até mais ou menos 20 metros. Embora a gente tem um ponto com 42 metros de profundidade de solo mole, de lama. Pode passar o próximo. Então está aqui onde inicia, em Manilha, até aqui Itambi, aqui é aquela estradinha pra Porto Das Caixas e a linha ferroviária que passa aqui. Esse trecho é um trecho duplicado que é sobre solo mole. Aqui a região urbana de Magé, e depois de Magé a 116. Aqui são as soluções que eu falei. Naquele trecho de Magé e de Manilha a pista central, são duas pistas com duas faixas e um acostamento, e a barreira central em concreto. A gente chama de multivia. E teremos uma rua lateral à direita e uma rua lateral à esquerda. Onde for a duplicação e a restauração da pista existente e a execução de uma pista nova. Isso aqui é mostrando só um esquema de... onde estão localizadas aqui em Magé... Aqui não, aqui em Magé... Uma passarela, outra passarela e as passagens inferiores. Só um esquemático no trecho urbano de Manilha. E aqui é em Magé. Que nós temos passagem inferior, passagem inferior, aqui é o acesso a Pedrinhas e duas passarelas. Próximo. Isso daqui é onde ficará o futuro acesso ao COMPERJ, que é outro projeto com outro licenciamento. Próximo, por favor. Isso daqui é a chegada na BR-101, onde eu tenho viaduto para quem vai seguir para a 101 Norte e tem um caminho como... ir para Niterói e também retorno para 101 Norte. Vai toda essa... essa execução desse projeto ele se atem praticamente a faixa de domínio existente. É muito pouco a quantidade de coisas a desapropriar. E realmente nós vamos nos ater a faixa de domínio do DNIT. Próximo, por favor. Isso aqui é só um detalhe, o Rio Caceribu e a linha férrea e o acesso a Porto das Caixas. E aqui onde termina o trecho duplicado com multivia da região urbana de Itaboraí. Então um resumo. Nós teremos quatro passarelas, duas em Manilha e duas em Magé, nova passagens inferiores, quatro em Manilha, uma em Pedrinhas, duas em Magé e uma no corpo de bombeiro. Temos viaduto sobre a BR-101, no mesmo complexo para poder ter a intercessão na BR-101, nós temos um

viaduto sobre a própria 493, pra permitir que quem vem de Santa Guilhermina acessar a BR-101 Norte, ela vai ter que cruzar a pista que vai pra Santa Guilhermina. E as pontes sobre o rio Macacú, Guaraí, Guapimirim, Sernambetiba, três pontes no canal do Magé Mirim, três pontes no Rio Magé, rio Roncador, canal do Roncador, Iriri e um viaduto sobre a linha férrea já junto da BR-116. Essas são fotografias da região de solo mole, antes de um reparo que já houve. E a rodovia, só para poder complementar, ela vai ter seu asfalto, sua capa final, a mistura asfáltica vai ser de alto desempenho, para evitar o aparecimento desse problema de afundamento. Porque nós vamos ter cargas muito pesadas nesse trecho. Então a solução vai ser esse pavimento com asfalto com polímero para poder minorar essa deformação que sempre aparece nos pavimentos com o uso. Em resumo o projeto é isso, é só duplicação tipo multivias nas zonas urbanas e em duas pistas na zona rural.

- OK, obrigado Bento Pamplona pela apresentação. Antes de chamar o responsável pela elaboração do estudo de impacto ambiental eu gostaria de convidar algum representante do executivo aqui da prefeitura de Magé. Se tem algum secretário, por favor, fazer parte aqui da mesa. Se o senhor puder se identificar também ali, porque estou sem nome aqui, desculpa.
- Boa noite a todos, eu sou o Emanuel Colares, sou secretário de meio ambiente de Magé, recém empossado. Essa audiência pública ela vem de encontro a uma solicitação feita na última audiência pública realizada em Guapimirim. Então está sendo realmente um privilégio e um prazer receber todos vocês aqui. Obrigado.
- Obrigado pela presença. E foi muito bem lembrado, essa audiência pública é fruto de uma solicitação feita pela prefeitura de Magé na audiência pública realizada em 11 de fevereiro lá em Guapimirim. Então foi colocada para a CECA, Comissão Estadual de Controle Ambiental, essa solicitação, e a CECA achou muito importante a realização de uma nova audiência aqui em Magé, diretamente também afetados com a obra. Então esse é o objeto da nossa audiência. Por favor então, Arlei Marzureke pra fazer a apresentação do estudo de impacto ambiental.
- Boa noite a todos, eu sou o representante aqui da consultoria que fez o trabalho do estudo de impacto ambiental, a Concremat. E estou aqui para apresentar esse importante instrumento do processo de licenciamento que é o estudo de impacto ambiental. O estudo de impacto ambiental ele reúne as principais informações ambientais da região, tanto sobre o meio biótico, meio físico, meio socioeconômico que ajudam, foram reunidas num estudo, de forma a subsidiar a FEEMA, agora atualmente a CECA, na sua decisão sobre a viabilidade ambiental do projeto. O estudo na verdade ele trás essas informações, propõe uma série de medidas que servem para mitigar, para minimizar os impactos ambientais causados e de forma, como eu disse, a subsidiar essa decisão. A gente vai falar aqui hoje sobre os principais aspectos do licenciamento ambiental, a metodologia dos estudos ambientais, vai falar um pouco sobre a caracterização do empreendimento, sua localização, o histórico, as características atuais da rodovia e as principais adequações que estão sendo propostas para a melhoria de suas condições de tráfego. Vai falar um pouco também sobre o diagnóstico ambiental, apresentar os principais aspectos relacionados ao meio físico, ou seja, a questão dos recursos hídricos, questão dos solos. Vai falar um pouco também sobre meio biótico, principalmente a fauna, a flora, sobre as unidades de conservação que existem na

região. Falar um pouco sobre os aspectos socioeconômicos que envolvem os aspectos sociais, principalmente no entorno da ocupação, do uso e ocupação do solo no entorno da rodovia. E falar também, apresentar como foi feita a avaliação de impactos ambientais, quais são os principais impactos que foram identificados ao longo do estudo, quais são as medidas propostas, que chamamos de programas ambientais, e a conclusão dos estudos. A gente está agora na etapa da audiência pública, ou seja, para trás a gente teve um trabalho longo de reunião dessas informações ambientais. Já analisamos o projeto de adequação, fizemos a avaliação de impactos ambientais, o que resultou na elaboração do EIA-RIMA, que é esse documento que tá aqui fora, que foi encaminhado a FEEMA para análise, e que encontra-se disponível para consulta. A partir da realização da audiência pública a gente espera, pretende, obter a licença prévia para construção do empreendimento, que tá chamando aqui de LP. Essa licença prévia vai ser emitida pela FEEMA, com base na análise, não só do estudo de impacto ambiental, mas também das contribuições advindas ao longo da audiência pública. A FEEMA deve emitir uma licença, se assim ela achar correto, indicando quais condicionantes, quais são as outras obrigações que teremos que cumprir para atender a todas as necessidades ambientais que envolvem a implantação da rodovia, para então emitir uma licença de instalação e, aí sim, as obras podem começar, já com a implantação dos programas ambientais, como eu falei. Para que então a rodovia possa obter a sua licença de operação. Então esse é o rito do processo de licenciamento, ele cumpre várias etapas, e nossa etapa agora é a etapa de audiência pública. Como é feito o estudo de impacto ambiental? A gente tem como base um instrumento chamado instrução técnica, que é emitido pela FEEMA, atualmente o INEA. Essa instrução técnica ela trás, ela lista todos os aspectos que devem ser tratados no estudo. Então, o que a FEEMA precisa de informação pra analisar a viabilidade ambiental do projeto? Então ela lista, diz como tem que ser feito o estudo. A gente com base nessa instrução técnica, nas informações que são prestadas pela engenharia, ou seja, as informações sobre o projeto, e com base nas características ambientais da região, a gente então elabora o que a gente chama de diagnóstico ambiental. Claro que esse diagnóstico ele é delimitado por uma área, que a gente chama de área de influência do empreendimento. Ou seja, é uma área de entorno, os municípios que são atravessados. Então a gente reúne essas informações principais para então fazer a avaliação dos impactos ambientais. Aí, realizada a avaliação dos impactos, identificados quais são os principais impactos que a rodovia pode trazer, tanto sociais quanto ambientais, a gente propõe as medidas de controle e monitoramento, que podem ser medidas mitigatórias, ou mesmo programas ambientais que a gente vai ver um pouco adiante como são. Aqui a gente viu uma localização da rodovia em relação aos municípios, a gente... essa rodovia, esse trecho do BR-493 ele integra o chamado Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, que vai do porto de Itaguaí até região de Itaboraí. Esse trecho que a gente tá falando, esse trecho inicial, a gente vai ver pintado aqui em verde, que é esse trecho de 25 quilômetros que saindo de Manilha, passando por Guapimirim, chegando até Magé. Que é o trecho que a gente está, que é objeto de licenciamento. Outro trecho, que vai de Magé até Duque de Caxias, atualmente operado pela CRT, já foi duplicado. E o trecho que vai de Caxias até Itaguaí é um trecho novo que vai ser construído, acredito que já tenha licença de instalação, então as obras estão começando agora. É um trecho que vai fazer todo esse trajeto até o porto de Itaguaí, já do outro lado da região metropolitana. Então a importância dessa obra como um todo é muito grande, porque ela vai desafogar diversas rodovias, vai permitir uma ligação entre a 040 e a Dutra, e entre a Dutra e a

BR-101 Sul. Então esse é todo o conjunto do chamado Arco Metropolitano do Rio de Janeiro. Aqui a gente vê um pouco mais no detalhe essa localização. Aqui é o entroncamento lá com a BR-101 Norte, passando pelos municípios de Itaboraí, Guapimirim e Magé. A gente vê eles destacados em cores diferentes. Esse processo de elaboração dos estudos de impacto ambiental e o projeto de duplicação da rodovia 493 ele remonta já a um período bem antigo. A gente vê que em 81 foi feito o primeiro projeto de publicação para a rodovia, que foi consolidado somente em 2001, quando foi feito então o projeto que integrava, na época, o Arco Rodoviário, hoje chamado de Arco Metropolitano. E a gente vê que em 2001 já houve essa portaria que limitava o tráfego de caminhões pesados na Ponte. Então isso foi um evento importante porque aí a rodovia passou a ter um papel estratégico no estado. Porque é a única via de escoamento, a principal via de escoamento, desculpa, para a região norte do estado. Isso foi um evento muito importante. Em 2002 foi elaborado então um projeto básico da rodovia, desse trecho de 25 quilômetros, 24,9. Em 2004 foi iniciado um processo de licenciamento junto ao IBAMA. Em 2006 foi realizado o início dos estudos de impacto ambiental. Na época o licenciamento era feito junto ao IBAMA, já que essa rodovia era uma rodovia federal. Mas posteriormente com a realização do licenciamento do Arco, o processo foi mudado pro Rio de Janeiro, para a FEEMA, e logo no ano de 2008 também foi concluído o EIA e entregue para análise, se não me engano, em novembro de 2008. E ele está em análise pela FEEMA e a gente está fazendo as audiências públicas. As características atuais da rodovia, pessoal aqui conhece bem, a rodovia tem sete metros de largura, tem trechos com acostamentos pavimentados com largura de dois a três metros. Uma parte deles já parcialmente tomado por vegetação, como a gente vê aqui nas fotos. Ele cruza as áreas urbanas de Magé e Itaboraí. A gente vê aqui um trecho do cruzamento em Magé, que a gente vê que há uma mistura do tráfego local com o tráfego da rodovia, tráfego de caminhões muitas vezes. Tem uma baixa velocidade média, muitos trechos com redutores de velocidade, alguns trechos com velocidade menor, média menor até do que 50 km/h. Trânsito pesado de caminhões, como eu comentei e problemas no revestimento, uma série de trechos onde existem problemas de revestimento, além de problemas estruturais em pontes localizadas ao longo. A alteração proposta ela prevê a implantação de quatro pistas em vários trechos, canteiro central, passagens inferiores, passarelas, acostamento, bueiros, sistema de drenagem, diversas obras de arte, que são pontes e elevações na pista pra permitir a passagem do tráfego local, retornos, vias laterais, como eu disse, pro tráfego local, entre outras alterações. Isso compreende tudo de transformação que vai acontecer na rodovia e que pode gerar algum tipo de impacto ambiental. Então, essas alterações foram objeto de análise do estudo, que depois a gente vai ver adiante, resultaram na identificação de alguns impactos ambientais. Seguindo, inicialmente, a primeira tarefa do estudo de impacto ambiental é a definição das áreas de influência do empreendimento. Então a gente definiu área de influência pro meio físico e biótico como sendo um corredor de 10 quilômetros de largura, de dois lados da face, cinco para cada lado. As bacias hidrográficas para caracterização dos recursos hídricos. Para o meio socioeconômico foi considerado como área de influência o conjunto de municípios afetados, Itaboraí, Magé e Guapimirim. E área de influência direta é a própria área da rodovia, o conjunto das pistas, obras de arte e das estruturas de apoio, canteiros, enfim, e estruturas para operação da rodovia. A gente vê um pouco esse desenho que é o corredor de 10 quilômetros como eu falei, que pela caracterização dos meios físico e biótico, essa área toda no entorno da rodovia. Meio físico, o estudo considerou diversos aspectos que fazem parte do que

a gente chama de meio físico. Principalmente a geologia da região, a geomorfologia, que é formação do terreno, a existência de elevações, a questão climática, qualidade do ar, questões do clima e condições meteorológicas, a questão do solo e seu potencial de erosão desse solo, a questão dos recursos hídricos, a questão da qualidade das águas, a questão do ruído e das emissões atmosféricas, ou seja, emissão de poluentes. Isso tudo compõe o que a gente chama de meio físico. Entre os aspectos relevantes que a gente destacou aqui pra apresentar, todos esses aspectos que a gente está falando estão apresentados no estudo de impacto ambiental. Aqui a gente fez um resumo pequeno só para destacar aqueles que a gente considerou mais importantes porque é um trabalho técnico, muito exaustivo, ele leva a exaustão esses temas que a gente tá comentando, que acho que vale a pena dar uma olhada pra quem tem maior interesse. Aqui a gente está destacando os aspectos mais relevantes. Entre esses aspectos a gente identificou a presença de 13 quilômetros de solos moles, ainda com a informação que a gente tinha antes das últimas sondagens que foram feitas, era de até 24 metros de profundidade. Áreas alagadas, canais retificados, uma drenagem pouco eficiente e cheias são aspectos dos recursos hídricos das regiões que são também marcantes. A gente tem ali... principalmente esses trechos de solos moles, aqui próximo às áreas urbanas, diversos pontos de alagamento da rodovia que são propiciados justamente por essa condição do relevo muito baixo, muito próximo do nível da maré. E com uma dificuldade muito grande de escoamento de toda essa vazão que vem ao longo da serra. Então isso é uma característica da região que deve ser considerada entre os aspectos avaliados nos impactos. Questão de ruídos e emissões atmosféricas, a questão também foi um ponto bastante estudado no EIA. Já que essa rodovia cruza áreas urbanas, então ela tem uma série de incômodos que são proporcionados que estão associados a emissão tanto de ruídos, quanto de poluentes. Do ponto de vista, a gente vê algumas fotos aí, alguns trechos alagados em dia de chuva, aqui é bem na entrada da cidade. Aqui é um trecho próximo a APA de Guapimirim, questão das encostas, outra área alagada, uma travessia de rio, enfim. São algumas das fotos que compõe os temas que são estudados no estudo de impacto ambiental. Seguindo aí adiante a gente vê o mapa de geotecnia e geomorfologia. Esse mapa aqui mostra um pouco da característica do relevo da região. Do relevo e tipo de solo. Então você tem um trecho que é esse mais rosa aqui, que é um trecho com afloramento rochoso, um trecho de solo mais estável, onde a construção é mais simplificada. Você tem um trecho aqui mais acima que chamam de solo coluvionar, ou alúvio coluvionar, que são relevos planos, suavemente ondulados, você não tem muita elevação do terreno aqui, mas já tem aqui, principalmente aqui no final, alguma elevação. E esse longo trecho que a gente chama de solos moles, que é esse trecho que fica bem em torno aqui do manguezal, que são as áreas de lama propriamente dita, onde você tem uma série de dificuldades, características específicas para a construção e cuidados também em relação ao meio ambiente, devem ser adotados. No slide seguinte a gente já tem a questão do meio biótico, foi feito o estudo da vegetação, o estudo da fauna e das unidades de conservação. Entre os aspectos mais relevantes, a gente identificou que essa região tem o uso muito intensivo do solo. Esse uso intensivo historicamente constituído da agricultura, tanto do desmatamento para abastecimento das fábricas de cerâmica da região, entre outros aspectos, geraram uma degradação muito grande do ambiente. Então você tem apenas pequenos fragmentos florestais restantes na região, que do ponto de vista ambiental eles são menos relevantes. Ou seja, eles não tem tanta diversidade nem tanta abundância das espécies, da fauna e da flora como originalmente deveriam ser

constituídos. A baixa diversidade de espécies da fauna então é uma outra característica. Muitas espécies dessas estão muito associadas ao ambiente que tem muita ação humana, muito antropizados. Essas espécies, elas já estão mais acostumadas com o convívio, com a proximidade do homem, então não são espécies assim tão sensíveis. E destaca-se também na região a presença de algumas unidades de conservação. Só para ter uma ideia aqui, a gente fez um mapeamento da vegetação, então ao longo de todo traçado como resultado a gente teve 89% da área toda estudada não tinha nenhuma cobertura vegetal, apenas 10% do trecho ao longo da rodovia tinha ainda algum remanescente florestal. Isso foi um aspecto importante na avaliação do impacto ambiental da rodovia. Adiante... a gente vê aqui algumas fotos desses fragmentos de vegetação que a gente encontra. Desculpa, voltando um minutinho, aqui a gente tem uma vegetação secundária, que é uma vegetação que está em estágio de regeneração, ela foi degradada, está se recuperando. Aqui você tem uma outra foto. Alguns pontos desses que você tem as matas mais significativas ao longo da rodovia. A seguinte, a gente vê que na região também tem alguns pontos de mata auxiliar, essa vegetação que fica próximo aos rios, nas margens dos rios. Você tem alguns pontos ainda de vegetação auxiliar, mas são poucos. E a seguir... árvores isoladas em vários trechos, e muitos trechos somente com gramíneas, que são essas áreas gramadas aí que tá boa parte da rodovia na faixa de domínio que se percebe a presença de gramíneas. Nesse mapa aqui a gente vê o estado atual do uso do solo. Essas manchas vermelhas mais fortes são áreas de média densidade de ocupação. As áreas aqui do meio são de manguezais, são mais verdes. Essas áreas são áreas agrícolas, essas áreas amareladas. Aqui são áreas inundáveis, então vegetação que sobrevive aqui é uma vegetação que tá mais acostumada com essa inundações sazonal. Novamente a gente entra numa área urbana dentro da rodovia de média densidade que circunda a região de maior densidade, autenticidade(?) que é a região do centro de Magé. Depois ele segue aí adiante. Tem alguns pequenos fragmentos de floresta aqui e algumas áreas de encosta degradada, até o final chegando lá em Santa Guilhermina. A questão das unidades de conservação, a gente tem algumas unidades na região. As principais, APA de Guapimirim, a Estação Ecológica da Guanabara, a APA do Guapiaçu, que pega boa parte do município de Guapimirim, e temos também a APA do Suruí, que fica localizada aqui em Magé, que não está aparecendo no mapa, mas que foi chamada atenção pra gente numa outra audiência pública de que fora criada recentemente, e a gente já está fazendo um documento pra inserir essa APA nos estudos que vão ser encaminhados ao INEA. Adiante, a gente vê um detalhe, quais são as unidades identificadas, são essas que eu comentei. Podemos seguir. Ainda em relação a questão das unidades de conservação, do ponto de vista da APA de Guapimirim que é a principal APA... APA federal atravessada pela rodovia, que já possui plano de manejo, essa unidade de conservação, a rodovia passa bem num trecho da zona de amortecimento dela que é composto por essa vegetação inundável, que resiste mais a inundações. O trecho mesmo de manguezal da APA ele tá mais isolado, mais pra dentro, como a gente vê. Essa região por onde passa a rodovia ela tem uma série de canais retificados, tem uma série de problemas de drenagem. Ela também foi analisada a questão do risco de acidentes com cargas perigosas que podem vazar para a APA, como aconteceu recentemente com uma carga da ferrovia que vazou e causou uma série de problemas ambientais. Também a rodovia foi avaliada do ponto de vista de ser uma fonte de distúrbios, tanto de poluição sonora quanto poluição do ar e foram analisadas essas intervenções diretas que serão realizadas pela rodovia na área da APA, o que já motivou uma série de

medidas que estão sendo adotadas para atender as exigências ambientais que devem existir, no caso, no cruzamento de uma unidade de conservação da importância da APA de Guapimirim. Enfim, esses são os aspectos que foram tratados aí no EIA. Do ponto de vista socioeconômico foram destacados o histórico de ocupação da região, foi remontado todo o histórico de ocupação da região, foi remontado todo o histórico, todo o processo de ocupação da região, com destaque para a questão do uso e ocupação do solo, os aspectos demográficos, a questão da economia e do mercado de trabalho. Foi caracterizado também no EIA as condições de vida da população, toda a infraestrutura disponível e existente, a questão dos planos e programas governamentais, a questão do patrimônio arqueológico, histórico e cultural e foram também feitos estudos de tráfego. A gente vê aqui agora no próximo slide, o detalhe aqui, foram destacados o uso e ocupação do solo, os estudos de tráfego e a questão dos sítios arqueológicos, que a gente vai ver no detalhe aqui a seguir. Do ponto de vista do uso do solo, como eu comentei, a questão aqui principal é o uso intensivo do solo e a presença de áreas urbanas. Esse primeiro trecho aqui partindo de Manilha, a gente tem a presença de diversos núcleos populacionais, Manilha, inicialmente, Itambi, logo na sequência. Aqui a saída para Porto das Caixas, é um ponto de travessia também de núcleos urbanos. Nesse trecho aqui a rodovia deve ser duplicada com a presença de uma pista lateral para tráfego local. Tem esse trecho todo longo que é desocupado, Vale das Pedrinhas, e o centro de Magé, que são áreas também importantes aqui, que são áreas urbanas. São os principais pontos de travessia da rodovia. A seguir a gente vê esses trechos divididos, eu não vou entrar aqui para não me estender muito. Mas a gente dividiu a rodovia por trechos justamente para analisar seus principais impactos. Então no primeiro trecho a gente considerou as localidades de Manilha, Parque Eurora e Cidade Gebara. No segundo, Jardim Itambi e Itambi. No terceiro, esse trecho mais desocupado que é a APA de Guapimirim e o Vale das Pedrinhas. A seguir, Jardim Santo Amaro e Vila Olímpia. Finalizando, o centro de Magé e Santa Guilhermina. Aí a gente vê trecho a trecho desses que eu comentei. A gente fez um estudo que a gente identificou todas as edificações existentes na lateral da via justamente para identificar os pontos de maior densidade de ocupação. Então aqui é o seguinte, quanto mais vermelho estiver, maior densa é a ocupação ao longo da rodovia, mais azul é menos densa, menos ocupada, com menor número de casas. Então a gente vai passando aqui pela rodovia, a gente vê que já foram criados alguns pontos de aglomeração aqui na região de Itambi. Seguindo aqui, já na saída pra Santa Guilhermina você tem outro ponto também de maior intensificação, aí é praticamente um vazio populacional, apenas algumas sedes, fazendas, sede do IBAMA, algumas casas isoladas. Aí já chegando aqui na saída de Vale das Pedrinhas você tem aí uma nova aglomeração. Já chegando próximo a Magé que você tem os principais núcleos, para onde foram projetadas passarelas, onde foram projetadas as passagens inferiores. Então esse estudo foi feito para justamente indicar quais seriam esses pontos, e no final você tem um trecho que é basicamente ocupado por indústrias e alguns sítios de lazer, que é essa região já chegando até Santa Guilhermina. Outra questão importante é a questão do patrimônio histórico e arqueológico. Destaca-se que ao longo da rodovia existe a presença de sambaquis, que são áreas das conchinhas, aquela aglomeração de conchinhas que são depósitos realizados por populações que viveram há muitos anos, dois mil, três mil anos atrás, e que são importantes do ponto de vista da preservação do patrimônio, de se conhecer como viviam aqui os povos que vieram antes da colonização. Restaram algumas dessas áreas de depósito de sambaquis, que estão às margens

da rodovia, que foram mapeadas. Há também a questão do patrimônio histórico, alguns sítios históricos, e sítios arqueológicos também, como mostra a próxima foto aqui. Que é o caso desse sítio de... esqueci o nome agora. Aldeia Velha, sítio de Aldeia Velha que fica nas margens da rodovia, que é uma área que deve ser objeto de salvamento arqueológico, que é próximo a região da tor(?), que é uma área de patrimônio arqueológico. Seguindo adiante. Foram feitos também estudos de tráfego. A gente sabe que a rodovia ela sofreu uma alteração muito grande no seu volume de tráfego nesses últimos anos, aqui a gente vê um pouco dessa alteração. Entre 99 e 2006 houve uma modificação tanto do perfil quanto do volume. A gente vê aqui que se antes veículos de passeio respondiam por 71%, hoje eles respondem somente por 65. Isso porque houve um aumento muito grande no transporte de carga, que aumentou de 25 pra 30. Ou seja, número de caminhões entre 99 e 2006 aumentou cerca de 5%, e aumentou também o número de ônibus que circulam na região. Então você vê que o volume de tráfego ele vem se alterando, a rodovia vem se fortalecendo sua vocação para o tráfego de veículos e carga. No seguinte a gente vê um pouco em números reais de quando foi essa transformação. Um exemplo, em veículos leves o número aumentou de cinco mil para sete mil veículos por dia. E ônibus aumentou de 320 para 500, e em caminhões você vai vendo a diferença. Em caminhões leves, que ainda circulam na Ponte em determinados horários, aumento foi de 900 para 1100. Mas já nos caminhões semi-reboque e reboque, que são os mais pesados, o aumento foi de 388 para 1.000. Os de três eixos é de 20 para 44 por dia. Caminhões médios, 727 para 1.000. O aumento da quantidade de caminhões que circulam por dia ele foi muito grande, o que motiva ainda mais a gente pensar numa solução de adequação das condições de tráfego na rodovia. Essa questão da velocidade média, foi feita uma medição sobre a velocidade média da rodovia, a velocidade média no sentido Manilha-Magé é 57, Magé-Manilha 55, a média de 56,6 km/h de tráfego na rodovia. Questão dos acidentes, aqui apresenta alguns dados que foram fornecidos pelo corpo de bombeiros da quantidade de acidentes que aconteceram na região entre 2003 e 2005. Então a gente vê que nos trechos aqui, a gente pintou abaixo porque são as áreas urbanas. E principalmente nos trechos urbanos, é os trechos onde você tem maior incidência de acidentes realmente, que é possivelmente a entrada de Magé. Você vê que é onde acontece maior número de acidentes na rodovia. Seguindo ainda nessa análise sobre os acidentes, a gente vê aí acidentes, quantidade de mortos por local, os acidentes de maior fatalidade aconteceram aqui na região de Itambi. E com feridos também. Desculpa, não tem. Vamos entrar agora na avaliação de impactos ambiental, que é a parte mais focal do processo de licenciamento. A gente pra fazer a avaliação dos impactos, a gente parte das características do empreendimento, que são principalmente as características da obra, das intervenções que vão ser provocadas pelo empreendimento, quanto da sua operação, quanto ao seu cotidiano de operação. A partir dessas informações a gente associa elas aos principais aspectos socioambientais, identifica as sensibilidades e vê exatamente aonde esse impacto vai estar intervindo sobre essas sensibilidades, e a partir daí analisa quais são os efeitos esperados. Quais são aqueles efeitos que vão ser provocados que a gente chama de impacto ambiental. A gente identifica os impactos, portanto, depois classifica esses impactos e hierarquiza eles pra identificar quais são aqueles mais importantes e aqueles menos importantes. E para os mais importantes, para todos em si, mas principalmente os mais importantes a gente elabora as medidas mitigatórias e os programas ambientais. Para essa rodovia, para o processo de duplicação da rodovia a gente identificou impactos para a região como um todo sem

o empreendimento e com o empreendimento. Sem o empreendimento você teria aí nove impactos, dois deles mais importantes que seria os incômodos relacionados a qualidade do ar, pode passar, desculpa, aumento do risco de acidentes rodoviários, aumento do risco de acidentes com pedestres, e em menor grau aí de importância, aumento de risco de acidentes com cargas perigosas e aumento de incidência de inundações em função dos problemas de drenagem da rodovia. A gente vai destacar aqui alguns porque isso é uma lista exaustiva, só para não demorar muito a gente vai... de forma mais dinâmica. Na fase de implantação, que é a fase de obra, a gente tem aí uma série de impactos, dois positivos, os demais são negativos. Esses dois positivos seria aumento da massa salarial e o incremento da arrecadação tributária, recorrente da contratação de serviço durante as obras. E uma série de impactos negativos, entre os quais eu destaco os seguintes: Aumento do risco de acidentes rodoviários, incômodos relacionados a ruídos e vibrações, e incômodos relacionados a qualidade do ar. Além de risco de alteração e destruição de sítios arqueológicos e risco de inundações. Esses mais escuros a gente vai falar um pouquinho a seguir. Risco de aumento de acidentes rodoviários, durante a etapa de obras, com a circulação de caminhões, interrupções de vias, criação de desvios, existe de fato um risco de aumentar a quantidade de acidentes, de forma que foram propostas as seguintes medidas: O treinamento rigoroso de motoristas envolvidos nas atividades de obras; retenção do tráfego em alguns trechos justamente para facilitar a circulação desses veículos envolvidos na obra; recuperação de buracos; sinalização da rodovia; e campanha de educação e informação para os usuários da rodovia sobre as condições da via durante o período de obra. São as medidas que foram propostas em relação a esse impacto. Em relação ao impacto seguinte que é incômodos relacionados com ruídos e vibrações, que é justamente todo o transtorno que vai ser causado durante a obra em função de operação de máquinas, betoneiras, enfim, todo tipo de ruído e vibração que vai ser causado. As medidas principais é cuidar da manutenção dos equipamentos, não fazer ruídos em horários pré-determinados, a gente recomendou que seja entre 22 e 7 horas, principalmente nas áreas urbanas; Fiscalizar o nível de ruídos; criar barreiras para diminuir o nível de ruídos em alguns... e em casos extremos, a remoção temporária de moradores ou a transferência de estruturas, como escolas e hospitais, durante o processo de obra pra justamente não provocar um transtorno muito grande. Além disso, incômodos relacionados a qualidade do ar, vai aumentar o número de veículos, vai causar mais poeira, vai gerar mais fumaça, fuligem. Então essa piora da qualidade do ar durante o período de obras ela deve ter uma série de medidas também aí associadas, principalmente a regulagem dos motores dos veículos, reduzir ao máximo o tempo de retenção do tráfego, justamente pro tráfego fluir e não ficar gerando mais poluentes, e molhar as rodovias que ainda não estiverem pavimentadas pra diminuir o levantamento de poeira com o tráfego dos veículos. Risco de inundações, construção de estradas pode alterar a drenagem e provocar inundações em alguns trechos durante a obra. Isso também não é uma coisa incomum acontecer algumas inundações, já acontece atualmente, durante o período de obras pode acontecer também em função de movimentação de terreno, a drenagem ainda não foi adequadamente preparada. Então recuperação e ampliação do sistema de drenagem da via, manutenção periódica do sistema de drenagem e recuperação das áreas de empréstimo utilizadas. Acho que já seguindo na parte de operação da rodovia aí a gente tem dois impactos principais, que é a redução do tempo de viagem, que é o principal impacto da rodovia. Esse impacto ele está... dentro dos limites de velocidade permitido o tempo de viagem pode ser reduzido até em 37%,

ou seja, o tempo de se percorrer a rodovia vai ser muito mais rápido, a rodovia vai ser muito mais dinâmica. As medidas seriam as mesmas indicadas pelo aumento de risco de ocorrência de acidentes, que seria a redução do risco... desculpa, propor medidas, e também a mesma pro risco de população local que seriam medidas para redução do risco de atropelamento, campanhas de comunicação e instalação de passarela, para que justamente esse impacto que é positivo continue sempre sendo positivo. Sempre seja... tenha um tempo reduzido de viagem na rodovia. Aqui... mostram os principais programas que foram propostos no âmbito do EIA de maneira mais sistêmica. Você tem aí um plano de gestão ambiental que deve controlar todas as ações da obra, um programa de comunicação social, que deve apoiar esse plano de gestão ambiental e três conjuntos de programas. Programas de apoio e controle de obras, os programas de monitoramento e os programas operacionais e medidas socioambientais. No primeiro grupo de programas, programas de apoio e controle das obras, destacam-se os seguintes programas. O plano de gestão ambiental e o programa de comunicação social, gestão ambiental, o objetivo é garantir a execução e controle de todas as ações realizadas pelos programas ambientais, e o de comunicação social é criar canais de comunicação com a população de forma a trazer as informações atualizadas sobre as obras, sobre o processo de licenciamento, sobre a implantação dos programas ambientais e demais ações que estão diretamente envolvidas com o empreendimento. No primeiro conjunto de programas então, pode passar, que é os programas de apoio e controle das obras, a gente tem inicialmente o PAC, que é o Plano Ambiental de Construção, não é o PAC do Lula, que tem como objetivo monitorar e controlar as atividades das obras, principalmente as empreiteiras, no sentido de fornecer critérios e diretrizes pra que as obras ocorram de forma a amenizar os impactos negativos. Então vai ter o subprograma de supressão de vegetação, que é dotar as atividades de supressão de atividades adequadas. Subprograma de recuperação de áreas degradadas, pra justamente recuperar aquelas áreas que forem utilizadas para obras e que forem danificadas. Subprogramas de proteção e prevenção a erosão. Subprograma de controle da instalação do aterro, justamente para melhorar a estabilidade dos aterros. Programa de prospecção e salvamento arqueológico, que o objetivo é localizar, delimitar e salvar essas áreas de interesse de proteção. O programa de estabelecimento da faixa de domínio e indenizações que justamente busca identificar ao longo do trecho da rodovia algumas áreas que sejam necessárias realocações ou mesmo indenizações. A gente sabe que na rodovia, ao longo de todo o seu trecho, não deve ter realocação de edificações. Você tem algumas entradas de postos, de motel, tem alguns lugares que devem ser modificados em função da abertura do... do restabelecimento da faixa de domínio da rodovia. Então essas áreas, algumas, onde forem necessárias, serão realizadas indenizações, mas se prevê que ao longo de todo o trecho não tenham muitas dessas áreas. Mas onde tiver tem que ser feita a indenização. Os programas seguintes são os programas de monitoramento, são principalmente voltados para o monitoramento da emissão de ruídos e vibrações. Tem que monitorar para saber se o ruído está dentro do aceitável, enfim. O monitoramento da qualidade do ar, e controle de material particulado e gases, que é o controle de emissões atmosféricas, de fumaça mesmo, que é provocada pelos veículos da obra. O programa de monitoramento da fauna e da flora, e o subprograma de monitoramento dos corpos hídricos para saber se não está indo material para os rios, se não está havendo contaminação nos rios que são atravessados. Seguindo no outro conjunto de programas você tem os programas operacionais e as medidas socioambientais, programas de educação ambiental. O

objetivo é trazer melhorias na qualidade de vida e na qualidade ambiental por meio de ações educativas junto a escolas, a outros agentes ambientais da região. Programa de compensação ambiental que tem o objetivo de destinar recursos para ações associadas às unidades de conservação, melhorando a qualidade ambiental da região. E programa de recuperação de passivos, que é um programa destinado a verificar a existências de áreas que foram utilizadas no passado pela alteração da rodovia e que se encontram degradadas, e propor ações de melhorias das condições dessas áreas, com destaque, por exemplo, pras áreas onde você tem os canais ali no entorno que foram feitas obra no passado, e que essas áreas deverão ser recuperadas agora para melhorar essa condição ambiental. Além dessas medidas, acho que tem mais ainda... Programa de ordenamento territorial, que são as medidas de apoio técnico às prefeituras, que visa adequar o entorno da rodovia, de acordo com as intervenções que são propostas pelo empreendedor, pelo DNIT, com as medidas que a prefeitura deve adotar para que a área seja melhor aproveitada. É o estabelecimento de padrões para instalações dos serviços e paradas de ônibus, implantação de barreiras acústicas quando houver necessidade, implantação de ciclovias se for o caso, acostamento para acesso às indústrias, enfim. Qualquer proposta da prefeitura de melhoria vai ter um programa pra justamente adequar essas melhorias às condições da rodovia. Tratamento paisagístico, área de plantio de árvore, prevenção a queimadas na faixa de domínio da rodovia e os pontos de travessia urbana que justamente busca ordenar o tráfego local dos municípios, das áreas urbanas com o tráfego da rodovia, dotando eles de sinalização correta, enfim, uma série de aspectos. Além disso, acho que tem o último ainda, pode passar. Não, não tem não. Então foram esses programas que foram propostos no âmbito do EIA com vista a minimizar os impactos que a gente acredita que com a duplicação da rodovia, de certa forma, serão mais positivos do que negativos. Então, dessa forma o estudo de impacto ambiental e sua equipe técnica concluiu que o projeto de implantação é viável ambientalmente, seus impactos sociais, embora significativos, são compensados pela importância que a rodovia tem pro desenvolvimento da região. E de modo geral, não existem grandes impedimentos ambientais, já que a maior parte das áreas é degradada, a não ser essa questão social que deve ser olhada... questão da ocupação em torno da rodovia, que deve ser olhada com cuidado. Já foi olhado com certo cuidado na proposição do projeto, que considerou a existência de vias laterais, as passarelas, o loteamento da via, e que deve ser objeto de contínua observação ao longo do processo de construção, adotando as medidas corretas de adequação dos horários de obra, principalmente da retenção do tráfego, essas questões de poeira e tal, que são mais relevantes. Com vista nisso tudo, o estudo concluiu que o empreendimento ambientalmente ele é viável, que é de interesse social da região. Bom, obrigado pela atenção, desculpa porque eu falei pra caramba. Mas obrigado pela atenção de todos, a gente está aqui agora abertos as perguntas de vocês, qualquer dúvida que vocês tenham podem encaminhar para a mesa, a gente tem o maior prazer em responder. Quem quiser dar uma olhada melhor no estudo de impacto ambiental, ele se encontra ali fora. Pode começar aí.

- Obrigado, Arlei, pela apresentação. Dando continuidade então nessa fase das apresentações eu vou convidar a doutora Aline Peixoto, do Instituto Estadual do Ambiente, para fazer uma apresentação sucinta do histórico do processo de licenciamento e das considerações preliminares do grupo de trabalho responsável pelo análise do estudo.

- Boa noite, meu nome é Aline Peixoto, analista ambiental do INEA, bióloga de formação. Peço desculpas a vocês pelo meu tom de voz, eu estou um pouco afônica, e vou tentar ao máximo falar direitinho pra vocês. A nossa avaliação preliminar do estudo de impacto ambiental da BR-493 para o trecho Manilha-Santa Guilhermina. O processo que entrou na extinta FEEMA era o E0720361507 passando agora para o INEA. Como o doutor Maurício já explicou para vocês, o objeto da audiência pública é de divulgar informações, recolher as opiniões, críticas e sugestões da população interessada na implantação e operação desse empreendimento, de modo a participar da decisão quanto ao licenciamento ambiental. Então o nosso parecer, como eu falei, é um parecer preliminar, ele não é decisório. O objetivo dessa licença prévia requerida no INEA, na extinta FEEMA, foi avaliar a possibilidade para implantação das obras de adequação e capacidade e melhorias operacionais referentes ao Segmento C do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, BR-493, nesse trecho de Manilha a Santa Guilhermina. Agora eu vou falar um pouquinho do histórico, pode parecer um pouco maçante, mas pra vocês entenderem como saiu do IBAMA e entrou pra FEEMA e agora tá no INEA. Esse processo de licenciamento das obras de adequação e melhorias operacionais nesse segmento da BR-493 com a BR-101 ele teve seu início no IBAMA através desse processo administrativo em agosto de 2001. Em 16 de outubro foi encaminhado através desse ofício o termo de referência para elaboração do EIA-RIMA. Esse termo de referência foi encaminhado pelo IBAMA. Em 9 de julho de 2004 o DENIT encaminhou ofício reportando ao IBAMA que o trecho da BR-494 a ser licenciado ele corresponde ao segmento entre o entroncamento com a BR-101 e o entroncamento com a BR-116, numa extensão de 26 quilômetros, desmembrando assim do antigo processo referente ao Arco Rodoviário que já foi arquivado. Esse ofício que foi entregue pelo DNIT, e a vistoria realizada em conjunto entre os técnicos do IBAMA e os técnicos da APA de Guapimirim, foi emitido um novo termo de referência, ainda pelo IBAMA. Em 18 de maio de 2007 o DENIT encaminhou ao IBAMA a versão preliminar o EIA visando fomentar as discussões técnicas para elaboração do EIA-RIMA final. Em 27 de agosto de 2007 é encaminhado ao IBAMA o ofício pras FEEMA, da presidência, onde é manifestado o interesse do governo do estado do Rio de Janeiro, através da FEEMA a realizar o licenciamento desse trecho da BR-494, tendo em vista o licenciamento ambiental que já estava sendo realizado, em curso, para os demais trechos do Arco Metropolitano. O IBAMA concordou que o processo de licenciamento fosse conduzido pela FEEMA, hoje INEA, desde que houvesse o pronunciamento por parte do Instituto Chico Mendes de conservação da biodiversidade do Ministério do Meio Ambiente, tendo em vista que as intervenções causaram interferências diretas na APA de Guapimirim. Através desse ofício eles se manifestaram em outubro de 2007. Através da deliberação CECA, que é do Estado do Rio de Janeiro, em 20 de maio de 2008, autorizou a FEEMA a validar os procedimentos já feitos pelo IBAMA. Então nós anexamos todas as solicitações feitas pelo IBAMA referentes a esse licenciamento ambiental das obras de adequação de melhorias. Então foi feito novo requerimento, e esse requerimento da licença prévia na FEEMA foi feito em 7 do 11 de 2007, através desse processo que eu já falei pros senhores. As características da atividade e a legislação ambiental vigente, a saber, a lei estadual 1356 de 88, foi nomeado o grupo de trabalho através da portaria FEEMA PRES 23 de 11 de 2008, para os procedimentos de avaliação de impacto ambiental, do qual eu faço parte desse grupo de trabalho. Posteriormente foi emitida uma notificação para apresentação do estudo de impacto ambiental e o seu respectivo relatório de impacto ambiental conforme administração(?) técnica específica da FEEMA 2108.

Em 11 de novembro de 2008 foi aceito o EIA pela FEEMA, entregue pelo DNIT e expedida a notificação de aceite. Esses são os órgãos que receberam o EIA-RIMA, listados aqui, do Instituto Chico Mendes, Prefeitura Municipal de Itaboraí, Câmara Municipal de Itaboraí, Prefeitura Municipal de Magé, Câmara Municipal de Magé, Prefeitura Municipal de Guapimirim, Câmara Municipal de Guapimirim, Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro, Ministério Público Federal, a extinta IEF, que hoje também faz parte do INEA, a SERLA que também foi incorporada ao INEA, a ALERJ, o IBAMA e a CECA. Temos todos os recebedores, algumas assinaturas, como não tinha carimbo, não estava legível, mas nós temos a matrícula das pessoas que receberam ou o número de protocolo onde foi recebido no órgão. Em 18 de novembro de 2008 a empresa publicou no jornal O Globo, Jornal do Brasil, no Diário Oficial também o aceite desse estudo e os locais onde estavam disponíveis para consulta. Posteriormente foi encaminhado a CECA o nosso parecer preliminar da análise do EIA-RIMA feito pelo grupo de trabalho. Então foi publicada, aqui eu tirei a publicação da outra audiência pública, porque o nosso foco hoje é a nossa audiência. Essa convocação foi publicada no Jornal do Brasil, no Jornal O Dia do dia 5 de março de 2009. A licença prévia, nossa avaliação preliminar, é que a licença prévia ela é concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento, aprovando sua localização e concepção, atestando a viabilidade ambiental e estabelecendo os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nas próximas fases da sua implementação. Esse trecho da BR-493, entre Manilha e Santa Guilhermina, faz parte do Arco Metropolitano, objeto de licenciamento em separado, que contemplou o trecho entre entroncamento da BR-040, no município de Duque de Caxias, com o entroncamento da BR-101 Sul, em Itaguaí. Além de todas as implicações socioeconômicas para a região no entorno da rodovia o COMPERJ tem a BR-494 e o Arco Rodoviário como principais apoios logísticos, tanto para a fase de construção como para a sua fase de operação. É por essa rodovia que deverá ser realizado o acesso principal a planta industrial, envolvendo portanto todo transporte de material, equipamentos, pessoal, assim como o escoamento de partes significativa da sua produção, que poderá chegar, segundo informações da Petrobras que nós tivemos, a um volume de 100 milhões de toneladas por ano. Considerando a sinergia entre o desenvolvimento do COMPERJ e da rodovia BR-493, é intensa e imprescindível para o desenvolvimento da região. Que segundo estimativas da Petrobras deverá se tornar em uma década em um dos maiores centros industriais do Brasil. Para o projeto de desapropriação está sendo exigida a apresentação de cadastro atualizado contemplando os bens atingidos, bem como detalhamento dos critérios para indenização que deverão ser discutidos diretamente com as comunidades afetadas. Para implantação da estrada haverá um aumento no fluxo do tráfego da região com a movimentação de veículos, máquinas e pessoal para a realização das obras. A circulação de veículos de cargas e máquinas em vias pouco estruturadas para o recebimento desse fluxo poderá acarretar em acidentes rodoviários, colocando em risco os trabalhadores, a população local e os demais usuários. A BR-493 apresenta tráfego de veículos pesados, incluindo caminhões que transportam cargas perigosas, quadro que será intensificado com a instalação do COMPERJ em Itaboraí. Será exigido no projeto executivo as medidas previstas no manual de transporte cargas perigosas, no plano de gerenciamento de risco da rodovia. Além de medidas estruturais, tais como pátios de fuga, destinados ao recuo de veículos em caso de enguiço. O projeto executivo deverá contemplar projeto de drenagem específico para acidentes com cargas perigosas. Durante período de obras deverão ocorrer diversas interrupções no tráfego. Contudo a implantação de

um conjunto de pista em paralelo a vis existente poderá minimizar as alterações no fluxo de veículos da rodovia. Ao longo do desenvolvimento das obras do projeto não está previsto o uso de acessos alternativos, ou mesmo de interrupção de tráfego na sua forma total. A empresa irá priorizar a contratação de mão-de-obra local, reduzindo ao máximo o número de trabalhadores externos, no intuito de evitar o deslocamento de pessoal e produzir menor impacto sobre o cotidiano local. Serão exigidas também medidas para minimizar o impacto sobre a fauna nos percursos que afetarem todas as unidades de conservação. Além dessas manifestações apresentadas hoje na fase de debates, que os senhores provavelmente farão perguntas, nós estaremos aguardando as manifestações nos próximos 10 dias, que deverão ser encaminhadas ao INEA e a CECA. Esse é o endereço, ainda que estamos no INEA, aqui na Fonseca Teles. E a CECA que já se encontra na Avenida Venezuela, que é a sede do INEA hoje. Obrigada, boa noite.

- Obrigada, doutora Aline. Antes de passar a palavra pro Emanuel Colares, como representante aqui da Prefeitura de Magé, ele tem direito a fazer a apresentação, um esclarecimento, até a justificativa pelo pedido aqui da audiência pública. Lembrando a vocês que no término da fala do Emanuel nós vamos esperar o prazo de 10 minutos para vocês encaminharem as perguntas à mesa. Nós precisamos desse prazo para poder agrupar as perguntas dos mesmos temas, e depois nós vamos passar diretamente pra fase dos debates. Presidente aqui (?) já está inscrito, já está com a primeira pergunta aqui encaminhada à mesa. Então, por favor, vocês aí do plenário que tiverem elaborando as suas perguntas, pessoal do apoio está ali atrás, é só levantar a mão com a pergunta que elas vão recolhendo e trazendo aqui pra mesa. Emanuel, por favor.
- É um prazer muito grande estar me dirigindo a todos vocês. A Prefeitura de Magé, hoje, está demonstrando muita maturidade nas questões ambientais no seu município. Nós estamos estruturando a Secretaria de Meio Ambiente de Magé com técnicos capazes de brigar, de observar, de analisar e contribuir com qualquer órgão governamental ou privado, e não permitir que essas ações afetem diretamente ao município, ao cidadão, e quem quer que seja, principalmente o meio ambiente. Nós verificamos agora com a apresentação da doutora essa avaliação do que foi feito pelo INEA, nós podemos dar uma contribuição maior a essa avaliação. É essa oportunidade que está sendo dada a todos nós aqui. Essa audiência pública tem esse objetivo. Então não precisa ser um biólogo, um engenheiro civil, ou um técnico sanitário para sermos sensíveis às necessidades do que nos atinge diretamente, neste município ou em qualquer lugar. O Brasil tem dado demonstrações de maturidade nas questões ambientais e a audiência pública é um instrumento democrático que abre, e as vezes desbrava, alguns conceitos até o conceito frio da engenharia, que foi comentado na última audiência pública. O conceito frio de repente da política, o conceito frio de repente de qualquer natureza. Então é dado a todos nós essa oportunidade. Existe um detalhe sobre esse estudo de impacto ambiental que de repente eu gostaria que fosse bastante observado dentro do projeto executivo que é o acompanhamento, digamos assim, todos os municípios que estão envolvidos, o acompanhamento desse projeto executivo. Nós teremos empreiteiras que estarão trabalhando, estarão de repente intervindo no nosso município, nas nossas áreas. Isso vai nos afetar em cheio em vários níveis. Tanto na questão social, ambiental, saúde, que não foi comentado aqui. Eu acho que os prefeitos terão problemas com renite alérgicas, terão problemas com outro tipo de

procedimentos, isso deverá atingir o município, o orçamento municipal. Então nós temos que observar mais coisas além do que foi apresentado aqui. Então seria agora a nossa oportunidade, de Magé e também dos amigos aqui presentes, de fazer esses questionamentos e encaminharem à mesa. Obrigado, boa noite.

- Obrigado, Emanuel. Justamente como você falou, essa é a ideia da audiência pública, o momento é esse de todos manifestarem a sua manifestação aqui em relação a preocupação com a saúde. Doutora Aline estava me lembrando que nessa fase da preliminar a gente não apresentou ainda as futuras condicionantes pra licença posterior, pra licença prévia, caso ela venha a ser emitida pela CECA. E é nessa hora que nós vamos incorporar justamente todas as solicitações que vocês apresentarem aqui pra gente. Eu to vendo que o pessoal do apoio já está com algumas perguntas, mas eu vou passar direto aqui pro presidente da Câmara, pro Dinho, pra já começar aqui com debate, que ele tem várias perguntas aqui pra fazer relativas ao projeto, relativas ao estudo e nós estamos aqui pra isso.
- Boa noite a todos. Primeira pergunta minha era se a 493, assim que for duplicada, vai ser um sonho, da duplicação, vai ser privatizada e se vai ter o pedágio. Depois que o senhor me responder se vai ser privatizada ou não, eu também queria dizer pro senhor se vai recolher o INSS proporcional por cada município ou na praça de pedágio. Depois do senhor me responder isso, eu tenho outras perguntas a concluir, se me der oportunidade.
- Melhor assim, fica mais dinâmico. Pamplona e o Marcelo, por favor.
- Antes de mais nada eu gostaria de agradecer o presidente pela seção aqui do espaço, mas não, não existe intenção de privatização. Não existe, a rodovia está incluída como verba do PAC, então nós já temos recursos esse ano na ordem de 80 milhões de reais já para aplicar depois da licitação. Já temos 80 milhões já reservados para isso, e com a observação ainda de que esses recursos do PAC podem ser transferidos de outras obras pra cá. Alguma obra que não esteja andando, se nessa obra precisar de mais de 80 milhões esse ano, a gente pode trazer de outras obras pra cá, remanejar. Não vai haver privatização, o governo vai bancar todo o investimento dessa rodovia e não vai ter praça de pedágio. Até porque a BR-116 tem praça de pedágio e alí a BR-101 também. Então se você colocar uma praça de pedágio aqui em Manilha... Pode ficar tranquilo, presidente. Compromisso.
- E o ISS?
- O ISS, que é N, da obra ele já é recolhido proporcionalmente dentro do município. O que pode ser feito, as pontes dentro de município de Magé, o trecho recapeamento, de pavimentação, tudo feito dentro de Magé vai ser recolhido em Magé. O que for feito dentro de Itaboraí vai ser recolhido em Itaboraí. Se não me engano, o município de Itaboraí é o menor trecho.
- Só mais uma outra pergunta, os viadutos que vocês falaram, vão fazer 20 viadutos, onde vai ficar... 20 viadutos até... Itaboraí, o COMPERJ, vocês vão provavelmente... Eu queria saber diretamente se o senhor vai implantar dois viadutos, que a gente tem aqui duas entradas em Magé. Uma aqui e outra perto da Barbuda. São as duas entradas. E se os viadutos, eu não sei o nome, eu não sou técnico nisso, se vão ter

duas saídas. Exemplo, se o senhor vier de Piabetá para a rodovia, não sei se o senhor conhece, então o senhor pode pegar a rodovia, pagar o pedágio e vir para Magé. Mas se o senhor vir do Rio de Janeiro, passar o pedágio, não tem subida para voltar para Piabetá. Você tem que ir a Suruí e retornar. Então se viesse fazer os dois viadutos que provavelmente vocês vão lotear as ruas, as rodovias, vão levantar, e vai fazer dois viadutos, se esses dois viadutos vai ter entrada e saída para ambos lados da rodovia.

- Eu gostaria de passar a palavra pro Bento que conhece mais o projeto do que eu.
- Todas as passagens inferiores permitem todos os movimentos dos carros. Agora, eu não entendi é a respeito da entrada lá na praça de Santa Guilhermina que o senhor falou...
- Não, aqui em Magé, tem uma aqui na entrada de Piedade, que é essa aqui, estou próximo, e tem uma outra aqui na Barbuda. São duas entradas pra dentro de Magé. E se os viadutos vão ter mão dupla pra mim sair para ambos os lados da rodovia.
- Você sai pro lado que você quiser. A finalidade, o projeto foi feito com a premissa de a rodovia não influir no tráfego local. Então as ruas laterais que eu tenho, quem chegar nas ruas laterais trafega como se fosse num trecho urbano, e em cada passagem dessa inferior ela pode ir para onde ela quiser.
- Mais uma outra pergunta. Não é sobre a duplicação da rodovia e ao mesmo tempo é. Por que o DNIT tem quatro meses fazendo uma ponte que liga a Itaboraí, fazendo meia ponte, e não conclui ou não faz um trecho que ande mais rápido, já que causa tanto problema para as pessoas que moram aqui, como Teresópolis ou em qualquer lugar da região, para ir pra Itaboraí, que só estão fazendo meia ponte há quatro meses.
- Aquela ponte ela está sendo executada como obra emergencial. Infelizmente as obras quando elas... e tem o projeto executivo elaborado a firma já entra na obra já sabendo o que vai fazer. Mas aconteceu que ali nós tivemos que decretar emergência e elaborar o projeto junto com a execução da obra, fazendo sondagens e preparando estudos junto. O prazo de duração dessa obra previsto é de seis meses. A gente está fazendo todo o possível, inclusive quando eu passei por lá agora me dirigindo até aqui eu vi o pessoal trabalhando à noite. Então peço um pouco mais de paciência ao paciente, mas em dois meses o serviço vai estar concluído.
- Só para encerrar, se em quatro meses vocês estão fazendo um lado, o senhor não vai concluir aquela obra em dois meses o outro lado, ou não vai fazer o outro lado?
- Não, vai ser feito, mas é porque nós tivemos que fazer exatamente isso. Até a gente saber o que ia fazer em cima a gente teve que mexer embaixo e preparar tudo e fazer o cálculo, projeto, estudo de sondagem. Quando nós descobrimos o que nós íamos fazer em cima já fizemos um lado, o outro vai ser a mesma coisa, vai ser mais rápido.
- Presidente, para não perder a viagem, já aproveitou e já emendou aqui a pergunta

da conclusão das obras. Seguindo essa mesma linha da preocupação com o tempo de obra aqui... Antes de continuar, nós estamos com um lanche servido alí fora, em função do adiantado da hora nós não vamos fazer intervalo porque se não o pessoal vai se dispersar. Mas quem quiser sair, tomar um suco, pegar um biscoitinho, vai saindo, volta que nós estamos aqui. Pelo número de perguntas aqui ainda vai demorar bastante. E se a gente fizer uma pausa demorada vai se prolongar por muito tempo. Seguindo a preocupação em relação às obras, a Roberta da Silva também pergunta pro DNIT: qual o tempo de duração dessa obra? Antes de você falar, também tem Auzir Ferreira, aqui da Academia Mageense de Letras, faz uma pergunta também em relação ao prazo de obras e também: por que apenas quatro passarelas para pedestres? Pois se existem no mínimo seis locais com grande fluxo de pedestres. 25 quilômetros de rodovia cortando zona urbana não pode ser seis vírgula quilômetros para cada passarela. O Agildo Gomes também fez uma pergunta bastante parecida, ele pergunta quantos viadutos serão construídos em Magé e os locais. E quantas passarelas serão construídas também em Magé e os locais. Também pergunta sobre a obra quanto tempo vai demorar. Por favor.

- A obra é prevista para ser executada em 24 meses. Esse é o tempo previsto no projeto para execução da obra. O número de passarelas em Itambi, com seis quilômetros, são duas. E o número de passarelas em Magé, incluindo o corpo de bombeiro, mas em Magé também com... um pouco menos do que essa extensão são duas. Agora, também existem duas passagens inferiores que permitem a passagem de pedestres. Então nós vamos ter quatro passagens de pedestres e... Manilha em quatro em Magé. Tomando uma distância média de seis quilômetros, nós vamos ter passagem na faixa de um quilômetro e meio, em vez dos seis quilômetros. A execução de passarelas é algo dinâmico. A qualquer alteração futura de ocupação urbana vai demandar no futuro a alteração disto. Não tem como travar.
- Localização dos viadutos, quantos serão construídos aqui em Magé e os locais.
- Se pudesse voltar o slide onde tem o esquema... para dar em termos de quilômetros.
- Da apresentação do DNIT, é a primeira apresentação. Tem um slide que tem a localização.
- Pode passar, pode passar. Isso aqui é em Manilha, nós temos passagens inferiores no quilômetro 1,3, 4,5, 6 e em Itambi na passagem da linha férrea. E temos passarela aproximadamente no quilômetro 3 e logo no início. Existem outras passarelas, existirão outras passarelas na 101 na mesma região. Mas aí é outro assunto. No trecho de Magé, pode passar a figura... Nós temos em Pedrinhas, temos uma passarela... antes do canal Magé Mirim, temos passagens inferiores entre o canal Magé Mirim e o rio Magé, e temos outra passarela logo após o... o Rio Magé. E no final quando termina o trecho urbano temos outra passagem inferior. Então eu tenho uma, duas, três, quatro passagens. Fora a do Vale das Pedrinha.
- Agildo, Alzir, querem se manifestar? Microfone, por favor.
- Boa noite. Eu não entendi bem o que o senhor explicou, pelo que eu perguntei ali naquele formulário. Gostaria de saber Magé aonde vai passar e os locais. O senhor falou em Itambi, Manilha. Isso não me interessa. Me interessa Magé, gostaria de

saber quantas passarelas vão ter em Magé e os locais. Gostaria de saber se é Piedade, se é Barbuda. Esses locais que me interessa. Eu sou morador em Magé.

- Existe um problema pra mim porque pra mim é quilômetro, não é o bairro em si. Como eu falei da outra vez, nós temos as duas passarelas e duas passagens inferiores, contando com a de Pedrinhas a terceira.
- A questão é a seguinte. Essas passagens em nível, pra gente visualizar melhor, é o momento onde a rodovia vai ser elevada, ela vai subir e vai ter uma rua passando por debaixo dela que vai ligar um lado a outro da cidade de Magé. Então não vai ser mais necessário atravessar a rodovia para passar de um lado a outro da cidade porque a rodovia vai estar passando por cima. Então nesses pontos não há necessidade de implantação de passarelas, porque vai ter uma passagem pelo próprio nível do solo. Então bicicleta, carro, pessoas, podem passar por essas passagens, que são essas duas nas duas principais entradas de Magé. No (?) e a outra próximo lá onde tem o posto, são as duas principais entradas da cidade. Nesse ponto ônibus, carros vão poder trafegar nos dois sentidos ligando um lado ao outro da cidade. Então você vai ter uma integração da cidade. Além dessas duas passagens que estão programadas, vai ter uma terceira, uma passarela mais adiante, antes do Rio Magé Mirim, que é já em Guapi, ali em Guapimirim naquela localidade, desculpe, esqueci o nome. Acho que é Piedade, né? Vila Olímpia, desculpa. Que é onde deve ter a outra passarela que é para atender aquele outro trecho onde não vai ter alteamento da pista, somente uma passarela. Então aqui em Magé, nos trechos onde você tenha elevação da rodovia, vai ser permitido ao pessoal passar diretamente, que é o principal ponto de travessia mesmo. Então vai ter essas duas passagens em nível. Nesse ponto a rodovia vai ser alteada a quantos metros, desculpa? Cinco metros e meio de vão livre. Então vai poder trafegar ônibus, caminhão tranquilamente de um lado para o outro e a rodovia vai passar por cima.
- Serão mão duplas?
- Serão mão duplas. Tanto as vias laterais vão ser mão dupla, quanto essas passagens vão ser mão dupla com passagem de pedestre separada. Ou seja, vai ter passagem de pedestre e as vias duplas para tráfego de veículos.
- E a outra pergunta para encerrar, o término da obra. Gostaria de saber quando a obra vai terminar.
- É previsto 24 meses após o início.
- Quando ela vai começar? Ou já começou?
- Tem a licença pra ser feita, tem todo o trâmite legal... Eu posso também lhe dizer, no meu julgamento isso deve começar no meio do ano. Julho.
- Tem prazo de 24 meses para terminar.
- 24 meses para terminar. São previsões.
- Obrigado pelas perguntas. O José Romildo também fez uma pergunta bastante parecida, qual critério de escolha da construção dos viadutos, principalmente o de

Magé.

- O critério que veio do projeto básico são as duas principais ruas de acesso e de ligação de Magé, a do Pórtico e da Piedade.
- (burburinho)
- Romildo está aí?
- Como é o nome do bairro?
- Barbuda.
- Barbuda e Piedade. Tá certo? Foi esse o raciocínio que se teve, o critério que se teve.
- Vou passar agora aqui para a pergunta do vereador Álvaro.
- Boa noite a todos, primeiro.
- Boa noite a todos, primeiro parabenizar o governo federal, as obras do PAC, sem dúvida nenhuma são importantíssimas pro país, pro desenvolvimento do nosso país num momento de crise vai injetar bilhões aí de reais na economia brasileira. É só para entender porque a pergunta que o senhor fez aqui era uma dúvida minha, e aí acaba tendo essa coisa. Porque você faz estudos em cima de quilômetros e a gente não conhece muito os quilômetros, conhece o nome dos bairros, aí fica a dúvida. Eu observei aqui que na verdade viaduto aqui não vai ser, vão ser passagens inferiores, que se dá o nome, pelo que eu vi aqui. Então são duas passagens que vão ser feitas. Não entendi muito o mapa ali, o senhor falou pra não ter dúvida, uma passagem inferior no que eu to colocando, entendendo que ele também tava fazendo a pergunta, é ligando a João Valério, que é essa rua que sai aqui, ao outro lado, que é o bairro da Piedade? Aí é uma passagem inferior. A outra passagem inferior é ligando Simão da Mota lá do outro lado por baixo, interligando a Barbuda. Essas duas passagens inferiores vão passar os pedestres.
- Também.
- E aí eu tenho mais duas passarelas. Essas duas passarelas vão se encontrar aonde? Só pra gente se localizar aqui.
- Vai ser uma na entrada de Piedade e a outra lá depois da...
- Mas a entrada de Piedade já vai ter o... o inferior. Eu to tentando me localizar, porque de repente é dúvida também aqui. Porque daqui pra lá tem essas duas passagens inferiores, que vocês colocaram já, e vai passar o pedestre. Mas tem alguns bairros aqui no meio do caminho... Por exemplo, o BNH aqui que também moradores, aí tem o canal logo ali na frente. Queria entender só essas passarelas para saber onde elas vão estar localizadas. Tem uma no bombeiro, uma dessas passarelas está no bombeiro?
- No bombeiro tem uma passagem inferior. Pedrinhas tem uma passagem inferior.

- Vale das Pedrinhas já é Guapi já, vamos trazer pra cá.
- (burburinho)
- O BNH vai ficar sem passarelas.
- As duas passagens subterrâneas tem quatro bairros.
- Só para encerrar aqui, são três perguntinhas aqui. Uma é essa para entender essas passarelas, agora já deu, ficou claro aqui pra gente a questão das passagens inferiores ligando os dois pontos de maior circulação de carro e pedestres. Se essa via, essa obra vai ter iluminação. Agora a CRT iluminou esse trecho daqui pra lá. Se essa que vai ser feita vai ter iluminação. E uma terceira pergunta, eu reparando a apresentação de vocês vi que vai se priorizar a mão-de-obra local. Aí eu queria entender se essa prioridade de mão-de-obra local tem algum percentual a ser respeitado. Porque fica uma coisa muito vaga. Vai se priorizar, mas aí tem dois mil trabalhadores, colocam três mageenses. Só pra entender se tem o percentual, a gente puder construir um percentual de trabalhadores da região de Magé, no caso, só isso só.
- Em relação a questão da mão-de-obra a gente sempre procura direcionar nos estudos, enfim, nas medidas que a gente recomenda no EIA a contratação de mão-de-obra porque isso evita uma série de questões. Primeiro porque valoriza a geração de emprego nos municípios que estão sendo diretamente afetados, e em segundo porque isso evita uma série de outras questões que é a vinda de outros trabalhadores para a região, possibilidade de criar novas áreas de ocupação, enfim. Isso é uma medida que a gente recomenda e que deve ser observada no período de contratação que será feito pelas empreiteiras. Quando iniciar o processo de licitação, que forem contratadas as empreiteiras, no seu edital deve constar a recomendação de fazer essa contratação local. Infelizmente o nosso controle, controle tanto da gestão ambiental como do próprio empreendedor sobre essa contratação de mão-de-obra ele é limitado. Ele tem que ser acompanhado, tem que ser criado as medidas junto as prefeituras para que seja feito da melhor forma,mas é difícil porque quem contrata efetivamente são as empreiteiras. Então a gente deixa essa recomendação e ao longo do processo de contratação aí cabe os acordos com as empreiteiras eles seguirem essa recomendação, que é importantíssima para melhor, digamos assim, inserção do empreendimento das obras nos municípios onde ele efetivamente vai acontecer. Então fica essa recomendação. Outra observação em relação a questão da mão-de-obra é que uma parte dessa mão-de-obra ela é especializada e normalmente faz parte dos quadros da empreiteira. Então a empreiteira deve trazer engenheiros, deve trazer o pessoal mais especializados, o operador de máquinas específicas e tal. Isso normalmente faz parte do corpo técnico das empreiteiras. E o que normalmente se contrata no nível local é a mão-de-obra mais geral, menos especializada, de operadores gerais de máquinas, serventes, enfim, outros tipos de trabalhos que podem ser contratados em nível local. Importante, acho que o pessoal que está muito ligado aqui ao setor público, observar nesse período de contratação e criar junto com as empreiteiras maneiras de estar cadastrando essa população do município e apresentando para as empreiteiras esses cadastros, de modo que eles possam ter acesso aí no caso a esse cadastros locais para poder estar contratando. Isso é importante porque para a empreiteira

também muitas vezes é interessante ela ao invés de recrutar mão-de-obra de municípios próximos, já que a região aqui é farta, São Gonçalo, outros municípios, ou de Duque de Caxias mesmo, não contratar aqui mesmo porque pra ela vai ser mais fácil também. Então é importante para a prefeitura encaminhar formas dessas empresas terem acesso a esses cadastros municipais. É sempre importante ter esse tipo de cadastro para ofertas às empreiteiras no período de contratação. Então isso é importante.

- A outra é a questão da iluminação, se vai ter iluminação.
- O projeto da rodovia não tem um projeto de iluminação. Mas a iluminação existente será mantida. A concessionária vai ter que remover vários e vários lugares, postes de linhas de transmissão de baixa voltagem e de distribuição mesmo de energia, e manter a iluminação dela. Isso vai ter que ser feito. Mas não existe um projeto de iluminação específico da rodovia.
- Quais as empresas que vão fazer essa obra?
- Não tem. A parte de iluminação...
- Não, as empresas que vão fazer a obra com contratação de mão-de-obra local.
- Ah não, ainda vai haver a licitação.
- Vereador Amsterdã também queria fazer uso... Ah, já foi.
- Aquilo que eu tinha falado antes, existe uma série de coisas. Espera-se que nos meados do ano se esteja com essa obra licitada.
- Nós temos outras perguntas. Eu vou passar pro vereador Carlos da Silva.
- Boa noite a todos. Eu queria saber quem será privilegiado com os supostos empregos, pois a empresa atual aqui do município quase não nos dá vaga, dando sempre as vagas para os encarregados da sua firma, porém eles são de outros estados. Nós ficamos sempre aqui a ver navios.
- Acho que o Arlei explicou, realmente é uma coisa que nós não temos a competência, nós órgão licenciados do Estado, instituto, de exigir que o DNIT, por exemplo, e através das empreiteiras, contrate a mão-de-obra local. O que existe é uma sugestão que é feita pelo próprio estudo de impacto ambiental que uma forma de se diminuir muito o impacto causado no meio sócio econômico é a contratação local. A experiência que a gente tem tido é que hoje nessas obras últimas que o Estado tem licenciado eles estão atendendo essa recomendação, estão sendo feitos cursos de capacitação. Mas a participação da prefeitura, como foi dito aqui pelo Arlei e pelo Pamplona, é fundamental que haja uma articulação entre a prefeitura, o DNIT, para que façam-se os cursos de capacitação para que possa disponibilizar para as concessionárias, para as empreiteiras que ganharem a obra pra que sejam absorvidos o maior número possível de mão-de-obra local. Eu to com uma pergunta aqui também do Robson Silveira, que é assessor do vereador Amsterdã, ele pergunta também sobre como vai ser feito o acesso de Magé, depois pergunta, eu acho que já foi respondido, em relação como serão construídas as passarelas.

Agora, tem uma pergunta nova que é quantos metros terá a faixa de domínio. Outra coisa, ele se preocupa com quem vai fiscalizar as obras de invasão, tanto de moradia quanto do comércio. Se vai ser o federal, estadual ou municipal. E qual vai ser a velocidade máxima da rodovia.

- A velocidade da rodovia, velocidade de diretriz, 80km/h. Essa é a velocidade que o projeto indica. Apesar dela estar sendo projetada com uma boa vedação e controle de acesso à rodovia principal. Mas 80 quilômetros. A largura da faixa de domínio é a que foi feita pelo DNIT desde os primórdios da rodovia, 30 metros para cada lado.
- A outra é quem vai fiscalizar as obras em relação a invasão, tanto de moradia quanto ao comércio. Robson tá aí? Robson Silveira. Daqui a pouco ele retorna e a gente tira a dúvida. A velocidade máxima então você respondeu, largura de 30 metros. E onde vai ser construída as passarelas você já informou.
- E o controle fica com DNIT, através da residência.
- O Oséias de Castro Lima também pergunta como será a passagem inferior, como se dará a ocupação das margens de rodovia e como será o atendimento aos acidentes.
- As passagens inferiores a rodovia elas são utilizadas nas zonas urbanas. A seção da rodovia é aquela que vocês se recordam que tem uma defesa de concreto no meio da rodovia. A rodovia vai vir, vai ser elevado o grade, e ela vai passar, a passagem inferior como já foi dito, terá um vão livre de 5,50, que é vão padrão do DNIT. A altura da pista, como a gente chama, o infrodorso da viga, do tabuleiro da ponte, do tabuleiro da obra de arte.
- Outra preocupação dele é com relação a problemas respiratórios do pessoal aqui do centro no município de Magé, em função das obras e também da preocupação em relação ao escoamento das águas no período principalmente de maré cheia.
- Primeira questão que acho que é importante ressaltar é que com a construção da rodovia, uma série de problemas que existem hoje com a drenagem superficial, com o escoamento das águas no entorno, localizados principalmente na faixa de domínio, vão ser solucionados. A rodovia hoje ela não possui em nenhum dos seus trechos bueiros e sistema de drenagens para as águas que circulam na rodovia. Então o projeto novo vai contemplar a existência desses bueiros e sistemas de... e adequações também, principalmente nas passagens dos rios, que vão facilitar o escoamento da água. Então em alguns pontos as pontes vão ser alteadas, vão ser ampliadas de modo que você facilite o escoamento. E em outros trechos vão ser instalados bueiros e passagens para as águas. Então o que se espera é que a partir da operação da rodovia, alguns pontos onde hoje há alagamentos, eles vão deixar de existir. Outra característica da rodovia também é que ela vai ser alteada, ela vai passar num nível um pouco mais alta do que ela passa, o que vai facilitar em muitos trechos a melhoria desses escoamentos da rodovia, evitando criação de pontos de alagamento. A outra questão é em relação a questão de saúde. O que foi identificado no estudo de impacto ambiental é que deve haver, principalmente no período de obras, um aumento na dispersão de gases e poluentes que deverão gerar incômodos associados a esses gases e poluentes. Não se espera contudo, pelo menos numa avaliação preliminar, que haja uma alteração significativa no quadro de

saúde da população. Ou seja, agravos de saúde deverão ocorrer, mas de forma pontual e não de forma generalizada. Principalmente se adotando as medidas que foram propostas que é a umificação das áreas onde você tem maior poeira, aonde você deve ter a rodovia sem nenhum cobertura de asfalto nem nada, você deve ter uma dispersão maior de poeira, que deve ser o principal causador, digamos, de danos a saúde aí. Nessas áreas deve ser feita aplicação, passar um caminhão que joga água, isso deve ser monitorado. Ou seja, se essas áreas realmente estão levantando muita poeira, você tem que passar com o caminhão mais frequentemente. É um caminhão pipa que atrás dele, na rabeta tem uma vala que joga água que vai molhando o solo e vai diminuindo a emissão de poeira. Nesses casos é uma das principais medidas a serem adotadas justamente pra evitar que você tenha danos muito graves a saúde, maiores a saúde. Agora, em relação a rede de saúde não tem nenhuma medida prevista no EIA não.

- Boa noite a todos, vereador Leonardo da Vila, esses 80 bilhões de verba para esse ano tem no estudo alguma compensação para o município, algum repasse pro município de compensação ambiental, de compensação de saúde, alguma verba destinada ao município de Magé que vá fazer com que o município se estruture também para receber as pessoas que provavelmente vão ter incômodo com a poeira, com a alergia, ou com o dia a dia da obra, com alguma coisa que vier a acontecer a respeito de acidente, ou algum projeto com parceria com a prefeitura de algum curso profissionalizante, que a gente é carente disso aqui, já que é um dinheiro bastante significativo, 80 bilhões. Eu sou mageense, moro aqui há muito tempo, e vejo as coisas passar, acontecer aqui nada de benefício pro nosso município. Pô, acho que já está na hora de mudar alguma coisa, acho que já está na hora de governo federal, governo do estado, olhar um pouco pro nosso município, só lembra da gente quando precisa. Agora quando tá precisando da água lembra da gente. Tá precisando da rodovia, mas não é pra atender o povo de Magé, lógico que vai beneficiar, mas só tá fazendo porque tem essa refinaria que vai ser construída em Itaboraí. Vai fazer a obra pra poder passar por aqui, sempre pra passar, nunca pra beneficiar. Eu queria ver e pedir, solicitar aos senhores se, com quem é responsável desse direcionamento dessa verba que se possa direcionar alguma coisa pro nosso município. Algum repasse pro município para ser feito algum trabalho em conjunto, um trabalho pra montar um posto de saúde, ou pra montar um curso profissionalizante pros moradores daqui. Que essa obra passe, mas que deixe alguma coisa positiva também pros moradores de Magé.
- Vereador, o que eu posso dizer é que essa verba do DNIT, essa dotação orçamentária ela é pra ser gasta e, até em termos legais, esse dinheiro, esses 80 milhões são para se gastar na obra de restauração da rodovia. Agora, eu acho que essa é uma reivindicação válida, que isso pode ser tentado. Nós no DNIT não temos dotação orçamentária para esse tipo de ação. Mas em vários ministérios existe isso. Acho que isso é uma reivindicação válida, isso pode ser gerado um documento nesse sentido aqui da Câmara Municipal, e ser levado até o ministro do transporte. E depois tentar encaixar nisso, ou o Ministério das Cidades, alguma coisa que tenha dotação orçamentária para isso. Infelizmente o DNIT não, a gente só tem verba para execução de rodovias, pavimento. É o aspecto legal, é uma tramitação legal. Mas eu acho a reivindicação válida, eu acho que isso pode ter prosseguimento sim.
- Obrigado, Marcelo. De qualquer forma a sua manifestação está registrada porque ela

foi gravada, vai ser transcrita e vai constar nos autos do processo. Em relação a medida compensatória, o que eu posso te esclarecer é que todo projeto que necessita apresentação do estudo de impacto ambiental em função da legislação federal, a lei 9985 de 2000, no mínimo meio por cento do valor da obra tem que ser destinado à medida compensatória. Mas essa medida compensatória, em função da legislação, ela só pode ser aplicada numa unidade de proteção integral. Por exemplo, é uma unidade de conservação de proteção integral. Só pode ser, por exemplo, a ESEC Guanabara ela pode ser aplicada, e parques e reservas, ela pode ser aplicada. O governo do estado, aqui antecipando, como todos os outros estados, ela criou uma legislação específica, uma deliberação da CECA, 4888, que faz o cálculo. Então já foi feito o cálculo aproximado dessa medida compensatória, que ela é de no mínimo meio por cento, mas em função do cálculo feito, no caso aqui do estado do Rio de Janeiro, ela vai ser a máxima do estado que é 1.1. Então 1.1% do valor dessa obra vai ser destinado a medida compensatória, mas por aplicabilidade da lei 9985 e da resolução do CONAMA 371, ela tem que ser destinada para unidade de conservação de proteção integral. Existe uma câmara de compensação na Secretaria de Estado do Ambiente que é o setor que vai definir onde vai ser aplicada essa verba, em que unidade de conservação. Como a estrada atinge três municípios, o município que se manifestar com interesse que parte dessa verba seja aplicada no seu município, aproveitando a presença do secretário aqui municipal, encaminhe para a câmara de compensação da Secretaria do Estado do Ambiente. Mas independente da medida compensatória, essa obrigatória por lei, existem os planos e programas que o próprio estudo de impacto ambiental sugere que sejam aplicados. Então que abrangem sempre a parte de saúde, a parte de segurança e a sua manifestação aqui como ficou registrada, a Comissão Estadual de Controle Ambiental, a CECA, que vai determinar pela expedição ou não da licença prévia, ela pode incorporar dentro das condições da licença prévia algum tipo de medida, não compensatória ambiental, mas uma medida que ajude o município de Magé a absorver essa obra na parte de infra-estrutura. Agora o vereador Guilherme, eu ia até ler a sua pergunta agora, se você quiser antecipar.

- Boa noite a todos, sou o vereador Guilherme Marcate, eu queria saber se tem alguma possibilidade de elaborar um ranking de medidas. A gente sabe que, tendo em vista aí, trata-se de um projeto longo e de alto custo. E nosso município a gente tem nossas prioridades. Se tem como dar prioridade as entradas inferiores mencionadas.
- Acho que o DNIT, tempo de execução da obra, que pode responder ao Guilherme.
- É, porque a gente sabe que vai ser uma obra longa. Tem o prazo de 24 meses, mas a gente sabe que nunca nem se inicia nem termina no prazo. E como eu sou vereador... vai passar em três municípios, eu sou vereador de Magé. Então queria saber se tinha como a possibilidade de elaborar um ranking de medidas, de obras a ser feito por etapas, e se tem como priorizar as entradas inferiores que vai ser de maior circulação de dentro do município.
- Então pelo que eu entendi, a sua sugestão, é porque no cronograma de execução já começa pela área urbana aqui, no caso de Magé, para poder já privilegiar os moradores aqui da região.

- A recomendação do projeto é que você ataque as áreas urbanas e as áreas, vamos chamar, rurais ou de solo mole. Então as áreas urbanas é recomendada que você tenha frente em todas elas, junto com a parte rural. O nosso tempo, 24 meses, recomenda-se ao licitante, depois quem ganhar a licitação, que ele abra três frentes. A parte urbana e a parte rural. Quando começar, deve começar uma frente em Magé, uma frente em Itaboraí, e a outra na parte de solo mole.
- Então acho que o cronograma já atende aqui...
- Obrigado.
- Gostaria de informar que estão encerradas as perguntas encaminhadas à mesa. Já estamos com cerca aqui de mais 25 perguntas. Então vamos ter bastante tempo aí. E lembrando que ainda tem os 10 dias subseqüentes a audiência para que vocês possam encaminhar qualquer manifestação, tanto pro Instituto Estadual do Ambiente quanto pra CECA que vão ser incorporados aqui ao processo de licenciamento. Vou fazer a pergunta agora do doutor Osnir, não sei se está aí... Osnir Pereira... Tá ali o Osnir, ele é do grupo de apoio técnico especializado do Ministério Público, e ele faz uma pergunta assim: como foi possível o EIA da BR considerar o tráfego indireto, ou seja, Arco Metropolitano e COMPERJ, se no EIA desses projetos isso também não foi feito? E a segunda, resolução CONAMA 1 de 86 do CONAMA determina a análise de alternativas de traçado que assumidamente foram desconsideradas no EIA da BR-493. Como os autores entendem possível o licenciamento se uma formalidade ou exigência legal não foi considerada? Acho que o Arlei pode tentar esclarecer aqui as dúvidas do Osnir.
- Em relação a primeira questão que é a questão do volume de tráfego, inicialmente o projeto básico da rodovia, que ele foi já realizado em 2002, ele não considerou o volume de tráfego desviado da ponte. Posteriormente foi feito um outro estudo de tráfego pela projetista que a gente não incorporou em detalhe porque é um estudo específico para embasar engenharia. É um estudo muito específico que ele serve pra justamente fazer o dimensionamento do volume da rodovia, que foi utilizado pra revisão do projeto básico de engenharia que foi finalizado em 2008. Quer dizer, foram realizados estudos de tráfego e consideraram tanto o volume desviado da ponte, quanto o volume proveniente do próprio Arco Metropolitano. E também em relação ao COMPERJ. Esses estudos embasaram o projeto de engenharia que foi então apresentado para o licenciamento. O estudo de impacto ambiental ele considerou aspectos mais gerais desse estudo de tráfego, já que o projeto da rodovia ele já tinha todo um conceito pré-determinado que foi utilizado, foi utilizado para esse licenciamento. Em relação as alternativas de acesso, no caso da duplicação e adequação de uma rodovia, embora a legislação prevê que deva ser realizado o estudo de alternativa, no caso de uma duplicação, eu acredito, e foi essa a compreensão que tivemos ao longo da elaboração do EIA-RIMA, que não caberia propor alternativas já que no projeto básico de engenharia também não foram consideradas alternativas locais para a rodovia. Como é uma duplicação, ela vai passar no eixo que a rodovia já atualmente opera.
- Osnir, por favor.
- Olha, ele respondeu mas não esclareceu. Porque é uma formalidade que tem que

cumprir, tem que apresentar alternativa de traçado, tem alternativa locacional. E por entendimento, a norma não compreende dessa forma. Então cada um pode entender de um jeito que quiser. Mas tem que cumprir a norma. É uma formalidade. Então se não fez, teria que apresentar até o porque... a opção de ser do lado ou não. Explicar isso no próprio EIA, que não está explicado. Em relação ao estudo de tráfego, você falou mas eu continuei não entendendo. Acho que é importante você colocar isso na forma do estudo no papel pra gente poder tentar entender o que você explicou aí. Porque realmente, de forma clara, nada.

- Eu poderia complementar? É porque na verdade a pergunta foi formulada pelo Osnir, mas é a pergunta do Gate. O projeto é apresentado como a duplicação da via, mas na verdade é a ligação do COMPERJ ao Arco Metropolitano. Portanto, existe alternativa de traçado. Uma alternativa a essa ligação do COMPERJ ao Arco Metropolitano é a duplicação de uma via existente. Pela lei é preciso apresentar alternativas ao projeto para se verificar qual é a melhor alternativa do ponto de vista da viabilidade ambiental.
- Desculpa, mas a rodovia não é a ligação do COMPERJ com o Arco Metropolitano. A rodovia é a ligação da BR-101 Norte com a BR-116. O trecho do COMPERJ não é objeto desse licenciamento, o trecho que liga essa rodovia ao COMPERJ é objeto de outro licenciamento. Inclusive esse projeto quando foi dimensionado ainda não existia COMPERJ. Quando foi feita a proposta, e isso é tanto lá antigamente, lá em 81, quanto depois em 2002, quando foi feito o projeto básico, não existia COMPERJ ainda. Quando iniciou o processo de licenciamento 2006 o COMPERJ ainda não havia sido ainda projetado. Então quer dizer, o projeto de licenciamento ele é anterior ao COMPERJ. Ou seja, porque o projeto já estaria conformado. Eu descordo, esse projeto não é um projeto de ligação, isso é importante que esteja claro para todos, não é um projeto de interligação do COMPERJ com o Arco Metropolitano. Ele integra o Arco Metropolitano que foi dimensionado futuramente para atender não só... Já havia sido projetado também de forma anterior a todos esses empreendimentos, não só COMPERJ, mas os outros também que estão previsto no estado do Rio de Janeiro, ele já havia sido proposto anteriormente. E agora o governo do estado retomou esse projeto. Trouxe o nome de Arco Metropolitano, e trouxe novamente esses projetos haja vista que a demanda por infra-estrutura no estado ela é crescente, não só por conta do COMPERJ, mas por conta dos empreendimentos que estão localizados também na Baía de Sepetiba, ia de Sepetiba e outros que venham a se instalar ao longo da rodovia. Como a demanda por infra-estrutura é cada vez mais crescente no estado do Rio de Janeiro, houve o entendimento entre o governo do estado e o governo federal de forma a incrementar a infra-estrutura do estado e atender a todas essas demandas. Mas a rodovia não está sendo duplicada somente por causa do COMPERJ. Está sendo duplicada em função das demandas gerais do estado. Talvez ela tivesse que ter sido construída antes, sim, para poder atender a demanda da Ponte. Infelizmente não foi. Poderia ser construída depois? Poderia. Mas estaríamos mais uma vez com problema de gargalo no estado. Então acho que ela veio nesse modelo, é o momento que é oportuno, que a gente tem que entender que o estado tem essa carência. Essa pelo menos é a minha visão e é a visão que a gente trabalhou para a justificativa do empreendimento que foi apresentada no EIA-RIMA, que também em função da análise dos impactos positivos que a rodovia poderia trazer.

- Emendando aqui na pergunta que o Jorge Martins, também perito do GAT(?) encaminhou, ele pergunta: qual impacto indireto na BR-493 nível de serviço do Arco Metropolitano e do COMPERJ e quando a via atingir o limite de capacidade viária, nível E, com tal impacto indireto? Que outra pergunta, que não foi mostrado impacto da via no uso do solo urbano, isto é, no adensamento de edificações. Qual é efetivamente o adensamento previsto para os próximos 15 anos e seu respectivo tráfego gerado? Ele se preocupa ainda com... ele solicita aos autores do EIA demonstrar objetivamente que o impacto, no caso do COMPERJ e das prováveis 724 indústrias esperadas, conforme ele cita aqui no EIA do COMPERJ, sobre o PIB estaria abaixo da taxa máxima de crescimento do PIB considerada no EIA-RIMA da BR-493.
- São questões que são extremamente complexas que envolvem não somente uma rodovia, como a 493, mas envolvem todo o planejamento do estado. Questões, por exemplo, da previsão do crescimento do estado, previsões de adensamento urbano, elas extrapolam um pouco do âmbito de licenciamento de uma rodovia. Por quê? Uma rodovia, no caso desse processo de licenciamento, um dos objetos focais da rodovia é a construção dela, a obra em si e os transtornos que a obra pode trazer. É claro que a gente sempre observa a operação da rodovia. Mas como no caso da inserção da 493, como do Arco Metropolitano como um todo envolve uma série de áreas do entorno e que tem uma série de outros fatores que são determinantes pra essa dinâmica ocupacional do entorno, que não só a rodovia. A gente não pode dizer que a rodovia vai aumentar a ocupação no entorno porque pode ter um empreendimento que vai gerar uma ocupação muito maior. E aí eu vou estar analisando o impacto que é da rodovia associado a um outro empreendimento que eu não sei nem se vai existir ou não. Enfim, não é no âmbito do processo. Acho que até por isso, por conta dessa questão, o governo do estado, muito na figura da Secretaria de Planejamento, está elaborando o plano diretor do Arco Metropolitano, que visa justamente avaliar em conjunto todas as sinergias existentes entre todos esses empreendimentos propostos. Tanto o Arco Metropolitano em si, como todas as grandes empreendimentos da Petrobras, da CSA, ampliação do Porto de Sepetiba, enfim. Todas essas obras, empreendimentos que estão previstos aí para a região. Se não me engano, ao todo chegaram a estimar esses investimentos em cerca de 100 bilhões de reais. Então, é uma coisa que supera completamente a capacidade ou a intenção que existe dentro do EIA-RIMA de avaliar os impactos e propor medidas que são medidas estão no âmbito do processo de gerenciamento. Não é se vai haver uma ampliação da ocupação essa eu acredito que seja uma preocupação governamental, uma preocupação do poder público. E não uma preocupação da gestão da obra que o DNIT vai fazer. Embora ele tenha que estar atento ao crescimento, tem que estar atento, porque ele tem que dimensionar a rodovia dele para esse crescimento. Mas ele não tem como propor medidas que controlem, mitiguem ou que possam estar atento a esses efeitos. Isso é do âmbito do poder público municipal. E que inclusive o governo do estado que também é o grande interessado nesse processo, está aglutinando forças nesse sentido. A gente teve a oportunidade de participar também do licenciamento do Arco Metropolitano, e vem acompanhando outros processos, como o do COMPERJ, como o da CSA, agora lá da LLX também no porto de Itaguaí. E tenho observado que são grandes de mais as preocupações de todos com esse crescimento que vem. E o governo do estado já se mostrou pelo menos na intenção a realização de um Plano diretor junto com as prefeituras. No sentido de trabalhar tanto o ordenamento da ocupação ao longo

dessas rodovias, como a consideração dos impactos sobre o meio ambiente de todos esses empreendimentos em conjunto. Como outros aspectos também que são importantes. Eu acho que é muito importante essa preocupação, eu acho que é importante ser colocada, mas acredito que exista hoje já um outro âmbito instalado pra esse tipo de preocupação, que é justamente o Plano diretor do Arco Metropolitano e que está sendo discutido em âmbito estadual.

- Eu queria fazer um comentário. Então, fica claro que o EIA-RIMA não considerou os impactos indiretos da própria obra viária. Ou seja, o adensamento que vai ser gerado por conta do investimento na via e esse adensamento que trará tráfego, isso foi desconsiderado. E o GAT(?) nós discordamos da informação prestada pelo assessor-técnico da empresa. Primeiro porque o manual do DNIT, as normas do DNIT, define que pra se calcular a viabilidade financeira do empreendimento é preciso saber qual é a idade da, quando, em que ano o horizonte ela atinge o seu limite de capacidade. E é fundamental portanto pra se saber inclusive a viabilidade financeira do empreendimento qual vai ser o tráfego gerado indiretamente pelas atividades que a própria obra atrai, induz, pra se garantir a viabilidade financeira da obra. Primeiro ponto. Segundo porque a própria resolução 1 de 86 determina que os impactos indiretos do empreendimento devam ser considerados. E o impacto indireto no tráfego é o principal numa questão em que está sendo focada é de transporte. Porque nós estamos aqui discutindo a capacidade da via. O projeto foi dimensionado com duas faixas num sentido e duas faixas no outro sentido. Isso suporta o crescimento urbano que haverá por conta da sinergia entre COMPERJ e o Arco Metropolitano, o próprio estudo do COMPERJ chegou a conclusão que 724 indústrias viriam se localizar no em trono, ao longo do Arco Metropolitano, em função das facilidades de acesso que tiverem. Se vai haver facilidade de acesso até Magé por conta dessa obra, então, é evidente que interessa sim pro estudo de impacto aqui se saber quais serão essas limitações e em que ano a via atinge o limite da capacidade dela. Então, deveria ficar consignado que o estudo e até porque o próprio técnico falou quando o estudo técnico de EIA-RIMA foi feito pela 1ª vez, se quer havia o projeto do COMPERJ. E hoje sem esse trecho inviabiliza o projeto do COMPERJ na medida que o Arco Metropolitano é a principal estratégia logística que viabiliza o COMPERJ. Então, deveria ficar consignado por sugestão nossa de que o que se constata é que não foi feito no EIA-RIMA alternativa de traçado o que contraria uma exigência legal, como lembrou o Osni. E não existe consideração dos impactos indiretos. E isso é de tão grande importância que as vias, e a ponte Rio-Niterói é um exemplo, elas tem o tempo, o horizonte delas de vida útil reduzido em 3 vezes, exatamente porque esse tráfego indireto não era considerado em metodologias até os anos 70 e 80, mas já existem sim e podem ser consideradas no processo.
- OK Jorge, obrigado, fica registrado aqui a sua colocação. Antes de passar aqui pro Emanuel, é a Suzana moradora de Iguape, ela diz: “Onde está o programa de gerenciamento de risco? E o Plano de Emergência? Ele é citado no RIMA. Como será feito se acontecer um acidente com cargas perigosas?”...
- Bom, o Plano de Gerenciamento de Risco e o Plano de Ação de Emergência, desculpe eu até não citei eles na apresentação, mas ele está apresentado sim no Estudo de Impacto Ambiental. Ele foi projetado conforme as normas e manuais do DNIT para esse tipo de programa. O Gerenciamento de Risco busca identificar os

pontos e quais os tipos de situações na rodovia, em que você pode ter alguma situação mais séria de risco tanto ao meio ambiente quanto a acidentes. E o Plano de Ação de Emergência define uma série de ações que serão adotadas caso aconteça algum acidente especialmente com cargas perigosas. Ao longo dessa rodovia tem diversos pontos onde se faz a travessia de corpos hídricos, alguns deles importantes pois drenam justamente pra dentro das Unidades de Conservação, como é o caso do Suruí e dos rios que atravessam a APA de Guapimirim, como o rio Macacu, rio Caceribu e outros. Pra essas áreas, deve haver principalmente das áreas que dão pra APA, a instalação de bacias de drenagens para escoamento, para recepção desse material que possa ser fruto de acidente na rodovia. Então, existe o programa, existe o projeto já sendo adequado o projeto da engenharia para adotar a rodovia desses equipamentos. E esse Plano de Gerenciamento de Risco deve ser observado num âmbito mais geral e integrado com o próprio Arco Metropolitano. Na medida em que o outro trecho possuirá trechos de fiscalização, um ponto de fiscalização para o tráfego de veículos que transportam cargas perigosas, já no trecho novo a rodovia é dotada de um desses pátios tanto de fiscalização quanto de estacionamento. Para que essas cargas sejam transportadas em horários diferenciados. Então, o Plano de Gerenciamento de Risco e de Ação de Emergência a rodovia, ele deve estar integrado então de forma mais completa ao Arco Metropolitano como um todo, bem como também as situações impostas pelo COMPERJ. A própria Petrobras e depois posteriormente poderá ser envolvida nesse Plano de Gerenciamento de Risco, junto com o Corpo de Bombeiros e outras entidades, de modo a criar o Sistema de Gerenciamento de Risco mais completo pra rodovia. O detalhamento desses programas que deverão ser implantados na fase operacional é muito importante a gente estar atento agora, estar citando, mas eles vão ser detalhados agora na próxima etapa que é o PBA, Projeto Básico Ambiental. E que é justamente a etapa do licenciamento onde você se aprofunda nos programas. Já colhendo essas informações que são colocadas aqui na audiência pública. E principalmente na fase de operação, lá quando a rodovia já estiver construída, você pode construir melhor esses convênios. E construir melhor essas estratégias de gerenciamento junto com o DNIT, junto com os residentes do DNIT do trecho. OK?

- OK! Jesus, também acho que é do Ministério, pergunta: “Gostaria de saber se a rodovia no entroncamento com a BR-116 se ocorre antes ou depois do pedágio? Pois se encontrar antes do pedágio irá aumentar as arrecadações da CRT.”
- O trecho duplicado termina antes da praça do pedágio. Ali é um trecho concessionado que não a ação fiscalizatória ou qualquer coisa é da agência reguladora ANTT. Não é DNIT. Pra entrar e fazer qualquer alteração tem que ter anuência da concessionária e posteriormente da ANTT. Então, ela termina antes da praça de pedágio.
- Rogério Cabral dos Santos está aí? Ele tem uma série de perguntas... “As famílias ao longo da estrada que serão desapropriadas irão para onde?”, primeira pergunta. Outra com relação a obra: “A ponte do rio Guaraí será demolida e erguida outra? Terá controle de velocidade com radar? – Qual o tempo estimado pra início da obra?” Isso já foi respondido. Outra: “Terá acesso aos dois lados da rodovia na Vila Olímpia? – Se será possível curso profissionalizante para a contratação de mão de obra para os moradores de Magé?”

- Começando pela ponte, as pontes existentes e que estão com tráfego hoje, serão mantidas. Uma ponte existe no rio Guaraí antiga será demolida. Qual é a outra?
- “Controle de velocidade com radar?”
- Isso só depois o DNIT com a polícia rodoviária federal que irá decidir. O projeto não decide se terá ou não. As famílias desapropriadas: A rodovia está dentro da faixa de domínio do DNER. É lógico que existem invasões. E cada caso será tratado como um caso. Não existe remanejamento em massa de pessoas morando ao longo da rodovia. Existem pontos de invasão.
- “Terá acesso aos dois lados da rodovia na Vila Olímpia?”
- Toda a rodovia nos trechos urbanos as ruas laterais permitiram acesso aos dois lados.
- E em relação ao curso profissionalizante para contratação de mão de obra dos moradores de Magé?
- Essa já foi respondida, já foi tratada, o DNIT, pela lei não se pode obrigar nenhuma empresa contratar ninguém. Mas se pode fazer a pressão, a comunidade pode fazer pressão através dos seus representantes pra isso. Pode desde o começo entrar em contato. E eu tenho certeza que o próprio DNIT que recomenda no projeto que seja contrato mão de obra local. Ele recomenda. É claro que o pessoal mais qualificado...
- Rogério quer fazer uso. Microfone pro Rogério... Só um minuto porque tem que falar no microfone e está sendo gravado. Deixa o Rogério falar...
- Eu sou o Rogério. Depois eu dou até oportunidade a ele pra complementar a minha pergunta. A minha preocupação numa dessas perguntas é do povo de Vila Olímpia. Eles terão que sair de Vila Olímpia vindo numa pista alternativa lateral paralelo a rodovia, na Barbuda, pra fazer o retorno pra ir pra Niterói. O pessoal do outro lado da Vila Olímpia terá que ir lá no Vale das Pedrinhas, fazer o retorno pra vir pro centro de Magé. Ou ali terá uma passagem de nível para os dois lados da rodovia? Já que entre Magé e Vila Olímpia tem ali o rio que corta a divisa de Magé com Guapimirim.
- As passagens inferiores permitem você atravessar num sentido e no outro. E as vias laterais têm pontes, têm tudo pra transitar.
- Mas a dúvida do Rogério se eu entendi é se na Vila Olímpia vai poder acessar a pista no sentido Niterói ou sentido Magé.
- Na passagem inferior você pode acessar.
- E no caso tem passagem inferior na Vila Olímpia?
- <burburinho>...
- Não. É Barbuda. Então, tem que ir a Barbuda.
- <inaudível>...

- No projeto está previsto isto.
- No microfone, por favor, Rogério. Está sendo gravado e vai ser transcrito.
- É que a Vila Olímpia é um bairro que está crescendo muito. E conforme foi falado aí do pessoal de Piabetá que tem que ir a Surui fazer o retorno, vai ser a mesma situação. Então, era viável fazer ali uma passagem de nível, alguma coisa que desse acesso aos dois lados da rodovia. Então, vai ser inviável para os moradores dali. Tanto dos dois lados.
- Está bom, vamos registrar aqui a sua manifestação, a sua preocupação. Vamos ver de que forma o DNIT vai poder atender. O senhor queria fazer uso aí? Por favor, se identifique...
- Se esse projeto...
- Qual o seu nome, por favor? Está sendo gravado...
- Felipe. Se esse projeto é o definitivo e se consta na prefeitura de Magé, prefeitura de Itaboraí, a planta do Anel Viário que vai ser ali em Manilha. A planta aqui da entrada de Magé. Onde estaria disponível essa planta pra gente olhar?
- O projeto foi entregue ao DNIT na 4ª feira retrasada quando ele for aprovado eu creio que o DNIT dará acesso a todo mundo que queira ver. Mas o projeto está restrito a faixa de domínio do DNIT. Ele não avança em propriedade nenhuma. Está restrito dentro da faixa.
- Por exemplo, ali no trevo de Manilha eu acredito que vá ter ali uma desapropriação, vai ser mexido muito grande ali.
- Provavelmente sim, o grande problema vai ser pra ANTT e a concessionária.
- Eu estou fazendo essa pergunta porque tenho um comércio ali, um posto de gasolina que estou negociando, e pelo mapa que eu vi eu perco boa parte da clientela pela alça viária que vocês vão fazer.
- É, provavelmente, a solução que é dada ali só vai ser executada se a concessionária concordar. E ela como concessionária é que vai ter a palavra final antes da ANTT. Eles podem ter em mente um outro projeto totalmente diferente pra lá.
- Então, ainda não está definido o trevo de Manilha?
- Aquele trevo está definido no projeto, e o DNIT poderá executá-lo, mas como está na área da concessionária, legalmente a concessionária vai ter que ser ouvida.
- Está bom.
- Vamos pra pergunta do Emanuel... Tem mais colocação pra fazer? Desculpa.
- Sim. Na verdade, pela observação feita pelo DNIT são 80 milhões de uma rubrica de orçamento de investimento. Quando nós apresentamos um projeto que tem esse

valor orçamentário e de repente se apresenta uma nova demanda que não foi prevista, você pode solicitar um complemento de verba. E ampliar esse valor para a realidade da demanda. Então, eu gostaria de saber em primeiro lugar sobre as pistas auxiliares se elas serão do mesmo material empregado na pista central. Polímero foi esse apresentado. Essa é a 1ª pergunta. O material abaixo desse material asfáltico terão, no caso, os acompanhamentos de ensaio de densidade, tudo direitinho, vai ser acompanhado por quem? A prefeitura de Magé teria como participar desses ensaios, pra confirmar a aplicação deles. Vamos colocar, pelo menos no seu trecho? Isso já pra prevenir problemas futuros até de durabilidade da obra. Segunda: A iluminação foi dita que não estaria no projeto inicial. Mas é de suma importância que se tenha um projeto de iluminação porque nós vamos atravessar a APA Guapimirim e outros nichos, onde existem alguns tipos de insetos que serão afetados de repente pela aplicação de uma iluminação inadequada. Então, precisa sim ter um projeto de iluminação adequada pra esses trechos. Pra trechos específicos até. Sobre a drenagem de fluidos tóxicos seria interessante também se apresentado as prefeituras como isso será feito: Qual é a técnica utilizada? Qual o material? Qual o equipamento? Tem que ficar bem claro pra apresentar isso para o seu cidadão. Daqui a pouco acontece um desastre o município não sabe o que é que foi feito, como foi feito, e não tem explicações a dar dentro da sua municipalidade. Eu acho que é importante essa avaliação, e essas observações dadas como sugestão de implemento do projeto básico que vocês apresentarão pra serem aprovados pelo INEA. Obrigado.

- Eu creio que o material empregado nas ruas laterais é de mesma qualidade do material empregado na pista central. E terá o mesmo controle da qualidade que terá a pista central. Está certo? Quanto a prefeitura participar ou não do acompanhamento, existirá provavelmente uma firma supervisora e acho que o DNIT, eu creio que o DNIT como é um órgão transparente, ele não pode dar o poder de fiscalizar, mas de acompanhar ele não vai se opor em nada. Quanto a iluminação do trecho da APA que eu chamo de trecho rural, não há projeto de iluminação. Quem vai fazer mal a fauna vai ser os carros que passam com seus faróis de xenônio e outras coisas mais. Nas cidades, as ruas laterais o que se espera porque a AMPLA vai ter que tirar a toda posteação dela pra colocar no limite da faixa de domínio, é que mantém a iluminação urbana da cidade. Mas o projeto da rodovia não prevê a iluminação.
- Nós estamos verificando que embora tenham se dito que a BR-493 nós não tínhamos assim o planejamento do COMPERJ. Na folha 10 do EIA está um estudo de forma complementar. Foram pesquisados e obtidos juntos a Petrobras o volume de tráfego bem como a composição da frota de veículos aos quais fazem parte do novo Pólo Petroquímico a ser construído na região de Itaboraí que utilizaram a rodovia BR-493. Essa que falou-se. Com parte integrante do acesso ao referido Pólo. Segundo a Petrobras com base na expectativa de produção e capacidade de carga de veículos o volume de tráfego esperado é: Fase de operação, granéis líquidos 93 caminhões diários, granéis sólidos 73 caminhões diários. Granéis petroquímicos 234 caminhões diários, outras matérias 80 caminhões diários correspondente a 20% do total acima. Entre outras análises nós sabemos que vai ser uma rodovia que vai trafegar materiais muito perigosos para o meio ambiente. Então, você falou que não

tem projeto de iluminação pra APA Guapimirim, se acontecer alguma coisa na APA Guapimirim a noite nós estaremos com que Plano de Contingência pra esse local? Foi-se falado o Plano de Contingência agora a instantes, mas por experiência e por saber que de repente isso poderá acontecer. Quase que é um risco diário 24h por dia. Eu gostaria que isso fosse revisto. E que fosse feito alguma tipo de proposta sobre essa necessidade que Magé e Guapimirim terão. É um trânsito de veículos de material tóxico, 24h por dia.

- Obrigado. A primeira coisa que gostaria só de complementar, o projeto original de 2002 não contemplou COMPERJ. Mas a remodelação desse projeto que foi feito pra 2008 considerou. Como você bem pode observar aí no Estudo Impacto Ambiental (EIA), as informações que a gente trouxe e que foram obtidas junto ao comitê que está responsável pela implantação do COMPERJ. A gente trouxe essas informações porque era de interesse. Então, elas foram consideradas também para o novo projeto de adequação, porque eram e são de interesse do processo de licenciamento. Em relação a questão do Plano de Gerenciamento de Risco como eu coloquei anteriormente a gente está num processo agora de elaboração do Projeto Básico Ambiental. No EIA-RIMA, a gente inicialmente indica quais são as medidas que devem ser adotadas e o seu planejamento. Ou seja, o detalhamento das atividades, por exemplo, você colocou uma questão que é importantíssima, que vai ter que ter um sistema para a iluminação principalmente nos trechos de maior risco. Esse tipo de detalhe é justamente o que vai ser apresentado agora no Projeto Básico Ambiental. Que é esse documento que ele é exclusivamente para detalhar os problemas ambientais. Trazer ele ao nível de detalhe e que permita a sua execução plena. Atendendo claro a todos os aspectos que são importantes aí. Então, eu acho que é importante essas colaborações porque isso vai sendo incorporado ao processo, assim como também estão sendo incorporadas também as observações, por exemplo, da administração da APA. Já aconteceram duas reuniões. Deverão acontecer ainda outras reuniões com a administração da APA para justamente ir adequando essas medidas que estão sendo propostas nos programas, as observações que muitas vezes pra gente é muito importante ter essa contribuição de todas as pessoas que estão no processo direta ou indiretamente, pra que isso seja incorporado. A nossa visão não é completa, ela é parcial, ela até é uma visão técnica, porem parcial porque não tem a vivência, não tem o dia a dia do local. Então, é importante essas observações, porque isso ajuda a gente a melhorar o planejamento, a gente a detalhar melhor, essas ações que estão sendo propostas. Eu acho que o pessoal que está responsável pela elaboração do PBA, eu não estou diretamente envolvido, mas o pessoal que está diretamente envolvido na elaboração do PBA, vai com certeza considerar essas observações de modo a ajustar. A questão da iluminação eu vejo, particularmente, como mais preocupante na área urbana, nos trechos de travessias. Justamente, por você ter ali maior risco de acidentes eventuais. É importante estar sinalizada a rodovia, essas passagens urbanas, mas se levantou uma questão que eu acho importante também para o Plano de Gerenciamento de Risco no período noturno, considerar então a questão de iluminação dos trechos de travessias aí ao longo da APA.
- Fica registrado, Arlei. Só pra esclarecer pro Emanuel nessa fase subsequente que na apresentação PBA nesse capítulo destinado aos acidentes, nós nos comprometemos encaminhar com certeza pra prefeitura pra ficar consciente e sabedora de quais são os procedimentos qualquer vão ser adotados no caso dos

acidentes. Então, na 2ª fase do licenciamento, caso venha a existir, caso a CECA autorize pela emissão da licença prévia, o PBA com certeza vai ter um capítulo destinado a esse tema. E nós podemos providenciar que a prefeitura receba uma cópia pelo menos desse capítulo principal em relação aos acidentes com carga perigosa. O Alexandre Anderson está aí? Ele faz uma pergunta exatamente sobre o tema: “Visto que o empreendimento está cortando alguns rios e as APAs ..., na área de influencia direta e indireta, qual foi o plano de ação elaborado para o possível acidente com cargas químicas contaminantes? Porque nesse trecho seria desastroso para o ambiente local”. Eu acho que como o Arlei explicou aqui, estamos numa fase inicial. Essa fase de detalhamento vai ocorrer quando do Plano Básico Ambiental. E se tiver alguma dúvida também, conforme nós encaminharemos a prefeitura se quiser ter maiores conhecimentos sobre o tema... Por favor, fale no microfone.

- Boa noite senhores vereadores aqui presente. Boa noite Secretário de Meio Ambiente, a nossa dúvida é constante. Eu sou representante de uma entidade que representa os pescadores artesanais da Baía de Guanabara. E que na sua maior quantidade residente no município de Magé. A nossa preocupação sobrevém porque devido aos históricos anteriores aqui que vêm acontecendo dentro da área da APA. Recentemente tivemos um desastre envolvendo vagões da Ferrovia Santo Atlântico e eu estive presente todo o tempo, só após 48h do acidente foi feita as primeiras contenções com bóias. Eu estava dentro do rio Caceribu e verifiquei a total desorganização com o Plano de Emergência que aquela empresa teria. Ela não tem até hoje e acredito que seja. E nós tivemos um problema muito sério na comunidade local pois o IBAMA de prontidão fez uma Portaria que proibiu atividade dentro do raio de, dentro do raio da APA e fora da APA 5 km a atividade pesqueira. Isso se tornou um transtorno muito grande, não tivemos ressarcimento por esses dias. A cata do caranguejo foi interrompida. Pesca artesanal com rede também. Esse prejuízo ficou pra nós, como sempre. E sem contar também a questão do nosso passivo de 2000, porque do passivo de 2000 restou pra nós, o prejuízo que ainda está sendo, fruto de litígio(?) grande. Tiraram a nossa areia, levaram a nossa areia da praia. Tiraram o óleo que estava no local, levaram os nossos pássaros mortos, nossos peixes mortos. Deixaram uma baía morrendo. A Baía de Guanabara morrendo. Então, eu queria saber desse empreendedor qual vai ser o sistema, como o nosso amigo secretário aqui falou o sistema de emergência, visto que 24h vai ter o risco. Porque verificamos nos históricos da Petrobras e da Vale do Rio Doce que elas prometem, têm, mas na verdade só em teses. Os Planos de Emergência, os setores de emergência dessas empresas só ficam somente em tese. Porque eu acredito que na Baía de Guanabara não só tem a fauna atingida. Porque nós tivemos que cortar, vamos cortar algumas APAs e uma ESEC, uma estação, uma área altamente restritiva a presença humana, mas vulnerável a esse empreendimento.
- Eu queria saber qual é o sistema de emergência que vocês têm? E se vocês vão criar qual o sistema que vai ser de comunicação para essas pessoas que vivem diretamente dessas áreas? Porque só verificamos a presença da emergência 48h após e até hoje estamos com o prejuízo. E senhores com todo o respeito que eu tenho pelo presidente da CECA essa LP vai sair como as outras também saíram, tá. Boa noite.
- Boa noite. Em relação a questão do Plano de Ação de Emergência, ele está sendo

projetado, ele foi definido no Estudo de Impacto Ambiental conforme as orientações dos manuais do DNIT, como informei anteriormente. O que isso quer dizer? Ele prevê a rodovia de algumas estruturas básicas que servem para a contenção em caso de vazamento, decorrente de algum tipo de acidente. Fora isso, outro tipo de estrutura que pode existir nesse âmbito da rodovia é uma estrutura de fiscalização do tipo de carga que está sendo transportada. É muito difícil você hoje tem poucas barreiras de fiscalização, ao longo das rodovias, então, é muito difícil você colocar um sistema que dê conta 100% de todo tipo de carga que são transportadas na rodovia. Nas a intenção é que ao longo do Arco Metropolitano exista pelo menos um ponto onde seja feita essa fiscalização de modo a você prever e identificar o tipo de carga que está sendo transportado, e prever em caso de acidente algum tipo de infra-estrutura pra essa carga a ser transportada. No momento atual, onde você não tem ainda a operação desses principais empreendimentos, você não tem como estimar ou definir qual vai ser toda a infra-estrutura necessária pra esse sistema de contenção. O que se faz agora é prever que exista um programa que vai ser implementado na fase de operação da rodovia, e que ele deve, é o que recomenda o Estudo de Impacto Ambiental, e que ele deve ter dentro do seu sistema de gestão, o envolvimento de outros órgãos interessados e eventualmente outros agentes sociais. Como pode ser, por exemplo, no caso a utilização de pescadores dentro desse sistema. Em outros casos a Petrobras utiliza muito isso, mas no caso da rodovia você pode estar envolvido no sistema de gestão do gerenciamento de risco da rodovia, no sistema de Plano de Ação de Emergência o envolvimento de pescadores. Haja vista que num caso de vazamento mais sério, você pode ter a necessidade de implantação de bóias, o que pode ser apoiado, por exemplo, por pescadores locais. O que seria bastante interessante. Deve envolver ainda outros agentes, como a própria administração da APA, como eu coloquei. Deve envolver o Corpo de Bombeiros, a Polícia Militar. Outros usuários que usam a rodovia mais intensamente como a Petrobras. Ou mesmo outras concessionárias e outras empresas que operam sistemas próximos, como é o caso da ferrovia. Então, já que você vai ter um conjunto tão grande de agentes que podem causar potencialmente um dano ambiental maior, você deve dotar todas essas estruturas conjuntamente de alguma base que permita operação no caso de emergência. Eu acho que isso tem que ser tratado é uma questão fundamental importantíssima, a gente tem exemplos e não são poucos os acidentes que já aconteceram aqui. Esse mais recente com a carga de diesel se não me engano foi no Caceribu, não é? Vazou pra dentro da APA. É o mais emblemático, uma carga de diesel que vazou numa composição de trem. E que causou um dano ambiental enorme. Então, você já tem esse exemplo, você tem uma situação, um modo de operar que não funcionou corretamente. Ou seja, uma série de coisas erradas, então, isso já mostra a importância desse tipo de ação. Agora isso tem que ser adotado no âmbito da rodovia, mas também deve ser pensado no âmbito mais estratégico. Tem sido importante a participação do Breno, do pessoal da APA de Guapimirim, no sentido de cobrar e de definir ações mais efetivas. A gente quando faz o EIA a gente prevê isso, mas faz essa previsão de modo genérico. Só a atuação mesmo do pessoal local, da APA, os pescadores que são muito bem vindos e de todo mundo, pode efetivamente garantir que no futuro quando os agentes que forem responsáveis pelo EIA estiverem mais presentes que isso venha efetivamente implantado. Então, eu acho fundamental essa participação e essa cobrança não só agora, mas audiência pública longo de todo o processo de construção não só da rodovia, mas desse cenário que se programa para a região. Então, eu acho que é isso.

- Obrigado... O Alexandre quer complementar.
- Desculpa, mas eu gostaria de fazer uma outra pergunta aqui, que é de interesse nosso, de todos. Visto que a rodovia vai ser ampliada e vai aumentar o fluxo de veículos, há uma deposição diária de resíduos provenientes das próprias descargas dos veículos. Pra onde será lançado esse resíduo líquido. E com a questão das chuvas esse resíduo líquido vai aumentar em grande quantidade para algum lugar. Nós não temos estação de tratamento de resíduos e nem de esgoto aqui no município. Eu acredito que será lançado para os mananciais onde vai ligar aos rios. Ou estou enganado?
- É bastante interessante a sua preocupação. Mas só complementando eu acredito que o maior lançamento que deva ter é o próprio óleo que pinga dos caminhões, dos carros que atravessam as rodovias. E que com as chuvas ele seja carregado pros corpos d'água. A rodovia não é adotada atualmente e possivelmente não será no futuro o detalhe de caixas de separação de óleo e de água para o escoamento fluvial. Não existe esse tipo de infra-estrutura implantada em rodovias no Brasil. O que normalmente acontece é que esse óleo de camada muito fininha, que fica na rodovia, ele seja normalmente transportado pros corpos fluviais. Mas não deve ser uma coisa superior a que existe hoje. O que acontece é que com o aumento da velocidade média da rodovia e a não retenção do tráfego, as condições de emissões atmosféricas e também de óleo na rodovia, deverão diminuir. Por que isso? O que acontece hoje na rodovia é que quando os carros têm que diminuir a velocidade, acelerar, diminuir e acelerar, passar em quebra-mola, tudo isso gera uma quantidade maior de poluentes do que previsto quando a rodovia estiver liberada. Quando ela estiver liberada os carros não vão ficar e dificilmente os caminhões não vão ter tantas diferenciações de velocidades, pra gerar aquela aceleração, freio. Então, o nível de ruído deve diminuir. E o nível de poluentes lançados deve diminuir. A gente não fez estudo específico pra questão do óleo, mas acredito que deva ter uma redução também proporcional a isso.
- A Rita de Cássia pergunta: “Que segurança que as pessoas aqui terão para atravessar essa pista?”... A Rita ainda está aí?
- Eu sou Rita <inaudível>...
- Será que é essa?... Era sobre isso?
- Não.
- Tem outra aqui... Por favor, responda sobre o risco da travessia de pedestres.
- As travessias de pedestres pela passagem inferior e pelas passarelas têm a segurança normal que se tem de atravessar dentro da norma. Agora o projeto, principalmente, na zona urbana com a implantação daquela defesa no meio das duas pistas, a travessia não deve ser feita. Se fizer o órgão que opera não tem jeito de dar garantia nenhuma.
- Essa é da Rita de Cássia. Eu já vou pra sua pergunta, Rita Tavares, mas a Tereza Chaves fala aqui do trecho km 12,8 da BR-493: “Como será o acesso a sede da APA

de Guapimirim? Se haverá remanejamento das arvores de mangue em estágio 1, as margens da rodovia. E pra onde serão transferidas?”ela fala aqui entre o Guarau e o Caceribu.

- Guarai!
- Guarai e Caceribu. Como que vai ser a entrada pra APA? E se vai ter remoção e vegetação? E se for o caso pra onde elas serão transferidas.
- DNIT está tratando com a APA Guapimirim, houve uma reunião 6ª feira, a respeito tanto do acesso. Em princípio o acesso não deverá ser, mover nenhuma árvore existe porque inclusive é intenção do Maurício. Salve engano o nome dele é Mauricio. E o acesso terá que observar que a saída de Guapimirim está junto de uma obra de arte existente e vai ficar junto a outra obra de arte existente, e o alargamento ali será feito pelo lado contrário da sede da APA. Eu não posso ter acesso à rodovia. Não tem condições porque eu preciso de pistas de aceleração e desaceleração. Outra coisa que pesa naquele acesso é que antes da ponte eu vindo de Santa Guilhermina pra Manilha, eu tenho uma curva à direita. E fazer acesso em curva à direita é outro problema. Na 6ª feira quando se esteve reunido lá com eles, está se estudando outra solução. E ele está vendo áreas que ele pode sem mexer ou sem atingir o manejo dele, a gente pode fazer e dá uma solução. Está sendo encaminhada com a APA. Porque em termos de segurança a APA naquela posição não pode ter um acesso direto. Terá que ser indireto. Mas se está estudando com ele, com o pessoal da APA que estava presente nessa reunião um acesso. Nós estivemos no local, olhamos as condições. E é possível que se dê uma solução. Mas primeiro que se ouça as condicionantes dele, do ponto de vista, desculpe o termo porque não sou da área, do manejo ambiental.
- Está OK.
- Mas está sendo estudado.
- Tem aqui uma solicitação do Ricardo Duarte, eu não sei se está presente, é de Itaboraí... De qualquer forma vai ficar registrado; “Não seria razoável já que não foi disponibilizado nenhum transporte para a população de Itaboraí e essa população está possível de, passível de desapropriação, a realização de uma outra audiência em Itaboraí?” Fica registrado aqui a solicitação do Ricardo Duarte. Agora a Rita Tavares fez algumas perguntas: “Qual o risco aos nossos manguezais? – Destaque pra ciclovía na área urbana. – Prioridade da mão de obra se será realmente pros moradores do local? – Qual seria a contrapartida para o município?”... Primeiro o risco dos manguezais.
- Em relação ao risco aos manguezais esse risco está muito associado ao vazamento de cargas perigosas. Na fase de implantação da rodovia a faixa de domínio a ser utilizada não contempla a supressão em manguezais. Então, deve haver supressão de áreas de manguezais e o risco que existe é o vazamento de alguma carga como aconteceu e a gente já exemplificou aqui. O vazamento de diesel que atingiu a área dos manguezais ali dos canais. O risco que existe eminente é esse de algum vazamento. Como ele existe atualmente, e acredito que atualmente a situação seja até mais perigosa do que com a rodovia. Na rodovia você vai ter o sistema de

bueiros, drenagem de águas fluviais que deve ajudar um pouco a conter esse vazamento.

- <inaudível>...
- Rita no microfone, porque está gravando...
- Eu sou leiga no assunto, mas estou interessada. Tanto que estou aqui até agora. Quando se refere a solo mole isso atinge e tem a ver com manguezal ou não? Porque eu sou mageense e a nossa herança aqui em Magé que nós temos dada pela natureza, graças a Deus, é o manguezal. E a gente tem o maior orgulho disso. Então, eu queria saber um pouquinho mais sobre isso.
- O melhor seria ele, mas normalmente ao solo mole está associado o manguezal. Porque eu acho que é um lugar onde os rios chegam ao mar, e leva tudo o que ele tem que levar de sedimento e coloca ali.
- É. Mas isso preocupa a gente. Eu não sou ambientalista, mas sou mageense...
- Preocupa em que sentido?
- Se vai danificar, foi a pergunta que eu fiz ali: Qual o dano que causaria ao manguezal?
- Em relação a essa questão das intervenções de obra essencialmente, você não tem nenhum dano a manguezal. O que vai acontecer nesse trecho longo de solos moles que são essas áreas de solos moles que atualmente é atravessado pela rodovia e onde vai ser feito a duplicação, ela já teve no passado, na década de 20, uma intervenção muito grande. Na época o DNOS que é o Departamento nacional de Obras de Saneamento fez a retificação desses canais. Então, aquela área que antigamente era toda ocupada por mangue, ela foi sendo recuada. Porque o mangue depende muito dessa recarga de água doce. Então, quando se retificou os canais a água passou a trafegar com uma certa velocidade que essa vegetação não suportou e ela foi recuando e ficando mais próxima. Inclusive essa foi a própria intenção do DNOS, acabar com os manguezais porque a visão que se tinha no início do século é de que manguezal era associado a ambientes insalubres, ambientes onde proliferavam vetores que era um risco a saúde humana. Então, essa visão que existia no início do século, fez com que o DNOS até a década de 40 fosse fazendo essas alterações...
- Mas hoje nós temos outra visão.
- É. Hoje nós temos outra visão. Mas assim essa área de manguezais vai ser preservada, ela está dentro da área da APA. Inclusive resguardada por toda uma zona de amortecimento da APA, que vai até a rodovia. Essa área de amortecimento justamente existe ali para não deixar que a ocupação chegue próxima a área de manguezais. E permitir que aos poucos ele vá se regenerando. Houve toda uma preocupação em relação a isso na realização dos estudos. Inclusive uma preocupação grande em que não se fizesse uma intervenção muito forte sobre essas áreas de solos moles. Entre outros aspectos, aspectos geotécnicos também, foram

considerados alguns aspectos ambientais quando nós solicitamos ao DNIT que fosse feito uma reformulação do projeto em função da intervenção do tipo de intervenção que existia sobre esse solo. A gente quando teve acesso a primeira vez ao projeto, em 2005, a gente identificou que o projeto básico contemplava uma solução ou de remoção desses solos moles para implantação de outro tipo de solo ou implantação de geodrenos que forçaria o recalque desse solo e geraria uma ruptura nesse solo. E por tanto a ruptura de certa forma do fluxo que ele permite. Que é justamente fazer a recarga do fluxo hídrico, desculpa, subterrâneo que justamente ajuda a fazer a recarga dos manguezais. Naquele período o DNIT fez um estudo específico e substituiu essa solução de escavação desses solos moles e substituição por outros tipos de solos, por uma solução chamada geodreno. Geodreno não, desculpa, a implantação de manta geotêxtil, sobre a qual será colocado justamente o aterro de terra. Permitindo que haja uma separação entre o solo que vai ficar acima do nível e a baixo nível vai se manter essas áreas de solos moles. Então, não vai ser feita a remoção do solo. O solo vai continuar lá. Por cima dela talvez aqui o Bento possa detalhar melhor, vão ser implantado essa manta justamente para garantir que esse solo não trabalhe tanto, não abra, não crie rachaduras. Que ele se mantenha firme. Em cima dele vai ser criado uma outra camada de aterro, pra justamente dá a garantia de que a rodovia vai ter estabilidade. E ela não vai sofrer no futuro com esses processos de abaloamento, a rodovia vai ficando ondulada em função do tipo de solo. Ou seja, essa solução vai permitir que ela tenha maior durabilidade na sua condição de trafegabilidade. Enfim, é uma solução que se adotou e que hoje em dia é a que existe de mais viável pra esse tipo de solo. Isso foi uma preocupação inclusive que apareceu ao longo do processo de licenciamento onde a gente pode ajudar, contribuir com o DNIT no sentido de recomendar ações ambientais que fossem mais adequadas para o projeto de engenharia.

- Posso ceder uma parte aqui que ele quer falar nesse assunto?
- Pode.
- Pode.
- Boa noite. Eu acho que está tendo esquecimento de um tópico. Você acabou de citar agora que vai ter diversas camadas pra evitar danos na rodovia. A gente às vezes e foi até lembrado pelo Breno na última audiência de Guapimirim, eu acho que as pessoas principalmente do poder público não ouviram de repente porque não estavam presentes. Aquela região de arborização quase que rasteira as margens da rodovia que vai ser duplicada, ela tem uma participação muito importante no processo de biodiversidade do manguezal. E que serve como uma esponja pra absorver a água, você mantém ela ali e contribui pra biodiversidade do manguezal, conseqüentemente a comunidade pesqueira que em Magé ainda é muito predominante a pesca artesanal. Essas camadas dificultariam o escoamento ou a passagem de uma água de uma direção pra outra? Existe e é contemplado esse tópico no EIA-RIMA ou em futuros estudos ou até qual é a posição do IBAMA você saberia me dizer hoje? Até porque é uma área de preservação ambiental.
- Dois aspectos assim isso é uma questão importantíssima e acho que é um dos aspectos mais importantes do projeto de engenharia e também do estudo de impacto ambiental a questão da drenagem superficial. E principalmente nessa área da APA,

já que você tem todo um sistema de recarga ali que é importantíssimo pra manutenção daqueles ecossistemas. Então, o que a gente avaliou é que o sistema de drenagem atualmente é inexistente. Ele depende desse fluxo subterrâneo pra fazer a recarga, desconsiderando os dois rios, Macacu e o Caceribu. Esse sistema intermediário é feito de canais, ao invés de permitir a passagem eles retêm. E a rodovia acaba funcionando como uma barreira pra passagem desses fluxos.

- Vai ter uma elevação...
- É. Ela vai ser elevada um pouco mais ainda...
- O que dificultaria mais ainda.
- É. Dificultaria mais essa passagem, mas essa passagem também passando por cima da rodovia também não é o adequado.
- Não, não.
- Mas o que foi fortemente recomendado no EIA e que inclusive agora está sendo discutido junto com o pessoal da APA, é adequação da drenagem de margem a margem. Ou seja, primeiro a adequação desses canais que estão ao lado da rodovia. Isso é um dos passivos dessa rodovia foi a criação daqueles canais que provisoriamente serviram pra justamente manter a rodovia um pouco mais estável. Mas que no futuro devem ser reestruturados. E a instalação justamente de sistema de manilhamento que permita essa vazão de margem a margem. Então, a adequação de todo o sistema de drenagem que compõe ali o fundo da APA, essa área que margeia a APA de Guapimirim, é um dos aspectos que foi fortemente recomendado no EIA e que agora é objeto de discussão. Também novamente retornou com o início dessas reuniões com o pessoal da APA, e tem sido um dos temas frequentes e também deve ser tratado aí pelo Projeto Básico Ambiental e pra finalização do projeto executivo conforme o DNIT já está absorvendo essas informações e já contemplando isso no projeto.
- OK.
- Será que poderia...
- Qual o seu nome?
- Gustavo Meireles.
- Está aqui a sua pergunta.
- Mas posso fazê-la aproveitando a presença do Secretário de Meio Ambiente?
- Com certeza.
- Se você puder ler.
- O Gustavo cita aqui a Lei Orgânica, da participação da comunidade, a participação da sociedade civil no planejamento, e na fiscalização e na proteção ambiental. Ele

coloca: “Sendo assim em detrimento dos riscos dos manguezais sofrerem alterações...” conforme você já colocou nessas situações, “e os males socioeconômicos para as comunidades sócio pesqueiras, gostaria de saber do poder executivo, legislativo, quando que a sociedade será convocada por tais entidades para discutir o estudo de impacto ambiental ou até mesmo aplicação das benfeitorias de tal empreendimento?” Bom pra discutir o Impacto Ambiental é o que nós estamos fazendo hoje aqui nessa audiência pública.

- A audiência serve pra apresentar as que futuramente vão gerar os TACs, os termos de ajuste e conduta, eu acho que é nessa etapa que a comunidade deveria ser contemplada. Como o companheiro ali levantou..
- O Alexandre?
- Alexandre não, o rapaz que fez a pergunta com referência ao retorno na Barbuda...
- É o Rogério.
- Eu queria aproveitar a presença do Secretário e quero agradecer a sua presença, porque eu acho que é muito importante pra tais esclarecimentos ouvir diretamente da pessoa. Em algum momento pensa-se em convocar a população não em forma de audiência pública, pelo empreendedor, mas de uma forma participativa mesmo. Uma integração entre a comunidade e o poder público de discutir uns possíveis Termos de Ajuste e Conduta?
- Bom, com relação a isso, a Secretaria de Meio Ambiente está perseguindo isso, incansavelmente. Dia 18 agora, 4ª feira, nós temos uma reunião com o Breno da APA Guapimirim, já uma aproximação com os fóruns de discussão, ligados ao meio ambiente. No dia 24, na 3ª feira, às 10h nós teremos a 1ª reunião na minha gestão com o nosso Conselho de Meio Ambiente (CMA). Esse CMA que nós estamos propondo o seu remodelamento...
- Que hoje está parado e me desculpe a ousadia desmantelado.
- Não. Na verdade, nós procuramos otimizar um pouco a questão ambiental de Magé. Então, o Conselho hoje no formato atual está, vamos dizer assim, destinado a não se reunir. É muita gente importante e de repente a representatividade está um pouco comprometida. Nós estamos fazendo uma proposição de alteração, de adequação, com vistas a um convênio que deverá ser assinado com o INEA, a FEEMA, sobre os futuros licenciamentos ambientais no município. Então, você está convidado, 3ª feira dia 24, às 10h, na Secretaria de Meio Ambiente. Ou você pode ligar pra lá pra confirmar, depois eu lhe dou o telefone. E nós vamos fazer uma convocação a todas as representações aqui dentro dessa área ambiental do município. Pra que esteja lá e possam estar trabalhando por Magé. Está bom?
- Obrigado, contemplado.
- Obrigado pela participação. Continuando a Rita ainda tem algumas perguntas? Em relação a ciclovia na área urbana, que a Rita está sugerindo aqui. Se existe uma possibilidade, é isso o Rita?

- É. Porque o Arlei colocou quando fez a apresentação que haveria possibilidade dentro do projeto. E aqui em Magé a gente tem a cultura de andar de bicicleta. Então, se você andar aqui no horário que se leva filho pra escola e que vai se buscar. E que vem no mercado, se você passar aqui de dia você vai ver mais bicicleta trafegando do que carro.
- ..., ciclovias que está sendo realizada com necessidades que as prefeituras se coloquem pro DNIT. Então, ter um fórum, criar dentro de um programa um fórum que permita esse tipo de troca em termos de acordos de situação que se coloque por parte das prefeituras é interessante. Então, ter aberto esse canal de diálogo com o poder público municipal no sentido de prover a rodovia de algumas dessas infra-estruturas, ponto de ônibus adequado, conforme as normas. Essas passagens subterrâneas e se for o caso da prefeitura ter interesse, tiver interesse em fazer uma ciclovia e que tenha uma parte da ciclovia passando por baixo, entendeu? Esse tipo de adequação tem que ter um fórum pra acontecer. Eu acho que o fórum é um pouco a implantação desse programa, que justamente vai ser implantado. Eu acho que o pessoal da CONCREMAT, a Juliana que está ali, ela está agora responsável pela elaboração do PBA. Ela está anotando essas questões todas...
- Isso.
- Eu acho que a preocupação principal do PBA tem que ser essa, justamente, de criar esse fórum.
- Está OK, Arlei.
- As outras duas da Rita: Uma em relação a mão de obra já foi respondida e é da contrapartida. O Serginho, secretário de obras de Itaboraí, está aí... Ele faz uma colocação sobre o aumento da densidade ocupacional lá em Itaboraí. E que existem loteamentos que hoje não estão ocupados, mas que no futuro em função do crescimento da região, vão estar ocupados. E se a rodovia está prevendo esse aumento o tráfego gerado por esse crescimento populacional. Eu acho que já foi esclarecido aqui também. E a segunda: Qual é o impacto da pista no manguezal? Eu acho que o Arlei já explicou. O Fernando Fernandes da rádio Onda FM, ele pergunta: Quanto aos sítios arqueológicos, Sambaquis do Vale das Pedrinhas, quais providências serão tomadas já que os estudos e pesquisas foram abandonados e pouco ou quase nada se sabe daquelas riquezas? E outra coisa que ele fala é no trecho da Casa de Saúde, também é patrimônio histórico. Nas proximidades do bairro da Barbuda o que será feito? E quais as compensações exigidas para garantir a segurança em caso de acidente de cargas perigosas. Bom, isso já foi. Fernando ainda está aí?...
- Em relação a questão do patrimônio arqueológico foi feita uma identificação preliminar desses sítios. Incluindo os Sambaquis localizados lá no Vale das Pedrinhas. Essa identificação foi encaminhada pro IPHAN que é o órgão responsável pelo acompanhamento do processo. Posteriormente, devem ser realizadas prospecções arqueológicas, levantamentos in loco. E eventuais salvamentos que também são objetos de acompanhamento pelo IPHAN. Na verdade, toda essa parte do patrimônio arqueológico é feita toda acompanhada pelo IPHAN, que é o órgão nacional responsável pelo patrimônio histórico e arqueológico. A gente já iniciou o

processo agora o IPHAN cabe aos arqueólogos responsáveis pelos estudos encaminhar ao IPHAN os estudos e o IPHAN aprovar os estudos realizados e a prospecção arqueologia ser realizada na área. Incluindo o patrimônio histórico no caso ali a Casa de Saúde, aqui e Magé, próximo aqui a saída.

- Ou seja, esses cuidados estão sendo feitos, os projetos estão sendo desenvolvidos e submetidos ao IPHAN, não é isso?
- Submetidos ao IPHAN, é isso.
- OK, obrigado. E tem uma pergunta aqui do Bruno de Almeida Silva, aqui de Magé: “De quanto será a indenização destinada a nossa população e quais os critérios para escolha desse valor? E de que forma será repassado a nós?” O Bruno está aí?...
- <burburinho>...
- Deve ser a desapropriação... Acho que já foi respondida. E Ubiraci do Amaral, está aí?... Apresentou um documento e pediu pra ser anexado ao processo, já foi aqui anexado. Mas ele cita também a preocupação com as famílias remanescentes de origem tradicionais. Dá exemplo dos Caiçaras. E ele pergunta se eles foram contemplados no EIA em relação ao levantamento e os impactos socioeconômicos em relação a essa população tradicional?
- Não. O EIA não considerou as questões das populações tradicionais. A gente basicamente fez uma verificação da ocupação no em torno imediato da rodovia, muito mais preocupada com aspectos de ordenamento territorial, ou seja, do nível de ocupação, tipo de ocupação, a parte comercial, a parte industrial, ao longo da rodovia. Muito mais com esse tipo de caracterização do que com a caracterização cultural. O identificaria a presença de populações tradicionais. Como a ocupação grande parte é posterior a construção da rodovia, ou seja, as cidades, grupos urbanos, as principais ocupações se construíram no em torno da rodovia, por conta da sua construção. Então, a gente tomou como base essa questão do ordenamento. O que o diagnóstico socioeconômico focou e em muitos casos a gente faz essa questão cultural, mas nesse caso ele focou muito o nível de ordenamento territorial e o tipo de ocupação no em torno. Se as vias estavam pavimentadas ou se não estavam. A densidade urbana existente. A quantidade e o tipo de serviços que eram prestados, serviços básicos, escolas, saúde, enfim. Mapeamos numa faixa de 500 metros todas as escolas, todos os hospitais, todas as unidades, todas as edificações de uso coletivo. O trabalho foi muito mais nesse sentido do que na identificação cultural dos diversos grupos que existem. Foi muito mais política social e ordenamento territorial.
- OK, obrigado Arlei... Senhoras e senhores, nós encerramos as perguntas, eu gostaria de lembrar que ainda teremos 10 dias pra que possam ser encaminhadas manifestações ao Instituto Estadual do Ambiente, na central de atendimento, que fica na Rua Fonseca Telles 121, 8º andar. E também a CECA, Comissão Estadual de Controle Ambiental, que fica na Av. Venezuela, 110, 5º andar, no Centro. Quero agradecer a presença de todos e declarar como encerrada essa audiência pública. Muito obrigado e boa noite!

FIM