



1 **Ata da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Duplicação da**  
2 **Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP-294) do km 493+350 ao km 559+620**  
3 **e km 559+620 ao km 685+000” de responsabilidade da Eixo SP Concessionária de**  
4 **Rodovias S.A, Processo e-ambiente CETESB.068580/2022-55.**

5  
6 Realizou-se no dia 23 de maio de 2023, às 17 horas, no Teatro Municipal “José Antônio  
7 Parra Gomes”, Av. Tamoios, 1650 - Centro – **Tupã / SP**, a Audiência Pública sobre o Estudo  
8 de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente – EIA/RIMA do  
9 empreendimento “**Duplicação da Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP-**  
10 **294) do km 493+350 ao km 559+620 e km 559+620 ao km 685+000”** de responsabilidade  
11 da Eixo SP Concessionária de Rodovias S.A, Processo e-ambiente CETESB.068580/2022-  
12 55. Após a abertura dos trabalhos e saudação inicial feita pelo Secretário-Executivo do  
13 CONSEMA, **Anselmo Guimarães**, este informou que ainda compunha a mesa diretora dos  
14 trabalhos a representante do órgão responsável pelo licenciamento, **Ticiania Ridsen Viana**,  
15 da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – Cetesb. Foi realizada a explanação das  
16 atribuições do CONSEMA e das normas sobre o desenvolvimento da audiência, pelo  
17 Secretário-Executivo do CONSEMA, com os esclarecimentos pela representante da Cetesb,  
18 **Ticiania Ridsen Viana**, sobre o processo objeto da Audiência Pública. Passou-se, a seguir,  
19 às exposições sobre o assunto em questão, com a fala de **Robinson Alexandre de Ávila**,  
20 representante Eixo SP Concessionária de Rodovias S.A, seguida por **Fernando Kertzman**,  
21 da Geotec Consultoria Ambiental, que efetuou a apresentação do projeto e do estudo técnico  
22 em discussão. Finalizadas as exposições, passou-se ao momento destinado às falas dos  
23 oradores inscritos, fase na qual se pronunciaram **Guilherme Bianchi**, do Rotary Vanuire,  
24 no segmento reservado a representantes da sociedade civil; **Waleska Reali de Oliveira**,  
25 **Luciano dos Santos**, **Benedito de Paula Almeida**, **Guilherme Ribeiro dos Santos**,  
26 **Matheus Moraes**, **Beatriz Azevedo de Oliveira**, **Alex Rondanim**, **Angélica Góes**  
27 **Morales**, no segmento reservado às pessoas físicas; **Eduardo Marques Pereira Dantas**, do  
28 Conselho Municipal de Desenvolvimento Sustentável; **Carlos Adolfo Álvares Júnior**,  
29 Diretor de Administração e **Hugo Cabrini**, Secretário de Meio Ambiente, ambos do  
30 município de Herculândia, no segmento relativo a representantes de órgãos públicos; Os  
31 **Vereadores** de Tupã **Paulo Henrique Andrade** e **Cristina Vicente**, e o **Vereador Renato**  
32 **Zanata**, de Quintana, no segmento reservado à fala dos Parlamentares; o **Prefeito Paulo**  
33 **Sérgio de Oliveira**, o “**Paulinho**”, de Herculândia e o **Vice-Prefeito José Antônio de**  
34 **Sousa França**, de Pompeia. O inteiro teor transcrito das falas e registros segue anexo à  
35 presente Ata. Encerrada a participação dos oradores do plenário, passou-se à etapa das  
36 respostas e comentários por parte dos representantes do empreendedor e da equipe  
37 responsável pelo estudo técnico, ocasião na qual se pronunciaram novamente **Robinson**  
38 **Alexandre de Ávila** e **Fernando Kertzman**, seguida dos comentários finais feitos por  
39 **Ticiania Ridsen Viana**, representante da Cetesb. Após constatar e informar que todas as  
40 etapas da Audiência haviam sido regularmente cumpridas, o Secretário-Executivo **Anselmo**  
41 **Guimarães** reiterou que todo e qualquer interessado teria ainda o prazo regimental de 05  
42 (cinco) dias úteis, para enviar contribuições ou sugestões que tenham por finalidade o



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE, INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA**  
**CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA**

43 aperfeiçoamento do projeto, para o e-mail [consema@sp.gov.br](mailto:consema@sp.gov.br). Por fim, agradeceu a  
44 presença de todos e declarou encerrados os trabalhos da presente audiência. Anexo à presente  
45 ata, segue a transcrição integral das falas. Eu, **Anselmo Guimarães de Oliveira**, Secretário-  
46 Executivo do CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.

**Transcrição da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Duplicação da Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP-294)**

**Tupã – 23/05/2023**

**Duração: [02:41:51]**

<b>Legenda</b>	<b>Descrição</b>
(comentário aqui)	Comentários do transcritor. Exemplo: (vozes sobrepostas).
[00:00:00]	Marcação do tempo onde se inicia uma fala.
(inint) [00:00:00]	Trecho não compreendido com clareza.
ahã, uhum	Interjeição de afirmação, concordância.
hã	Interjeição de dúvida, incompreensão ou reflexão.
Orador A	Anselmo Guimarães, secretário-executivo do Consema
Orador B	Ticiane Risdén Viana, representante da Cetesb
Orador C	Robinson Alexandre de Ávila, representante da concessionária Eixo SP
Orador D	Narrador do vídeo exibido
Orador E	Não identificado (faz um depoimento no vídeo exibido)
Orador F	Não identificado (faz um depoimento no vídeo exibido)
Orador G	Não identificado (faz um depoimento no vídeo exibido)
Orador H	Não identificado (faz um depoimento no vídeo exibido)
Orador I	Fernando Kertzman, consultoria Geotec
Orador J	Guilherme Bianchi, Rotary Vanuire
Orador K	Waleska Reali de Oliveira
Orador L	Luciano dos Santos
Orador M	Benedito de Paula Almeida.
Orador N	Guilherme Ribeiro dos Santos

Orador O	Mateus Moraes
Orador P	Beatriz Azevedo de Oliveira.
Orador Q	Alex Rondanim
Orador R	Angélica Goes Morales
Orador S	Eduardo Marques Pereira Dantas, do Conselho Municipal de Desenvolvimento Sustentável.
Orador T	Carlos Adolfo Álvares Júnior, diretor de administração do município de Herculândia
Orador U	Hugo Cabrini, secretário de meio ambiente do município de Herculândia.
Orador V	Paulo Henrique Andrade, vereador de Tupã
Orador X	Paulo Sérgio de Oliveira, prefeito Paulinho, prefeito de Herculândia
Orador Y	José Antônio de Sousa França, vice-prefeito França, de Pompeia.
Orador W	Cristina Vicente Reis, vereadora de Tupã
Orador Z	Renato Zanata, vereador representando a Câmara Municipal de Quintana.

### **Início da Transcrição [00:09:20]**

Anselmo Guimarães: ...a todas. Todos muito bem-vindos. Gostaria de me apresentar, me chamo Anselmo Guimarães. Sou secretário-executivo do Consema, Conselho Estadual do Meio Ambiente do estado. E em nome da secretária Natália Resende, de meio ambiente, infraestrutura e logística do estado de São Paulo, declaro aberto os trabalhos da presente audiência pública. Nossos trabalhos de hoje vão versar sobre o EIA/Rima, que é o estudo de impacto ambiental e o respectivo relatório de impacto ao meio ambiente do empreendimento Duplicação da rodovia comandante João Ribeiro de Barros, SP294, do quilômetro 493 mais 350 ao quilômetro 559 (inint) [00:10:13] e quilômetro 559 mais 620 ao quilômetro 685. Obrigado. (inint) [00:10:30] Som. Muito obrigado. Agora sim. Então, só repetindo: empreendimento duplicação da rodovia comandante João Ribeiro de Barros, a SP294, do quilômetro 493 mais 350, ao quilômetro 559 mais 620, quilômetro 559 mais 620, ao quilômetro 685, de responsabilidade da Eixo SP Concessionária de Rodovias S.A. Hoje nós estamos aqui então compondo a mesa eu, Anselmo Guimarães, secretário-executivo do

Consema, e aqui tá, ao meu lado, a Ticiane Ridsen Viana, ela que é representante hoje aqui da Cetesb, a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo, que é o órgão responsável pela condução do licenciamento em questão. Muito obrigado pela presença. O Consema é o principal órgão consultivo, normativo e recursal, integrante do sistema ambiental paulista, cujas atribuições estão previstas na própria constituição do estado de São Paulo, no seu artigo 193. As principais atribuições do Consema são o estabelecimento de normas relativas à avaliação, recuperação e qualidade do meio ambiente. Também avaliar políticas públicas de relevante interesse pra sociedade paulista, apreciar estudos de impacto ambiental e o respectivo relatório de impacto ao meio ambiente e se manifestar sobre instituição de unidade de conservação, zoneamentos, planos de manejo e a condução de audiências públicas de interesse ambiental no âmbito do estado de São Paulo. A legislação para as audiências públicas ela está prevista na lei estadual 9.509, de 97, que rege a política estadual do meio ambiente. Também a lei estadual número 13.507, de 2009, que dispõe sobre o funcionamento do Consema, e também a deliberação normativa Consema número 1 de 2011, que estabelece as regras pra convocação e realização de audiências públicas. As audiências públicas do Consema têm como definição e objetivos serem eventos abertos públicos onde são apresentados aspectos ambientais do projeto ou da proposta a todos. Também tem como objetivo dirimir dúvidas e conhecer a opinião da sociedade recolhendo críticas e sugestões sobre processos de licenciamento ambiental sujeitos a EIA/RIMA, instituição ou alteração de unidades de conservação, também zoneamento ecológico e econômico e outras questões de interesse ambiental na forma da lei. O edital de convocação da audiência pública foi divulgado inicialmente no Diário Oficial do Estado, sendo replicado a seguir nos meios de comunicação local e regional, também por mídia e radiodifusão, inclusive. Eu, como secretário-executivo do Consema, eu tenho a função regimental de conduzir os trabalhos de forma neutra e garantir a fala dos interessados de modo democrático e organizado. Os registros dos trabalhos serão feitos de forma digital em áudio e vídeo e também por escrito, onde constarão no processo de licenciamento, onde os registros conterão data, hora e local, e também a fala dos participantes. O desenvolvimento dos trabalhos. O Consema definiu que os trabalhos se dividem em três partes. A primeira parte são a apresentação dos estudos. Na sequência, a participação dos interessados no plenário aqui presentes, e, na sequência, respostas e comentários acerca daquilo que foi colocado na audiência pública. As inscrições para o uso da palavra elas podem ser feitas tanto virtualmente pela plataforma pelo site do Consema ou junto à mesa de recepção, e elas se encerram às 18h, ou seja, 60 minutos após a abertura dos presentes trabalhos. As falas serão feitas num intervalo de tempo e de acordo com a ordem de inscrição, conforme o segmento de representação, conforme passaremos a falar daqui a pouco. E cada intervenção, cada participação direito a uma manifestação. Então vamos falar agora da primeira parte, que são as exposições do estudo. Então os representantes do empreendedor terão até 15 minutos pra fazer a exposição sobre a proposta, os seus... O trajeto, todos os estudos iniciais sobre o projeto em si. E, na sequência, são 30 minutos para os representantes da consultoria que vão fazer a exposição do estudo técnico. A segunda parte é a parte central que é a participação do plenário aqui presente. Então se iniciam com os representantes devidamente inscritos, iniciando-se pelo representante do Ministério Público, cada um por 5 minutos. Na sequência, representantes de entidades da sociedade civil, cada um também por 5 minutos, as pessoas físicas, ou seja, aqueles que não estão aqui

representando alguma entidade, cada um terá 3 minutos, na sequência, representantes de órgãos ou entidades públicos municipais, membros ou conselhos de meio ambiente municipais, parlamentares e se encerra com a fala de representantes do poder executivo. A terceira parte são as respostas e comentários. Então novamente o empreendedor e também a equipe de consultoria terão novos 15 minutos para ofertar aqui esclarecimentos e também fazer comentários acerca do que foi colocado na audiência pública. Os conselheiros do Consema que, porventura, estivessem participando da audiência pública teriam até 10 minutos para suas considerações, e os trabalhos são encerrados então com os comentários da Cetesb. Outras considerações que sobrevierem após o trabalho, até o término dos trabalhos da audiência pública podem ser encaminhados em até cinco dias úteis para o e-mail que está na tela, que é o [consema@sp.gov.br](mailto:consema@sp.gov.br). Então esse endereço tá na tela. Todos aqueles, mesmo aqueles que estão nos acompanhando virtualmente, por favor, podem encaminhar as suas contribuições por escrito para [conema@sp.gov.br](mailto:conema@sp.gov.br). Gostaria aqui de antes de passar a palavra para os comentários iniciais da Tician, cumprimentar pela presença das seguintes autoridades: tá aqui conosco o vereador Lee Jefferson, do município de Parapuã, muito obrigado pela presença; também a vereadora do município de Pompeia, Cláudia Gomes Bento, obrigado pela participação; vereador também de Pompeia Carlos Eduardo Schmidt; também o diretor de administração de Herculândia, Carlos Adolfo Álvares Júnior; também o vice-prefeito Sebastião Rodrigues Neto; cumprimento aqui também o prefeito de Herculândia, Paulo Sérgio Oliveira, obrigado pela presença, prefeito; o secretário de meio ambiente, Hugo Cabrine; e também da câmara municipal de Tupã, vereadora Cristina Vicente Reis, obrigado pela participação e presença. Tician, boa tarde. Muito obrigado pela presença. Gostaria que você fizesse então seus comentários iniciais. Obrigado.

Tician Ridsen Viana: Boa tarde. O EIA que vai ser apresentado a vocês ele tá hoje em análise no Departamento de Avaliação de Impacto, mais precisamente no setor de avaliação de licenciamento de empreendimentos rodoviários. E, além de mim, a equipe do setor está assistindo a audiência de forma remota. O processo de licenciamento ambiental de empreendimentos que... Onde são previstos impactos ambientais significativos ele é dividido em três fases. A gente tá na primeira fase que é a de licenciamento prévio, que é onde a gente verifica a viabilidade ambiental do empreendimento. A audiência é uma etapa muito importante dessa fase. Aqui a gente vai... A gente da Cetesb que faz a análise do EIA vai colher as contribuições da comunidade e serão consideradas na nossa análise. Pra finalizar essa parte da viabilidade, a Cetesb emite um parecer que vai ser submetido ao Consema, e o Consema é quem disse se a licença vai ser emitida ou não pra esse empreendimento. Se o Consema aprovar o empreendimento, a gente parte pra próxima fase, que é a fase de LI, onde o empreendedor, pra poder implantar o empreendimento, ele vai ter que cumprir uma série de exigências que vão tá na LP. E depois de implantado o empreendimento, ele vai solicitar a LO que é a licença de operação do empreendimento. Era essa a minha contribuição, só pra explicar um pouco do processo de licenciamento ambiental da Cetesb.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado pela participação. Vai estar aqui conosco até o término da audiência pública e também nas outras que teremos nos próximos dias. Com isso, gostaria de convidar a todos então para a parte inicial da audiência pública, feitas então a introdução,

a saudação inicial e a exposição das normas e das regras pra participação, gostaria agora de convidar pra fazer o primeiro uso da palavra os representantes do empreendedor. Então vai falar pela concessionária de rodovias Eixo SP o Robinson Alexandre de Ávila. Vou pedir então pra ele se conduzir aqui até o microfone que se encontra aqui no palco. Gostaria de salientar todas as participações dos interessados pra fazer uso da palavra, nós convidamos pra fazer uso da palavra aqui também no palco ou aqueles que tiverem alguma questão de acesso, a gente também leva o microfone ali pra a pessoa fazer uso da palavra. Então Robinson tá aqui. Muito obrigado pela participação. Então agora são 15 minutos.

Robinson Alexandre de Ávila: Bom, boa noite a todos. Gostaria de agradecer a presença de todos que vieram aqui. Não é? Nessa importante audiência pública, audiência pública que vai fazer parte da análise de viabilidade ambiental dessa importante obra do estado de São Paulo. Eu vou explicar um pouquinho da obra, né, mas antes de passar um pouco da obra, eu queria expor um vídeo de três minutos a respeito da Eixo. A Eixo é a concessionária de rodovias que administra todo o trecho aqui de concessão. Então queria um videozinho a respeito da Eixo e depois eu entro especificamente sobre a parte da... Do empreendimento.

Orador D (em gravação): Conectar caminhos, conectar lugares, pessoas e histórias. Esta é a nossa missão. É a história que estamos construindo pra que você viaje e chegue ao seu destino com segurança. Somos a Eixo SP e vemos o mundo em constante evolução, assim como nossas rodovias que ampliam fronteiras, transformam o potencial regional e criam novos caminhos para o desenvolvimento sustentável no estado de São Paulo.

Orador E: A Eixo SP proporcionará rodovias mais seguras com muita tecnologia a sua disposição e de forma sustentável.

Orador D: Tudo isso para garantir fluidez e conforto para os usuários das nossas rodovias. Além de contar com o serviço de atendimento ao usuário, nossas rodovias terão cobertura wi-fi e aplicativo exclusivo pra que os motoristas solicitem suporte às nossas equipes.

Orador F (em gravação): Estamos trazendo mais conectividade para os nossos usuários.

Orador D (em gravação): O nosso centro de controle operacional é moderno com equipamentos de ponta pra acompanhar sua viagem em nossas rodovias. Onde você estiver estaremos ao seu lado através do nosso aplicativo, 0800 e monitoramento 24 horas. Talvez quando você passe pelo nosso trecho, pelas nossas bases de atendimento ou cruze com nossas viaturas operacionais, você veja apenas trabalhadores. Nós vemos além disso. Vemos as pessoas que fazem do seu trabalho na Eixo SP uma oportunidade de desenvolvimento profissional e pessoal.

Orador G (em gravação): Nós nos preocupamos com a qualidade de vida dos nossos colaboradores. Saúde e segurança sempre em primeiro lugar.

Orador D (em gravação): Estamos construindo um futuro com mais rodovias duplicadas, mais infraestrutura, com áreas de descanso pra caminhoneiros, ciclovias e o mais importante, projetos para preservar o meio ambiente com soluções sustentáveis.

Orador H (em gravação): A Eixo é sinônimo de desafio, companheirismo, ética e desenvolvimento social.

Orador D (em gravação): Contribuímos diretamente para o desenvolvimento socioeconômico das mais de 60 cidades ao entorno da nossa concessão. Estamos aqui pra te servir e fazer diferente. Quando você vê a Eixo SP, pode pensar que é só mais uma concessionária de rodovias, mas nós somos a maior concessionária de rodovias do país. Nós vemos mais que asfalto, pedras e máquinas. Nós vemos caminhos que ligam pessoas e criam conexões. Eixo SP, mais perto de você.

Robinson Alexandre de Ávila: Bom, falando um pouquinho da Eixo, né? A Eixo é uma concessão de rodovia. Ela... Opa. Perdão. Ela iniciou em junho de 2020. Então nós estamos aqui próximos a completar dois... Três anos de concessão. Estamos com 2 anos e 11 meses de concessão. Ela é uma concessão de rodovias. O estado de São Paulo transferiu à iniciativa privada as rodovias que eram do DER pra iniciativa privada por uma concessão de 30 anos. Hoje ela possui uma extensão de 1.221 quilômetros de rodovias e abrange 62 municípios. Dentro das obrigações da concessão, estão investimentos de 17 bilhões de reais principalmente em obras de duplicações. A que nós iremos falar hoje é uma delas. Né? É quase 200 quilômetros de duplicação. É um dos grandes investimentos que nós temos pra fazer aqui no contrato de concessão. Né? Ao todo, serão 773 quilômetros de novas pistas. Além disso nós temos a implantação de 32 serviços de atendimento aos usuários, 144 dispositivos. Dispositivos são retornos, entroncamentos, trevos. São dispositivos que elevam muito a segurança da rodovia porque faz um cruzamento em desnível da rodovia com acesso seguro. Mais de 238 pontos de ônibus. Iremos gerar mais de 8.000 empregos e vamos arrecadar mais de 2 bilhões de ISS aos municípios. Bom, o que a Eixo fez até aqui, né? Acho que muitos de vocês da região devem ter percebido nos dois primeiros anos que nós estamos operando as rodovias nós fizemos uma grande recuperação da rodovia. Fizemos uma reabilitação do pavimento. Então o pavimento aqui tem fotos de como eram o pavimento em cima à esquerda. Nós recuperamos todo o pavimento. Pintamos 100% da malha com pinturas refletivas, trocamos as placas, limpamos as drenagens, enfim, fizemos uma grande revitalização. E atualmente a gente se encontra na fase das obras, das obras de duplicações, né? Marília, nós já estamos fazendo uma grande obra de duplicação e hoje estamos aqui com vocês pra apresentar essa outra grande obra, que é a continuação. Uma inovação da Eixo. O estado de São Paulo colocou no contrato de concessão o programa Carbono Zero. Então nós somos a primeira concessionária de rodovias do país que tem como obrigação zerar as emissões de carbono das suas operações. Então nós temos opera... Nós temos emissões de carbonos com os guinchos, com os veículos, enfim, e nós temos uma série de ações pra neutralizar essas emissões... Essa emissão de carbono. Né? Nós temos aqui, por exemplo, instalação de usinas fotovoltaicas em todas as nossas bases. Hoje nós já temos veículos elétricos operando, já temos um guincho elétrico. Estamos instalando carregadores de energia ao longo das bases de atendimento aos usuários. Nós iremos gerar o maior corredor de carregamento verde do estado de São Paulo. E entrando propriamente aqui na obra. Né? No nosso empreendimento. O empreendimento que nós estamos discutindo hoje ele se inicia em Pompeia, no KM 493 350 e ele vai até Panorama, no KM 685. E esse empreendimento, pelo

edital de concessão, ele tá dividido em dois trechos. O primeiro trecho entre Pompeia e Parapuã, é o em azul, e o segundo trecho entre Parapuã e Panorama. Ao todo são 191,61 quilômetros de duplicação. Então é uma rodovia já existente e nós iremos fazer a duplicação dessa rodovia. A parte azul, principalmente com um divisor de fluxo, além das pistas, duas pistas pra cada lado e acostamento. E na parte vermelha, principalmente com canteiro central gramado, as duas pistas e acostamento. Né? E ao longo desse... Dessa duplicação toda, tem os dispositivos. Eu vou mostrar aqui em detalhes. Né? Então são duplicações de 190... Aproximadamente 192 quilômetros pra uma velocidade-diretriz de 100 quilômetros por hora. E é importante falar, né, hoje em dia a gente tem vários dispositivos em nível, né, que são rotatórias em nível ao longo da rodovia. Essas rotatórias em nível não de... Não existirão mais, deixarão de existir e passarão a ser construídos dispositivos em desnível. Né? Nós teremos 39 dispositivos em desnível nesse trecho. Aqui nós temos fotografias, né, de exemplos de dispositivos. Uma passagem superior e uma passagem inferior. Passa por cima da rodovia, a outra por baixo, mas a gente tira o cruzamento em nível que existe. Então isso traz uma enorme segurança pro usuário. Né? Em média, a gente vai ter um dispositivo desse a cada cinco quilômetros. Claramente toda a rodovia vai ter acostamento, né, de fora a fora. Uma questão importante, né? Grande parte do empreendimento ele será feito no... Na faixa de domínio que já é do DER. Né? Então são áreas que já são do estado, mas nós temos alguns pequenos trechos que precisam ter alguma desapropriação. Né? Principalmente nos dispositivos, né? Nessa obra tá previsto 176 hectares de desapropriação. Representa 16% de toda a obra. Né? E aí a gente já traz aqui pra deixar bem claro, né, que nós procuramos todos os proprietários com antecedência. Nós conversamos com todos os proprietários. Tentamos sempre fazer uma negociação e um acordo amigável, né? E isso sempre é feito baseado na legislação e é sempre feito laudos seguindo a norma, levando em conta os valores de mercados, né? Então as pessoas já ficam assustadas, ah, não vai ter desapropriação. Desapropriação nós buscamos sempre de forma amigável. Né? Bom, aqui eu já expliquei. Né? Então entre Parapuã e Panorama vai prevalecer a duplicação com canteiro gramado central. E entre Parapuã e... Entre Pompeia e Parapuã vai prevalecer um pouquinho mais a divisão do canteiro com algum dispositivo divisor de fluxo. Né? Isso também traz muita segurança porque nós não teremos mais ultrapassagem, né, não haverá mais ultrapassagem com risco de colisão frontal. Bom, teremos seis novas passarelas. As... Especificamente essas seis passarelas a gente tem duas em Adamantina, uma no Parque Itamarati, uma no Jardim Adamantina. Serão três em Dracena, um no Parque Dracena, um próximo à Unesp e outro próximo à escola Etec. E uma em Santa Mercedes, né? Mas deixando bem claro, aqueles 39 dispositivos que eu comentei, que são os retornos, todos eles têm passeio pra pedestre também. Então todos eles também são travessias seguras de pedestres além das passarelas. E por quê? Qual o benefício do empreendimento? Né? As novas passagens em desnível geram uma grande redução de acidentes, tem a criação de emprego, tem aumento de arrecadação de impostos. O nosso projeto também leva, né, uma consciência ambiental aqui bastante grande que será abordada na próxima apresentação pra redução de atropelamento de fauna. E, conseqüentemente também, a redução do tempo de viagem, porque nós temos vários trechos que há redução de velocidade por causa das passagens em nível, e ela tornará uma pista com uma velocidade contínua dado a nova condição de segurança da rodovia. É isso. Boa noite, obrigado.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado pela participação aqui do Robinson, representante da Eixo SP Concessionária de Rodovias. Muito obrigado. Gostaria de convidar agora pra fazer uso da palavra, representando a consultoria Geotec, consultoria ambiental, o Fernando Kertzman, ele vai fazer a exposição do estudo técnico aqui e terá 30 minutos pra isso. Enquanto isso, eu gostaria aqui de cumprimentar e saudar a presença do vice-prefeito de Pompeia, José Antônio de Souza França. Muito obrigado pela participação. E também do vereador Paulo Henrique Andrade, de Tupã. Obrigado. Fernando Kertzman, seja bem-vindo, a palavra é sua. São 30 minutos.

Fernando Kertzman: Boa noite, Anselmo, boa noite a todos. Obrigado pela presença. Eu vou... Eu sou da empresa que fez o estudo de impacto ambiental. Então eu vou explicar o que que é o estudo, por que que ele foi feito e como que ele foi feito. E depois a gente fica à disposição pra responder eventuais perguntas. Então nós tamos falando da duplicação da SP294 entre Pompeia e Panorama. A gente já viu como é que é o empreendimento, qual é o empreendimento que tá sendo proposto. A gente vai ver como é que é o meio ambiente que esse empreendimento tá sendo proposto e vamos ver quais são os impactos ambientais potenciais e quais são as medidas preventivas, corretivas, compensatórias. Então a gente tá aqui na audiência do Consema. O EIA/Rima, é o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental da duplicação. Rima, na verdade, é o resumo do EIA. É um caderninho que resume todos os estudos que foram feitos. Né? O Estudo de Impacto Ambiental então e o Rima, a ideia é que eles forneçam pra Cetesb, pra população as informações importantes, necessárias pra que todo mundo conheça o empreendimento, os impactos e os programas. Né? E o objetivo é promo... Qual... O empreendimento então é a duplicação da rodovia nesse trecho. É um trecho longo, é o maior trecho de duplicação, a maior EIA/Rima acho que já passou pela Cetesb em termos de extensão. São quase 200 quilômetros. E o objetivo dele vai ser... Desse empreendimento, o que que é então? Promover melhorias na rodovia, diminuir acidentes e aumentar a segurança. Quem é o empreendedor, o responsável pela obra? A Eixo, concessionária Eixo. Quem fez o estudo do impacto ambiental? A Geotec, a empresa que eu represento aqui com vocês. Teve toda uma equipe. Né? Então eu falo aqui em nome de uma equipe. Essa equipe, alguns tão presentes, outros estão on-line, e vão ajudar a responder as perguntas que vocês fizerem. Onde que é o empreendimento? Então vocês conhecem melhor do que a gente até. É aqui no oeste do estado de São Paulo, na região administrativa de Marília e Prudente. Em vermelho, é o traçado, e aquela planilha mostra os 19 municípios por onde a... Essa rodovia vai... Passa e vai ser duplicada. Como é que se faz um EIA/Rima? Afinal... Um Estudo de Impacto Ambiental. O Estudo de Impacto Ambiental ele abrange, ele é feito por equipes que estudam três a gente chama meios, o meio socioeconômico, o meio físico e o meio biótico. Então o meio socioeconômico é a sociedade, a população, as atividades econômicas. Então se estuda a história de ocupação, aspectos demográficos, renda, uso de ocupação do solo, uma série de aspectos sociais, socioeconômicos. Um outro grupo que a gente estuda são as questões do meio físico. Então clima, solo, relevo, geologia, cursos d'água. E aí um terceiro grupo de pessoas estuda o meio biótico, flora, fauna, unidades de conservação. Então é uma equipe multidisciplinar, grande. São mais de 10 pessoas que trabalham num projeto desse tipo. Tem uma coordenação, que eu que fiz, e tem as equipes que estudam cada uma dessas... Desses temas. E elas estudam o meio físico, o meio biótico e

o meio sócio em três escalas, em três níveis de abordagem. Nível de abordagem da área diretamente afetada, que é a área que vai sofrer obras. É a faixa de domínio da rodovia. A área de influência direta, que é a área próximo da rodovia. Né? A lateral da rodovia, uma faixa de 500 metros ao lado da rodovia, pra cada lado. E uma área de influência indireta, que é toda a bacia hidrográfica, toda a região que o empreendimento afeta. Então como é que eu faço um Estudo de Impacto Ambiental? Eu estudo regionalmente, localmente, físico, biótico e sócio, pra gente ter um diagnóstico da área. Então a gente chama de ADA, Área Diretamente Afetada, AID, Área de Influência Direta, são as margens, as bordas, os entornos, e AII, Área de Influência Indireta, que é a região. Como que é... Passando brevemente aqui pra... As principais características da região onde esse empreendimento vai ser realizado. O relevo ele é suave, ele é levemente ondulado. Então não tamos numa área de serras, uma área de encostas. É uma área plana ou suavemente ondulada. Os solos, em grande parte, são arenosos. Por quê? Porque eles são originários de rochas areníticas, que é o que predomina aqui na região. Então, de maneira geral, os terrenos aqui tem... O grande problema, a grande suscetibilidade dos terrenos aqui é que eles são muito suscetíveis a erosão. Por serem solos arenosos, quando eles estão expostos, com chuvas fortes, eles sofrem bastante erosão. Então aqui tem alguns exemplos. As erosões podem ser em sulcos, pequenas, em ravinas maiores e até mesmo em voçorocas, que são grandes erosões. Como que é a água, os recursos hídricos aqui da região? Então, por ser uma longa obra, uma obra linear, quase 200 quilômetros de obra, ela vai atravessar 128 cursos d'água. Então tem 128 córregos que são atravessados pela estrada, com bueiros ou pontes. Né? E aí tem seis nascentes que tão muito próximas da rodovia. Né? Então esse é um aspecto superimportante que é o possível impacto das obras nos cursos d'água, nas drenagens que ela atravessa, que são muitas. Não tem nenhuma dessas drenagens classificadas como classe 1 pelo Conama, o que é... Não tamos... Não é uma... Não tem nenhum manancial de abastecimento de recursos hídricos que a rodovia vai potencialmente afetar. Como que é a vegetação aqui da região? Por ser uma região de atividade agrícola bastante já antiga e intensa, grande parte da vegetação nativa já foi suprimida. As matas. Então ainda existem sim alguns fragmentos importantes. Né? E a rodovia, como um todo, ela vai afetar apenas 2,5% das... Da área afetada pelas obras vai afetar fragmentos florestais ou árvores isoladas. Então porque em geral a paisagem é essa, são canaviais ou áreas de cultura, de laranja, de vários tipos de amendoim, e são poucos capões ainda de mata florestal, mata nativa preservada. Mas como é uma obra bastante grande, ela vai afetar aproximadamente 28 hectares de vegetação que a gente chama de estágio inicial. Né? Que é aquela vegetação que tá tipo de uma capoeira, uma vegetação mais rala, e 3 hectares de vegetação já em estágio médio, que já é uma mata não superbem formada, mas já é uma mata. E vai afetar ainda 9 hectares de beiras de rio, Áreas de Proteção Permanente, APPs. E ainda se estima que vai ser necessário cortar aproximadamente 1.880 árvores isoladas ao longo da rodovia. Né? E aí pra isso vai ser necessário um novo... Um outro processo. Não é o EIA/RIMA em si, vai ter um processo de autorização de supressão de vegetação. Então vai ser solicitada essa supressão e vai ser exigido uma compensação. Pelas nossas contas, os biólogos e engenheiros florestais que trabalham com a gente, chegaram numa estimativa de que vai ter que se plantar 190 hectares de recuperação, de plantio, pra compensar aquele corte. Mas isso quem vai definir vai ser a Cetesb. Ok? Então a gente viu solos, viu água, viu relevo, viu um pouco de vegetação. Um aspecto importante: não tem nenhuma unidade de

conservação, nenhum parque estadual que vai ser interceptado por essa obra diretamente. Bom, agora a gente já viu vários aspectos, vamos ver também a questão de fauna. Então, em atendimento ao termo de referência da Cetesb... A Cetesb estabelece como o... O roteiro que o... Os itens que o EIA/RIMA tem que atender. E um dos itens, estão todos esses que a gente já falou, fauna, vegetação, rios, drenagens, solo, relevo e fauna. Então a gente fez duas campanhas aqui na região. A gente mandou os biólogos pra cá. São campanhas durante o dia e à noite com... Aqui tem algumas fotos difíceis de vocês verem daí, mas... Com telas, com pro... Tudo autorizado pela Secretaria do Meio Ambiente, pra ver que tipo de animal tem aqui na região, com que frequência, quantidades. E tudo isso tá no Estudo de Impacto Ambiental. Então é feito estudos ictiofauna, que são os peixes, avifaunas, as aves, mastofauna, os mamíferos, quirópteros, que são os morcegos, que são vários grupos de fauna estudados durante... São 10 dias, 20 dias de campanhas de campo pra ver que tipos de animais frequentam mais a região ou existem mais aqui na região. Né? E com registros fotográficos. Então predomina muito aqui a avifauna, mas, sim, existe ainda uma fauna silvestre. Ainda bem que tem bastante animal silvestre aqui na região. E qual que é o principal problema, né, que o projeto implica nos animais silvestres? É o risco de atropelamento. Então os animais eles se deslocam e aí, quando eles passam pela pista, eles são atropelados. Não todos, mas uma... Ocorre esse tipo de acidente que é muito danoso e muito importante. Então a gente ver isso com mais detalhe, mas é obrigatório, é necessário implantação de trave... De estruturas que protejam a travessia de fauna, que é a criação de... A chama de passagens subterrâneas de fauna. Então são túneis que passam por baixo da rodovia e que tem cercas que dirigem que o animal... Então o animal vem andando, quando ele chega na rodovia, ele bate numa tela, num alambrado. Aí ele anda, aí ele acha uma passagem, ele atravessa pro outro lado e vai embora. Então isso é consagrado na bibliografia, tem travessia de fauna em tudo que é lugar do mundo. Tem umas lindas na Europa, tem umas não tão lindas aqui no Brasil, mas elas funcionam e tem todo um monitoramento. Né? E tudo isso é feito já considerando os cadastros que a Eixo já faz de atropelamento de animais. Então a gente já sabe mais ou menos onde que tem mais atropelamento. É lá que vão ser as passagens de fauna e também os lugares mais atrativos, que a gente chama de hotspots. Né? Então já tem um levantamento que a Eixo tem feito de 2021 e 2022. Já tem essa frequência. Então se prevêem 11 passagens de fauna ao longo desse trecho. Né? Pra proteger a travessia. As passagens são desse tipo. Né? Então tem um telamento que dirige o animal pra ele passar nessa passagem subterrânea. Fora essas passagens, ca... Tem as pontes e tem os bueiros, né? Que as pontes... Então elas vão ser feitas ou melhoradas pra que permitam essa travessia em vários locais. Além disso, vai ter... A gente vai falar um pouquinho mais, mas depois tem sinalização e tudo mais. Então vimos fauna, vimos flora, vimos recurso hídrico, solo, relevo. E a sociedade? Né? Então o empreendimento ele passa por 19 municípios da região noroeste do estado. Então tá aqui a lista que vocês conhecem melhor: Pompeia, Quintana, Herculândia, Tupã, Iacri, Osvaldo Cruz, Lucélia, Adamantina... É bastante longo. É um trecho importante. E aqui tem umas extensões do... Da rodovia em cada um dos trechos. Como que... Aspectos importantes pra questão ambiental são os povos tradicionais. Então existem... A gente estudou se tem quilombo aqui na região. A gente não achou nenhum cadastro, nenhum registro de quilombo. A gente foi estudar também se existem áreas de indígenas. Então pelo menos os cadastros da Funai e nos estudos bibliográficos e nas visitas de campo, também não tem. Então esse é um aspecto importante.

A rodovia não passa por áreas de conservação, parques, não atinge quilombos e não atinge áreas indígenas. Né? E, em termos de bens tombados, de arqueologia, também no Iphan não tem nenhum cadastro de tombamento ou de estudo... De área em estudo de tombamento. Né? Mas, mesmo assim, vai ter todo um trabalho, a gente vai ver, tem todo um programa de acompanhamento durante as obras. Então caso apareça algum... Durante a escavação, alguma... Algum sítio arqueológico, algum vestígio, vai ter todo um trabalho de arqueologia pra ser feito ou de paleontologia. Bom, aqui tem um aspecto que já foi abordado e que é sempre um aspecto muito importante, e a audiência pública que a gente tá aqui é pra que tenha esse canal de comunicação, que é o aspecto da desapropriação. Né? Então a duplicação da rodovia, desde o início, conversando com o pessoal da engenharia do empreendedor, a gente discutiu de fazer a rodovia o máximo possível entre as cercas da rodovia que já existe. Então a rodovia que já existe ela tem uma cerca do lado de direito, uma cerca do lado esquerdo. Entre as cercas, a gente chama de faixa de domínio. Então é uma área que já foi desapropriada no passado pelo DER pra fazer a rodovia e pra que ampliasse a rodovia. Então o projeto eles iam fazendo o projeto, eles iam mandando pra gente, a gente ia dando pau, ia arrumando, ia fazendo pra que ele coubesse na faixa de domínio no máximo possível. Né? Só que tem trechos que não cabem. Na hora que tem que fazer um canteiro central largo, entre as pistas, a pista empurra pra cá, ela acaba pegando o proprietário. Na hora que tem que fazer um dispositivo, aquela alça pra chegar no viaduto, acaba pegando gente fora da faixa de domínio. Então, sim, vai ter desapropriação. Isso é uma coisa que as pessoas ficam muito ansiosas. É natural. Vai pegar minha propriedade ou vai fechar meu acesso? Né? Então toda essa questão é uma questão socioeconômica, socioambiental muito importante. A gente ainda fez um trabalho aqui, o pessoal nosso andou aqui na região fazendo uma pesquisa de percepção ambiental. Então a Cetesb também solicita que seja feito isso. Então a gente andou aqui na região, conversou aleatoriamente, né, num pro... Com pessoas em paradas de ônibus, em padaria perto da estrada, perguntando o que ela achava da duplicação da rodovia. E é, a enorme maioria entendeu que a... Se manifestou favoravelmente. Né? E com a expectativa de melhor fluidez do tráfego e aumento da segurança. Então pra gente saber, na região, tem alguém contra a duplicação, tem algum problema, e as pessoas foram enormemente favoráveis. Bom, já deu pra entender então qual é o projeto proposto? Ampliar a rodovia. Qual é o meio ambiente onde vai ser feito isso? Né? Os solos, a vegetação, comunidade e a população. Então que impactos vai acontecer? E é isso que é o EIA, o Estudo de Impacto Ambiental. É cruzar o empreendimento com o meio ambiente e aí ver, mas que potencialmente vai acontecer? Né? E aí vai ter impactos positivos e vão ter impactos negativos. Os principais impactos positivos vão ser a melhoria da circulação de veículos locais e regionais à segurança viária. Esse vai ser o principal impacto positivo. A geração de empregos durante as obras e depois da operação das obras. A atração pra novos investimentos na região em função da melhoria da infraestrutura. O aumento de atratividade pra atividades econômicas e a redução de poluição, porque se fica todo mundo parado no trânsito, tá emitindo muito mais poluição do que se tá todo mundo andando. Então esse aqui são alguns dos impactos principais positivos e eles devem ser potencializados pelo empreendedor. Né? Agora os impactos negativos. E, sim, existem vários impactos negativos. A supressão de vegetação nativa é importante. A intervenção em Área de Preservação Permanente, as APPs, é outro impacto. O corte de 1.880 árvores é outro impacto. O incômodo que a população vai

sofrer durante as obras, poeira, barulho, interrupção de tráfego. E as intervenções em cursos d'água, em travessias. Então esse aqui são alguns dos impactos negativos que a gente destacou pra apresentar pra vocês. No Rima tá tudo descrito. No EIA. E pra esses impactos, tem que medidas preventivas, corretivos ou mitigadoras. Então o estudo de impacto ambiental propõe uma série de programas. São 15 programas. Programas o quê? Programas ambientais, programas socioambientais. Cada programa tem uma série de atividades que têm que ser realizadas pra ou valorizar os impactos positivos ou mitigar os impactos negativos. Quais são os impactos que a gente destacou aqui pra audiência? Mais interessantes ou alguns importantes. O primeiro deles, os programas de comunicação social. Então nós temos exatamente no momento de implantação desse programa. Uma das atividades do programa de comunicação social é a audiência. Então é um programa onde se apresenta o empreendimento, se apresenta os impactos, se coleta informações da sociedade. O... Então a Eixo ela tem uma se... Alguns canais de comunicação com vocês, a empreendedora, né? O 0800, o site deles, e aqui a audiência que tá sendo realizada e outras distribuição de informações, sites, mídia digital. Um outro programa superimportante é o de controle ambiental durante as obras. Né? Não tem jeito. Vai ter impacto durante as obras. Né? Você tem que cortar vegetação que já existe, vai ficar com o solo exposto, vai ter geração de poeira, vai ter geração de ruído, vai ter veículos... Então você... Circulando. Vai... Então você... A gente propõe programas de medição de qualidade do ar, de medição de ruído de vibração, de medição de qualidade das águas, dos resíduos, controlar a supressão de vegetação. Então tem que ter uma equipe da concessionária, né, do empreendedor, de me... Uma equipe de meio ambiente deles e tem que ter uma equipe de fiscalização do governo pra ver se está acontecendo esses controles todos mesmo. Tem um outro programa que a gente já falou um pouco aqui sobre a travessia de fauna. Né? Então a ideia é implantar uma série de travessias e monitorar se elas tão funcionando mesmo. Então coloca... Tem umas câmeras fotográficas que você coloca na... No local e ela tira foto automaticamente só com a passagem do animal. Então você consegue verificar se tá... Se ela tá sendo efetiva ou não. Aí tem o programa de plantio compensatório, que eu acho que é um programa superimportante aqui pra vocês e que seria importante fazer uma parceria do empreendedor com as entidades ambientais aqui da região, que é o de plantio. Então vai se recompor uma área muito grande, vai ser... São milhares de mudas que terão que ser plantadas. Então é interessante que tenha uma colaboração e que se faça esse plantio em lugares importantes. Por exemplo, nascentes de córregos e rios que servem de abastecimento público ou criação de parques novos. Então esse é um programa de compensação, é um programa de restauração ecológica. É um... Ele é muito potente. É uma área bastante grande. São quase 200 hectares. E tem ainda um outro programa aqui que a gente destacou que é o de educação ambiental. Então aqui de novo é legal que tem uma parceria entre o empreendedor e, por exemplo, as escolas, o departamento de ensino, pelo menos as escolas públicas, talvez as privadas também, mas de melhorar, fomentar, trazer gente de fora, trazer material e você levar pra molecada a educação ambiental. Desde o começo... Levar o pessoal nas obras, ver como é que faz os controles, levar o pessoal pra ver os plantios. E tem também um programa de educação ambiental interno. Então semanalmente ou às vezes até diariamente tem palestras para o pessoal interno, os funcionários na obra, né, de meio ambiente. Em relação a contratação de pessoal. Então a... Me parece que a Eixo já pratica isso, mas tem uma recomendação no estudo

de que ela priorize ao máximo a contratação de pessoal local. Né? Então ela tem que fazer parcerias com a prefeitura, com os órgãos de trabalho, de busca de emprego pra melhorar emprego, salário e renda daqui da região e não ficar trazendo gente de fora, que depois a pessoa se estabelece aqui e é mais uma pressão. Então é possível contratar muita gente daqui, treinar e qualificar esse pessoal. Bom, finalmente, concluindo, na fase de implantação do empreendimento, quando vai fazer as obras, vão ter vários impactos ambientais negativos, mas esses impactos são temporários, é só durante as obras. Eles não são permanentes. Né? Já na fase de operação do empreendimento, quando ele tiver funcionando a rodovia, a maior parte dos impactos são positivos e são de longa duração. Né? Então o estudo identificou 46 impactos potenciais e 15 programas. Como os impactos potencial... Os impactos positivos são permanentes e são importantes, eles superam os impactos negativos, que são temporários. Né? E aí então a gente... A equipe que fez o EIA conclui que o empreendimento ele é viável e tá aqui apresentando o empreendimento pra vocês e pra Cetesb buscar... Pra buscar a licença inicial, a licença prévia. Muito obrigado e fico à disposição.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, Fernando Kertzman, da Geotec. Obrigado pela participação. Gostaria de anunciar então que tá encerrada a inscrição pra participação dos debates. Nós já temos aqui as listas de inscritos pra fazer uso da palavra tanto aqueles que se inscreveram presencialmente, lá junto à recepção — obrigado, Fernando — também aqueles que se inscreveram pela internet. Já tá disponível desde hoje mais cedo a... O formulário de inscrição tanto pra aqueles que estão participando conosco on-line, pela plataforma Youtube, que estão acompanhando a gente on-line, mas a manifestação, o Consema prima pela oralidade aqui presencialmente. Então todos aqueles que estão se inscrevendo tão sendo orientados a vir aqui presencialmente à audiência pública. Então antes de chamar o primeiro inscrito, gostaria só de saldar o secretário de planejamento e infraestrutura Valentim César Bigeschi, muito obrigado pela participação. Então gostaria... Não temos nenhum inscrito aqui do Ministério Público, então vou passar para o segmento seguinte, que é a participação de representantes de entidades da sociedade civil. Então nesse momento gostaria de convidar pra fazer uso da palavra aqui conosco na tribuna senhor Guilherme Bianchi, ele que representa Rotary Vanuire. Gostaria de convidar então que ele subisse até aqui pra fazer uso da palavra. Seja bem-vindo, muito obrigado pela participação. Só vou... Na sequência, gostaria de convidar... Eu já vou anunciando sempre o nome do próximo. A senhora Valesca Reale vai fazer uso da palavra.

Guilherme Bianchi: Bom, primeiramente agradeço, boa noite a todos nesse importante evento aqui, que é a audiência pública. Bom, o Rotary Vanuire, como o Rotary no Brasil e no mundo inteiro, eles se desenvolvem através de questões... Ações e projetos humanitários, tanto humanitários como que também ambientais, né? E minha preocupação inicialmente se dá quanto a... Lógico, é importante aqui observar que o Rotary ele assim como também acredito que todos aqui têm interesse nessa obra de duplicação, que é importante não só pra questão de segurança, né, nas rodovias que hoje causam muitos acidentes nas rodovias e isso é notório, de conhecimento público de todos. Então a obra se faz importante. E também pra questões assim de econômica, né? Bom, mas minha pergunta é assim, como foi apresentado aqui pela Eixo e também assim por... Pela empresa que fez a... O EIA/Rima, né, que vão ser

suprimidos mais ou menos 1.800, mil... Quase 2.000 árvores, né? E eu queria saber se já existe territórios definidos que... A definição dos territórios onde vão ser implantadas essas áreas de... Essas novas áreas pra reflorestamento. Essa é uma pergunta primeiro, se já existe esse... Se já está definido onde vai ser, como vai ser e se ela vai... Vai haver fiscalização pra acompanhar o desenvolvimento dessas árvores. E a minha segunda pergunta seria com... Como também foi apresentado aqui, vão ser colocados... Vão ser afetados mais ou menos 130 córregos, né, córregos d'água e também área de preservação permanente. Bom, eu primeiro coloco aqui que muito... Tem interesse nisso, por exemplo os cursos d'água que hoje se veem ao longo dessa... Da obra de duplicação passam mui... Em sítios, chácaras, fazendas, e muitos proprietários têm... Acredito que estão preocupados com a criação... Sua criação de... Não só de gado, mas da agricultura, como também a... Tem que se haver uma preocupação também com relação aos animais da fauna silvestre que hoje... Acredito que a polícia ambiental deve... Deva ter esses dados, que aumentou muito nesses anos a frequência de animais atropelados, animais invadindo cidades, e isso daí eu queria saber assim se nesses... Como que vai ser também feito essa intervenção. Durante a duplicação, vai ser afetado de que modo esses córregos, essas nascentes? Né? Então seria essas minhas duas perguntas.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado. Esse foi então o senhor Guilherme Bianchi. Muito obrigado pela participação. Muito obrigado. (inint) [01:04:33] Muito obrigado. Agora eu gostaria de convidar pra subir aqui pra falar conosco aqui no palco a senhora Waleska Reali de Oliveira. Então agora já abrindo o bloco então de manifestações das pessoas físicas, ela que havia feito então a inscrição pela internet. Obrigado. Por favor, peço que tome então posição ali pra fazer uso da palavra. Nesse segmento, são três minutos pra cada manifestação. Na sequência, nós vamos chamar Luciano dos Santos. Senhora Waleska, seja bem-vinda, muito obrigado, por favor. São três minutos.

Waleska Reali de Oliveira : Boa tarde a todos. Nós gostaríamos de aproveitar a presença de todos aqui, né, os representantes da secretaria de estado de meio ambiente, do Consema, dos representantes da Eixo, pra nos posicionarmos quanto aos corredores ecológicos. Nós sabemos que haverá uma compensação ambiental, né, grande, e nós gostaríamos de juntamente com vocês pensar na possibilidade de nós aumen... Incentivarmos, né, a criação dos corredores ecológicos. Nós temos duas unidades de conservação aqui na região, mesmo não estando nas áreas diretamente afetadas pela obra, né, que seria muito viável que nós propuséssemos essa restauração nesses corredores ecológicos. E um outro ponto também que nós vimos, né, eu particularmente vi na... No EIA, no estudo, até nós temos uma representante aqui dos grupos, dos ciclistas. Né? Tupã tem um grupo muito forte de ciclistas que fazem as trilhas aqui na região e ocu... Transitam por esse trecho da rodovia de Pompeia à Panorama, né? Eu acho que o representante depois vai colocar. E nós gostaríamos também que fosse revisto, porque no EIA foi colocado que não teve... Não foram ciclistas transitando na rodovia. Tá? Eu agradeço.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado. Essa foi a senhora Waleska Reali. Muito obrigado pela participação. Convido agora pra subir aqui ao palco também pra fazer a sua manifestação o senhor Luciano dos Santos. Muito obrigado. Enquanto ele se locomove até aqui, gostaria já

de registrar que o próximo inscrito é Benedito de Paula Almeida. Luciano, seja bem-vindo, obrigado pela participação, por favor.

Orador L: Boa tarde a todos. Eu queria apenas fazer um comentário em relação a Eixo. Né? Na questão... Não na... Eu vim aqui necessariamente na questão... Não na questão ambiental, mas na questão social e econômica com relação aos... Ao pessoal que vai ficar à margem da rodovia, tá? A gente representa, né, pessoas que tem empresas, entendeu? Necessariamente não é isso hoje, né, o objetivo aqui da explanação, mas a gente queria algum posicionamento da Eixo com relação a faixa... A acessos e demais coisas, né, que são necessárias pra até o grupo de pessoas que tá aí está esperando uma posição da Eixo com relação a fechamento de... Entendeu? De locais de acesso. Né? E isso até a empresa que eu represento também. Tá? É somente.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado pela participação. Isso foi o senhor Luciano dos Santos. Convido agora Benedito de Paulo Almeida pra fazer uso da palavra. Na sequência, nós temos como inscrito o senhor Guilherme Ribeiro dos Santos. Boa tarde, senhor Benedito, seja bem-vindo.

Orador M: Boa noite. Boa noite a todos. Eu tenho uma empresa na beira da rodovia e a gente depende 100% dela, e a minha preocupação é, com as obras da rodovia, como que a gente vai se manter. No meu caso, tem 10 funcionários. Essa é a minha preocupação, porque quando for construir praticamente deve zerar o movimento. Então essa é minha preocupação, a minha e acho que de muitos empresários que tem empresa que depende totalmente da rodovia. Tá? Muito obrigado.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, senhor Benedito de Paula. Convido agora pra vir até o palco Guilherme Ribeiro dos Santos. Na sequência, gostaria de convidar Mateus Moraes. Senhor Guilherme, muito obrigado pela presença. Seja bem-vindo, a palavra é sua.

Orador N: Muito obrigado. Primeiramente boa tarde. O questionamento que eu trago aqui hoje, principalmente pra Eixo, seria em relação ao escoamento de água, haja vista que muitas vezes, com a malha asfáltica, isso impacta diretamente no escoamento acabando que... Acaba que ocasiona pra alguns proprietários, algumas pessoas, processos erosivos. Então, com a ampliação, com a duplicação dessa malha asfáltica... É esse o questionamento que a gente traz hoje. Como a Eixo vai enfrentar esse processo erosivo que muitas pessoas têm sofrido hoje em dia. Obrigado.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado. Esse foi Guilherme Ribeiro. Muito obrigado pela participação. Gostaria de convidar agora senhor Mateus Moraes. Na sequência, o próximo inscrito é Beatriz Azevedo de Oliveira. Senhor Mateus, seja bem-vindo, por favor, a palavra é sua.

Orador O: Obrigado. Boa noite. Eu gosta... Eu, representando a prefeitura de Quintana e de Herculândia, gostaria de fazer um questionamento com relação nós não recebemos projetos completos mostrando os trevos, né, e as intervenções que vão ser realizadas na rodovia, e a gente gostaria de saber assim questionamentos com relação: nós temos alguns trevos que

hoje são principais na cidade e, segundo estudo prévio que nós temos da Artesp, esses trevos serão fechados, né, e seriam realocados pra outros pontos da rodovia. Né? Como é que ficaria esse posicionamento com relação essa alteração hoje do usual que é dos municípios?

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, Mateus Moraes, obrigado pela participação. Convido agora pra fazer uso da palavra Beatriz Azevedo de Oliveira. Na sequência, gostaria de convidar Alex Rondanir. Boa tarde, senhora Beatriz. Seja bem-vinda.

Orador P: Boa tarde. Me desculpa. Quando eu cheguei aqui me perguntaram se eu era uma pessoa ilustre e a minha resposta foi ainda não, mas eu dei a resposta errada. Eu acho que todos aqui somos ilustres, né, todos somos representantes do povo. Meu nome é Beatriz Azevedo de Oliveira. A minha propriedade fica na cidade de Paulópolis. Paulópolis hoje é uma vila de Pompeia, mas não foi assim sempre. Paulópolis foi fundada meu avô, Paulo Vicente de Azevedo. O meu avô é filho do conde José Vicente de Azevedo, senador em São Paulo. Foi senador em São Paulo, meu bisavô. Nós temos uma fundação que tem 112 anos de assistência a pessoas carentes. Tem braços que fazem muita assistência e meu bisavô era muito religioso. Ele sempre pensou no desenvolvimento urbano. E meu avô também. Por isso ele fundou Paulópolis, que hoje não é mais uma cidade. É um distrito da... De Pompeia. Ele era duma fazenda enorme que hoje tem 120 alqueires. E eu tô tentando resgatar a memória dele promovendo um museu que vai homenagear a vida dele, a expansão, principalmente com a visão que ele sempre teve de sustentabilidade. A nossa fazenda tem 70 alqueires de floresta. Hoje tem onça, tem anta, diversos animais que tão retornando ali, e esse é o nosso projeto ambiental. Não é um projeto de plantio de árvores, somente, apesar de que nós já estamos plantando lá mogno, eucalipto. Tamos em parceria com alguns... Alguns... Algumas empresas que trabalham na área de nutrição veterinária. Sou médica veterinária de formação. E estamos reflorestando e querendo fazer a sustentabilidade, parcerias público-privadas que tenham interesse em trabalhar nessa área, além de projetos sociais pra trazer melhoria na qualidade de vida das pessoas mais carentes. Mas tudo é um valor da nossa família e nós tamos fazendo na... De forma privada com os recursos que eu, como produtora rural, estou extraindo da propriedade. No estudo de vocês, em quatro áreas, tem aqui impacto de erosão na minha propriedade. É uma erosão que tem 500 metros e que tá sendo considerada como área... Deixa eu só pegar aqui na... Passar a informação correta. Erosão foi marcada como corpo d'água perene. Área nas APPs que estão em verde tem uma faixa de desapropriação. Existe também um polígono com faixas de desapropriação, e até o presente momento não fui contactada por nenhuma... Nenhum responsável da concessionária. Já encaminhei diversos e-mails ao longo do ano e meio e ainda não tive nenhum retorno, como foi apresentado inicialmente. Então gostaria de ter esse retorno. Há também um mapeamento de vulnerabilidade das áreas afetadas no AID de vocês que comporta pelo menos 8 alqueires da minha propriedade. Gostaria de entender o que é esse mapeamento. Em outra imagem, consta que será propri... Desapropriada uma faixa de terra com ocupação de solo campo antrópico. Também desconheço o que seria isso. E agradeço a participação. Muito obrigada.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado à Beatriz Azevedo de Oliveira. O próximo inscrito é Alex Rondanim. E na sequência vou convidar pra fazer uso da palavra Alexandre Mendes Mazzaro. Eu peço que me permitam se caso eu não conseguir pronunciar corretamente os... Eu peço

que você repita até mesmo pra gente registrar. Tudo isso vai pra degravação. Então muito obrigado, senhor Alex. Seja bem-vindo, a palavra é sua.

Orador Q: Boa noite a todos. Eu venho em nome dos atletas, dos ciclistas defender o nosso espaço e nosso direito de ir e vir. Não só dos atletas, dos ciclistas, mas dos moradores locais que transitam na faixa da via para trabalho. Né? Usam suas bicicletas como condutores para trabalho. Nós temos uma carteira muito grande de atletas de Pompeia, Parapuã e até a Barranca do Rio. Só que na nossa região passa de 1.000 atletas fácil. Muitos dos nossos transitam porque nós não temos outras áreas para treinarmos e nós contamos com atletas entusiastas, amadores e profissionais. Eu treinei muito. Temos uma carteira grande atletas representando a nossa cidade aqui. Tá? Nós temos amigos, companheiros ciclistas que moram na cidade circunvizinha, trabalham em Tupã, faz uso da faixa que é estreita, muito estreita. Quer queira, quer não, passam por perigos diariamente. Aumentou-se demais o número de atropelamento de atletas que treinam nas nossas rodovias que estão belas, beleza, mas, de certa forma, não traz uma segurança pra pessoa que trafega nas vias devido ao acostamento ser mínimo, que não chega a um metro de espaço. Tá? Nós dividimos o espaço com caminhões, carretas, motos, ônibus, que, por sua vez, alguns ainda tem o capricho de jogar os seus veículos em cima dos atletas. Tá? Falo isso com convicção, porque eu já sofri acidente, já passei por apuros, assim como todos os nossos colegas que fazem parte do ciclismo. Aqueles que trabalham nas cidades circunvizinhas e usam as suas bicicletas como veículo de transporte também com relatos de carros, caminhões, ônibus de jogarem em cima mesmo, não tirar, não fazer o uso do bem "ó, vou sair de lado porque eu tenho espaço pra sair", não sai porque ele acha que ele tá no direito e dever dele, o maior vence. Mas, assim, nós estamos falando de vidas, de pessoas que tem os seus direitos livres de ir e vir, e se nós conseguirmos ciclovia que será muito útil, que trará um impacto ambiental enorme a respeito de saúde, tá? Vidas que deixarão de ser atropeladas por terem segurança nesse tráfego, e também deixando um pouco os seus carros em casas, né? Deixando seus carros em casa, fazendo uso da bicicleta e tendo um pouco mais de saúde, e de uma forma direta e indireta não causa tanto impacto ambiental. Bom, fica aí a nossa... O nosso questionamento, o nosso desejo para que isso se possível ocorra, essa construção dessa via, dessa ciclofaixa, e se não for o percurso todo, mas em alguns pontos estratégicos para beneficiar a população em geral, não é só o ciclista propriamente dito, mas a população em geral. Fica aí o... Muito obrigado.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, senhor Alex Rondanim. Muito obrigado pela participação.

Orador Q: Obrigado.

Anselmo Guimarães: Convido agora Alexandre Mendes Mazzaro, da Fama Móveis. Teve que se ausentar? Fica registrado aqui. Caso ele retorne aqui no decorrer da audiência pública, tá garantido aqui então a participação dele caso mesmo que ele venha depois, se precisar. Tá garantido aqui o direito de fala dele. Gostaria de convidar agora pra fazer uso da palavra Angélica Goes Morales. Tá aqui conosco. Obrigado. Enquanto ela se desloca até aqui a tribuna, gostaria de anunciar o próximo inscrito pra fazer uso da palavra, Eduardo Marques Pereira Dantas. Angélica, seja bem-vinda. Muito obrigado pela participação. Por favor.

Orador R: Obrigada. A gente que agradece a participação. Eu tô aqui também em nome da Rede de Educação Ambiental da Alta Paulista. Né? E pensando em educação ambiental, são os pontos que a gente vai tá fazendo um pouco aqui. A gente dando uma olhada no EIA e no Rima, né, como foi apresentado aqui, o programa de educação ambiental tá descrito dentro de um programa muito generalizado. Então a gente gostaria de solicitar que fosse pensado uma educação ambiental mais territorial focando a... O que é regional. Tá? Em questão de Alta Paulista. Eu acho que a gente tem que começar a considerar essas questões. Então, diante disso, a gente solicita — a gente até conversou previamente, né, com o pessoal aí do meio ambiente da Eixo — exemplares de material didático impresso com conteúdo voltado a nossa região, porque a gente vê que às vezes vem muito material de fora, e como vai ser trabalhado o programa de educação ambiental, que fosse considerado, porque nós temos a Rede de Educação Ambiental da Alta Paulista, nós temos um coletivo chamado também Latitude 21, que vem resolvendo vários trabalhos nas três microrregiões, microrregião de Tupã, Dracena e Adamantina. Então, diante desse trabalho que já vem sendo desenvolvido, a gente solicita esse material impresso voltado de forma regional, tanto impresso quanto também disponibilizado de forma virtual. Também a instalação de três mirantes, cada um numa microrregião. Tá? Então de Tupã a Parapuã, um outro talvez na rotatória de Flórida Paulista e o terceiro talvez na bifurcação da rodovia SP294 e BR158, em Pauliceia Panorama. Mirantes ali ao lado, né, da rodovia, que é um mirante que pode servir questão de memória, educativo, e como a gente ficou sabendo que a madeira ainda não foi destinada e que a gente viu aqui que tem um corte de praticamente 1.800 árvores, né, que vão ser suprimidas, então a gente também coloca que até esse mirante pode ser usada dessa madeira assim como também a gente pode privi... Proporcionar, talvez, a artesanato local. Tá? No sentido de que essas árvores suprimidas pudessem ser utilizadas dentro desses mirantes, né, mas a partir de esculturas de espécies de animais em extinção, como tem no EIA destacado essas espécies, assim como também tem três animais de lista de extinção identificada no Estudo de Impacto Ambiental. Então a gente acaba movendo a parte de cultura regional. E também uma outra proposta é utilizar essas madeiras que vão ser suprimidas pra placas informativas. Então nós temos dentro das três microrregiões, Tupã, Adamantina e Dracena, 30 cidades. Então a gente solicita 30 placas informativas, uma para cada cidade, usando como suporte parte dessa madeira que vai ser suprimida, e essas placas têm a finalidade de nominar, reforçar o território da Alta Paulista. Né? Tupã é uma instância turística. Né? Por que não pensar nisso? Assim como se tiver mais a questão de árvores, escola, instituições que pudessem também ter bancos, assim por diante, pensando em educação ambiental, tá, gente? A gente tá aqui colocando de forma dentro de um coletivo. A gente também tem um trabalho em relação a poemas, crônicas regionais, que alguns que estão aqui fazem parte desse processo também, então a gente coloca nessa parte cultural, se é possível potencializar a cultura regional também. Tá? E como algue... A Valesca também colocou, né, a questão de pensar os corredores ecológicos pensando na unidade de conservação de Aguapeí e também a do Rio do Peixe, no sentido da gente poder oferecer condições pra construção desse corredor ecológico pensado em áreas reflorestadas por meio dos mananciais. Tá bem? Muito obrigada.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado pela participação. Muito obrigado pela participação. Então registrando Angélica Goes Morales. Perfeitamente... Agora gostaria de então convidar

pra fazer uso da palavra Eduardo Marques Pereira Dantas, representando então aqui os conselhos municipais. Ele é representante do Conselho Municipal de Desenvolvimento Sustentável. Na sequência, eu gostaria de chamar representante de órgãos públicos do município de Herculândia, chamar aqui na sequência o senhor Carlos Rodolfo e Hugo Cabrine. Então, depois na sequência, passaremos aos parlamentares e, por fim, os prefeitos que estão aqui presentes, que estão já inscritos também pro uso da palavra. Então, nesse momento, senhor Eduardo Dantas, seja bem-vindo. Muito obrigado pela participação. São cinco minutos.

Orador S: Boa noite a todos. É muito bom ver tanta gente aqui. Geralmente dá meia dúzia de pessoas. Né? Então vejo que o interesse aqui é grande no assunto. Eu tava preocupado, tô um pouco menos por questão de supressão de vegetação, 1.880 árvores isoladas. Isso árvores nativas, né, que serão compensadas, mais aquelas árvores que estão em bloco também, só que infelizmente a nossa legislação tanto estadual quanto federal não contempla as árvores exóticas. Exóticas são as árvores estrangeiras. Não devemos plantar estrangeiras, escolher estrangeira em detrimento de uma nativa, mas já que ela tá lá, a gente tem que levar em consideração, porque muitas árvores aí tão há 200, 300 anos no Brasil, tanto que às vezes pessoas muitas vezes fala assim "ah, tal árvore é brasileira", e não é. Não é? E elas têm uma função ecológica. Então são muito mais do que foi apresentado aqui. Não tô falando que é por culpa da empresa não. É porque a legislação realmente não contempla, não beneficia essas árvores. Então, mesmo numa propriedade rural, onde há muita restrição ao corte, se você tem lá um (inint) [01:26:43] e sem problema. Não é? Então será extraído muito mais árvore se formos considerados as exóticas. Né? Essa questão também é... Da água também me preocupava. Né? Ainda preocupa. A gente vai ficar fiscalizando, viu, Fernando? A gente vai fiscalizar, mas acredito que a empresa vai levar a sério esse trabalho. Tá? Fica aqui a minha pergunta que é a mesma do Guilherme, onde que foi... Onde será plantada, se já foi definida as áreas onde vão ser plantadas essas árvores, onde será feita a compensação. E saindo da área de meio ambiente, indo pra segurança de trânsito, gostaria de saber o que será feito na questão de aquaplanagem, pra diminuir a aquaplanagem que nós temos casos na região devido a pista ser muito plana, não ter queda para o lado, então a água acaba se concentrando no centro da pista ali, na faixa de rodagem. Muito obrigado.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado pela participação do senhor Eduardo Dantas, representante aqui do Conselho Municipal de Desenvolvimento Sustentável. Muito obrigado pela participação. Gostaria de convidar aqui pra fazer uso da palavra senhor Carlos Adolfo Álvares Júnior, ele que é o diretor de administração do município de Herculândia. Tá aqui conosco presente. Muito obrigado pela participação. Seja bem-vindo. São cinco minutos.

Orador T: Boa tarde a todos. Eu vim falar com a concessionária, que vai ter na mudança na estrada, eu queria ficar... Pra atentar sobre a questão da quilometragem que tão sendo colocadas na estrada, porque já foi motivo em Herculândia de propositura na câmara municipal, já a ouvidoria já recebeu algumas reclamações, entramos em contato com a Eixo e ninguém deu devolutiva. Tem um trecho que você pega vindo de Herculândia pra Tupã que tem uma placa de 60 quilômetros por hora, logo à frente é 80, uma placa gigante de 100 quilômetros por hora e não tem nem 100 metros ela é a 60 quilômetros por hora. Você não consegue nem frear pra conseguir chegar nessa velocidade. E quando você volta de

Herculândia pra... De Tupã pra Herculândia, só tem uma placa de 60 por hora e uma outra placa lá na frente. Então dum lado tem uma quilometragem e do outro a quilometragem é diferente. Então acho que quem... Precisa fiscalizar melhor isso daí porque, quando tem a fiscalização da própria polícia, o pardãozinho fica no meio dessa confusão, desse imbróglio, e muita gente tá sendo multada por uma questão que devia ser melhor estudado, quem tá no cargo, porque muita gente aqui usa pista, sabe do que eu tô falando. E outra questão, o engenheiro da prefeitura já apresentou, parece que a Artre... Eu quero saber... Voltando à primeira pergunta. Qual o critério que é usado pra colocar de fato essa quilometragem? E se vai haver mudança quando fazer aquele muro do meio, no caso, que vocês vão alterar. E, tendo esse divisor no meio da pista, é a segunda pergunta que eu queria colocar, que o engenheiro da prefeitura de Herculândia já apontou, vai ser mudado pelo estudo a Artresp...Pra o trevo principal de Herculândia vai mudar pro trevo de acesso à Varpa, e não tem condição nenhuma essa mudança pra cidade, porque o trevo principal hoje, a via de acesso é uma avenida larga que consegue ter essa ampliação, então consegue receber caminhões e tudo mais. Se for seguir esse estudo da Artresp, é uma aveni... É uma rua pequena. Tem cidade que liga aos bairros do município e a entrada principal hoje, que onde deveria ser feito mesmo esse trevo, ela dá acesso à área industrial, à área comercial e a toda a cidade. Então, se mudar, vai ter um impacto extremamente negativo pra mobilidade urbana do município e pra economia do município, atrapalhando. Então, quando a Eixo for fazer esse estudo, ela... Acho que não só Herculândia deve sofrer com isso, mas outras cidades, tem que fazer o estudo local do município pra ver o que vai ser afetado, porque, no projeto, se você pegar de Marília até a Barranca do Rio, consegue fazer um projeto lindo, só que tem os impactos municipais, e nada melhor que o prefeito, a câmara de vereadores e ter... Fazer uma comissão pra ser debatido, porque se Herculândia realmente acontecer, a economia de Herculândia vai ser prejudicada e a mobilidade urbana também. São esses dois questionamentos que meu, a questão da fisca... Da... De melhorar a questão da quilometragem, porque chega a ser estranho, precisa ser estudo melhor, e essa questão precisa ser feita... A segunda questão ser feita um estudo com os municípios e não ser de cima pra baixo junto com o governo e a... E, no caso, a concessionária sem escutar os prefeitos, as câmeras e as cidades. Essa é minha contestação. Obrigado e boa tarde.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, senhor Carlos Adolfo, pela participação e pela manifestação, ele que é do município de Herculândia. Obrigado pela participação. Gostaria de convidar agora Hugo Cabrine, também ele é secretário de meio ambiente do município de Herculândia. Obrigado pela participação. Na sequência, nós vamos passa à fala... À manifestação dos parlamentares. Tá aqui conosco o vereador Paulo Henrique Andrade, de Tupã. Por favor, senhor Hugo, seja bem-vindo, obrigado, a palavra é sua.

Orador U: Boa tarde a todos. O projeto apresentado ele leva em consideração a parte ambiental, que é correta, leva em conta a parte financeira, a parte econômica, que é viável, e eu queria trazer a parte social pra discutirmos sobre se isso é justo, porque ali no município de Herculândia, o trecho demonstrado aí no estudo de vocês tem em torno de 14 quilômetros. Existe ali no trecho uma densidade muito alta de viveiros, existe uma densidade muito alta de empreendimentos, cada empreendimento, com seus funcionários. Então existe fluxo de

funcionários muito grande ali na área. Pelo projeto de vocês, é em torno de cinco... Um dispositivo a cada 5 quilômetros. Então a gente teria ali no nosso em torno de 2 dispositivos e eu vi que não teria nenhuma passarela. Eu queria pedir então pra que vocês estudassem essa necessidade na nossa região de que... De fluxo alto de trabalhadores até os viveiros que ficam na beira da rodovia. São em torno de 30 viveiros. A gente também tem ali cerealistas, temos outros empreendimentos. Então é uma área altamente comercial ali no trecho de Herculândia. Um segundo ponto, o Adolfo comentou sobre o trevo, a mudança do trevo principal pra outra região, ali a gente tem uma igreja que é nosso patrimônio histórico do município. Então a gente queria ser comunicado se haverá obras em cima desse nosso patrimônio histórico pra que a gente possa pegar e tomar as providências cabíveis. E o terceiro ponto é sobre a compensação ambiental, né? Será em torno de cente... 190 hectares reflorestados. Herculândia é um polo produtor de mudas, e aí a gente queria pedir pra vocês pra que deem preferência pra... Pros municípios da região pra fazer essa compensação. Tá? São esses três pontos. Obrigado.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, senhor Hugo Cabrine, pela participação, secretário de meio ambiente de Herculândia. Obrigado pela participação. Gostaria agora de convidar, já passando então aos segmento reservado para manifestação dos parlamentares, o vereador Paulo Henrique Andrade. Ele que é do município de Tupã, representando então a câmara municipal de Tupã. Aqui, em nome do vereador Paulo Henrique, gostaria de saudar toda a população do município de Tupã, até por nos receber aqui e sediar esse evento. Muito obrigado. A palavra é sua.

Orador V: Valeu, obrigado, obrigado. Como o Eduardo comentou aqui, é sempre importante ter a participação da população, não só dos políticos, dos empresários, das pessoas que realmente sabem do impacto que vai ser obra aqui na nossa cidade, na nossa região. Eu vi atentamente a apresentação do Fernando. Eu não vi a questão do contorno, que é a saída de Paulo... De Pompeia, dentro da rodovia. Ali, pelo que eu saiba, vai ter um impacto gigante na questão do meio ambiente. Então, nesse Rima, não foi apresentado hoje ou não é prioridade talvez pra Eixo fazer essa saída da rodovia por dentro do município de Pompeia. Se foi, eu gostaria que fosse apresentado na íntegra, porque, se não me falhe a memória, são mais de 22 quilômetros de desvio. E, nesse estudo, se está contemplado, a gente gostaria de ver e entender, porque é um desvio longo, difícil, aonde será feito por áreas novas, aonde não tem rodovia, e é realmente o grande diferencial desse pedágio, dessa cobrança, dessa privatização aqui pra nossa região. E, novamente, eu sinto que isso tá ficando pra trás. Né? Talvez seja só uma impressão, talvez eu não tenha visto. Como é pouco tempo, mas talvez a importância talvez não foi dada. Talvez tem que ajustar só esse "time" com vocês. Outras questões que pra mim são importantes. Passarelas, seis passarelas para um trecho de mais de 200 quilômetros? Eu não sei qual foi o estudo que vocês fizeram. Aqui, eu vou falar por Tupã, tá? Porque eu sou vereador aqui em Tupã, vivo aqui. Não ter passarela nesse trecho nosso aqui onde a gente tem realmente a cidade passando já pro outro lado da rodovia, não entendi o porquê, e gostaria de saber tecnicamente o que foi feito, porque a gente já tem o distrito industrial do outro lado. Nós temos já o distrito industrial, o terceiro, também ali, ali também temos as... Ali na Tecnofortes também ali perto da Vila Inglesa, já tivemos caso de acidentes,

e também nada de passarela. Isso também é uma coisa que a gente vai cobrar porque não foi colocado aqui e a gente lá atrás, quando foi feita as audiências públicas, a gente cobrou com força pra que isso acontecesse. Eu anotei aqui, que é bastante coisa. Os locais de trevos, gente. Isso aqui foi uma briga que a gente teve lá nas audiências públicas com vocês, o pessoal da Eixo, o pessoal com a Artesp. Vocês não passam claramente aonde vão ser os trevos. Aquilo que o pessoal de Herculândia tá falando, nós também temos esse problema esse Tupã. Aqui em Tupã falam que o trevo do Chaparral ele não existiria e seria ali mais ou menos ali entre o motel 527, ali seria um trevo, que liga lugar a lugar nenhum. Então, assim, de novo, como o próprio rapaz falou, não é a via correta, não é o local correto, não sei qual o estudo que vocês colocaram pra ser ali, e, novamente, a gente vê todo o impacto, mas não... A gente não sabe onde vão ser esses trevos porque, de fato, não foi bem esclarecido, não foi bem divulgado. Nenhum vereador aqui, acho que nenhum político aqui sabe aonde vai ser esses trevos, essas obras de artes que serão construídas, e isso é algo que a gente quer saber até mesmo porque somos cobrados todos os dias aqui pelos proprietários e pelos empresários ali. Outra coisa é relacionada à velocidade da via. A nossa velocidade de via hoje é 100 quilômetros por hora. Aquilo que o Adolfo, desculpa, me antecedeu aqui, amigo, realmente tá uma confusão muito grande. Nós temos hoje várias velocidades num mesmo trecho no perímetro urbano aqui da nossa cidade e não há realmente um porquê, aonde nós temos em outras cidades uma velocidade de 80 e a gente aqui, em alguns perímetros, 60 por hora. E ainda um bendito dum radar, um pardalzinho ali pra multar. Então eu não sei se aquilo foi feito pra ajudar, porque, né, se a gente quer educar, não necessariamente a gente coloca um radar. Outro ponto que foi muito bem falado aqui pelo Eduardo Dantas. Gostei muito da apresentação do Fernando, acho que tem muita propriedade, mas a nossa região, como bem foi falado, é uma região que foi muito degradada pela agricultura. E nós aqui do interior sempre tivemos o cuidado de plantar ao longo da rodovia árvores frutíferas. E vocês simplesmente esqueceram disso ou, porque a legislação não pede, nós não estamos falando dessas questões. Isso realmente é importante. Vocês tavam falando de impacto, meio ambiente, eu vi coisas bonitas de carbono, mas quando você suprime árvores... E a gente não sabe nem qual vai ser a quantidade de árvores frutíferas ou árvores que são alimentos para os nossos animais, a vegetação aqui eu preciso, a gente não ter esse valor e esse dado é algo que também a gente questiona e gostaria de saber até pra ver de que forma podemos reverter essa questão até pra preservar. Eu gosto de plantar árvore e tenho essa... Esse hobby, junto com o Eduardo Dantas. Vocês falaram que serão 190 hectares de árvores plantadas. Eu vi o pessoal falando de fazer o corredor, é super importante, mas o mais importante do que só plantar árvores é cuidar das árvores, porque é igual filho, fazer é gostoso, plantar é gostoso, agora cuidar dá um trabalho que eu vou falar, tô com um ano e cinco mês, tá dando trabalho pra mim que é uma benção, agora plantar árvores é lindo, maravilhoso, você vai lá, faz muito bem, agora qual é o plano? Por quanto tempo vocês vão cuidar essas árvores? Porque vocês vão suprimir mais de 1.800 isoladas, fora as outras que não foi passada a quantidade. A minha pergunta é: quantas vamos plantar e por quanto tempo vocês vão cuidar? Porque uma árvore pra se tornar realmente uma árvore sadia pra poder viver é no mínimo cinco anos pra gente ter a tranquilidade de que ela vai conseguir passar por esse clima nosso aqui de seis meses, sete meses sem chuvas. E isso eu também não vi. Não tô dizendo que não tenha, tá? Pelo amor de Deus. Desculpa se tiver falando às vezes de forma... O local. Nós gostaríamos de saber sim o local. Aqui em Tupã nós temos interesse

que isso seja plantado aqui, em algum local. Também aqui nesse... Nessa questão toda que nós temos aqui no nosso município, temos algumas nascentes, e seria interessante até entender os locais e saber o que nós podemos fazer pra pleitear esses locais até pra poder ajudar. Papapá, o projeto da obra de arte, como... Prazo de cada etapa da obra. A gente sabe, eu tenho familiares que moram em Padre Nóbrega, minha mãe mora ali em Padre Nóbrega, vejo a obra que ali é dia e noite tá acontecendo. Minha pergunta: como vai funcionar os demais? Como o próprio empresário veio aqui, isso é importante. Início, meio e fim. A gente sabe que toda obra é difícil, a gente sabe que toda obra é complicada, mas a gente sabe também que aqui na nossa região, não sei se foi falado, eu não sei, né... Como a gente mora aqui, seis meses tem chuva, seis meses não tem chuva. Então se a gente for começar a obra num período de chuva, provavelmente vai atrasar. Então esse cui... Eu não tô falando que não tenha que começar as obras, mas começar pelo menos olhando pra essa questão da... Do tempo de água, porque se vocês iniciam uma obra grande num tempo que não é o melhor de chuvas, talvez um empresário vai ter que ficar às vezes um ano, mais de um ano, talvez, com o seu local, né, tendo impacto direto dessa obra e infelizmente isso depois a gente não vai conseguir cobrar de ninguém porque nessas horas ninguém acha o pai da criança.

Anselmo Guimarães: Perfeito. Eu vou pedir a gentileza do vereador se puder concluir...

Orador V: Tá.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado.

Orador V: Seja essas questões e, principalmente, nós queremos os locais aonde vão ser feitas as obras de artes. Isso até agora não foi entregue, até agora nós não temos, e a gente precisa disso até pra desenvolver a nossa cidade, as cidades aqui da região. Sem isso, a gente fica realmente amarrado e a obra de Paulo... De Pompeia isso é outra coisa que eu gostaria de ver no Rima de vocês. Obrigado.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado. Esse foi o vereador Paulo Henrique Andrade, da Câmara Municipal de Tupã. Muito obrigado pela presença e pela contribuição, vereador. Gostaria agora de passar então agora aos dirigentes do poder executivo. Vou chamar aqui pela ordem de inscrição. Então nós temos aqui... Faltam ainda duas falas. Vou convidar inicialmente o prefeito de Herculândia, doutor Paulo Sérgio de Oliveira, o prefeito Paulinho, gostaria de convidá-lo então pra fazer uso da palavra. E na sequência, teremos o vice-prefeito de Pompeia. Prefeito, eu agradeço pela participação, pela ilustre participação, assim como todas as demais. Seja bem-vindo, muito obrigado. Cumprimento a toda população do município de Herculândia. Por favor, a palavra é sua.

Orador X: Muito obrigado. Boa noite a todos. Desde já, agradecemos a oportunidade de estar ouvindo. Leve um forte abraço à secretária Natália, tá? E, de forma breve, parabeno a todos que fizeram uso aqui pela explanação e quero, de forma pontual, falar do nosso município sem extrapolar o meu tempo. Quero reafirmar aqui, vocês puderam perceber que os municípios ainda não receberam o estudo de forma oficial. Nós estamos de certa forma a ver navios e carecemos dessas informações pra que não haja uma sobreposição de ações, que de

fato nós possamos dialogar a realidade dos nossos municípios. Já foi informado aqui por alguns funcionários da nossa municipalidade que há comentários de que haverá uma alteração do trevo principal para outro local, eu isto é inviável para o nosso município. O transtorno será muito maior, como de fato já foi afirmado. O nosso município não foi planejado pra isso. Tá? E isso irá trazer enormes prejuízos. Então nós gostaríamos de sermos ouvidos. Além do que, há um estudo, há estatísticas de que o trevo atual também tem um alto índice de acidentes. Então este trevo precisa ser melhorado, isso é constatado pela polícia rodoviária. Então essa é um dos nossos questionamentos. Também quero aqui, já como foi dito, gostaria que todos que foram convidados, de Herculândia, ficassem em pé, por gentileza. Todos de Herculândia que foram convidados. Isso. Vocês estão percebendo que há uma grande quantidade aqui de proprietários que representam acho que 40% ou quase 50% da plateia. Isso significa que eles estão interessados. Nós temos aqui grandes empresários, produtores de muda. Herculândia tem um corredor de viveiristas muito grande. E nós precisamos ser ouvidos pra que eles não tenham esse prejuízo. E essa presença deles aqui revela essa preocupação com o que será feito. E também nós temos, numa questão aí de distrito industrial, nós estamos fazendo um estudo para implantação de um distrito industrial e gostaríamos que... De ver melhor aquele estudo pra que esse estudo que nós temos aí do distrito industrial não seja prejudicado futuramente. Então são essas as minhas considerações. Muito obrigado a todos.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, prefeito Paulo Sérgio de Oliveira, prefeito Paulinho de Herculândia, muito obrigado pela presença. Transmitirei os cumprimentos à doutora Natália, nossa secretária de meio ambiente. Nós temos aqui também, gostaria de convidar então agora pra fazer uso da palavra o vice-prefeito José Antônio de Sousa França, o vice-prefeito França, de Pompeia. Gostaria aqui de fazer um registro. Por uma questão aqui das listas, aqui eu acabei não chamando a vereadora de Tupã, Cristina Vicente, a qual eu gostaria então de convidar na sequência pra fazer uso da palavra. Então faria o fechamento então das manifestações de hoje. Prefeito França, seja bem-vindo, muito obrigado pela participação. Aqui, em nome do prefeito França, cumprimento toda a população do município de Pompeia. Muito obrigado.

Orador Y: Boa noite a todos. Eu que agradeço, tá, a oportunidade, mas na verdade eu sou o vice-prefeito. A prefeita é Isabel Cristina. Bom, eu... Só complementando o que disse o Paulinho, de Herculândia, e o vereador aqui de Tupã também, o Marcelo, a gente também tem algumas reivindicações pra fazer. Ou melhor, nós até já mandamos pra Eixo e a gente na verdade não teve retorno. E uma das falas dos que me antecederam é que realmente a gente precisa de ser avisado o que vai ser feito, na onde vai ser feito e como vai ser feito, porque os municípios são cobrados. Nós temos aqui o vereador Cadu e a Cláudia, nós temos nosso diretor de meio ambiente lá e de obras, e os vereadores que falam, né, Cláudia, o quanto que vocês são cobrados por isso. Então nós temos aqui na entrada de Pompeia, daqui pra Pompeia, né, na entrada de Tupã pra Pompeia, ali nós temos em torno de quase 90 empresa do lado oposto da cidade. E ali nós não temos nenhum trevo. E, na verdade, a prefeita Tina já pediu isso aí pra Eixo. Ela até se propôs a ajudar a fazer, na época, porque ali transita ali em torno de mais de 10.000 pessoas, tá? Quem faz aquela... Uso daquela passagem ali e

sempre correndo risco de acidente. Então nós tamos falando de segurança, tá? E naquele local ali também teria que ter, além do trevo, com a passagem de veículos, nós teríamos que ter um trevo com passagem de pedestre, uma passarela pra passagem de pedestre, que eu digo assim é um dos maiores bairro de Pompeia, que é o bairro Flândria. Ali é mais ou menos 10.000 pessoas passa ali todo dia pra fazer uso das empresas do outro lado. Tá bom? E Pompeia também, não sei se vocês sabem, a Jato tá vindo pra Paulópolis, pro distrito de Paulópolis, na onde a Beatriz falou ali. E em torno de 5.000 funcionários da Jato. Então a gente também precisa que seja feita uma melhoria naquele trevo de Paulópolis, porque vai ser um fluxo muito grande ali, tá? Então a gente pede isso aí. E tem que marcar que são bastante coisa, né, mas não dá tempo de pedir tudo. Nós... Então, precisar da melhoria no trecho de Paulópolis, o... Ali no distrito industrial, além desse local que eu falei, que é bem na entrada de Pompeia, aqui mais ou menos ali no... Eu não recorro o número, mas aqui entre Pompeia e Paulópolis, também tem bastante empresa ali, inclusive a G10 tá ali. Nós temos Jazam, nós temos a Jato que tá vindo pra ali. Só pra você... Pra ter uma ideia. Por exemplo, a Jazam é uma das maiores empresas de... Alimentícias do... Da região. Nós temos a Jato que é a maior empresa de implementos agrícolas também da região. Na nossa região aqui, entre Pompeia e Tupã e Herculândia, nós somos os maiores produtores de grão. Então o fluxo é muito grande, tá? E você pega aqui Pompeia tem cinco quilômetro que o pessoal faz aquele trânsito dentro da cidade. Foi o que o vereador Marcelo tava falando. Nós não sabemos quando que vai sair esse desvio. Eu espero que saia, né? Mas a gente não sabe quando que vai sair. Então é um fluxo muito grande. Não sei, mais de milhares de carro passam por Pompeia todos os dias. Então a gente pede encarecidamente pra Eixo, que tem feito um bom trabalho, mas a manutenção daquele... Daquele local ali entre a saída de Marília pra saída de Tupã, tá? Essas são as reivindicações. Eu não sei se eu tô esquecendo alguma coisa porque se eu for pedir, a gente fica aqui muito tempo pedindo, né, vereador? Mas a gente realmente... O que o vereador de Tupã falou, a gente precisa realmente ser avisado, ser comunicado na onde vai fazer e quando vai fazer, porque, na verdade, nós, Pompeia, a prefeita Tina já até pediu o projeto desse desvio lá dos 22 quilômetros, e nós não recebemos nada até agora. Tá bom? Eu agradeço pela oportunidade. Eu não sei se esqueci alguma coisa, Cláudia e o Cadu tá aí pra falar. E a prefeitura pediu pra que falasse isso pra vocês. E mandou um abraço pra vocês, tá? E nós contamos que vocês realmente nos comuniquem na onde vai ser feito, quais são os locais. A Beatriz, que não sei se ela tá aqui ainda, eu fui lá com ela no local lá da fazenda dela. E realmente se fala, né, Beatriz, que vai fazer, que não vai fazer, mas na verdade nós não sabemos o que vai fazer. Então a gente pede encarecidamente pra que vocês deem esse cronograma pra nós. Tá bom? Obrigado pela oportunidade.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, vice-prefeito França. Fica aqui também nosso cumprimento à prefeita Tina. Quando a gente se refere a... Chamo de prefeito França, na verdade, é que... É pelo fato de estar representando aqui a prefeita Tina. Muito obrigado... Nossos cumprimentos a ela, obrigado pela participação. Bom, gostaria de convidar então a vereadora Cristina Vicente, do município... Da Câmara Municipal de Tupã. Tá aqui conosco já então cumprimentando aqui o vereador Renato Zanata. Ele solicitou também fazer uso da palavra. Obviamente gostaria de contar com a colaboração de todos, por compreensão, de obviamente a gente poder então em ser aqui a fala do ilustre vereador também na sequência,

se... Tudo bem? Então gostaria então, vereadora, seja bem-vinda, muito obrigado pela participação. A fala é sua. Obrigado. Opa, só pedir o pessoal da... Do apoio só pra verificar a questão...

Orador W: Aí, acho que ligou.

Anselmo Guimarães: Ah, pronto. Obrigado, vereadora.

Orador W: Primeiro cumprimentar a todos, boa noite. Boa noite, pessoal aí do Pgea, da Unesp, que veio representar aqui muito bem. Boa noite todos os presentes, o meu vereador... O meu vereador, não, né? O vereador (risos) companheiro de luta aí Paulo Henrique. E eu tenho aqui algumas... Algumas reivindicações e algumas coisas que eu gostaria de pontuar. Tem algumas obras aqui, por exemplo, remodelação e iluminação dos trevos já existentes, a questão dos trevos é uma questão muito importante, porque a gente sofre muito com esses trevos, e a gente não sabe assim com que objetivo foram feitos, mas, a Eixo vindo, eu acho que é um ponto que eles precisam pôr bastante cuidado pra que sejam feitos trevos funcionais. A construção de trevos em frente ao terceiro distrito industrial e na alça de acesso ao distrito de Universo. Todas essas questões que eu tô pontuando aqui eu quero reforçar a importância delas, porque a gente precisa do tempo, né? São obras que vão... Acabam ficando muito atrasadas e é preciso ter um olhar sobre esse tempo, sobre esse cronograma, pra que sejam feitas o mais breve possível e dentro do cronograma correto. Não com atraso. Implantação de uma rede de galerias para escoamento de águas fluviais. Construção de uma via marginal à SP294, que vai promover a interligação do terceiro distrito industrial. A importância, vou reiterar, a importância da construção de passarelas. De passarela, né, porque Tupã não tem nenhuma, de acordo com o projeto. Então são todas que já está na programação, mas precisa iniciar essas obras, precisa iniciar essa programação efetivamente nos prazos. Aqui em Tupã nós temos uma parte de... O trecho do IBC, quilômetro 529, SP294, a roçada, que não está acontecendo e é a prefeitura que tá fazendo, mas isso é demanda da Eixo. Mas ela não está acontecendo. Reitero a importância dos projetos de educação ambiental pras nossas escolas do município. A Eixo, como uma concessionária grande, uma empresa grande, ela precisa contribuir socialmente e na parte da educação ambiental. Então esses projetos de educação, que ele falou que tá aí, eu espero assim que realmente estejam no plano e realmente efetivamente elas aconteçam. Reiterar a passarela, porque nós temos 22 quilômetros de trecho em Tupã. É a cidade que mais sofrerá impactos ambientais. E fa... Uma fala de alguém de Herculândia, desculpa aqui, eu não vou saber falar quem foi, a importância da conversa, do diálogo com as câmaras e prefeituras, porque nós representamos o povo. E esse diálogo eu não vi na Eixo, eu vi audiências públicas, mas ir lá na câmara, falar sobre, falar sobre esses impactos ambientais que vão impactar a vida da população tupãense também não vi. Então vou reiterar essas falas, a importância delas e que nós de Tupã estamos totalmente acordados com elas. Porque são 30 anos de concessão. São 30 anos de concessão, mas os impactos sociais, ambientais e econômicos que são o tripé da sustentabilidade eles ficaram... Vão ficar pra população tupãense. Vai impactar gerações. Então a Eixo tá 30 anos, mas várias gerações de tupãenses vão colher esses frutos. Depois de feito, não tem mais como desfazer. Aí vai ficar difícil correr atrás do prejuízo. Então era isso que eu gostaria de falar. Obrigada pela oportunidade.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, vereadora Cristina Vicente, que falou aqui conosco. Eu gostaria de convidar então aqui pra encerrar as falas da participação do nosso plenário, gostaria de convidar o vereador Renato Zanata, aqui representando a Câmara Municipal de Quintana. Vereador, seja bem-vindo. Em nome do vereador, cumprimento também toda a sociedade do município de Quintana. Muito obrigado pela participação.

Orador Z: Boa noite a todos. Primeiramente queria agradecer oportunidade de tá falando aqui. Eu só queria deixar algumas observações à Eixo pra que a gente possa tá considerando também alguns pedidos. Nós já fizemos várias vezes... Audiência pública que teve lá em Bauru, nós já mencionamos, a questão de alguns dispositivos que seria interessante colocar no projeto, e até no... Nesse projeto que nós temos lá não tá contemplando. Acredito que só tem um dispositivo sendo contemplado na cidade. Isso vai trazer um impacto muito grande lá pra economia. Eu acho que é o mesmo caso de Herculândia, dos outros municípios que citaram aqui. Então a estrada... A cidade hoje tá toda estruturada com três entradas nós temos lá. E agora seria, pelo projeto, só tem uma. Então isso atrapalharia bastante o comércio, a vida das pessoas. Então se vocês puderem considerar isso, a gente agradece. Foi citado também o uso frequente de ciclistas da rodovia. E isso, a população de Quintana, o pessoal acaba usando bastante também. Pompeia pra Quintana, de Quintana pra Tupã. Então se vocês puderem rever esse estudo também, a gente agradece. Então são mais essas observações mesmo. E se puderem ter um diálogo mais próximo tanto da prefeitura quanto da câmara de Quintana também, seria muito válido pra gente causar o menor impacto possível na vida das pessoas. Muito obrigado, hein?

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, vereador. Nós que agradecemos aqui por ter se deslocado e vindo até nós e poder ter registrado aqui também a participação do município de Quintana. Com a fala do vereador Renato Zanata, então nós encerramos esse bloco de manifestações e agora nós retornamos a convidar tanto os representantes da Eixo também quanto representante da Geotec pra virem até aqui no palco pra fazerem as respostas e comentários naquilo que for possível ser colocado aqui nesse momento. Na sequência nós teremos a mani... Depois das falas deles, nós teremos as manifestações finais da representante da Cetesb. Então tá aqui conosco novamente o Robinson, representando a Eixo SP, e também Fernando Kertzman, da Geotec. Por favor, fiquem à vontade.

Robinson Alexandre de Ávila: Bom, primeiramente queria agradecer a ampla participação de todos. Foram bastante questões, todas muito pertinentes, e isso que faz de uma audiência pública bastante rica pra ter uma assertividade no processo de licenciamento ambiental. Né? Então vou buscar responder. O Fernando, da consultoria ambiental, vai me apoiar em algumas questões. Né? Alguns complementos. Mas vamos lá. Primeiramente o Guilherme Biachi, do Rotary, ele fez duas perguntas, né? Onde será o plantio das mil... Compensatório das 1.800 árvores que serão suprimidas. Né? Se esse plantio vai ter fiscalização, complementarmente à pergunta, e uma preocupação dele: como é que será as intervenções nos 130 cursos d'água que a Eixo vai intervir. Né? Bom, o Fernando vai explicar o processo de licenciamento, né? Nós estamos na etapa de licença prévia, né, que é a avaliação da viabilidade do empreendimento. Na próxima etapa de licenciamento, que é a licença de instalação, é onde se faz necessário a

gente apresentar os projetos de plantios, né, e o Fernando pode explicar um pouquinho sobre as etapas de licenciamento e as definições dos locais, como é que será.

Fernando Kertzman: Tá bom. Bom, realmente primeiro assim, eu achei muito boa a participação de todo mundo aqui e esse momento, né? Então dar parabéns ao Consema, porque propicia isso, essa troca de ideias aqui que eu acho etapa fundamental do processo, né? Guilherme... Eu vou chamar as pessoas pelo nome, sem sobrenome, pra não errar, né? O meu é Kertzman, então é mais difícil ainda. Então, Guilherme, assim, como é que funciona... Você perguntou sobre o reflorestamento, né? Como é que funciona mais ou menos... A Ticianá, me permite, depois você me detalha, mas assim que sair a licença prévia... O que que vai acontecer depois que acabar essa audiência aqui? Vamos lá. Tudo que foi falado aqui tá sendo gravado e vai ser transcrito, a gravação vai ser escrita, e vai ser tudo respondido por escrito. Então tudo que nós tamos falando aqui tá sendo gravado. O vereador não precisa ficar olhando feio pra mim que vai... Nós vamos responder pra você tudo por escrito. E tudo isso vai pro processo. Ele vai... E vai pro site, né? Aliás tem cinco dias da... Quando acabar aqui a audiência, vocês têm mais cinco dias pra fazer outras perguntas por escrito. Ou vocês ou outras pessoas. Aí eles vão avaliar, a Cetesb, vai dar uma licen... Esperamos que dê uma licença prévia. Quando a gente receber essa licença prévia. Quando a gente recebe a licença prévia, a Eixo, ela vai receber essa licença e ela vai desenvolver o projeto detalhado. Né? Hoje existe um projeto que a gente chama de funcional, de conceitual. E aí muita coisa que foi perguntada aqui vai ser então do projeto executivo, projeto mais detalhado. E aí nós vamos conseguir vo... Aí nós vamos voltar pro campo e vamos cadastrar as árvores que vão ser efetivamente cortadas pra poder fazer o projeto. Aí nós vamos fazer um pedido, um relatório, que chama solicitação de autorização de supressão vegetal. Aí esse relatório vai pra Cetesb, a Cetesb vem pro campo, checa e aí ela emite uma autorização de supressão vegetal e intervenção em área de preservação permanente. Chama ASV. Nessa ASV, nessa autorização que é um diplominha, vai tá escrito o que tá autorizado a ser suprimido, quais hectares, que áreas e tal. Aí ela vai exigir também um projeto de restauração florestal, de plantio. Né? E na hora que a gente tiver esse projeto, a gente tem que vir na região, definir as parcerias e definir os locais. Então eu tô aproveitando pra ir respondendo pra ele, mas vai... Isso vai valer pra muita gente que perguntou sobre esse assunto, mas a gente volta a falar com todo mundo. Entendeu? Então é um processo que vai indo e aí, aí então a Cetesb emite a tal ASV, a tal autorização e vincula um prazo pra ser feito o plantio, realizado o plantio, a manutenção. Então eu vou deixar pra responder pros outros como é que funciona a manutenção e preservação. Tá bom? Em relação aos córregos, né? Então só lembrar que, sim, é muito importante. Teve duas ou três (inint) [02:07:20] a gente vai voltar a falar dos córregos, mas só lembrar que, assim, hoje esses córregos já atravessam a rodovia existente. Eles já estão canalizados. Então não vai existir, não tá previsto canalizar ou fazer qualquer tipo de intervenção em uma nova... Um córrego. O que vai ser feito vai ser o prolongamento da tubulação. Mas, sim, é necessário fazer isso com cuidado. Né? Então a gente vai discutir um pouco mais nas próximas perguntas. Mas como é que se dá a proteção dos cursos d'água? Eu posso falar... Vou falar um pouquinho mais sobre proteção, porque é um tema pra mim muito caro. Eu sou geólogo. Eu já promovi... Já participei de simpósio de erosão, teve um congresso, um simpósio brasileiro de erosão aqui em Bauru, teve um em Marília (inint) [02:08:05] faz tempo. E existem sim uma série de

medidas que a Cetesb preconiza e acompanha de proteção das margens dos córregos, dos solos, durante as obras. Então tem duas formas de fazer as obras. Uma forma é eu vou lá e faço e, ah, choveu, que pena, e assoreou o córrego, vamos arrumar. E tem outra forma que eu faço cacimbas, murunduns, coloco (inint) [02:08:33] e vou contendo a erosão. Isso aí a gente chama de medidas provisórias de contenção durante as obras. Né? Então a gente já colocou isso pra Eixo. A Eixo já tem praticado isso em algumas... Nas obras que ela tem feito, de não... De erosão, vai ter. Não tem como não fazer uma obra com equipamento... Mas dá pra conter, dá pra reduzir e dá pra segurar essa erosão pra que ela não se... Não chegue no curso d'água e não vire um assoreamento. E aí, sim, compromete a qualidade dos cursos hídricos, da água que vai ser bebida pelos animais. Então é uma preocupação pra mim, diria... Não sei se é a número um, mas top 5 aqui é segurar erosão.

Robinson Alexandre de Ávila: É isso. No próximo processo, né, na continuação vai ser tudo descrito, né, o processo de intervenção dos cursos d'água, todas as medidas protetivas e também terá a parte dos projetos de plantios. E claramente os projetos de plantios serão priorizados na região, né, e aí complementando aqui, a senhora Valesca perguntou se nesse projeto de compensação poderia-se incentivar, né, os corredores ecológicos. Claramente. Áreas que tenham os atributos, né, pra corredor ecológico são áreas que são de grande interesse, né, pra fazer os projetos de compensação ambiental. Bom, o senhor Luciano dos Santos ele perguntou sobre os acessos, né, se terá fechamento de acesso, né? Luciano, a primeira resposta que eu vou te dar é o seguinte: nenhuma propriedade pode ficar encravada. Tá? Então isso é um requisito da Artesp. Nós não podemos deixar nenhuma propriedade sem acesso. Tá? Pode ter mudança de acesso? Pode. Uma propriedade pode ter mais acessos e tem que privilegiar o mais seguro em detrimento de outros? Pode acontecer, mas não tem nenhuma propriedade que ficará sem acesso. Tá? Aí o que vai acontecer nas próximas etapas nós vamos em todos os proprietários e sentar pra debater os acessos das propriedades. Isso que acho que é importante. Mas ninguém fica sem acesso. Nenhuma propriedade ficará sem acesso. Bom, o Benedito ele explanou numa preocupação em zerar o movimento do comércio, acredito eu, né, com as obras. Né? Bom, claramente, quando a gente faz obra, existe sim algum impacto na via. Né? Mas o que a gente coloca aqui que a duplicação, as nossas duplicações, muita... Muitos trechos das nossas duplicações elas são com canteiros centrais gramados, né, acho que deu pra ver, e nós conseguimos fazer uma rodovia totalmente segregada, uma pista totalmente segregada. Fazer com que a obra aconteça numa lateral sem ter grandes interferências no tráfego. Né? Claramente existe alguma interferência no tráfego aonde a gente faz a entrada e saída de caminhões. Eventualmente pode ter um pare e siga rápido, alguma coisa desse tipo, mas são obras que a gente consegue fazer sem ter grandes, grandes paradas na rodovia. Né? Então a gente também não pode breicar a rodovia porque o tráfego ele continua, ele não... Ele não para. Né? Bom, respondendo o Guilherme Ribeiro, né, sobre a drenagem, a preocupação dele com como é que será o processo de drenagem, do escoamento de água da duplicação, uma vez que a área pavimentada aumenta, né, e a sua preocupação com o processo erosivo. Né? O que que eu posso aqui explicar, eu acho que é bem interessante, é que a rodovia existente hoje ela é uma rodovia antiga. Ela é uma rodovia que foi projetada e construída há bastante tempo pelo DER, onde as normas de drenagem elas eram bastante antigas. Né? E as normas de drenagem atuais elas são muito mais rigorosas

e elas levam em conta cálculos de recorrência de chuva muito diferentes da que foram usadas na época da construção da rodovia. Então, pra se ter ideia, hoje a gente calcula uma chuva por um tempo de recorrência de 100 anos. Então a duplicação ela também vem com uma forma de melhorar a drenagem da rodovia existente. Então a gente vai... A gente tá detalhando todo um projeto. Já tem aí o projeto detalhado de drenagem com dispositivos pra suportar chuvas, a maior chuva que ocorre no período de 100 anos, fazendo toda um processo de escoamento, amortecimento dessa água pra evitar os processos erosivos e ter uma rodovia repotencializada. Então a duplicação ajuda nesse aspecto também. Tá? O Mateus Moraes, da prefeitura de Quintana e Herculândia, né, ele solicita o projeto completo, né? Bom, só deixar claro aqui que o projeto completo ele tá disponível no site, no EIA/Rima. Ele é parte integrante do EIA/Rima, ele é público, ele tá publicado no site do Consema. Né? E, além disso, a Eixo encaminhou pra toda as prefeituras o projeto da... Do trecho da prefeitura, inclusive pra obter a certidão, né, de uso do solo que foi dado. Todos os 19 municípios receberam os projetos e todos os 19 municípios emitiram a certidão aqui. Né? Mas, em que pese, eu deixo o canal aberto aqui, pra ir na prefeitura com a equipe de engenharia, com o que for necessário, abrir o projeto e discutir ponto a ponto no que for preciso. Isso daí não impede da gente terminar a audiência pública e construir agendas com todas as prefeituras, câmeras, seja o que for preciso. Fica aberto aqui, tá? Bom, e aí teve uma pergunta também. Acho que eu vou responder, né, sobre o dispositivo de Herculândia. Né? Atualmente existem quatro acessos lá em Herculândia e a gente tá com a previsão de manter três acessos. Né? Fazer três dispositivos. Também fica aqui, né, a gente pode sentar, abrir e aí uma questão que eu vou colocar é que existe um canal de mudança, de solicitação de obras, né, junto à Artesp, a concessionária, que chama SisDemanda. Isso tá no site da concessionária. Então pode ser acessado e pode ser cadastrado. Isso vai pra agência reguladora, e através desse site é... Há uma obrigação da concessionária junto com a agência reguladora fazer análise de um eventual inclusão de uma obra não prevista, né, ou de uma mudança de uma obra prevista. Isso é tudo regrado inclusive no contrato de concessão. A Beatriz Azevedo, né, ela relata aqui a questão dos projetos, né, que eu respondi, a questão do impacto de erosões, né? E ela fala, né, que ela, principalmente, ela tem uma propriedade ali na saída de Pompeia, né, e ela não foi procurada e ela verificou no EIA/Rima uma série de caracterizações a respeito da propriedade dela. Né? E aí o que eu explico é o seguinte, realmente é um pedaço da propriedade dela que a obra poderá vir a impactar, né, onde foi feito um estudo da área dela. Foi constatado lá que tinha uma vegetação antropizada, que é uma vegetação que ela já não é... Não é com características originais, né, e que existe lá uma erosão, né, presente na área. Né? Então isso é uma caracterização da área que precisa constar no EIA/Rima, que é uma área que poderá vir a ser utilizada na duplicação. Né? E claramente a gente tá hoje aqui verificando a viabilidade do projeto. Uma vez o projeto tendo viabilidade ambiental, técnica, ambiental, claramente a gente começa a se juntar e conversar com os proprietários, uma vez tendo a viabilidade ambiental do projeto.

Fernando Kertzman: Robinson, só da Beatriz.

Robinson Alexandre de Ávila: Claro, por favor.

Fernando Kertzman: As outras eu não falei nada porque eram muito mais de projeto. Então, da senhora Beatriz, depois a gente conversa um pouco mais junto, mas lembra que eu falei que existe uma área que a gente chamou de ADA, Área Diretamente Afetada, que é aonde vai ter as obras, e uma outra área que chama AID, que é uma área lindeira. A gente faz... No EIA/RIMA tem um mapa de uso e ocupação do solo. Então as características, as classes de uso e ocu... Então áreas florestadas, áreas antrópicas, então eu imagino que aquilo que nós temos... Que você tá perguntando são áreas que são dentro dessa AID. Essa descrição solo (inint) [02:18:24] que você questionou e que... Então são áreas que não serão afetadas pelas obras, estão no entorno das obras, e são lá classificadas e desenhadas. A gente pode sentar junto ou agora ou mais tarde, ou venho aqui o questionamento e a gente explica isso pra você com mais detalhe. Tá bom? E aí você também falou... Tudo bem te chamar de você? Que vocês têm uma área florestada muito grande e que estão procurando fazer parcerias, tal. Então acho que dentro dessas conversas todas de restauração florestal, de plantio, vale a pena conversar pra exatamente onde que tá essa área, qual é a relevância dela, o que que pode ser feito junto.

Robinson Alexandre de Ávila: Ok? Indo um pouquinho pro Alex. O Alex aqui, o representante, né, principalmente dos atletas aqui da área de ciclismo, né, ele comentou bastante sobre a insegurança de andar na rodovia, e claramente hoje a rodovia ela possui um acostamento de 1,20, né, que não é... Não é adequado a prática de ciclismo. Né? Claramente a duplicação vem corrigir esses acostamentos, vem corrigir as larguras de faixa e vem colocar divisão no canteiro central, mas ainda assim não é um trecho que há previsão de ciclovia. Tá? E aí eu recomendo, né, pode ter ciclovias? Pode ser incluído ciclovias no contrato... Aliás, a Eixo até possui, né, uma previsão de implantação de ciclovias em outros... Em outros locais da malha, né, mas que claramente pode ser entrado pelo SisDemanda. Tendo um volume de ciclistas importante, pode ser pedido a inclusão de uma obra e essa obra pode ser avaliada pela agência reguladora e ela pode ser incluída dentro do contrato de concessão. Né? Então fica aberto aí o canal do SisDemanda. É legal fazer o levantamento do uso de todos os atletas que se tem e fazer esse processo de pedido. E pode ser até uma obra analisada em separado aí dos trechos mais importantes. Né? A Angélica Goes, né, ela veio aqui, né, falando bastante sobre a questão da educação ambiental. Né? Ela já tem aí um programa bastante... Parece bastante maduro, né? O Latitude 21, Territorial, né, e comenta de nós aproveitarmos, né, e fomentarmos aí na própria obra toda essa... Esse conhecimento que já tem aqui na região. Né? Claramente pode ser explorado isso nessa fase de detalhamento dos planos, né, ambientais aí de implantação. Claramente pode ser todo... Tudo isso estudado e aproveitado aí nos programas, né, inclusive ela colocou o uso de parte da madeira pra projetos de artesanatos, enfim, tudo isso pode ser potencializado, sim.

Fernando Kertzman: Só completando. Eu anotei Andreia, você falou... A parte de educação ambiental, quem que falou? Quem que foi a... Angélica. E ela também falou que o programa é meio genérico. É assim mesmo. Então nessa fase do licenciamento prévio, a gente lista os programas pra que a Cetesb valide ou não e... Ou vocês também, e aí quando tiver aquela... A licença prévia, a gente vai pedir a licença de instalação. Pra pedir a licença de instalação, a Cetesb exige o programa detalhado. Né? Então nessa hora o programa vai ter que tá escrito objetivo, atividades, metas, público alvo. Tem todo um roteiro que tem que ser preen...

Localização, né? Então é muito bom vocês até colo... Entregaram acho que um documento aí, né, que uma diretriz, e que isso é muito importante que pra gente fazer esse programa adequado e customizado aqui pra região de vocês.

Robinson Alexandre de Ávila: Bom, falando um pouquinho da questão do Eduardo Dantas, né? Ele colocou aqui uma preocupação sobre a aquaplanagem com concentração de água no centro da pista. Né? Expôr aqui que todo o projeto de duplicação ele faz toda a alteração do grade da rodovia, das inclinações e dos processos de drenagem. Né? Então a própria duplicação a gente já faz um projeto com um grau de norma atualizado justamente pra aguentar chuvas muito mais torrenciais do que eram os projetos do passado. Né? Então isso tudo tá contemplado no projeto, inclusive as rodovias que têm canteiro central elas também permitem até um escoamento mais fácil da água. Né? Não que na que tenha barreira nós também não colocamos dispositivos pra não ter esse problema. Tá? O Carlos Adolfo...

Fernando Kertzman: Espera aí, espera aí. O Eduardo e depois o Paulo eles reforçaram a questão da supressão de vegetação exótica.

Robinson Alexandre de Ávila: Exótica.

Fernando Kertzman: Né? E não nativas, né? A Ticiania depois me ajuda aí, mas é assim, sim, o licenciamento ambiental ele é feito com base na normativa ambiental, e a normativa ambiental ela estabelece as nativas como alvo, florestas nativas. Ela não... As exóticas elas não são priorizadas no... Dentro do processo do ordenamento jurídico. Particularmente eu sou... A minha opinião, assim, isso tem que ser melhorado, porque de fato as árvores exóticas têm funções ambientais importantes, frutíferas, em especial, que foi colocado aqui. Por exemplo, a cidade de S

São Paulo, na cidade, no município de São Paulo, a secretaria do verde, do meio ambiente, estabelece que eucalipto é árvore. Não interessa se ele é nati... Mas você não... Você tem autorização para cortar eucalipto, por exemplo, que é uma exótica claramente... Até quando a gente vai pro campo, que o pessoal fala "mas não nasceu aqui? Então é nativo." Né? É um outro critério. Então é uma preocupação e... Que a gente vê como é que re... Faz pelo menos o plantio compensatório, essa questão das frutíferas, em especial, das na... E vocês aqui têm em especial essa questão dos viveiros, quer dizer, é uma questão impor... Típica aqui da região.

Robinson Alexandre de Ávila: Bom, o Carlos Adolfo, né, de Herculândia, ele comenta um pouquinho sobre as placas com grandes variações de velocidade. Né? Locais que é 60, 80, depois cai pra 60 com radar de velocidade, né, qual é o critério pra isso? E aí acho que vale assim, né, mencionar que a duplicação vem pra corrigir isso. Né? Porque a duplicação nós vamos tirar as passagens em níveis, os cruzamentos, e justamente tirar esses cruzamentos em níveis, esses pontos de acidentes, né, de maior vulnerabilidade, de maior probabilidade de acidente pra poder manter uma velocidade constante de 100 quilômetros por hora com acessos, com alças de acelerações, desacelerações corretas, né? Mas realmente hoje nós temos alguns pontos sim, e eles são principalmente a locais que têm um histórico de acidente.

Aí existe um critério, acidente grave, próximo a cruzamento em nível, né? E aí existe uma tendência de um estudo de você ir fazendo uma redução pra quando chegar próximo ao cruzamento em nível você tá numa velocidade mais baixa pra poder evitar um acidente. Né? Mas claramente isso é uma coisa que a gente quer corrigir com a duplicação, né, e tirar essas grandes variações, né? E aí ele pergunta sobre o dispositivo de Herculândia. Realmente aqui deixar claro, né, Herculândia tem um dispositivo no 511 que tá previsto o seu fechamento e a construção de um bem melhorado no 512 mais 100. Tá? Mas isso não impede de sentarmos e olharmos em conjunto, né, isso daí. Tá? Deixando claro aqui. O Hugo ele fez aqui alguns comentários, né, sobre Herculândia ter 14 quilômetros, né, ter uma quantidade de viveiros, né, de viveiros de muda, né, e não ter visto passarela lá em... Em Herculândia, né? E a gente deixa claro que acho que é importante, né? Tem três dispositivos previstos nesse trecho. Tá? Não necessariamente, assim, em média são a cada 5 quilômetros, mas claramente aonde você tem adensamento urbano, os dispositivos eles costumam ser um pouco mais próximos. Em alguns locais que é muito rural, às vezes ele é um pouquinho mais espaçado. Né? Na média dá 5 quilômetros, mas normalmente, dentro das áreas urbanas, os dispositivos são um pouco mais próximos um dos outros. Né? E esses três... Existem três dispositivos previstos nesse trecho e esses três dispositivos eles têm previsão de passagem de pedestre neles, né? Então eles servem também com passarela, iluminado, tem a largura adequada, acessibilidade e tudo mais. Mas isso não impede no nosso contrato de concessão de ter gatilhos para as novas passarelas. Isso acho que é importante comentar. Né? O contrato de concessão prevê que a cada cinco anos... Nós tamos no terceiro, então daqui a dois anos a gente vai ter uma nova recontagem dos trechos. Existe um critério: se der uma quantidade x de pedestres, há um gatilho pra ser construída novas passarelas. Tá? Então isso existe já porque você pode ter o crescimento urbano de determinadas regiões e você pode ter alguns trechos que podem começar a ter uma atratividade de cruzamento de pedestre, e o próprio contrato de concessão já prevê uma quantidade lá de 32 passarelas, que, conforme for aparecendo a demanda, podem ser complementarmente implantadas nos trechos, tá? Já existe uma previsão dessa. E, claramente, se for indicado, os representantes do... Da câmara, né, da prefeitura podem entrar pelo SisDemanda com ofício na Eixo que apoia, a gente vai e faz uma contagem antes até mesmo do quinto ano e confere a necessidade lá, tá?

Fernando Kertzman: Então, o Hugo ainda... Você vai passar pro próximo?

Robinson Alexandre de Ávila: É. Eu ia falar o Hugo comentou numa igreja que é patrimônio municipal. Né? Só comentar que realmente a gente tem um dispositivo que tá bem próximo à igreja. E nós podemos sentar pra ver ali o que a gente consegue, um esforço de engenharia ali pra preservar. Né? Então acho que é importante esse registro na audiência pública. Né? A gente pode sentar e... Em conjunto e ver aí o esforço que pode ser feito.

Fernando Kertzman: Hugo tá... Cadê ele? Tá aí? O... Então o Hugo tá aqui. O Gabriel, escondido aqui, ele é o cara do meio ambiente da Eixo. Tá? E aí você falou de fazer... Usar os viveiros, fazer parceria com os viveiros. Né? E me parece lógico, né, e... Agora a Cetesb tem toda uma normativa de plantio compensatório com nativas. Tem que ter 80 espécies diferentes. Então é uma questão de alinhar aí os locais de plantio e o fornecimento das mudas e o... E da igreja é isso, ver o que...

Robinson Alexandre de Ávila: Será muito bem-vindo poder usar, né, mudas produzidas aqui na região, né? Não tenha dúvida que pra nós será até um diferencial pra poder fazer o plantio compensatório, né? O Paulo Henrique, de Tupã, ele pergunta, ele questiona que ele não viu o contorno de Pompeia e Paulópolis, né? E aí importante esclarecer, teve outra ques... Outras duas questões sobre isso, né? Eu inicialmente expliquei que a Eixo tem um plano de investimento de 17 bilhões. Né? Isso a preços atuais, né? E contempla obras ao longo dos 30 anos de concessão. Né? Eu até comentei que tem 700... um pouco mais de 700 quilômetros de obras de pistas para serem feitas, né? E isso tem um cronograma previsto pelo estado de São Paulo, né, dentro da concessão. Esse trecho aqui ele é um trecho previsto pra agora. São aproximadamente 4 anos de obra pra gente con... Pra nós concluirmos todos esses 200 quilômetros. A 284, entre Assis e Presidente Prudente também. Né? Lá na região de Piracicaba também tem uma duplicação importante. E aí tem outras, terceira faixa, tal, que tão nessa primeira... Nessa primeira fase da concessão. né? O contorno de Pompeia ele está previsto pro nono ano de concessão. Seria 2029. Tá? O início dele. Claramente nós estamos... Já iniciamos o estudo do projeto dele. Ainda tá em evolução, mas ele será um objeto de um EIA/RIMA e um licenciamento específico. Tá? Esse aqui é uma obra específica que começa em Pompeia, termina em Panorama, e o contorno de Pompeia ele será um objeto de um EIA/RIMA e de um projeto específico a ser trazido aqui pra sociedade quando a gente tiver com ele mais maduro aqui pra... Pra vir, né? Mas a gente não tem dúvida que ele é muito importante. Né? Nós consideramos... Nós consideramos ele muito importante, né? Falou da questão das passarelas, né? Eu deixei claro aqui que os 39 dispositivos eles também têm passeios, né, e iluminação e passagem. Então as... Não são só seis passarelas, né? São 45 porque os dispositivos também funcionam como passarelas, né? E existe o dispositivo no contrato de verificar se há necessidade de demanda e eventualmente fazer mais passarelas. Né? Comentando um pouquinho aqui a quantidade de dispositivos em Tupã. Tupã tem previsto 7 dispositivos, tá, na região de Tupã e também podemos reenviar os projetos, podemos marcar lá uma reunião. Sim, só buscar e, independente disso, fica aberto pra gente ir lá, tá? Com nossa equipe de engenharia aqui, tá? E a questão acho que da variação de velocidade, né, de 100 pra... Atualmente a veloci... Perdão. Desculpa. Não, iria manter 100 constante. É a nossa... É manter 100 constante. Isso.

Anselmo Guimarães: Só pedir uma gentileza aqui. Como não tá captando até o que ele tá solicitando, eu só vou pedir duas coisas. Primeiro só mesmo pra efeito de registro, só esclarecer aqui até pra o público que tá em casa saber qual que foi esse questionamento e também pedir já pra gente já começar...

Robinson Alexandre de Ávila: Não, tá ótimo, pra concluir.

Anselmo Guimarães: ...a encaminhar pra conclusão já por conta até do tempo.

Robinson Alexandre de Ávila: Tá bom. A questão do local de plantio, né, em quanto tempo o plantio é cuidado, né? Acho que é importante assim, quando sai a licença, né, sai um termo, o TCRA, né, o Termo de compromisso Ambiental, e nesse termo de compromisso ambiental a Cetesb determina um prazo pra poder fazer o plantio e também pra cuidar do plantio. Né? Então normalmente... Né? O Gabriel... Pode ser de 3 até 20 anos. Tá? É a determinação da

Cetesb. Claramente no primeiro... Não é só plantar e ir embora porque tem ataque de formiga, tem adubação, tem uma série de coisas. Então isso pode variar de três a cinco anos, e isso normalmente sai no termo de compromisso ambiental, quando a Cetesb emite... Emite a licença. Né? Bom, respondendo o Paulo, né, é o prefeito de Herculândia. Falou que não receber de forma oficial os estudos, eu esclareci. Alteração do trecho... Do trevo principal, também comentei aqui, né, que existe a previsão no 512. E aí ele fala dum distrito industrial, claramente podemos receber essa demanda do distrito industrial e verificar sobre o projeto o que que seria isso. Né? José França, de Pompeia, né, também solicita aqui a questão dos projetos. E aí ele comenta, o vice-prefeito de Pompeia, né, de uma série de pedidos e reivindicações que foram feitos, né? Eu estive pessoalmente na prefeitura, estive pessoalmente com a prefeita Tina, né? Conheço os pedidos. Né? E reforço aqui, né, são obras que a princípio não estão previstas no edital de concessão. Não estão dentro desse trecho, né? Ele é anterior a esse trecho. E claramente pode ser mandado um ofício e aberto via SisDemanda essas solicitações. Né? E esse trecho claramente ele também vai ter o contorno que passa, né, tira a rodovia futuramente de dentro da cidade, né? Então isso também é uma questão que a tendência é que o tráfego pesado todo e o tráfego de longa distância saia de dentro de Pompeia quando tiver a implantação desse contorno. E aí realmente cai um pouco a pressão sobre os trevos mencionados aqui. A vereadora Cristiana, né, também traz as mesmas questões de Pompeia, né, do trevo do distrito industrial, uma implantação de galeria, né, e a marginal pro terceiro distrito industrial de Tupã e também a questão da passarela. Né? Então aqui fica também a questão Tupã, se ver a necessidade de alguma obra complementar, pode ser por esses canais que eu comentei. O Renato Zanata, né, ele menciona que só tem um dispositivo previsto em Quintana, né? E aí deixar aqui, mencionar, né, que existe atualmente um dispositivo já, né, que será melhorado. Então é um dispositivo que será todo melhorado. E aí tem a previsão de mais um dispositivo no quilômetro 502.400, aí é um dispositivo novo. Tá? Então a gente tem a previsão de melhoria no que existe e tem a melhoria de implantação de um novo no 502 mais 400. E com isso eu encerro aqui todas as questões. Foram bastante questões. Queria agradecer...

Anselmo Guimarães: Muito obrigado. Agradeço aqui novamente ao Robinson, agradeço ao Fernando Kertzman pelas exposições. Agradeço a todas as manifestações aqui do plenário. Gostaria de passar aqui a palavra para Ticiania, seus comentários finais.

Ticiania Ridsen Viana: Eu vou falar a respeito de legislação e é o que cabe à avaliação da Cetesb mais. Com relação às árvores exóticas... Acho que... Com relação às árvores exóticas, se o município tiver na legislação previsto a compensação da... Pelo corte das árvores, ela será compensada. Ela entra no montante da compensação. Então se Herculândia e Tupã tiver na legislação a compensação pelo corte de árvores exóticas, vai ser somado àquele montante de 140 hectares. A concessionária vai considerar isso em cada município onde haverá corte de árvores isoladas. Vai considerar também se tiver exótica na legislação municipal. E a restauração é até 20 anos. Só pra deixar claro. Até 20 anos, a concessionária vai apresentando relatórios anuais até formar floresta. Se antes dos 20 anos, já formou floresta, ela pode solicitar o encerramento do acompanhamento. E eu só queria agradecer a presença de todo mundo. Fui anotando tudo e a gente vai considerar tudo na nossa avaliação. Tem um

espaçamento que é... Ele é previsto... Eles apresentam pra gente e a gente avalia. Mas é muita árvore dentro de 140 hectares. Você sabe mais ou menos, Gabriel, quanto dá? Por hectare? Então 1.700 por hectare.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado pelos esclarecimentos técnicos da Ticiania. Todas as contribuições que forem aqui encaminhadas na audiência pública obviamente vão ser registrada no processo. A degravação dos trabalhos, dos vídeos também e também os registros por escrito serão encaminhados pra Cetesb. Gostaria aqui de salientar que esse é um dos momentos que, por excelência, são os momentos de maior participação democrática, um dos momentos mais democráticos da gestão pública. É um instrumento que garante a participação direta da sociedade e garante inclusive que as participações dos cidadãos pessoas físicas elas são tão ilustres quanto a participação de autoridades e também de eleitos pelo povo. Então gostaria de agradecer pela participação unitária de cada um de vocês, em nome do Conselho Estadual do Meio Ambiente, em nome da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo, declarar, portanto, encerrados os trabalhos. Tenham todos uma ótima noite, muito obrigado pela acolhida. Muito obrigado.

....

**Fim da Transcrição [02:41:12]**



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE, INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA  
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

1 **Ata da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Duplicação da**  
2 **Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP-294) do km 493+350 ao km 559+620**  
3 **e km 559+620 ao km 685+000” de responsabilidade da Eixo SP Concessionária de**  
4 **Rodovias S.A, Processo e-ambiente CETESB.068580/2022-55.**

5  
6 Realizou-se no dia 24 de maio de 2023, às 17 horas, no **Anfiteatro Fernando Paloni - Av.**  
7 **Ademar de Barros, 196 – Centro – Adamantina/SP,** a Audiência Pública sobre o Estudo de  
8 Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente – EIA/RIMA do  
9 empreendimento **“Duplicação da Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP-**  
10 **294) do km 493+350 ao km 559+620 e km 559+620 ao km 685+000”** de responsabilidade  
11 da Eixo SP Concessionária de Rodovias S.A, Processo e-ambiente CETESB.068580/2022-  
12 55. Após a abertura dos trabalhos e saudação inicial feita pelo Secretário-Executivo do  
13 CONSEMA, **Anselmo Guimarães**, este informou que ainda compunha a mesa diretora dos  
14 trabalhos a representante do órgão responsável pelo licenciamento, **Ticiano Ridsen Viana**,  
15 da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – Cetesb. Foi realizada a explanação das  
16 atribuições do CONSEMA e das normas sobre o desenvolvimento da audiência, pelo  
17 Secretário-Executivo do CONSEMA, com os esclarecimentos pela representante da Cetesb,  
18 **Ticiano Ridsen Viana**, sobre o processo objeto da Audiência Pública. Passou-se, a seguir,  
19 às exposições sobre o assunto em questão, com a fala de **Robinson Alexandre de Ávila**,  
20 representante Eixo SP Concessionária de Rodovias S.A, seguida por **Fernando Kertzman**,  
21 da Geotec Consultoria Ambiental, que efetuou a apresentação do projeto e do estudo técnico  
22 em discussão. Finalizadas as exposições, passou-se ao momento destinado às falas dos  
23 oradores inscritos, fase na qual se pronunciaram, **Isabel Castanha Gil**, representante do  
24 REAP (Rede de Educação Ambiental da Alta Paulista) e Latitude 21 no segmento reservado  
25 a representantes da sociedade civil; **Hélio Vieira Malheiro Júnior**, **Tatiana Sayurijo**,  
26 **Deivid Oliveira Almeida**, no segmento reservado às pessoas físicas. No segmento reservado  
27 aos Parlamentares, pronunciaram-se o Presidente da Câmara Municipal de Adamantina, o  
28 vereador **Aguinaldo Galvão**, o vereador **Lee Jeferson** de Parapuã, e o vereador **Sid José**  
29 **Aparecido**, de Adamantina; e no segmento de representantes do Poder Executivo, o  
30 Secretário de Planejamento Municipal de Adamantina, **João Vitor Marega**. O inteiro teor  
31 transcrito das falas e registros segue anexo à presente Ata. Encerrada a participação dos  
32 representantes do plenário, passou-se à etapa das respostas e comentários por parte dos  
33 representantes do empreendedor e da equipe responsável pelo estudo técnico, ocasião na  
34 qual se pronunciaram novamente **Robinson Alexandre de Ávila** e **Fernando Kertzman**,  
35 seguida dos comentários finais feitos por **Ticiano Ridsen Viana**, representante da Cetesb.  
36 Após constatar e informar que todas as etapas da Audiência haviam sido regularmente  
37 cumpridas, o Secretário-Executivo **Anselmo Guimarães** reiterou que todo e qualquer  
38 interessado teria ainda o prazo regimental de 05 (cinco) dias úteis, para enviar contribuições  
39 ou sugestões que tenham por finalidade o aperfeiçoamento do projeto, para o e-mail  
40 [consema@sp.gov.br](mailto:consema@sp.gov.br). Por fim, agradeceu a presença de todos e declarou encerrados os  
41 trabalhos da presente audiência. Anexo à presente ata, segue a transcrição integral das falas.  
42 Eu, **Anselmo Guimarães de Oliveira**, Secretário-Executivo do CONSEMA, lavrei e assino  
43 a presente ata.

**Transcrição da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Duplicação da Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP-294)**

**Adamantina – 24/05/2023**

**Duração: [02:07:05]**

<b>Legenda</b>	<b>Descrição</b>
(comentário aqui)	Comentários do transcritor. Exemplo: (vozes sobrepostas).
[00:00:00]	Marcação do tempo onde se inicia uma fala.
(inint) [00:00:00]	Trecho não compreendido com clareza.
ahã, uhum	Interjeição de afirmação, concordância.
Hã	Interjeição de dúvida, incompreensão ou reflexão.
Orador A	Secretário-executivo do CONSEMA – Anselmo Guimarães
Orador B	Representante CETESB - Ticiania Risten Viana
Orador C	Representante Eixo SP – Robinson Alexandre de Ávila
Orador D	Narração vídeo Eixo SP
Orador E	Voz vídeo Eixo SP
Orador F	Voz vídeo Eixo SP
Orador G	Voz vídeo eixo SP
Orador H	Voz vídeo eixo SP
Orador I	Representante GEOTEC – Fernando Kertzman
Orador J	Isabel Castanha Gil - Representante REAP e Latitude 21
Orador K	Hélio Vieira Malheiro Júnior
Orador L	Tatiana Sayurijo
Orador M	Deyvid Oliveira Almeida
Orador N	Vereador de Adamantina – Aguinaldo Galvão

Orador O	Vereador de Parapuã – Lee Jefferson
Orador P	Vereador de Adamantina – Cid José Aparecido dos Santos
Orador Q	Secretário do planejamento de Adamantina – João Vitor Marega

### **Início da Transcrição [00:17:59]**

Anselmo Guimarães: Muito boa tarde a todos e a todas, gostaria de agradecer a, pela presença nesse evento. Vou me apresentar, sou Anselmo Guimarães, secretário-executivo do CONSEMA, e aqui em nome da secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do estado de São Paulo, e presidente do CONSEMA, doutora Natália Resende, declaro então abertos os trabalhos da presente audiência pública. Gostaria aqui de registrar a presença do presidente da Câmara de Adamantina, vereador Aguinaldo Galvão, obrigado pela participação. Também o secretário de planejamento de Adamantina, João Vitor Marega. Também, é, representando a presidência do Conselho Regional de Engenharia de São Paulo, o senhor Daniel Montanhore Robles. Vereador Lee Jeferson do município de Parapuã. Também o secretário de Meio Ambiente, coordenador de Defesa Civil de Lucélia, Fonteine Tazinazzo. Aqui também conosco, representando o deputado estadual Sebastião Santos, o assessor João Rosa, e também representando o deputado estadual Mauro Bragato, de Presidente Prudente, Ricardo River Garcia. Muito obrigado pela participação. Hoje nós vamos debater aqui ao, nessa audiência pública, o empreendimento, o estudo de impacto ambiental e o respectivo relatório de impacto ao meio ambiente, do empreendimento duplicação da rodovia Comandante João Ribeiro de Barros, do quilômetro 493 + 350, ao quilômetro 685. Hoje nós estamos aqui compondo a mesa, além de mim como secretário-executivo do CONSEMA, também tá comigo Ticiane Ridens Viana, que hoje representa a CETESB, a Companhia Ambiental de São Paulo, que é o órgão responsável pela condução do licenciamento em questão. O CONSEMA é o Conselho estadual do Meio Ambiente do estado de São Paulo, ele é o principal órgão consultivo, normativo e recursal, integrante do sistema ambiental paulista, cuja as atribuições são previstas na própria constituição pro estado no seu artigo 193. O CONSEMA possui como principais atribuições, estabelecer normas relativas à avaliação, recuperação e qualidade do meio ambiente, também avaliar políticas públicas de relevante interesse para a sociedade paulista, apreciar EIA/RIMA e se manifestar sobre instituições de unidade de conservação, saneamento, planos de manejo, além de ter atribuição de conduzir as audiências públicas para debates de assuntos da área de meio ambiente do estado de São Paulo. As audiências públicas conduzidas pelo CONSEMA elas possuem como definição de objetivo serem eventos abertos, público, onde são apresentados os aspectos ambientes do projeto ou da proposta a todos. Possui como objetivo de inibir dúvidas e conhecer a opinião da sociedade, recolhendo críticas e sugestões sobre os processos de licenciamento ambiental sujeitos a EIA/RIMA, também para criação ou alteração de unidades de conservação na natureza, zoneamentos ecológicos econômicos e outras questões

de interesse ambiental na forma da lei. O regramento das audiências públicas, o regramento das audiências públicas está estabelecido na lei estadual número 9.509/97, que define a política estadual do meio ambiente, também a lei estadual número 13.507/2009, que dispõe sobre o funcionamento do CONSEMA, e também a deliberação normativa número 1/2011, que dispõe sobre as regras para convocação e realização de audiências públicas. O edital de convocação da audiência pública, ele é publicado inicialmente no diário oficial do estado e na sequência ele é divulgado na mídia, tanto na imprensa local e regional, como também rádio difusão, pelos responsáveis pelo empreendedor. Eu como secretário-executivo tenho a função regimental de conduzir os trabalhos de forma neutra, e garantir a fala de todos os inscritos, interessados, de modo democrático e organizado. Os registros dos trabalhos serão feitos em áudio e vídeo, além dos registros por escrito, onde será elaborado a ata que conterá data, hora e local, e as falas dos participantes. O desenvolvimento dos trabalhos. O CONSEMA definiu que os trabalhos serão divididos em três partes, na primeira parte a exposição dos estudos, na segunda a participação dos interessados e inscritos, e na sequência novo bloco de respostas e comentários pelos representantes do empreendedor e da empresa que efetuou a consultoria. As inscrições para o uso da palavra se encerram às 18 horas, ou seja, 60 minutos após a abertura dos presentes trabalhos, as falas são feitas no intervalo de tempo e na ordem de inscrição, conforme o seguimento de representação, conforme falaremos na sequência. Cada representação tem direito a uma manifestação. Então a primeira parte tem lugar a apresentação do estudo, inicialmente são 15 minutos reservados para os representantes do empreendedor para fazer exposição sobre a proposta, a localização do empreendimento. Os principais aspectos locais e do projeto em questão. Na sequência são 30 minutos que vão ser utilizados pelos responsáveis pelo estudo técnico, então a consultoria vai fazer a exposição, falando sobre os aspectos ambientais da proposta em 30 minutos. A segunda parte é a participação do plenário, que são os interessados devidamente inscritos, onde se inicia com representante do Ministério Público, por até cinco minutos. Na sequência representantes das entidades da sociedade civil organizada, cada um por cinco minutos. Na sequência as pessoas físicas que não estão aqui representando nenhum órgão ou entidade, cada um por três minutos. Depois representantes de órgãos ou entidades públicas, membros de conselho de meio ambiente, parlamentares. Encerramos com representantes do poder executivo, cada um cinco minutos. A terceira parte que são as respostas e comentários terão novos 15 minutos para o empreendedor e 15 minutos para o representante do consultor para fazer as respostas e comentários daquilo que foi colocado aqui na audiência pública. Eventuais, eventualmente se houvesse conselheiros do CONSEMA aqui presentes, eles comporiam a mesa e teriam direito a 10 minutos, hoje não é o caso. E se encerra com os comentários finais da representante da CETESB. Outras considerações por inscrito que sobrevierem após o término da audiência pública, podem ser encaminhados para a caixa do CONSEMA, nesse endereço, [consema@sp.gov.br](mailto:consema@sp.gov.br). Então tem até cinco dias úteis para fazer o encaminhamento. Dito isso, eu gostaria agora de convidar para fazer inicialmente o uso da palavra, Ticiane Ridens Viana, que hoje está aqui representando a CETESB, seja bem-vinda, muito obrigado pela participação, Ticiane.

Ticiane Ridens: É, boa noite, o, EIA/RIMA está em análise no setor de licenciamento de empreendimentos da, rodoviários da CETESB, do que eu faço parte. Além de mim, está assistindo de maneira remota a equipe que vai fazer a análise desse empreendimento também, que é uma equipe multidisciplinar. O processo de licenciamento ambiental de empreendimentos com potencial significativo de impacto, ele é dividido em três fases, a gente tá na fase de LP, onde a gente vai analisar a viabilidade ambiental do empreendimento. A audiência é uma etapa muito importante dessa viabilidade, onde a gente vai coletar as contribuições que a população traz nas audiências. E a gente considera ela nas nossas análises. Finalizando essa parte, a gente emite um parecer, a CETESB emite um parecer que é submetido ao CONSEMA, e o, o CONSEMA sim aprova ou não o empreendimento. O, a licença prévia só é emitida depois da aprovação do CONSEMA. E para iniciar as obras, é, só depois, numa segunda parte, que é a parte da LI, onde o empreendedor tem que comprovar um monte de exi... tem que apresentar o cumprimento de um monte de exigências que foram postuladas na LP. Aqui tá o e-mail do setor onde eu trabalho, e fiquem à vontade para mandar contribuições, obrigada.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, Ticiane, pelos seus comentários. Vai ficar conosco até o término dos trabalhos tomando nota e obviamente acompanhando junto com a equipe da CETESB, tudo aquilo que for colocado aqui vai ser registrado no processo e vai ser objeto de questionamento posterior e também aprimoramento dos trabalhos. Dito isso, feita as saudações iniciais, explanação das normas para o desenvolvimento da audiência, eu gostaria de convidar a todos então pra, pra gente passar a primeira para dos trabalhos que são as exposições. Então gostaria de convidar inicialmente representando o, o responsável pelo empreendimento, pela concessionária de rodovias Eixo SP, Robinson Alexandre de Ávila. Vou pedir então para subir até aqui o, o palco, para fazer a exposição, é, gostaria de ressaltar que as falas também dos representantes aqui do plenário, das pessoas físicas, de todos, eu convido todos para subirem até o palco para fazer o uso da palavra, até para a gente registrar aqui. Então quem tiver dificuldade de acesso, a gente pede para levar o microfone até a, a beirada do palco ali. Por favor. Então são 15 minutos.

Robinson Alexandre de Ávila: Boa, boa tarde a todos, é, gostaria de agradecer ao CONSEMA e a CETESB, é, da oportunidade de estarmos apresentando essa importante, esse importante empreendimento para o estado de São Paulo, e, e principalmente para, para a região. É, eu vou explicar a, a respeito do, do empreendimento, né? É, mas inicialmente eu gostaria de passar um videozinho de três minutos, apresentando a Eixo, é, que é a concessionária que administra o trecho, é, para as pessoas conhecerem a empresa e aí eu entro no detalhe da, da respectiva duplicação. Só pedir apoio técnico aqui, que não tá entrando o videozinho.

Orador D: Conectar caminhos, conectar lugares, pessoas e histórias, está é a nossa missão, é a história que estamos construindo, para que você viaje e chegue ao seu destino com segurança. Somos a Eixo SP, e vemos o mundo em constante evolução, assim como nossas rodovias que ampliam fronteiras, transformam o potencial regional e criam novos caminhos para o desenvolvimento sustentável no estado de São Paulo.

Orador E: A Eixo SP proporciona rodovias mais seguras, com muita tecnologia à sua disposição e de forma sustentável.

Orador D: Tudo isso para garantir fluidez e conforto para os usuários das nossas rodovias, além de contar com serviço de atendimento ao usuário. Nossas rodovias terão cobertura WI-FI e aplicativo exclusivo para que os motoristas solicitem suporte a nossas equipes.

Orador F: Estamos trazendo mais conectividade para os nossos usuários.

Orador D: O nosso centro de controle operacional é moderno, com equipamentos de ponta, para acompanhar a sua viagem em nossas rodovias. Onde você estiver, estaremos ao seu lado, através do nosso aplicativo, 0800 e monitoramento 24 horas. Talvez quando você passe pelo nosso trecho, pelas nossas bases de atendimento, ou cruze com as nossas viaturas operacionais, você veja apenas trabalhadores, nós vemos além disso, vemos as pessoas que fazem do seu trabalho na Eixo SP uma oportunidade de desenvolvimento profissional e pessoal.

Orador G: Nós nos preocupamos com a qualidade de vida dos nossos colaboradores, saúde e segurança sempre em primeiro lugar.

Orador D: Estamos construindo um futuro com mais rodovias duplicadas, mais infraestrutura, com áreas de descanso para caminhoneiros, ciclovias, e o mais importante, projetos para preservar o meio ambiente com soluções sustentáveis.

Orador H: A Eixo é sinônimo de desafio, companheirismo, ética e desenvolvimento social.

Orador D: Contribuímos diretamente para o desenvolvimento socioeconômico das mais de 60 cidades ao entorno da nossa concessão, estamos aqui para te servir e fazer diferente. Quando você vê a Eixo SP pode pensar que é só mais uma concessionária de rodovias, mas nós somos a maior concessionária de rodovias do país, nós vemos mais que asfalto, pedras e máquinas, nós vemos caminhos que ligam pessoas e criam conexões. Eixo SP, mais perto de você.

Robinson Alexandre de Ávila: Bom, falando um pouquinho da, da Eixo, né? Só tirar o microfone aqui. A Eixo é uma concessão de rodovias que teve o seu início e, em junho de 2020, então nós estamos aí próximos de completar três anos de concessão. Ele é um contrato de concessão com o governo do estado de São Paulo, onde o estado de São Paulo, é, passou para a iniciativa privada a administração, a conservação e as ampliações dessas rodovias, é, a Eixo. Foi um contrato de 30 anos, é, com, com uma extensão total hoje de 1.221 quilômetros de rodovias, e que abrangem 62 municípios. Dentro das obrigações, é, da Eixo, claramente além de, de administrar, operar, conservar, é, estão as realizações de importantes investimentos que hoje se aproximam na ordem de 17 bilhões de reais. Em duplicações e novas pistas, é, estão previstas aproximadamente 773 quilômetros, desses 773 quilômetros, hoje é, é um dia que a gente vai apresentar aqui 191 quilômetros, que é justamente a obra, é, entre Pompeia e Panorama que a gente vai tratar aqui essa importante duplicação. Além de duplicações e novas pistas, nós temos diversos outros investimentos, como 32 serviços de atendimento aos

usuários, é, são bases que, que atendem aos usuários, que também abrigam guinchos, ambulâncias, é, inspeções de tráfegos, toda a parte, é, de operação da rodovia, para poder atender ao usuário. Dentro das duplicações estão previstos aí 144 dispositivos, dispositivos de retornos, trevos, é, diamantes, são todos dispositivos em desnível, para aumentar a segurança das rodovias. 238 pontos de ônibus, e todos esses investimentos devem gerar mais de 8.000 empregos por um bom período, e mais de 2 milhões em arrecadação de SS. Bom, o que que nós fizemos até aqui, né? A Eixo assumiu então lá em meados de, de 2020, e nós promovemos o que a gente chama de plano intensivo inicial, nós fizemos uma grande recuperação do pavimento, todo uma revitalização da pintura, todo uma limpeza e desobstrução de drenagens, substituições de placas, é, uma série de atividades para elevar o grau de segurança atual da rodovia. E aí nós estamos entrando na etapa agora, né? Que são as duplicações e novas obras, né? É, quem vai a Marília já deve passar, vai ver que nós já estamos com uma grande obra lá também em Marília, é, já iniciamos a duplicação lá de 19 quilômetros, com marginais. Então estamos nessa fase, a continuação é esse trecho, é, em questão que nós vamos tratar hoje. Uma, uma inovação do contrato de concessão da Eixo que é importante trazer, a Eixo foi a primeira, o primeiro contrato do estado de São Paulo de concessões de rodovias que saiu com a meta de carbono zero. Então nós temos, é, como premissa tentar zerar, uma obrigação de zerar, é, as emissões de carbono, a gente gera carbono com os nossos veículos operacionais, com as nossas viaturas, e nós temos uma série de ações, é, para neutralizar essas emissões, como a que trago, por exemplo, a instalação de, de energia fotovoltaica em todas as nossas bases. E nós estamos instalando nas, nas nossas bases, é, carregadores de carros elétricos que são alimentados por essas usinas fotovoltaicas, e vamos criar o maior corredor, é, de carregamento elétrico do país nos 1.221 quilômetros aqui. Além de outras diversas ações. Bom, falando um pouquinho da duplicação, né? A duplicação ela começa no km 493 + 350, em Pompeia, vai até o km 459 que é esse trecho em azul, ali em Parapuã. E depois continua do km 559 ao 685, em Panorama, tá? Esses são só dois trechos que são classificados no contrato de concessão, mas é, é uma duplicação aqui que totaliza 191,65 quilômetros que vai de Pompeia a Panorama. Bom, é, a duplicação, é, então ela tá prevista nós construirmos, né? Uma grande parte da rodovia, uma, uma pista nova, separada por, por canteiro central de oito metros numa grande parte da rodovia, e uma outra parte tá prevista nós fazermos a duplicação com um dispositivo divisor de fluxo, é, na pista, né? Então isso vai trazer maior segurança, é, para todo mundo, porque tem uma proteção, tem uma divisão, tem duas pistas de cada lado, mais o acostamento do tamanho adequado. E aí o que eu chamo atenção, né? Estão previstos 39 dispositivos, 39 dispositivos em desníveis, então todos os dispositivos em níveis sairão, não teremos mais cruzamento em nível na rodovia. Todo o cruzamento na rodovia será feito em desnível, seja por um dispositivo de retorno, seja por um, por um entroncamento tipo trevo, tipo diamante. É, então hoje existem muitos, há, muitas rotatórias em nível ao longo do trecho, essas rotatórias serão substituídas por dispositivos em desnível, que somam aqui 39 dispositivos, né? Além dos dispositivos, estão previstos seis passarelas, mas aqui eu já saliento que esses 39 dispositivos também funcionam como travessia de pedestre, porque todos eles possuem, é, passagem, calçamento próprio para travessia de pedestre, com toda a acessibilidade, tá? E claramente toda a rodovia vai ter o acostamento no padrão adequado. Aqui nas imagens é só alguns, alguns exemplos de

dispositivos, né? Nós temos na, na foto a esquerda ali um dispositivo onde é feito por cima da rodovia, a gente chama de passagem superior, e na foto, na fotografia embaixo é um dispositivo que é feito por debaixo da rodovia, a gente chama de passagem inferior. A adoção de um e de outro depende da topografia do terreno, mas ambos atendem a segurança que é não fazer o cruzamento em nível, é, pela pista. Bom, aqui eu entro, é, num dado importante, tá? A rodovia ela em grande parte, ela, ela é feita na faixa de domínio, que é o, o terreno que já é, é, pré-existente do DR, do estado de São Paulo, mas claramente em alguns locais a obra ela acaba extrapolando a faixa de domínio, principalmente nos dispositivos, e aí sim a gente tem uma necessidade de fazer algumas desapropriações, né? É, essa obra tem uma estimativa de 176 hectares de desapropriações para... nesse trecho todo de 190 quilômetros, é, o que representa 16% da obra, tá? O importante que, já deixo claro, né? Às vezes as pessoas ficam preocupadas que... como é que é o processo de desapropriação, como é que funciona, é, nós procuramos todos os proprietários, há, todos os proprietários, é feito com eles uma apresentação, é discutido o valor do imóvel, o valor do imóvel é, segue uma avaliação que é feito por norma, seguindo uma norma da ABNT, e a gente sempre busca fazer uma negociação amigável. Já deixar bem claro, porque normalmente isso é uma, uma questão que, que surge, a preocupação eventualmente de quem tem um terreno que, que a obra acaba, é, atingindo. Bom, como eu expliquei, né? A 64% do trecho aqui é, ele contempla um canteiro central, um canteiro central de oito metros, e 46% do trecho nós teremos algum tipo de dispositivo, é, divisor de fluxo aqui normatizado, é, e isso traz o seguinte, não, há, você evita a questão de colisão frontal, né? E os dispositivos também evitam a questão das colisões laterais e isso aumenta enormemente a segurança do trecho, além de ter todo o acostamento aqui correto ao longo de toda a duplicação. Aqui são as, a previsão das, das seis passarelas, é, são duas em Adamantina, uma no parque Itamarati, uma no Jardim Adamantina. São três em Dra... em Dracena, uma no parque Dracena, uma próxima ao, a Unesp, e outro próximo a escola ETEC. É, e uma em Santa Mercedes, né? Mas eu reforço, além das seis passarelas, todos os outros 39 dispositivos também são travessias, além de veículos têm a previsão da travessia de pedestre. E quais são os benefícios do empreendimento, né? Claramente a, as novas passagens em desnível, o divisor de fluxo, é, e os acostamentos, e toda a questão da normativa atual atendendo a norma, as normas atuais, né? Aumenta sobremaneira a redução dos acidentes. É, então a elevação da segurança na rodovia ela aumenta de sobremaneira, né? Nós vamos ter a criação de, de empregos diretos, né? Principalmente na, na fase de obra, né? É, e muitos empregos indiretos aí, toda a cadeia, é, da economia aí que atende as obras, né? O aumento da arrecadação de impostos municipais, a diminuição do atropelamento de fauna, isso a, a consultoria vai, vai entrar no detalhe. É, e principalmente a redução de viagem. Hoje nós, nós temos uma rodovia que por causa das passagens, é, em nível, existem reduções de velocidade, trechos que reduzem pra 80, 60, é, e agora a gente vai ter uma rodovia com uma, com uma continuidade na velocidade, 100 km/h, porque não há necessidade mais de ter essas reduções, dado o aumento da segurança dela. Obrigado, é, é, fico aberto aí pra, pras perguntas ao final.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, Robinson Alexandre de Ávila, da concessionária Eixo SP. Foi bem pontual, foi bem na hora que acabou o tempo mesmo. Gostaria de cumprimentar

aqui, aproveitando, antes de chamar o, na verdade eu vou chamar aqui o Fernando Kertzman, agora da Geotec Consultoria Ambiental, por favor. Muito obrigado pela participação. Enquanto ele se dirige ao palco, gostaria de cumprimentar o secretário do gabinete de prefeito de Adamantina, Gustavo Taniguchi Rufino, obrigado pela participação. E também o vereador Cid José Aparecido Santos, daqui do município de Adamantina, obrigado pela presença. E agora a fala de Fernando Kertzman, da Geotec, tem 30 minutos, Fernando, obrigado.

Fernando Kertzman: Obrigado, é, obrigado pela presença de todos. Então eu sou o Fernando, é, a gente vai falar sobre o estudo de impacto ambiental da duplicação da rodovia SP 294, entre os kms 493 e 685, como o Robinson aqui explicou mais detalhadamente o empreendimento. Então a gente realizou um estudo que chama de EIA/RIMA, o EIA é o estudo de impacto ambiental, o Rima é o relatório de impacto ambiental, é o resumo do EIA, né? Eles estão disponíveis no site da, da secretaria de meio ambiente, e a ideia é que ele forneça as informações necessárias para que a CETESB, o CONSEMA e vocês entendam o empreendimento, entendam as questões ambientais, e contribuam com ideias e com questionamentos para que esse estudo fique bem adequado e bem robusto, né? O... então nós estamos falando do quê? Da duplicação de Pompeia até Panorama, que tem por objetivos promover a melhoria na rodovia, diminuir acidentes e aumentar muito a segurança dos usuários. O empreendedor é a Eixo, a concessionária Eixo que já atua aqui na região, e quem fez o estudo de impacto ambiental é a Geotec que eu represento aqui, o Felipe tá aqui também que foi coordenador, e a equipe nossa tá online, o, assistindo essa apresentação e vai contribuir com a gente, porque depois que a gente terminar de apresentar, vai ter as perguntas, e aí vão... a gente responde essas perguntas. Então nós estamos, todo mundo, todo mundo conhece bem, mas aqui em vermelho é o, o traçado, nós estamos na região administrativa, da, de Marília e Prudente, na Alta Paulista, e a gente, esse empreendimento vai atravessar... atravessa 19 municípios, né? Ele... como é que a gente... a ideia é que vocês entendam, todo mundo entenda aqui como é que se elabora um EIA/RIMA e porque que se faz, como ele é feito, entendeu? Então o EIA/RIMA, o estudo de impacto ambiental, ele vai abordar, ele tem que estudar obrigatoriamente, primeiro que ele segue um roteiro definido pela CETESB, né? Existe um manual da CETESB de como elaborar um EIA/RIMA, então não é que a gente inventou um estudo, tem todo um... a otimização do relatório, vem por orientação da própria CETESB. E ele abrange três grandes grupos de estudo, estudos socioeconômicos, da área, da área de socioeconomia, então história de ocupação, atividades econômicas, uso e ocupação do solo, patrimônio, que é estudado por sociólogos, geógrafos, que fazem parte da equipe de meio ambiente que faz o estudo de impacto ambiental. Tem os aspectos que a gente chama de meio físico, que é solo, relevo, água. Então tem geólogos, engenheiros, geógrafos que trabalham nessa equipe. E os aspectos do meio biótico, que são os mais comuns, que a gente faz de meio ambiente, né? Flora, fauna, unidades de conservação. Então a gente tem uma equipe multidisciplinar estudando três grandes grupos, meio físico, meio biótico, meio sócio, com uma série de detalhamentos. Então é um relatório bem robusto, nós temos, sei lá, umas 1.500 páginas têm esse estudo. E a gente estuda os três meios, meio físico, meio biótico e meio sócio, em três escalas, uma escala de detalhe, uma escala da área diretamente afetada, que é a área onde vai ser feito o empreendimento, basicamente a faixa

de domínio, onde vai ser feito a obra, a área diretamente afetada pelas obras. Aí estuda também o meio físico, meio sócio, meio biótico na área do entorno da, da rodovia, entendeu? Uma faixa lateral a rodovia, que é uma área que vai ser afetada, é, diretamente. E depois estuda uma outra área que a gente chama de área de influência indireta, AI, que é a região, os municípios, as bacias hidrográficas, entendeu? Então você faz um estudo de meio físico, meio biótico e meio sócio, bem detalhado onde vai ser a obra, uma escala bem 1 para 1.000, depois uma escala um pouco mais regional no entorno, e depois uma escala regional no, na área de influência indireta. Então mais ou menos é isso, a gente tá a rodovia, é essa linha vermelha, a gente tá aqui entre dois espigões, vamos dizer assim, né? A, a drenagem vem pro lado da rodovia, e área diretamente afetada, área de influência direta, área de influência indireta. Então vamos lá, como que é o meio ambiente aqui? Então a gente vai, o EIA é superdetalhado, a gente pinçou algumas coisas para todo mundo. Nós temos um relevo que ele relativamente plano, comparado com outras regiões do estado de São Paulo, né? A gente chama de relevo levemente ondulado. Como são os solos, eles são em geral arenosos, porque a rocha que tem aqui na região é um arenito, então ela gera solo arenosos. Então qual que é o grande problema do meio físico aqui? Os solos são muito suscetíveis a erosão, né? São solos frágeis e não tem muita argila, não tem muita matéria orgânica, então eles, nas chuvas torrenciais eles sofrem muita erosão, seja erosão lamirária, uma erosão mais agrícola, seja uma erosão linear, né? Seja os sulcos e voçorocas. Então é... nós estamos falando de uma região de solo, de relevo plano, de solo arenoso, suscetível a erosão. Como que é a água? Os recursos hídricos aqui da região, tem muitos córregos, muitas travessias. Então a gente identificou 128 travessias de cursos d'água, esses cursos d'água já... a rodovia passa por ele, eles já estão canalizados hoje para passar embaixo da rodovia, mas eles vão ser mais... vai aumentar essa canalização. E seis nascentes. Então existe uma preocu... uma, um aspecto dos, dos recursos hídricos significativo aqui na região, a estrada ela vai... é uma rodovia, são 190 quilômetros de duplicação, então vai passar por 128 cursos d'água. Bom, a gente viu o solo, relevo, a, a questão da água. Como que é a vegetação aqui na região? Então o que acontece? Como é uma área de ocupação antiga, e com uso agrícola bastante intensivo, a vegetação nativa já foi praticamente suprimida, são poucos capões de mata nativa que sobraram, né? Aliás, tem bastante mata às vezes na beira da rodovia, e menos até nas propriedades. Então a... vai, vai sim ter um, uma questão de supressão e vegetação, mas ela se restringe a pouco menos de 3% que vai ser dividida pelas obras, vegetação nativa. Né? Então a gente fez um estudo com base no projeto que foi aqui apresentado, que vai, vai afetar aproximadamente 28 hectares de vegetação em estágio inicial, sendo três hectares de vegetação no estágio médio, que que é estágio inicial? Que que é estágio médio? Estágio inicial é quando a área já foi cortada e tá renascendo, então aquela capoeira. Estágio médio a vegetação já é um pouco mais desenvolvida. E vai atingir nove hectares de APP, APP é a área de preservação permanente, são as beiras de rio, as margens do rio. Como vai ter várias travessias, vai atingir sempre algum pedacinho... alguns metros quadrados de área próxima às drenagens. E deve também, a gente contou na rodovia, de acordo com o projeto, aproximadamente 1.880 árvores isoladas, né? Que vão ser suprimidas. Então para isso vai ter que ter todo um processo de autorização, de corte, vai ter que ter identificação das árvores, e vai ter que ter uma compensação, uma restauração florestal. Então esse é um aspecto muito importante que a

gente vai conversar com vocês de novo daqui a pouco, mas que é o plantio compensatório pra, é, fazer frente a supressão de vegetação que vai ocorrer, e as intervenções de APP. Pelos nossos cálculos preliminares, é uma área bastante significativa que vai ter que ser plantada, é uma área de 190 hectares. Nós estamos falando aí de mais de 300.000 mudas, né? Ok? Então a gente viu solo, relevo, água, vegetação, e unidades de conservação, parques. Então a rodovia não vai interferir com nenhuma unidade de conservação já existente, nem diretamente, e nem indiretamente, não tá nem do lado e nem atravessando por ela. Em relação a fauna, a CETESB estabelece como que deve ser feito o estudo de fauna de um... durante um EIA/RIMA, ela prevê que tem que ter uma campanha de amostragem, de pesquisa de fauna no período úmido, e uma outra campanha no período seco, porque varia a fauna conforme inverno, verão. Então vieram equipes de biólogos para aqui para a região, e ficaram por 10 dias, 15 dias, coletando e amostrando a fauna, seja ictiofauna que é peixes, seja os pássaros, avifauna, os mamíferos, morcegos. Então tudo isso está dentro do relatório, uma grande, um grande banco de dados de que animais que tem aqui na região, ou que foram encontrados, né? Então foi estudado também a parte de fauna nativa, fauna... desculpa, fauna silvestre. O que... tá ok. O que que o projeto, o que que esse empreendimento provoca em relação, qual é a grande preocupação em relação a fauna? O atropelamento de fauna, o potencial atropelamento de fauna, né? Então, é, nós vamos ver um pouco mais de detalhes mais na frente, mas o que se propõe e é interessante isso, porque como você faz o EIA/RIMA mais ou menos em paralelo quando se faz o projeto, e não depois que vai estar pronto, o projeto consegue ir evoluindo e se adaptando, e ir incorporando variáveis ambientais. E foi isso que a gente tá conseguindo fazer aqui com a Eixo. Então a gente propôs para eles a preocupação em ter travessias de fauna, que são passagens subterrâneas, então são, nós vamos ver as fotos aqui, pera aí, a gente volta daqui a pouco. Então a gente tá prevendo a, é, 11 passagens de fauna, 11 travessias, sob, sob a rodovia, né? E com tela, a gente vai explicar um pouco como é no próximo slide, e para definir os locais, eles não estão exatamente cravados ainda, que o projeto vai evoluir, mas a gente usou o quê? O que se chama na bibliografia de hotspot, então são dois critérios, onde já tem atropelamento de fauna, tá? A concessionária já está há uns dois anos operando, trabalhando aqui na região, então ela tem um cadastro de onde atropela mais animais, são então os lugares mais sensíveis. E nós fizemos também um estudo, onde tem mata de um lado e água do outro, ou cultura, milho de um lado, e banhado do outro, né? Então são áreas que tem atrativo de fauna. Então o que que é feito? É feito uma galeria, enorme, com uma, uma parte seca, uma passarela, e uma parte natural. Então o animal tanto pode passar no seco, quanto pode passar na parte úmida. E aí é feito uma tela, um cercamento aqui, que dirige, aqui tem uma tela, então o animal vem, ele vem andando, aí ele bate na tela, ele caminha ao lado da tela até que ele acha o, a passagem, ele atravessa pro lado de lá. E, e coloca placas na rodovia para, de sinalização que tem, é, animais naquela região. Então assim, parece que não, mas é superefetivo isso, a bibliografia demonstra, né? Pessoal brinca que falta uma setinha, entre por aqui, saia por ali, mas de fato há muitos anos, né? Se usa isso, a, o pessoal de Viçosa, da federal de Viçosa estuda bastante essa... e várias universidades, e é bem efetivo. Bom, então a gente viu flora, fauna, solo, água, relevo. Como é que é a população, as questões sociais aqui que são bastante importantes. Então são 19 municípios atravessados pela rodovia, Pompeia, Quintana, Herculândia, Itupã, Iracri, Parapuã, Oswaldo

Cruz, vocês conhecem, Adamantina, Junqueirópolis, Dracena, Tupi, e cada um com a sua quilometragem que o trecho passa. É, de acordo com o termo de referência da CETESB, é importante que a gente estude para ver se vai afetar áreas ocupadas por populações indígenas, né? Ou quilombos, populações tradicionais. De tudo que a gente pesquisou de campo, e seja na Funai, seja no... a gente não descobriu, não identificou nenhuma presença de terras indígenas no... aqui na região, de nenhum quilombola, nem na área diretamente afetada e nem no entorno. E aí a gente também foi pesquisar no IFAM, Instituto do Patrimônio Histórico Arqueológico, para ver se tem sítios arqueológicos conhecidos aqui na região, cadastrados, e também não tem. Então a rodovia não vai afetar parques, não vai afetar áreas indígenas, não vai afetar, é, sítios arqueológicos. Mas afetar propriedades particulares. Então já foi explicado aqui antes, o grosso da rodovia, isso também foi uma discussão grande da gente, de concentrá-la dentro da área já desapropriada para rodovia, área pública, da área estadual. Mas, sim, vai afetar particulares, né? É, praticamente 100% das áreas que vão ser afetadas, a grande maioria são áreas sem moradia, sem casa, são áreas rurais, áreas livres, mas vai haver esse processo de, de transformação de áreas particulares em áreas públicas. Aproximadamente 170 hectares. Também a gente fez aqui uma, um processo que a gente chama de pesquisa de percepção ambiental. Então veio uma equipe da Geotec pra cá, e ficou entrevistando pessoas nas praças das cidades e perguntando para elas o que que elas acham da rodovia, o que que elas entendem da duplicação, se é positivo, se é negativo, né? Então no fim foi uma amostragem, a gente se... separou, são 74 entrevistados na região, 75, e 74 responderam que achavam favoráveis, eram favoráveis a duplicação, achavam que é interessante ter a duplicação, com a expectativa de melhorar a segurança e fluidez. É... bom, como é que faz... então o que é o estudo de impacto ambiental? Nós entendemos qual é o empreendimento, né? A duplicação da rodovia. Nós entendemos agora como é que é o meio ambiente onde vai ser feito esse empreendimento. Então quais são... a gente consegue prever os impactos, que impactos ambientais poderão acontecer, tendo em vista o meio ambiente onde vai ser realizado o empreendimento. Então eu tenho impactos positivos e negativos, os principais impactos positivos são a melhoria na circulação, na segurança, a geração de empregos durante as obras e depois na operação, a, a atratividade de, que vem novos empreendimentos aqui para a região, e a redução de emissão de poluentes atmosféricos, que o fluxo vai ser mais li... tende a ser mais livre. E quais são os aspectos negativos? Os principais. A supressão de vegetação, portanto de habitats, a intervenção em áreas de preservação permanente, o corte de árvores, os incômodos da população do entorno, então a população que fica muito próxima da rodovia vai sofrer incômodos durante as obras. E a intervenção em cursos d'água, as intervenções. Então o que que a gente propõe no estudo? A gente propõe 15 programas ambientais que são medidas que deverão ser adotadas para diminuir os impactos negativos, ou evitar, ou compensar. Então esse é o hall de programas e a gente destacou alguns na apresentação. Espera aí, espera aí, voltou, aqui. Então um programa importante, um programa na área social é o programa de comunicação, então tem que ter um canal de comunicação entre o empreendedor e a população, né? Tem o site, tem o 0800, tem ouvidoria, e tem essas reuniões, essa audiência faz parte desse programa que é diminuir dúvidas e, e fazer com que a população entenda o que vai ser feito, quando e como. Um outro programa já é durante as obras, a gente chama de PCA, programa de controle ambiental das

obras, né? Então esse programa, a concessionária, ela vai contratar construtoras para fazer a obra, então a concessionária tem que ter a sua equipe de meio ambiente, as construtoras têm que ter a equipe delas de meio ambiente, a CETESB vem aqui fiscalizar, a ARTESP também fiscaliza. E aí tem programas de monitoramento, então durante as obras são monitorados, por exemplo, a qualidade do ar, ruído e vibração, qualidade das águas, a disposição de resíduos. Então tudo isso é monitorado, é cadastrado, e é feito, são feitos relatórios mensais pra... que vão para a CETESB, durante as obras. Aí tem o programa de planejamento e travessia de proteção a fauna, que a gente já falou um pouco, que é a implantação das travessias e as cercas. E o programa de compensação e restauração ecológica, então são 180... quase 190 hectares de plantio. Então é bem interessante que esse programa seja otimizado com vocês, sejam sugeridas áreas de plantio, sejam feitas parcerias na região, tem os viveiros lá da, de Herculândia. Então é um projeto... esse é o projeto mais impactante, ele vai aumentar a área florestada aqui da região. E o programa de educação ambiental, né? Então esse programa tem dois focos, um é educação ambiental para quem vai trabalhar na obra, então no canteiro de obra tem programas de educação para os operários da obra, os funcionários da obra. E também tem um outro programa que é a população do entorno, então a ideia é fazer parcerias com escolas da região, fornecer material de, de educação ambiental, levar as pessoas das escolas para as obras. Então esse... essa, esse programa é muito importante, pelo menos na minha opinião é o que você realmente vai formar gente com a consciência ambiental, é, mais melhorada. Tem ainda um programa de impacto econômico importante que é contratar o pessoal na região, né? Então a gente coloca... isso já é uma política da empresa, mas a gente coloca isso no EIA, CETESB cobra isso, que a maioria das pessoas sejam contratadas aqui na região. E aí tem esse programa de patrimônio arqueológico, paleontológico, histórico cultural, a gente não encontrou nenhum sítio arqueológico, mas vai ter obras aqui de escavação, e aí pode aparecer alguma coisa. Então tem o acompanhamento, é, durante as obras, se encontrar algum vestígio, algum osso, alguma coisa, tem que ter um resgate. Bom, finalmente, concluindo, é, na fase de implantação, quer dizer, na fase de obras vão ocorrer um monte, vários impactos, é, ruído, poeira, desvio de tráfego, são vários impactos, esses impactos são, é, por tempo determinado, ou seja, eles só têm quando tem a obra, quando acabar a obra, ele acaba, então ele não é um impacto permanente. E são impactos mitigáveis, são impactos evitáveis ou controláveis. Já na fase de operação, é quando tiver funcionando a rodovia duplicada, os impactos são essencialmente positivos, então na fase de obra é negativo e curto prazo, na obra da operação são positivos de longo prazo, né? E então, o, foram identificados 46 impactos e 15 programas pra mitigar esses impactos. Então a equipe que fez o estudo de impacto ambiental ela entende que o empreendimento é viável, porque os, os impactos positivos são duradouros e são importantes. E os impactos negativos são de curto prazo e podem ser controlados. Então a gente tá submetendo esse estudo para que a CETESB, é, analise, com as contribuições de vocês, e, e emitam uma licença prévia, na hora que ela emitir essa licença prévia, o projeto vai ser detalhado e os programas vão ser detalhados, para obter a licença de instalação, e aí começa a obra. Então eu agradeço a oportunidade, fico à disposição de vocês para responder as perguntas que tiverem. Obrigado.

Anselmo Guimarães: Muito bem, agradecemos ao Fernando Kertzman da Geotec pela exposição do estudo técnico. É, gostaria de informar aqui que faltam alguns minutos para o encerramento das inscrições para o uso da palavra, aqueles que quiserem se manifestar hoje aqui na audiência pública, eu peço a gentileza de informarem lá na mesa receptora, que elas vão anotar em listas apropriadas e trazer aqui pra gente. Então só fazendo esse, essa última, digamos assim, essa última chamada de quem tiver interessando em participar. Enquanto isso gostaria de cumprimentar o secretário do meio ambiente de Florida Paulista, Ademir Cândida, Candido da Silva, obrigado pela presença e participação. E também Claudemir Lobo, assessor parlamentar do deputado federal Gilberto Nascimento. Obrigado pela participação aqui conosco. Vamos passar então agora ao próximo momento da audiência que é o mais importante, que é justamente o da participação dos interessados e interessadas em fazer o uso da palavra e contribuir aqui para os nossos trabalhos. Então eu gostaria, não temos aqui registro de representantes do Ministério Público, vamos passar ao próximo segmento de representação, que é a manifestação de representantes de entidades da sociedade civil organizada, gostaria de convidar pra, aqui para o palco Isabel Castanho, ela representa o REAP e Latitude 21. REAP que é rede de educação ambiental da Alta Paulista. Está aqui conosco Isabel Castanho, e vamos registrar aqui que também vai compor o tempo com Mayla Furlanete Oliveira, que estava inscrita para fazer o uso da palavra, então nós vamos acrescentar cinco minutos, mais três, são oito minutos. Seja bem-vinda. Muito obrigado pela participação.

Isabel Castanho: Boa noite a toda equipe da Eixo, a todos os responsáveis, eu resido em Adamantina, mas eu estou aqui representando um grupo de toda região, esse grupo já se apresentou ontem em Tupã, hoje nós estamos aqui, mas é, os pleitos já estão registrados, mas nós fizemos questão de estar presente aqui, amanhã estaremos em Dracena, porque é o momento também da gente colocar para a comunidade dessa microrregião os pleitos que nós estamos solicitando. Nossa perspectiva é sempre no sentido dos 30 municípios, Herculândia, Panorama e Pauliceia, as três microrregiões e nós temos a perspectiva da educação, a educação ambiental, a perspectiva cultural e a perspectiva ambiental. Na perspectiva da educação ambiental, nós defendemos a educação ambiental territorial, e pra isso unindo, porque é tudo em uma mesma, em uma mesma dinâmica, então nós solicitamos a madeira que vai ser suprimida, e que essa madeira nós possamos ter diversos usos para nós mesmos. Um deles nós estamos pleiteando três mirantes, e mais ou menos já definimos as localidades, certamente que depende de parecer técnico. E que esses mirantes eles sejam construídos com essa madeira, porque isso serve também como memória daquilo que a gente tinha no momento anterior, antes da, do impacto, né? Antes da duplicação. E ao mesmo tempo, é, no, no, no EIA, foi detectado que nessa margem que a gente tem de, de floresta que começou a se formar, nós, foram detectadas três espécies que constam da relação das espécies em extinção, vegetais e animais. Então nós solicitamos que esses mirantes sejam também obras de arte, e que ali a gente tenha escultura dessas três árvores com elas mesmas, com artistas nossos, que essas três árvores, essas três esculturas remetam exatamente a essas espécies em extinção. A mesma coisa com os animais que quatro em extinção foram detectados. Pedimos também que essa madeira seja confeccionada no mínimo 30 bancos, aqueles bancos rústicos, porque 30? Um para cada cidade, e que seja doado para uma escola pública ali de

cada município. E que o restante dessa madeira seja também pleiteado por instituições sociais, ambientais, filantrópicas de cada microrregião. Por isso a nossa também a nossa preocupação em colocar isso para cada microrregião. Nós pedimos mais, nós pedidos também, é, tudo isso que a gente vem fazendo na parte ambiental já está em andamento. Então vocês vieram em bom momento, vocês vieram para uma parceria que potencializa o que nós já começamos, como nós estamos aqui no extremo-oeste do estado de São Paulo, não temos assim uma expressão muito grande na parte econômica, beleza cênicas naturais, é, minérios impactantes, né? Então nós não aparecemos no livro didático. Então nós queremos um material nosso, que o professor trabalhe com a nossa realidade, com a nossa caracterização paisagística, econômica, social, e assim por diante. E temos mais também, junto com isso, o professor pode trabalhar, nós temos um movimento cultural que eu represento, Latitude 21, esse movimento cultural, nós queremos construir aqui o território criativo Latitude 21. E eu fico à vontade, porque eu já percebi que vocês gostam muito de inovação, e principalmente a inovação na parte da energia que vocês colocam, que vocês serão aqui os pioneiros. Nós também gostamos de inovação, então nós estamos construindo território criativo Latitude 21, e parte dessa madeira nós pleiteamos também para que a gente coloque placas, não aquelas placas de sinalização, porque essas são oficiais, mas aquelas que lembram a representação turística e também com a madeira suprimida, e que a gente possa representar a Latitude 21, e por quê? Porque, por um capricho da geografia, e que a engenharia soube aproveitar num momento da ferrovia e depois da rodovia, de Tupã a Panorama e Pauliceia nós estamos todas nós, na, no paralelo 21, daí a marca Latitude 21. E já representamos nessa linguagem. Nós temos também um movimento cultural, nós temos 15 cidades que escritores escreveram poemas sobre nós mesmos, esses poemas estão musicados e nós temos 40 músicas gravadas, com direitos autorais registrados, temos um programa semanal na rádio Cultura, e agora nós já estamos fazendo a nossa segunda antologia, Inovação também, que nessa antologia nós teremos os poemas, os poemas comentados para valorização da nossa literatura, nós teremos as cifras, as partituras e os áudios. E nós queremos tanto isso na perspectiva virtual, como nós queremos também na perspectiva impressa, porque queremos distribuir gratuitamente para todas as escolas de música da região. Nós pedimos também uma pista de ciclismo, porque sabemos, pelo pessoal de, de, de... que trabalha e que pratica esse esporte, que na região tem mais ou menos 1.000 atletas dessa modalidade, alguns por esporte, outros para trabalho. Então que não seja só aqui na rodovia, não sei se é possível, mas talvez nas rodovias adjacentes, onde o pessoal pratica esse esporte, usa, nós não temos isso delimitado. E a cereja do bolo são os 190, é, hectares que vocês devem colocar como compensação, desde o dia seguinte que a Eixo ganhou a concessão eu já fui no, no site, vi prefixo 16, fiz a ligação, São Carlos, e fui atendida pelo Gabriel. Desde 2020 que nós estamos em contato, já fizemos n reuniões, ele já conhece as nossas reivindicações, e digo que a Eixo sempre nos tratou muitíssimo bem, e então nós solicitamos que possamos indicar onde replantar, e o onde replantar certamente que depende de análise técnica, mas nós temos uma rede de cooperação com órgãos técnicos das região, e no segundo semestre nós nos propusemos a elaborar um plano mais detalhados, mas nós queremos um corredor ecológico, e que esse corredor ecológico una o rio Aguapeí e o rio do Peixe, e no Espigão a rodovia. Aí...

Anselmo Guimarães: Professora.

Isabel Castanho: Para o senhor que colocou, me desculpe agora o nome, que colocou que vocês fazem sempre a, a passagem dos animais por via subterrânea, aqui eu coloco uma provocação e um desafio pra inovação, porque não fazer por cima? Para ser o primeiro no oeste paulista.

Anselmo Guimarães: Profe...

Isabel Castanho: E por que por cima? Porque já tem estudo que diz que subterrâneo tem uma porção de vantagem, mas tem uma desvantagem, quando passa aí um predador, uma onça, por exemplo, o lugar é apertadinho, ela vai deixar o cheiro dela, ela delimita território, e o herbívoro que vem ele já não vai passar com tanta facilidade. e por cima esse cheiro se dissipa.

Anselmo Guimarães: Eu vou pedir para concluir.

Isabel Castanho: Certamente que depende de questão técnica, mas fica aqui a nossa solicitação, muito obrigada.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, professora Isabel Castanho, muito obrigado pela compreensão, a gente tem outras pessoas inscritas, tem bastante inscritos inclusive fazer uso da palavra, isso é muito positivo, eu vou pedir a todos pra gente se ater ao tempo, obviamente quando tiver encerrando a gente dá um, uma sinalização aqui. Muito obrigado, professora, pela, pela, novamente, né? Pela contribuição. Vamos passar agora aos, as pessoas físicas que estão inscritas para fazer o uso da palavra, que não estão necessariamente aqui representando alguma entidade específica, na, as inscrições estavam abertas desde às 10h da manhã pela plataforma digital e aqui presencialmente, a partir das 16 horas. Então vou começar chamando aqui as pessoas que se inscreveram já, é, pelo formulário digital. A primeira inscrita é Valesca Reali de Oliveira Braga, ela fez a primeira inscrição, não sei se está aqui, ontem ela estava conosco, né? A Valesca. A próxima inscrita é Maria Sílvia Costa Kalil. Eu vou chamando os nomes, caso tenha saído alguma coisa, está garantido aqui também o direito de participação, mesmo que retorne depois. Próxima inscrita já também pela plataforma digital é Maria Márcia Costa Vendramini. Maria tá aqui com a gente, sei que ela tá que ela se inscreveu também aqui, é, presencialmente, mas também fica registrado aqui, garantido o uso da palavra dela. E Geraldo Basso. Geraldo tá aqui conosco. Eu vou continuar chamando e os próximos inscritos, se voltar, levando a mão, pode falar. Ele, ele tá aqui conosco? Geraldo Basso? Bom, vou chamar aqui o próximo, que é Hélio Vieira Malheiro Júnior. O próximo inscrito aqui do uso da palavra. Muito obrigado. É o doutor Hélio que está levando ali para vir, né? Obrigado, na sequência nós vamos chamar Mayla... não, a Mayla já foi que cedeu o tempo, então na sequência vai ser Tatiana Sayurijo. Senhor Hélio Vieira Malheiro Júnior, seja bem-vindo, muito obrigado pela participação.

Hélio Vieira Malheiro Júnior: Olá, obrigado a todos, já, já nominalmente já cumprimentados. É, é somente uma dúvida rápida que nós aqui temos, pra quem justamente pega esse trecho sempre, né? Que a gente sempre tá aqui na estrada, é para saber o seguinte, é, há um pleito

até aqui da população de uma empresa aqui da cidade que atravessa os caminhos sempre, aqui no... que atravessa os caminhos, porque a indústria dela é numa área, é, afastada e ela tem necessidade de fato de atravessa aqui. E houve, há, recentemente aí a notícia de que poderia sair, é, uma outra estrada que ela já é existente, mas é uma estrada de servidão, que ela pode ser a, que ela vai asfaltada, é, pra cima do, do, da polícia rodoviária que divide os municípios de Lucélia e Adamantina. É, não está no projeto a construção de nenhum trevo ali, correto? Há, há, há esse pleito desses municípios junto a Eixo pra, pra adequação futura nesse projeto? Só isso.

Anselmo Guimarães: Perfeito.

Hélio Vieira Malheiro Júnior: Obrigado.

Anselmo Guimarães: As respostas vão ser dadas na, no terceiro bloco, muito obrigado aqui a Hélio Vieira Malheiros Júnior pela pergunta. Tá aqui registrada, depois no terceiro bloco vamos ter as respostas. Convido então agora Tatiana Saiorijo para fazer o uso da palavra. E na sequência será Deivid Oliveira Almeida. Tatiana, seja bem-vinda, obrigada pela presença, são três minutos, obrigado.

Tatiana Sayurijo: Boa noite a, boa noite a todos, é, eu sou pessoa, uma pessoa que mora na área diretamente afetada pela rodovia, então eu tenho algumas questões que são privadas, específicas da minha área, né? Há, pera aí, deixa eu ver. É, na verdade tem uma só que é a mais ampla, né? Sobre a questão dos empregos que serão gerados, é, com esse empreendimento, eu queria saber se a gente vai ter só, é, emprego, é, laboral, né? Tipo de mão-de-obra, ou se, se vai contratado também, é, pessoas qualificadas, porque a gente tem aqui, é, uma faculdade, enfim, pessoas que, que podem ser contratadas, né? Especializadas. É, no caso da minha propriedade, ela vai ficar num trevo e a gente sabe que vai ter uma obra ali, é, de, enfim, eu não sei como vai ser exatamente a obra, né? Mas a gente sabe mais ou menos onde provavelmente a rodovia deve de avançar ali. Então assim, é, vai estar bem, há, eu acredito, pelo o que eu entendi, a faixa de domínio ela vai pegar bem no fundo da, da casa do meu irmão, por exemplo, né? Então eu queria entender a questão dos impactos que pode ter, tanto de, de trepidação, rachadura da casa, quanto das questões de ruído, de barulho, né? Que não vão ser só durante o momento da obra, vão ser, isso vai acontecer no momento depois também. O que, que medida que, é, vai ser tomada, pode ser tomada, com quem a gente pode entrar em contato quando a gente precisar, né? É, solicitar isso, é, e uma outra questão também é que assim, a, a rodovia ali na propriedade ela caminha paralelo ao córrego da Boa Esperança, eu estou no município de Lucélia, eu esqueci de me identificar. É, ela caminha paralelo ao córrego da Boa Esperança. E aí o caminho da água é, a tendência é de ir na direção do, do córrego, só que a água desvia e por conta da rodovia, e acaba fazendo uma erosão. Eu queria também, é, entender como que vai ser resolvido, se a gente pode conversar sobre isso, são questões privadas, mas seria... deixa eu só ver se tem mais alguma coisa, eu não sei se tenho tempo.

Anselmo Guimarães: Tem bem pouquinho, se puder já concluir, a gente, a gente agradece, obviamente depois eles vão oferecer os canais também de comunicação, mas toda e qualquer contribuição na audiência pública é válida, mesmo que seja particular, específica sua.

Tatiana Sayurijo: Tá.

Anselmo Guimarães: Por favor, pode...

Tatiana Sayurijo: É, a última é assim, é, quando a, o trevo, quando avançar para fazer o trevo ali, é, vai pegar uma área de vegetação que a gente planta, hã, por uma decisão judicial, tal, que tem árvores nativas, e aí eu queria ver se eu consigo direcionar pra minha propriedade, se eu encontrar um local adequado na minha propriedade, pelo menos parte, é, do reflorestamento dessa área, tá?

Anselmo Guimarães: Perfeito. Muito obrigado pela participação, foi.

Tatiana Sayurijo: Obrigada.

Anselmo Guimarães: Essa foi Tatiana Sayurijo, de Lucélia, é isso?

Tatiana Sayurijo: Isso.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado.

Tatiana Sayurijo: Obrigada.

Anselmo Guimarães: Pela participação. Convido agora para fazer o uso da palavra o próximo inscrito que é Deivid Oliveira Almeida aqui inscrito para fazer o uso da palavra, é, Deivid, seja bem-vindo, por favor, a palavra é sua.

Deivid Oliveira Almeida: Boa noite. Eu sou de Parapuã, eu também tenho um estabelecimento, é, ela acabou de falar, o meu também é meio que privado, eu tenho um estabelecimento no km 563. Eu queria saber onde vai ficar o dispositivo de retorno de Parapuã para Oswaldo Cruz, e quanto tempo a obra vai durar no km 563, que eu vou ser diretamente afetado, porque a pista vai passar bem do lado da, da minha empresa, onde que eu tenho que é bem na beirada do motel. Eu só precisava saber disso, se tem algum canal, alguma coisa para a gente entrar em contato, que até hoje eu só consegui falar com um engenheiro que passou lá para mim assinar um papel falando que eles iam comer um pedaço da parte da chácara.

Anselmo Guimarães: Perfeito.

Deivid Oliveira Almeida: Obrigado.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado pela participação. Né? Conforme nós falamos, as respostas vão ser agrupadas depois para comentários gerais. Muito obrigado. Esse foi Deivid Oliveira Almeida. Então estou fazendo uma segunda chamada aqui, caso esteja conosco, é, é o Geraldo Basso, também a Maria Márcia Costa Vendramini, caso estejam aqui, esse é o

momento. O senhor Flávio Burgo está aqui presente, tinha colocado o nome, depois pediu para retirar. Vamos passar agora ao próximo segmento de representação. Eu gostaria então agora de chamar, na verdade nós vamos passar agora direto para as, os, o segmento dos parlamentares que estão aqui presentes, é, nós já saudamos todos eles aqui conosco, então inicialmente gostaria de convidar para fazer o uso da palavra o nosso, vamos dizer assim, anfitrião, o presidente da câmara municipal de Adamantina, o vereador Aguinaldo Galvão. Já cumprimentando aqui em nome do presidente toda a população do município, agradecer pela acolhida. Presidente, obrigada pela palavra, pela participação, pela palavra, é, são cinco minutos para falar.

Aguinaldo Galvão: Eu sou mais curto. Boa noite, boa noite a todos, representante do CONSEMA, da empresa Eixo aqui. É, tô contente aqui hoje que tô vendo aqui, é, nossos colegas vereadores aqui de Adamantina, é, representantes do CREA, né? Daniel, vários engenheiros, advogados, eu gostaria de dizer aqui que a nossa preocupação principal, outros vão usar a palavra, com certeza, estou vendo aqui o representante do prefeito que tá por dentro do, do projeto, vem há tempo estudando, Marega, eu gostaria de, de falar que a nossa preocupação é o que trevo que liga a SP 294, né? Com a rodovia doutor Plácido Rocha, que ela liga o bairro Lagoa Seca, é, Usina Brampério, outras duas usinas de Val Paraíso, TCL, tô vendo empresário, gerente da TCL aqui, seja bem-vindo. Então a nossa preocupação é essa ligação do trecho do bairro Lagoa Seca, e também tô vendo aqui o representante do bairro Parque dos Lagos, não é isso, Júlio? Onde vão ter 20 casas ali que o trevo, sai ali onde a polícia rodoviária, indo daqui para a Lucélia, do lado direito, do lado direito, é, tem um residencial urbana de Adamantina que tem 20 poucas casas, também estamos preocupados. Então eu, eu vou ser bem breve, porque o, o Marega que é engenheiro do planejamento Detran municipal, o Sidnei tá ali junto com ele, outro engenheiro nosso ambientalista também. Tô vendo Tiverão, tá preocupado com a sua rodovia que é nossa, presidente do sindicato patronal, não é isso, Tiverão? Então eu ia dizer que já deixei assim a nossa preocupação com os senhores aí, muito obrigado pela presença dos senhores aqui hoje. E um abraço.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado.

Aguinaldo Galvão: Um abraço a todos.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado pela participação. O presidente da câmara municipal de Adamantina, vereador Aguinaldo Galvão, obrigado pela participação. Gostaria de convidar aqui para fazer uso da palavra agora o vereador Lee Jeferson, ele que é do município aqui representando a câmara municipal de Parapuã. Obrigado, vereador, pela participação. Na sequência, o próximo inscrito é o vereador Sid José Aparecido. Vereador, muito obrigado pela participação. São cinco minutos.

Lee Jeferson: Imagina, eu que agradeço. Queria cumprimentar o doutor Anselmo, doutora Ticiano, os representantes da empresa Eixo, a todas as autoridades presentes aqui, legislativo, executivo, a todos os interessados e a imprensa. São dois questionamentos, primeiro, sobre a reflor... reflorestamento. Em que ponto será, se será proporcional a extensão toda da rodovia,

ou será em pontos específicos. Se o plantio de mudas terá manutenção, e por quem, e se haverá fiscalização, tanto da empresa que fará o plantio, como também dos órgãos do estado, e até quando, porque ela demora um certo tempo para poder criar uma independência, vamos dizer assim. Então esse é o primeiro questionamento. O segundo, mais específico sobre o município de Parapuã que é a nossa preocupação, Parapuã tem um território muito grande, são aproximadamente 500, quase 500 propriedades rurais. Tem mais de 500 quilômetros em estradas rurais, ou seja, é quase a distância de Parapuã a São Paulo. Do pedágio até o trevão, o trevão é aquele trevo onde tem o entroncamento das duas rodovias, SP 425 e a 294, se nesse trecho do pedágio até esse trevo, esse trevão, onde vai ser colocado ali, é, no centro vai ser físico, a barreira física, é, e depois passando desse trevão até o trevo de Oswaldo Cruz, vai ser o canteiro no meio, parece que vai ter uma mudança aí. Se nesses locais terão retorno ou um acesso, ou uma ligação para intercâmbio dos dois lados da pista, por que que eu digo isso? Eu vou dar um exemplo, aqui quem me antecedeu agora pouco foi o Deivid de Parapuã, preocupado também com o estabelecimento comercial dele, empresário, só que a preocupação nossa também se estende, é, pelo seguinte motivo. Ao colocar o canteiro central nesta localidade, próximo ao quilômetro 563, onde tem dois motéis, ali tem uma estrada rural, é uma estrada rural, uma estrada municipal que existe há décadas, se for colocado o canteiro como vai ser colocado o canteiro central, para que a pessoa possa se deslocar, por exemplo, para o outro lado da via, ou seja, para o outro bairro, ela teria que ir até o trevo Oswaldo Cruz, fazer o retorno e voltar, seriam aproximadamente 20 quilômetros, o que causaria um impacto ambiental também. E aí eu fico me perguntando, será que seria possível, será que tem no projeto uma via, um retorno, ou uma via de acesso que liga esses dois lados, por quê? Como eu disse, Parapuã tem uma área muito grande, se o pessoal que mora do outro lado, tem muitas propriedades rurais ali, muitas famílias, precisar de uma ambulância, ela teria que ir até o Oswaldo Cruz, passar o trevo do Oswaldo Cruz, retornar, para depois poder atendimento dessa pessoa. A gente sabe que os minutos são essenciais para salvar uma vida, fora o impacto, como eu falei, né? É, 20 quilômetros, imagina quantos veículos teriam que fazer esse trajeto para poder passar pro outro lado, né? Poluição, tudo isso. Então fica esse questionamento, se não estiver no projeto, essas alças, tanto de um lado, como do outro, como eu falei, antes do trevão que liga a SP 425, e depois, se vai ter dispositivos, retorno, (inint) [01:35:26] positivo de intercâmbio para os dois lados da pista. Eu acho que deu pra compreender, né? Muito obrigado.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, vereador Lee Jeferson do município de Parapuã. Obrigado pela participação aqui conosco. Convido agora o vereador Sid José Aparecido Santos, ele aqui da câmara municipal de Adamantina, muito obrigado pela presença e participação. Na sequência nós vamos passar aos, aos representantes do poder executivo.

Sid José Aparecido dos Santos: É, boa noite a todos, a gente viu aí pela preocupação do, do colega de Parapuã que a nossa situação aqui é muito preocupante, porque nós somos muito municípios, região, é, de pouca população, mas de muitos municípios, não é verdade? E o que a gente nota nas duplicações, no trabalho feito pela Eixo, é que a distância de retorno ela é muito grande de... para outro retorno, então isso pode prejudicar muito esses municípios, nós

temos municípios aqui bem próximos um do outro. E a, o questionamento é, que eu tenho relacionado a isso, acredito que seja até diretamente, está relacionado ao trevo de acesso ao bairro Lagoa Seca e também, é, o município de Val Paraíso e que dá acesso à rodovia Marechal Rondon. Tivemos notícia de que esse trevo será totalmente modificado, e ficará distante no sentido, é, será mudado esse local do, da rotatória, do trevo da Lagoa Seca, como nós chamamos, na rodovia Plácido Rocha, e vai ficar mais a frente, a cerca de quase quatro quilômetros. Isso vai causar um prejuízo muito grande para as empresas, é, para as pessoas que, que, que vem para Adamantina principalmente, principalmente a empresa Branco Perez. Essa é uma das nossas, dos nossos questionamentos. O segundo questionamento é que nós tínhamos aí um pedido específico, principalmente da câmara municipal de Adamantina, tal qual foi uma indicação minha, do vereador presidente Aguinaldo e também do vereador Riquinho, é de uma passarela aqui na, na avenida XV de novembro em Adamantina, dando acesso ao parque do Sol, parece-me que já não está no projeto mais, não sei porquê. Éramos três, eram três passarelas, agora pareceram hoje duas passarelas, do parque Itamarati, e do Jardim Adamantina. Então nós queremos saber porque que houve essa supressão, porque que não está mais no projeto. A outra grande preocupação não é só de Adamantina, mas de toda a região, por que tantos pedágios? 30 quilômetros apenas já têm pedágio, muitos pedágios. Esses pedágios vão continuar depois da duplicação? Nós vamos ter uma redução de pedágios? Essa é uma questão interessantíssima, porque esse é um custo muito grande para uma região como a nossa, de pouca arrecadação. A gente faz um comparativo com as demais regiões, aqui nós somos infelizmente uma falta de, de, não sei critério que foi utilizado para colocar tanto pedágio assim. Esses pedágios vão continuar? Ou nós vamos ter a redução desse pedágio nesse pequeno trecho aí de, de Marília até aqui Panorama, é, agora essa observação de que nós temos muitos pedágios aqui e isso tem custado muito caro para nós. É, outra, outro questionamento que eu gostaria de fazer, o meu último, agradeço a, a oportunidade, é, nós temos essa questão da invasão de áreas aqui no trevo de Adamantina, quais áreas que serão atingidas, nós temos uma preservação aqui de, é, de uma mata aqui na, na, na casa do garoto, é, quantos % que vai atingir dessa mata, eu acredito que isso está na pauta também do, do nosso engenheiro responsável, que vai representar o prefeito. São alguns questionamentos, alguns questionamentos que chegam até nós vereadores, muito obrigado.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, vereador Sid José Aparecido Santos, muito obrigado pela participação e pela contribuição. Nós vamos agora então ao último inscrito, então encerrando as manifestações dos representantes do plenário. Gostaria de convidar o secretário de planejamento municipal de Adamantina, João Vitor Marega. Muito obrigado pela presença, espero ter pronunciado corretamente, se, se eu não pronunciei, por favor, me corrija. Muito obrigado, seja bem-vindo, são cinco minutos.

João Vitor Marega: Muito boa tarde a todos, primeiro queria agradecer a oportunidade de estar falando aqui, em nome do prefeito Márcio Cardim de agradecer imensamente ao Graciano e o Maurício que nos receberam muito bem, podemos, é, apreciar a estrutura e os benefícios que não só trazem o pedágio estruturalmente para a rodovia, mas o acesso de segurança, o wi-fi, monitoramento e os postos de atendimento. E lá em São Paulo na ARTESP

o Fábio e o Sérgio também que nos foram muito receptivos, nessa oportunidade nós fizemos lá com o Graciano nove pedidos, oito previamente já foram pré-atendidos, e eu queria fazer um adendo aqui muito importante com relação as passarelas, nós fizemos a solicitação da mudança, e na apresentação aqui elas constam em locais, é, não acordados anteriormente. Só queria deixar registrado aqui que o dispositivo de acesso já vai ter a passarela que é o principal, e a modificação que tá marcando aqui no Jardim Adamantina seria passado para o parque do Sol, nós já apresentamos esse projeto em São Carlos e na ARTESP também, e a outra, o outro dispositivo de passagem seria, é, no Itamarati que daria acesso ao parque Poliesportivo ao residencial Ecoville I, Ecoville II, e Aliança. Então teríamos esses três dispositivos que deixa marcada aqui que não foi mencionado, não sei se já foi atualizado isso aqui. E a grande, é, problemática nossa é com relação ao trevo existente da Lagoa Seca, nessas duas oportunidades nós tivemos uma discussão bem, é, produtiva e técnica, que foi colocado uma oportunidade de fazer uma melhoria naquele acesso. Aquele acesso ele existe desde a criação do nosso município, da interligação da Rondonópolis com a SP 294, interligando a região administrativa de Araçatuba com Presidente Prudente. Nós temos quatro empresas de grande porte, duas dentro do nosso município, que é o grupo Branco Peres e a (inint) [01:42:26] ambiental. Essas duas empresas no município de Adamantina geram 1.500 empregos diretos e 500 empregos indiretos que fazem acesso diariamente desse acesso de, de 26 quilômetros nessa rodovia pertencente ao nosso município. Nós temos também 80 moradias no bairro da Lagoa Seca, que totalizam 230 pessoas residente nesse bairro, que fazem acesso ao município de Adamantina com a, o, as usinas. Também temos, é, 150 propriedades rurais, das quais 85% fazem esse êxodo da cidade de Adamantina para propriedade rural. Com a modificação de não ter o acesso em nível do trevo, nós teremos um grande prejuízo social, político, econômico e principalmente o transtorno de quem faz o acesso desse trevo. Então a nossa solicitação aqui seria uma proposta de fazer uma projeção de passagem em nível, que faria acesso da Plácido Rocha para adentrar ao município de Adamantina, não tendo dispositivo de retorno, e aí o Graciano foi muito feliz e também lá em São Paulo, o município daria a contrapartida de fazer na nossa área, na área de Adamantina, o retorno dentro da nossa área. Então nós só queremos fazer a exigência que tenha a passagem da Plácido Rocha para o Município de Adamantina e o município se acarretaria de fazer essa contrapartida dessa rotatória. É um ganho muito importante para o nosso município, que trará grandes prejuízos, como mencionado, fica cerca de 3,5 quilômetros a frente o próximo retorno, como foi mencionado, nós entendemos o porquê que a interligação desses retornos são em média de cinco quilômetros, nós temos o trevo principal da Santa, nós temos o outro acesso lá no trevo da Unifai, e para nós ficaria inviável diante de todas essas problemáticas que nós colocamos aqui. Nós temos também o estudo prévio realizado juntamente com a empresa, hã, do Vicente lá, a TCL, no sentido Adamantina Lagoa Seca, nós temos uma média diária de 1.275 veículos transitando nesse sentido, e no contrário, que é da Lagoa Seca para Adamantina, 1.611 municípios. Basicamente colocando uma empresa que gera hoje 1.500 empregos diretos, 500 empregos indiretos, se for contabilizar os custos, na época de safra, na época de transporte de funcionários, esses 3,5 quilômetros da ida e da volta vai gerar um problema econômico interessantíssimo, e sem contar dos interesses sociais e políticos de transtorno para essa população que acessa diariamente esse retorno. E só respondendo à

pergunta do nosso amigo Hélio que perguntou sobre o parque dos lagos, é, preterivelmente não terá mais acesso em nível, mas diante dessa proposta, já foi passado para nós, é, a Eixo ela não faz a interligação de estrada com (inint) [01:45:36]. Então o município de Adamantina já fez o protocolo junto ao DR do prolongamento de 1.800 metros de asfalto da SP 294, que vai ligar rodovias pela SP 294 a (inint) [01:45:49] Adamantina, Lucélia. Esse projeto já está aprovado, já está colocado na fase 10 da interligação de novas vicinais do governo do estado de São Paulo, e nós estamos trabalhando politicamente dia a dia para que isso seja, é, antecipado para a etapa nove. Então o pessoal do parque dos lagos, diante essa movimentação política a prefeitura está bancando esse projeto, e nós temos certeza que o governo do estado vai fazer o aporte e vai beneficiar vocês lá. Obrigado pela oportunidade de todos vocês.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado, secretário João Vitor Marega, secretário de planejamento de Adamantina, em nome do qual eu cumprimento aqui o prefeito municipal e agradeço também a todas pela, pelas excelentes contribuições nessa audiência pública. Então nós vamos passar agora a fase de respostas e comentários, então nós vamos convidar novamente aqui ao palco, tanto os representantes do empreendedor, também quanto da consultoria, não sei se vão vir juntos ou vir com... fiquem à vontade, são 15 minutos para cada um, podem compor o tempo e fazer também. Então vamos chamar novamente aqui o Robinson da Eixo SP e também o Kertzman da Geotec.

Robinson Alexandre de Ávila: Bom, é, agradecer novamente a participação de todos que, que subiram aqui, né? E todos que estão presentes novamente, né? É, o objetivo da audiência pública é justamente esse, né? É ter, escutar as contribuições, né? De toda a sociedade, é, de todas as pessoas, de todas as, as organizações aqui para contribuir com o projeto. E também um momento de esclarecimento, né? Para aqueles que, que ainda tem alguma dúvida, ou criar um canal para que isso também possa ser, ser feito, né? É, então eu anotei aqui as questões, né? Então primeiramente ao, ao Reap, aos representantes do Reap, né? Vou reafirmar o que eu falei na audiência de ontem, né? Foi para a Valesca, né? É, hoje com a Isabel aqui. É, que nós temos, né? Que fazer programas sociais, temos que fazer programas ambientais, isso faz parte inclusive, é, do, do, da parte de implantação da obra, né? E que poder usar o que vocês já têm pronto, e poder potencializar aquilo que vocês já têm é muito bem-vindo. Né? Então as ideias são todas muito bem-vindas, né? E, e podemos sim sentar para conversar e poder potencializar e trabalhar em todas essas ideias, né? É, na sua implementação. Então fica aqui, né? Desde já que a gente vai procurar nas próximas etapas aqui, tentar estreitar isso para poder usar dentro do, do processo aqui. Bom, é, partindo para a próxima questão, é, o Hélio Vieira, né? Ele pergunta, é, sobre o dispositivo, especificamente o dispositivo do km 592, é, esse dispositivo ele tá previsto a adequação nesse dispositivo, mas aqui eu também convido para a gente abrir um canal e abrir o projeto, explicar todas as dúvidas que por ventura se tenham nesse, nesse dispositivo. Bom, é, a, a Tatiana ela fez algumas perguntas aqui com relação a empregos, né? Algumas coisas específicas também da propriedade, né? É, Tatiana, empregos gerados, né? Iremos gerar empregos em todos os níveis, né? É, desde operadores de máquina, pessoas que trabalham diretamente em obras, e também iremos gerar empregos

mais qualificados, engenheiros, é, pessoas da área jurídica, pessoas da contabilidade, pessoas de informática, né? Então a geração de emprego ela é em todos os níveis, né? E, e claramente a expectativa é o aproveitamento da mão-de-obra da região, né? Isso é até um objetivo dentro do licenciamento, em tentar aproveitar ao máximo, né? É, da mão-de-obra aqui da região, para as empresas é, é oportuno que tenha mão-de-obra qualificado, porque evita até custo de transferência, trazer pessoas de fora, é, e a gente com certeza tem aqui uma, uma previsão de usar, é, quase que a grande maioria da, da mão-de-obra local aqui nessa, no desenvolvimento desse projeto, né? É, e com relação a propriedade, né? É, na, na etapa agora que, que sucede aqui, é, nós iremos procurar na, na, a, as pessoas da tua propriedade, enfim, é, e discutir especificamente qual é o impacto dela, né? Por onde passa a obra, né? É, e as preocupações que se tem com ruído, com vibrações, isso tudo são feitos levantamento prévios, medido ao longo da obra, e após a obra também isso faz parte do programa aqui, né? E com relação, com relação a questão, é, da água, né? É, todo o projeto de duplicação tem um projeto robusto de drenagem, de captação e de direcionamento das águas, né? É, então as normas de drenagem hoje em dia elas são muito, é, superiores a que, que foi usado no passado, foi quando construíram a rodovia, se modernizou, né? Então para se ter ideia, hoje a gente dimensiona as drenagens das rodovias, os bueiros, as galerias, as escadas hidráulicas por tempo de recorrência de chuva de 100 anos, né? Qual é a maior chuva que ocorre dentro de 100 anos, quando no passado isso era um tempo de 25 anos, né? Então a drenagem da rodovia ela vai, vai nascer, é, muito mais robusta, com melhoramentos do que existe hoje, então com certeza a gente também vai adequar uma série de, de questões na rodovia. A obra vai nascer, é, melhor, e além disso, vai poder, é, corrigir eventualmente alguns, alguns gargalos, né?

Fernando Kertzman: Robinson, é, só para ficar mais dinâmico, então nós vamos respondendo meio junto, às vezes para não voltar no de todo mundo, mas... então assim, da Tatiana, eu acho que vale a pena, a gente registrou, e talvez fazer uma visita lá local, e conhecer o detalhe, você falou de uma área reflorestada, você falou de uma erosão, a questão do ruído, né? Então de repente agendar de ir lá, tem o canal da ouvidoria, tem o canal do Gabriel aqui, e agendar essa ida lá para ver esse....

Tatiana Saiorijo: Que a gente só tem um trevo secundário em Lucélia, só dois trevos lá.

Fernando Kertzman: Tá. E assim, o ruído ele é, tem um programa específico, a CETESB exige que tem um aparelho, é, específico que ela prova para você vir e medir o ruído, então são feitas campanhas, já foi feita uma campanha inicial de medição de ruídos aqui na rodovia, e vai ter que ter um programa permanente de medição durante as obras, e depois, depois das obras, quando tiver tudo pronto, tá? Então no detalhe. Só subindo aqui o Hélio, mais dispositivo, mas voltar para a Isabel aqui, tá? Do Latitude 21, a turminha animada da região pelo jeito, né? Que já... e, ontem vocês deixaram um documento com a gente, né? Com, com a concessionária, com as sugestões, isso é muito importante, então todo mundo que tiver algum documento, alguma sugestão, deixar, acho que pode até mandar pro CONSEMA, se eu não me engano, ele colocou, ou pra CETESB, porque os programas vão ser detalhados na próxima fase, agora é só assim, vai ter um programa de educação ambiental, na próxima fase

vai ser, onde é o programa, quando é o programa, que que vai ser feito, pra quem que vai aplicar, qual é o público alvo, e se já tem uma comunidade, uma coletividade cuidando disso, porque não incorporar, né? E os, os plantios, vou aproveitar e falar de uma vez, porque são, é a mesma pergunta, o mesmo interesse do Jefferson, o vereador de Parapuã, que falou sobre o reflorestamento, sobre a, a restauração. Então são, esse, como é que funciona? É, a pergunta é quem plantar, como quem mantém, onde planta, né? Então eu vou explicar isso rapidamente.

Robinson Alexandre de Ávila: Claro.

Fernando Kertzman: Então assim, nesse momento a gente fez uma estimativa, ela poderá ser maior, poderá ser menor, na hora que o projeto tiver detalhado e quando for pedir a licença de instalação, né? Aí nós vamos ter o desenho do projeto definido, a gente vai no local e vai cadastrar as árvores e vai... então isso poderá variar. Existe uma... a CETESB ela tem um procedimento que ela tem de pedir um, uma autorização, chama ASV, autorização para supressão de vegetação, então tem que ter um engenheiro florestal, ou biólogo, que assina um cadastro, um registro com profissional, e lá nós vamos, é, especificar a supre... o que vai ser coletado, e vamos calcular a compensação com os critérios que a CETESB tem. Aí ela aprova ou exige mais, e aí nesse momento tem que se definir aonde? Então de novo, se depender da gente, a gente vai usar critérios genéricos, critérios florestais. Então é muito bom que a gente faça uma reunião com vocês, que vocês tenham um grupo, que vocês tenham indicação da onde plantar. E a... se forem lugares apropriados, é um problema plantar em área particular, já avanço isso para vocês, porque depois o cara muda de ideia, porque depois ele solta o gado lá dentro, a cerca não funcionou, então a gente precisa pensar em lugar ecologicamente interessante e praticamente interessantes, não adianta a gente ficar sonhando e que todos os proprietários daquela bacia vão topa, se eles não toparem, depois eles soltam o gado lá e não mata formiga, não vai. O plantio hoje o critério é super... tem que plantar 80 espécies diferentes, tem que manter as, as mudas até elas virarem árvore, os fósseis das plantas têm que encostar um no outro, virar floresta, é, a manutenção, tem os critérios da CETESB que faz a vistoria, e ela só, quando ela emite autorização, ela emite um TCRA, termo de compromisso de recuperação ambiental, ela só dá baixa no TCRA quando a CETESB entende que a planta tá autônoma, que a floresta se reestruturou, então vai ter que atender, tem caso que você consegue isso em dois anos, tem caso que você não consegue isso em 20, tem que repor. Então, o empreendedor, meu amigo, só vai se livrar do TCRA quando ele... a muda virou floresta, tem até um livro da CETESB que chama da, da semestral, a floresta, ou da muda a floresta, que é bem mais difícil, é o que você falou, plantar não é difícil, mas virar árvore, virar floresta é outra história. Então era o que eu tinha para falar.

Robinson Alexandre de Ávila: Eu vou falar um pouquinho, eu acho que a grande questão que surgiu aqui foram os dispositivos, né? É, bom, nós temos a previsão dos dispositivos que, que foram, é, que estão apresentados no projeto, foram encaminhados a prefeituras, está disponível, é, no licenciamento ambiental, que em média a gente fala que é um a cada cinco quilômetros, né? É, mas claramente existe algumas variações, né? Alguns lugares mais urbanizados, onde tem maior travessia, maior necessidade, às vezes são mais próximos, às

vezes numa área rural que tem um distanciamento grande sem grandes travessias, às vezes tem um pouco de variação, mas em média a gente fala que, que é em torno de cinco quilômetros, né? É... aí surgiu a dúvida de Parapuã, né? Parapuã nós temos a previsão, nós fizemos a previsão de um dispositivo logo após a 425 ali na entrada da cidade, né? É, e depois tem mais quatro dispositivos previstos, é, no, nos 569, um no 571, um no 578, um no 583, é, que foi demonstrada a preocupação em não ter, é, dispositivos, na, na, na área rural, é, de Parapuã, então colocando aqui. Agora, deixando claro, né? É, assim como o João trouxe aqui que teve na, na Eixo, na ARTESP, né? O contrato de concessão ele traz aqui uma particularidade que é permitido, é, entrar com uma solicitação de, de novas obras no contrato, ou alteração de obras, né? Então se tiver uma justificativa técnica, é, da necessidade, pode ser solicitado a inclusão, modificação, alteração, em audiência pública aqui também serve para colher essas, essas contribuições, né? É, então o, Adamantina, por exemplo, foi, é, a ARTESP, é, solicitou, né? É, uma passagem inferior, é, no dispositivo 596, que se eu não me engano vai ser de... vai ser retirado aquela, aquela rotatória em nível, é, e eles entraram com uma solicitação para criar essa, essa passagem em nível. Aí fica até um reforço, a gente tem um, um sistema chamado SisDemanda, tá? Fica no site da concessionária, é, é um programa que você cadastra a solicitação e isso vai automaticamente para a concessionária e vai automaticamente para a ARTESP, onde é necessário fazer a análise técnica e a devolutiva. Então, é, Adamantina fez o pedido via, via ofício, fez reunião, e aí eu reforço aqui, é, o pedido também, isso nos apoia aqui eventualmente até nas próximas etapas do licenciamento, é, junto com a, com a CETESB, junto com a ARTESP, né? Assim como a questão da passarela, é, e a questão do trevo da, da polícia lá que, que foi comentado, né? É... então de forma geral assim, é, também abro o canal aqui de, de comunicação, né? É, de poder está visitando aí as prefeituras, as secretarias de planejamento, de obra, é, os próprios vereadores, para estar expondo com maiores detalhes os projetos executivos mesmo, né? Esclarecendo dúvidas, então fica aqui um canal, né? E só respondendo por último, né? A questão dos pedágios, né? É, o critério da distância do pedágio ela foi definida na verdade pelo governo do estado de São Paulo, a ARTESP, o pedágio normalmente tá em média a cada 40 quilômetros, né? É, em média, a cada 40 quilômetros, o estado de São Paulo trabalha dessa forma, né? É, então uma tarifa do pedágio equivale a uma tarifa de aproximadamente 40 quilômetros, é, diluído naquele pedágio, né? É, mas aqui que eu queria trazer um detalhe importante, né? Não sei se as pessoas conhecem, né? Mas o contrato de concessão da Eixo trouxe algumas novidades que, que quem usa, é, aquele tag automático para passar na praça de pedágio de cara tem 5% de desconto, então quem passa na pista automática, é, tem 5% de desconto, paga 5% a menos do que quem passa na, na cabine, né? E hoje tem vários tags desse que são sem mensalidade, sem custo, né? E uma outra questão também que, que tem na Eixo, que não tem em outras, não tinham em outras concessões é o DUF, é o desconto do usuário frequente, tá? Veículo leve que tem o tag também e passa mais de uma vez na pista automática, cada vez que passa tem um desconto frequente acumulativo, tá? Então você passou uma vez, paga a tarifa cheia, você passou duas vezes, essa segunda tarifa tem um desconto, e esse desconto se passar em até 30 vezes pode chegar até 90% de desconto. Então você vai ter um, uma tarifa lá, além do 5%, no segundo dia com desconto, no terceiro, no quarto, na última tarifa, no 30º dia tem até 90% de desconto. Então isso, isso para que que é, né? Isso é para beneficiar aquelas pessoas

que usam a rodovia, às vezes mora em um município, trabalha num outro, então ele acaba no mês pagando bem menos do que, do que quem, é, viaja só uma vez por mês, enfim, um tráfego de longa distância. Isso já foi uma forma que o governo do estado de São Paulo criou, né? Para criar, diminuir um pouco essa distorção de às vezes o pedágio ter cortado uma região que as pessoas usam, então ela acaba pagando um pedágio menor, é, do que quem usa a rodovia em longa distância, né? Então deixar claro que tem isso, que às vezes as pessoas desconhecem, né? É, teve uma audiência pública que nós fizemos uma outra cidade até, que as pessoas desconheciam e falaram, ao final vieram me procurar: "olha, realmente eu vou botar o, o tag, porque eu trabalho em uma cidade, moro em outra," e não tava, não tava se beneficiando desse, desse desconto que existe, tá? Então é isso, gostaria de agradecer novamente, e colocar a Eixo aqui, os canais todos, e ficar à disposição.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado então, Robinson, o Fernando Kertzman pela, pela participação. E agora vou passar aqui a palavra para os comentários finais da Ticiania da CETESB.

Ticiania Risten: É, com relação ao plantio compensatório, é, como o Fernando disse, o empreendedor tem até 20 anos para formar floresta, se antes desse tempo a floresta for formada, o empreendedor pode pedir o encerramento do acompanhamento. O, a Eixo vai apresentar para a CETESB relatórios anuais de acompanhamento do desenvolvimento da floresta e durante esse tempo a própria CETESB também faz vistorias nessas áreas de plantio. Com relação a ruído, a CETESB tem uma, uma regra, uma decisão de, de diretoria, sobre ruídos em rodovia, especialmente sobre ruídos em rodovias. Como também foi exposto, foi já feita uma medição de ruído antes das obras, durante as obras vão ser feitas medições para ver se tá tendo impacto, e após o início da operação, vai ser feita a nova medição de ruído, é previsto isso no regimento da CETESB. Se nessa nova medição na operação for verificado que o nível de ruído está maior do que antes da implantação eles são obrigados a implantar medidas para mitigar esse ruído maior. Então é... acho que era isso, e só queria agradecer a todo mundo pela participação. Boa noite.

Anselmo Guimarães: Muito obrigado Ticiania por ter participado aqui conosco. É, gostaria de agradecer a todos aqui que estão aqui presentes e também aqueles que nos acompanharam também pela transmissão da internet, tivemos mais de 60, é, pessoas que se inscreveram e participaram aqui conosco. Então dito isso, já agradecendo, declaro então encerrados os trabalhos e agradeço a presença de todos, muito obrigado, tenham uma ótima noite.

**Fim da Transcrição [02:05:55]**



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE, INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA  
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

1 **Ata da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Duplicação da Rodovia**  
2 **Comandante João Ribeiro de Barros (SP-294) do km 493+350 ao km 559+620 e km 559+620**  
3 **ao km 685+000” de responsabilidade da Eixo SP Concessionária de Rodovias S.A, Processo**  
4 **e-ambiente CETESB.068580/2022-55.**

5  
6 Realizou-se no dia 25 de maio de 2023, às 17 horas, na ADEC - Associação Dracense de  
7 **Esportes e Cultura** - R. Dom Pedro, 1279 - São Francisco - **Dracena / SP**, a Audiência Pública  
8 sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente – EIA/RIMA  
9 do empreendimento “**Duplicação da Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP-294)**  
10 **do km 493+350 ao km 559+620 e km 559+620 ao km 685+000”** de responsabilidade da Eixo  
11 SP Concessionária de Rodovias S.A, Processo e-ambiente CETESB.068580/2022-55. Após a  
12 abertura dos trabalhos e saudação inicial feita pelo Secretário-Executivo do CONSEMA,  
13 **Anselmo Guimarães**, este informou que ainda compunha a mesa diretora dos trabalhos a  
14 representante do órgão responsável pelo licenciamento, **Ticiano Risten Viana**, da Companhia  
15 Ambiental do Estado de São Paulo – Cetesb. Foi realizada a explanação das atribuições do  
16 CONSEMA e das normas sobre o desenvolvimento da audiência, pelo Secretário-Executivo do  
17 CONSEMA, com os esclarecimentos pela representante da Cetesb, **Ticiano Risten Viana**, sobre  
18 o processo objeto da Audiência Pública. Passou-se, a seguir, às exposições sobre o assunto em  
19 questão, com a fala de **Robinson Alexandre de Ávila**, representante Eixo SP Concessionária de  
20 Rodovias S.A, seguida por **Fernando Kertzman**, da Geotec Consultoria Ambiental, que efetuou  
21 a apresentação do projeto e do estudo técnico em discussão. Finalizadas as exposições, passou-  
22 se ao momento destinado às falas dos oradores inscritos, fase na qual se pronunciaram, **Rufino**  
23 **Eduardo Galindo Campos**, Promotor de Justiça de Meio Ambiente de Dracena; **Izabel Cristina**  
24 **Sanchez Castagna Zulato**, representante do Coletivo Latitude 21, no segmento reservado a  
25 representantes da sociedade civil; **Jorge Zanoni**, **Ailton Oscar Lorensetti**, **Marcelo de Souza**,  
26 no segmento reservado às pessoas físicas; e **Valter Fernandes**, do Conselho de Desenvolvimento  
27 de Dracena. Como representantes do Poder Executivo, manifestaram-se **André Ferreira da**  
28 **Silva**, Secretário Municipal de Panorama, **Israel Gumieiro**, Vice-Prefeito de Junqueirópolis, e  
29 **Francisco Torturello**, Diretor do Escritório Regional de Presidente Prudente, da Secretaria de  
30 Governo e Relações Institucionais do Estado de São Paulo. O inteiro teor transcrito das falas e  
31 registros segue anexo à presente Ata. Encerrada a participação dos representantes do plenário,  
32 passou-se à etapa das respostas e comentários por parte dos representantes e da equipe  
33 responsável pelo estudo técnico, ocasião na qual se pronunciaram novamente **Robinson**  
34 **Alexandre de Ávila** e **Fernando Kertzman**, seguida dos comentários finais feitos por **Ticiano**  
35 **Risten Viana**, representante da Cetesb. Após constatar e informar que todas as etapas da  
36 Audiência haviam sido regularmente cumpridas, o Secretário-Executivo **Anselmo Guimarães**  
37 reiterou que todo e qualquer interessado teria ainda o prazo regimental de 05 (cinco) dias úteis,  
38 para enviar contribuições ou sugestões que tenham por finalidade o aperfeiçoamento do projeto,  
39 para o e-mail [consema@sp.gov.br](mailto:consema@sp.gov.br). Por fim, agradeceu a presença de todos e declarou encerrados  
40 os trabalhos da presente audiência. Anexo à presente ata, segue a transcrição integral das falas.  
41 Eu, **Anselmo Guimarães de Oliveira**, Secretário-Executivo do CONSEMA, lavrei e assino a  
42 presente ata.

**Transcrição da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Duplicação da Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP-294)**

**Dracena – 25/05/2023**

**Duração: [02:01:07]**

<b>Legenda</b>	<b>Descrição</b>
(comentário aqui)	Comentários do transcritor. Exemplo: (vozes sobrepostas).
[00:00:00]	Marcação do tempo onde se inicia uma fala.
(inint) [00:00:00]	Trecho não compreendido com clareza.
ahã, uhum	Interjeição de afirmação, concordância.
hã	Interjeição de dúvida, incompreensão ou reflexão.
Orador A	Secretário executivo do CONSEMA Anselmo Guimarães
Orador B	Representante da CETESB Ticiania Risten Viana
Orador C	Representante da concessionária de rodovias Eixo SP Robinson Alexandre de Avila
Orador D	Geólogo da Consultoria Ambiental Geotec Fernando Kertzman
Orador E	Rufino Eduardo Galindo de Campos - Promotor de justiça de meio ambiente de Dracena
Orador F	Izabel Cristina Sanchez Castagna Zulato, Coletivo Latitude 21
Orador G	Jorge Zanoni
Orador H	Ailton Oscar Lorensetti
Orador I	Marcelo de Souza
Orador J	Valter Fernandes - Conselho de Desenvolvimento de Dracena
Orador L	André Ferreira da Silva - Secretário Municipal de Panorama
Orador M	Israel Gumiero - Vice-prefeito de Junqueirópolis

Orador N	Francisco Torturello - Diretor do Escritório Regional de Presidente Prudente - Secretaria de Governo e Relações Institucionais
----------	--

### **Início da Transcrição [00:18:02]**

Orador A: Uma boa tarde a todos e a todas. Gostaria de pedir então, que todos tomassem assento pra gente já dar início aos trabalhos. Cumprimentando-os cordialmente, e também já me apresentando. Sou Anselmo Guimarães, secretário executivo do CONSEMA e aqui em nome da secretária de meio ambiente, infraestrutura e logística do Estado de São Paulo e presidente do CONSEMA, doutora Natália Resende, declaro abertos os trabalhos da presente audiência pública. Antes de mais nada, gostaria aqui de agradecer a presença e cumprimentar o diretor do escritório regional de Presidente Prudente, Francisco Torturello, muito obrigado pela presença. Também Sérgio Ricardo Baravelli, secretário de infraestrutura de Dracena, representando o prefeito André Lemos, também o senhor prefeito de Santa Mercedes, Valdir Verona, muito obrigado pela participação. Representando aqui, a Câmara Municipal de Dracena, o vereador Júlio César Monteiro. Também gostaria de cumprimentar o vice-prefeito de Santa Mercedes, aliás, de Junqueirópolis, Israel Gumiero, obrigado pela participação; também cumprimentar o promotor de justiça Rufino Eduardo Galindo Campos, muito obrigado pela presença. E aqui, representando o deputado estadual Mauro Bragato, André Ferreira, assessor do deputado. Hoje, os trabalhos, nós vamos ser a terceira audiência pública relacionada a um empreendimento, ao estudo de impacto ambiental e respectivo relatório de impacto ao meio ambiente, do empreendimento e duplicação da Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros, a SP 294, do km 493 mais 350, ao km 685 mais 000. A mesa diretora, ela é composta pelo secretário executivo do CONSEMA e também por um representante da CETESB hoje, tá aqui comigo, Ticiania Ridsen Viana, ela que representa a companhia ambiental do estado de São Paulo, a CETESB, e vai acompanhar conosco os trabalhos. O CONSEMA é o principal órgão consultivo, normativo, recursal, integrante do sistema ambiental paulista, cujas atribuições estão previstas na própria constituição do estado de São Paulo. O CONSEMA possui como atribuições principais, estabelecer normas relativas à avaliação, recuperação e qualidade do meio ambiente, avaliar políticas públicas de relevante interesse para a sociedade paulista, também apreciar EIA/RIMAs; e se manifestar sobre instituição de unidades de conservação, zoneamentos, planos de manejo e também conduzir as audiências públicas de interesse ambiental no âmbito do Estado de São Paulo. As audiências públicas possuem como legislação e são previstas na política estadual do meio ambiente, também na lei estadual n.º 13.507 de 2009, que dispõe sobre o funcionamento do CONSEMA, e o rito, e as regras para convocação e desenvolvimento das audiências estão na deliberação normativa CONSEMA n.º 01 de 2011. As audiências públicas conduzidas pelo CONSEMA possuem como principais definições e objetivos, ser eventos abertos, públicos, onde são apresentados aspectos ambientais do projeto, ou da proposta a todos os interessados. Tem como objetivo, portanto, dirimir dúvidas e conhecer a opinião da sociedade, recolhendo críticas e sugestões sobre

processos de licenciamento ambiental sujeitos a EIA/RIMA, também criação ou alteração de unidades de conservação da natureza, zoneamentos ecológicos, econômicos e outras questões de interesse ambiental sempre na forma da lei. O edital da audiência pública, ele é publicado no diário oficial do estado de São Paulo, é a primeira, é, convocação, e na sequência, esse edital de convocação é replicado nos veículos de comunicação locais e regionais e também em rádio difusão. Eu, como secretário executivo do CONSEMA, eu tenho uma função regimental de conduzir os trabalhos de forma neutra e garantir a fala dos interessados e interessadas de modo democrático e organizado. Os registros dos trabalhos serão feitos em áudio e vídeo, além dos registros por escrito que conterão data, hora e local, aí, a fala dos participantes. Todos esses, todo esse material recolhido da audiência pública irá se fazer constar do processo de licenciamento que tramita junto a CETESB pra que todas as contribuições sejam devidamente processadas nesse âmbito de análise. Para o desenvolvimento dos trabalhos, o CONSEMA definiu a divisão das audiências públicas em três partes, sendo a primeira parte, a exposição dos estudos e do projeto; a segunda, a participação dos interessados aqui presentes; e o terceiro bloco, que são as respostas e comentários acerca daquilo que foi colocado na audiência pública. As inscrições para o uso da palavra podem ser feitas junto à mesa receptora, tem até às 18 horas pra fazer a inscrição, pra fazer uso da palavra, ou seja, no decorrer da audiência pública, se alguém quiser, é, se utilizar da palavra, a gente pede que seja anotado nas listas apropriadas. As falas são feitas num intervalo de tempo e na ordem de inscrição realizada, conforme o seguimento de representação que o CONSEMA definiu. Também definiu que cada participante tem direito a uma manifestação. Então, o CONSEMA previu, então, que a primeira parte, a apresentação dos estudos, são concedidos 15 minutos para os representantes do empreendedor para apresentar o projeto ou a proposta. Na sequência, são 30 minutos para exposição do estudo técnico pela equipe responsável pela sua elaboração, a equipe é, da consultoria. A segunda parte é a participação do plenário, é a parte central da audiência pública e a parte mais importante, né? Da audiência pública, que tem o objetivo primordial de ouvir a sociedade. Então, o CONSEMA definiu que se iniciam com um representante do Ministério Público que terá cinco minutos fazer uso da palavra, na sequência representantes de entidades organizadas da sociedade civil, cada uma por cinco minutos; depois, as pessoas físicas que não estão necessariamente aqui representando alguma entidade, falam por si próprias, cada uma por três minutos. Depois, representantes de órgãos ou entidades públicos, membros de conselhos municipais de meio ambiente, e o encerramento é feito com a fala dos parlamentares e na sequência, de dirigentes do poder executivo. Então, cada um deles terá cinco minutos. A terceira parte são as respostas e comentários, onde novamente, tanto empreendedor quanto o consultor terão novos 15 minutos para fornecerem as, os comentários daquilo que for possível já nesse momento, na audiência pública. Depois, caso houvessem o, hoje não temos nenhum presente, conselheiros do CONSEMA participando, eles comporiam a mesa e teriam 10 minutos pra fala ao término da audiência pública. E se encerram com os comentários finais da CETESB. Outras considerações que, por acaso, sobrevierem após a audiência pública ou mais sugestões, estudos, protocolo, documento podem ser encaminhados também para esse "e-mail" que tá aí na tela, que é o [consema@sp.gov.br](mailto:consema@sp.gov.br), então, repetindo [consema@sp.gov.br](mailto:consema@sp.gov.br). Agora, eu gostaria de passar

aqui, a palavra para Ticiania Ridsen Viana pra fazer os seus comentários iniciais e também vai oferecer, ofertar aqui também canais de comunicação da CETESB. Boa tarde, Ticiania, muito obrigado pela participação de novo.

Orador B: Boa tarde, o [inint] [00:26:12] tá em análise no setor de licenciamento de empreendimentos rodoviários da CETESB, do qual eu faço parte. Além de mim, a equipe do setor, que é multidisciplinar, está acompanhando a audiência de forma remota. O processo de licenciamento ambiental de empreendimento como estes da duplicação da 294, com potencial de causar impactos significativos ao meio ambiente, é dividido em três fases. E a gente está na fase de analisar a solicitação de LP, onde é verificada a viabilidade ambiental do empreendimento. A audiência é uma etapa muito importante desta fase, já que são esperadas participações e contribuições a serem consideradas na nossa análise. Essa fase do licenciamento finaliza com a emissão de um parecer técnico pela CETESB que é submetido ao CONSEMA, que é quem aprova ou não os empreendimentos com significativo impacto ambiental. No caso da aprovação, a LP pode ser emitida pela CETESB com exigências para as próximas fases do licenciamento, que são a fase de implantação e de operação no empreendimento. Para o início das obras, a empresa, o interessado deve apresentar atendimento a várias exigências que vão estar na LP. As obras só vão se iniciar após a emissão da LI. É, eu vou colocar um "e-mail". Isso. Esse "e-mail", caso alguém queira mandar alguma contribuição pro, por escrito, é o "e-mail" do setor do, aonde eu trabalho. Obrigada.

Orador A: Muito obrigado. Ticiania Ridsen Viana vai estar aqui conosco acompanhando os trabalhos, tomando notas e obviamente, a equipe que faz a análise que vai recepcionar todo esse material que vai ser produzido aqui nos trabalhos de hoje. Com isso, gostaria de convidar a todos, então, para o nosso momento inicial, feitas já as saudações e a explanação das normas, vamos passar então, es, as exposições do projeto e na sequência, do estudo técnico. Para apresentação do projeto, eu gostaria de convidar aqui, pra fazer o uso da palavra aqui no microfone, o representante da concessionária de rodovias Eixo SP Robinson Alexandre de Avila. Muito obrigado, Robinson, pela participação. Gostaria de frisar que todas as manifestações também serão feitas aqui nesse microfone, quando a gente for convidando os inscritos, a gente pede que se desloque até aqui, pra que a gente possa registrar devidamente, ter o devido destaque. Então agora, palavra com o Robinson são 15 minutos nesse momento. Obrigado.

Orador C: É, boa tarde a todos. Queria agradecer a presença de todos aqueles que compareceram pra esse importante momento de apresentação de, dessa importante obra aqui pra região, é, e antes de apresentar um pouquinho sobre o empreendimento, eu gostaria de passar um vídeo a respeito da concessionária de rodovias, a Eixo, né? Praqueles que não conhecem a empresa, ter um pouquinho, é, da dimensão da concessionária. "Conectar caminhos, conectar lugares, pessoas e histórias, esta é a nossa missão, é a história que estamos construindo pra que você viaje e chegue ao seu destino com segurança. Somos a Eixo SP, e vemos o mundo em constante evolução. Assim como nossas rodovias que ampliam fronteiras, transformam o potencial regional, e criam novos caminhos para o desenvolvimento sustentável no estado de São Paulo. A Eixo SP proporcionará rodovias mais seguras, com muita

tecnologia, a sua disposição e de forma sustentável. Tudo isso pra garantir fluidez e conforto para os usuários das nossas rodovias. Além de contar com serviço de atendimento ao usuário, nossas rodovias terão cobertura "wifi" e aplicativo exclusivo pra que os motoristas solicitem suporte às nossas equipes. Estamos trazendo mais conectividade para os nossos usuários. O nosso centro de controle operacional é moderno, com equipamentos de ponta pra acompanhar sua viagem em nossas rodovias. Onde você estiver, estaremos ao seu lado através do nosso aplicativo 0800, e monitoramento 24 horas. Talvez, quando você passe pelo nosso trecho, pelas nossas bases de atendimento, ou cruze com nossas viaturas operacionais, você veja apenas trabalhadores. Nós vemos, além disso, vemos as pessoas que fazem do seu trabalho na Eixo SP, uma oportunidade de desenvolvimento profissional e pessoal. Nós nos preocupamos com a qualidade de vida dos nossos colaboradores, saúde e segurança sempre em primeiro lugar. Estamos construindo um futuro com mais rodovias duplicadas, mais infraestrutura, com áreas de descanso pra caminhoneiros, ciclovias e o mais importante, projetos para preservar o meio ambiente com soluções sustentáveis. A Eixo é sinônimo de desafio, companheirismo, ética e desenvolvimento social. Contribuímos diretamente para o desenvolvimento socioeconômico das mais de 60 cidades ao entorno da nossa concessão. Estamos aqui pra te servir e fazer diferente. Quando você vê a Eixo SP pode pensar que é só mais uma concessionária de rodovias, mas nós somos a maior concessionária de rodovias do país, nós vemos mais que asfalto, pedras e máquinas; nós vemos caminhos que ligam pessoas e criam conexões. Eixo SP, mais perto de você". Bom, falando um pouquinho da Eixo. A Eixo é uma concessão de rodovias, é, um contrato do Estado de São Paulo, é, onde passou pra iniciativa privada, a administração, a operação e a obrigação de construções e investimentos, é, de uma série de rodovias. O início da operação da Eixo, ela começou em 4 de junho de 2020, ela é um contrato de concessão de 30 anos. Então, ela vai até 2050. Atualmente, é, a Eixo é composta por 1.221 km de rodovias, e abrange 62 municípios. Claramente, além das obrigações de operar, manter, né? Existem diversas obrigações de investimentos, e essas, é, esse investimento, ele atualmente, ele é na ordem de 17 bilhões de reais a serem executados ao longo dos 30 anos aqui da concessão, né? E hoje, a gente vai falar de uma obra que compõe esses, esse, parte desses 17 bilhões aqui pra, que estão pra serem investidos, que contemplam 773 km de duplicações e novas pistas. Hoje, nós vamos falar de 191 km, mas ao todo, a Eixo tem 773 km entre duplicações e novas pistas pra realizar. Além de 32 bases, é, de atendimento a usuários, 144 dispositivos. É, esses dispositivos são trevos, retornos, é, diamantes que são dispositivos em desnível pra acabar com o cruzamento em nível nas pistas, 232 pontos de ônibus, e tudo isso vai gerar um, vai-vai criar novos empregos, novos investimentos em diversas regiões. E é o caso aqui, do empreendimento que a gente vai falar, né? E a Eixo, ao longo desses 30 anos, vai gerar mais de dois bilhões em contribuição de ISS é pros municípios. Bom, é, o que que a Eixo fez até agora, né? A Eixo assumiu lá em junho de 2020, e-e nesses dois primeiros anos, nós fizemos uma grande recuperação na rodovia, é o que a gente chama de Plano Intensivo Inicial. Nós fizemos aqui, a recuperação do pavimento, então, na-na foto superior esquerda aqui, a gente consegue verificar os, vários locais que a gente tinha o-o estado do pavimento bem ruim, e nós fizemos uma ampla recuperação, fizemos a pintura de 100%, a pintura de sinalização horizontal em 100% da malha mais de uma vez. Trocamos diversas placas, fizemos desobstrução de drenagens, é, re, recuperação de

passivos ambientais. Fizemos uma série de serviços, e agora, a gente entra na parte dos investimentos, é, com as duplicações, né? Nós já estamos em Marília, quem passar por Marília, é, entre Marília e Oriente, vai ver uma grande obra que nós já estamos. E nós estamos hoje aqui, pra trazer mais uma continuação dessas duplicações aqui, que é uma-uma importante duplicação. Ah, uma questão interessante, né? É, esse contrato de concessão, ele foi o primeiro no Brasil que saiu com a meta de carbono zero. Então, a gente possui algumas emissões de carbono na operação dos nossos guinchos, das nossas ambulâncias, é, e-e a gente tem uma meta de zerar as emissões de carbono com ações, né? Ações que-que zerem a emissão de carbono, aqui a gente traz, por exemplo, é, instalação de usina fotovoltaica em todos os, nossas bases operacionais. É, e, além disso, nas bases operacionais, nós estamos com um projeto de instalação de ca, carregadores de carro elétrico, onde a gente vai poder usar energia solar pra carregar futuro, futuros carros elétricos que andem pela rodovia, fazendo a maior rede de carregamento elétrico do interior de São Paulo. São algumas iniciativas, é, que nós temos aqui, pra-pra contribuir na redução de carbono. Bom, entrando um pouquinho aqui, na-na, no empreendimento, né? O, a duplicação, ela começa em Pompeia, vai até Parapuã, esse é o primeiro trecho que a gente fala, trecho um, e depois, ela vai de Parapuã até Panorama, no trecho dois. Então, soma-se 191,61 km de duplicação de rodovia. Então, a rodovia deixará de ser simples, a rodovia será duplicada, é, e terá divisor de fluxo, e terá todos os dispositivos tirado em nível, e passado para desnível, né? Então, não teremos mais risco de colisão frontal, não teremos mais risco de colisão lateral, e, além disso, a gente vai fazer uma melhoria em todo o trecho. Bom, é, a velocidade e diretriz da rodovia, ela é de 100 km/hora, então hoje, nós temos por causa, principalmente, dos dispositivos das rotatórias em níveis, várias reduções de velocidade de 100 pra 80 pra 60, justamente por causa dessas travessias, né? Que-que tem que diminuir a velocidade pra diminuir o risco, e quando a rodovia for duplicada, ela passa a ter uma velocidade estabelecida de 100 km/hora contínua e todos os acessos pros dispositivos com alça de aceleração, desaceleração, pra ter uma transição em velocidade segura. Estão previstas a implantação de seis passarelas, e como eu comentei, os dispositivos, né? É, que podem serem em passagens superiores. Aí, na foto do-do-do canto superior é uma passagem superior, onde a gente faz a travessia por cima da rodovia, através de um viaduto, ou pode ser, é, passagens inferiores onde a gente faz a travessia pela rodovia por baixo. A escolha de uma ou de outra, ela é uma escolha dependendo da topografia do terreno no local, né? Mas todas atendem a questão de tirar as travessias em nível da rodovia, e ao todo, são 39 dispositivos previstos nesse trecho, o que dá em média, aproximadamente, um dispositivo a cada cinco quilômetros. Claramente é, toda rodovia vai ter novos acostamentos, né? E acostamentos em dimensões adequadas aqui, é, conforme as normas. Bom, uma parte importante pra se falar é essa duplicação, ela é feita, em grande parte, dentro do terreno da faixa de domínio da rodovia. É uma faixa, é, que já foi desapropriada pelo DER no passado. Né? É, e a gente faz o projeto em sua grande maioria aonde já é essa área do estado. Mas existem alguns pontos que-que a necessidade da duplicação extra, extrapola essa faixa, e aí, se faz necessário algumas desapropriações de terrenos, né? É, principalmente, na questão dos dispositivos, né? É, e nessa duplicação, a gente tem uma previsão de 176 ha de desapropriação, o que re, representa 16% de toda área, é, que a gente tem pra duplicar, né? E aí, é um tema que eu já trago, né? Pra Ei, pra-pra já

esclarecer, né? As desapropriações, é, a Eixo pro, vai procurar todos aqueles proprietários, vai mostrar o projeto, é, vai conversar com eles. É feito uma avaliação da área, essa avaliação da área, ela segue uma norma da ABNT, é feita uma avaliação dos valores de mercados na área, e a Eixo sempre procura fazer uma negociação amigável, um acordo amigável com o proprietário, né? Ah, pra possibilitar tanto que o proprietário, é, tenha o seu ressarcimento, e que seja possível fazer as obras aí, é, da melhor forma possível. Bom, é, 56% do, da duplicação, ela tá prevista com canteiro central, com canteiro central gramado, canteiro central de oito metros e 46 por trechos, 46% do trecho é uma duplicação que tá prevista com um divisor, é, de fluxo, tá? Estão previstas seis passarelas, são duas em Adamantina, três aqui em Dracena, um no Parque Dracena, um próximo a UNESP, e um próximo a-a escola ETEC, é, e uma em Santa Mercedes, né? E aí, um detalhe importante, aos 39, os 39 dispositivos, eles possuem, é, acessibilidade a travessia pra pedestre, tá? Então, não são só seis passarelas, são seis, mais-mais 39 dispositivos que também tem travessias pra pedestres. Bom, e por que fazer um empreendimento, né? Ah, todas essas passagens em desníveis, toda a questão do divisor de fluxos, a implantação de acostamentos; tudo isso aumenta de sobremaneira, a segurança da rodovia, retira a questão das colisões frontais, retira a questão das colisões laterais, né? Reduz o tempo de viagem, né? Aumenta a economia de combustível, são, tudo isso são impactos positivos, né? Tem a criação de empregos, aquecimento da economia, é, aumento da arrecadação de impostos, e a diminuição de atropelamento de fauna, porque no projeto será contemplado passagem pros animais. Que aí, é, no próximo capítulo aqui com a consultoria, ele vai explorar um pouquinho mais sobre isso. Queria agradecer a todos aqui, e ao final, a gente vai ter a, as perguntas. (palmas)

Orador A: Agradeço a Robinson, pela exposição. Muito obrigado, Robinson. E agora, eu gostaria de convidar pra fazer o uso da palavra e fazer a sua exposição, o Fernando Kertzman, ele que é da consultoria ambiental Geotec. Seja muito bem-vindo novamente, Fernando, muito obrigado pela presença, são 30 minutos.

Orador D: É, boa tarde a todos, obrigado, Anselmo. E obrigado por serem presentes. Então, é, eu sou, o meu nome é Fernando, eu sou geólogo, eu sou numa empresa lá de São Paulo que foi contratada pela Eixo pra fazer o licenciamento ambiental dessa obra que o-o Robinson acabou de apresentar. Então, nós estamos falando aqui do EIA/RIMA da duplicação da rodovia SP 294, entre o KMs 493 e 685. O que que é um EIA/RIMA? Que que é um estudo de impacto ambiental? Então, o estudo impacto ambiental, EIA, e o seu relatório de impacto ambiental, RIMA; o RIMA é o resumo do EIA, é um caderninho que resume as mil e tantas páginas que tem no estudo, né? Esse estudo tá disponível no site da CETESB, no site do CONSEMA, no site da Eixo pra consulta de todo mundo. O objetivo de fazer um EIA/Rima é obter a licença ambiental pra poder, em, fazer essas obras. E como a-a representante da CETESB aqui, a Ticiane explicou, vão ser duas licenças, a-a licença prévia que vai dizer que o empreendimento é viável. Aí, vai detalhar o projeto, aí, vai obter a licença de instalação. Aí, vai instalar as obras. Né? Então, a-a gente tá aqui numa fase bem, exatamente, o V Zero, é o começo do processo. Qual é o objetivo desse empreendimento? Promover melhorias na rodovia, diminuir acidentes e aumentar a segurança dos usuários. Então, o que, como que funciona o EIA/RIMA? O responsável por fazer a obra e operar é a concessionária, quem elabora o estudo é uma

empresa de consultoria ambiental, no caso aqui, a Geotec, eu sou o Fernando, o coordenador nosso é o Felipe que tá aqui, e a equipe nossa tá toda online assistindo essa apresentação pra depois ajudar a gente a responder vocês. Então, o empreendimento é com o estado de São Paulo, aqui, a-a região de, administrativa de Marília e Presidente Prudente, e esse aqui, é o trecho que nós estamos falando da duplicação. Ela vai atingir diretamente 19 municípios, ela interliga 19 municípios. É um eixo viário muito importante aqui da região da Alta Paulista, ou da Nova Alta Paulista. Como que é feito o estudo de paca, o objetivo meu aqui é que vocês entendam como é feito o estudo pra que vocês possam questionar e contribuir. Como que ele é feito esse estudo? A gente, eu coordeno, tenho um coordenador, e tem equipes de, a gente chama de multidisciplinares. Então, equipes de pessoas que entendem do meio socioeconômico, então, sociólogos, historiadores, geógrafos que vem pesquisar o histórico de uso e ocupação do solo, a, as atividades econômicas que são feitas aqui na região, a população, as demandas locais sociais, educação, patrimônio histórico. Uma outra equipe formada por geólogos, geógrafos, engenheiros, ela estuda o que a gente chama de aspectos do meio físico, solo, relevo, é, rochas, água, clima. E uma terceira equipe estuda o meio biótico, a vegetação e a fauna. Então, é uma equipe, são mais de 12 pessoas trabalhando conjuntamente durante, mais ou menos, uns seis meses pra elaborar esse estudo. E esse estudo ele é feito em três escalas. Ele é feito numa escala regional que a gente chama de Área de Influência Indireta. Que é, são as bacias hidrográficas da, do entorno da rodovia, numa escala da área de Influência Direta que é o entorno da rodovia, mais ou menos, 500 m pra cada lado da rodovia. É a Área de Influência Direta. E o estudo é muito mais detalhado na Área Diretamente Afetada, a ADA, que é onde vai ser feito a obra mesmo. Então, eu estudo em três áreas, na Área Diretamente Afetada, no entorno da rodovia e na região, três meios: o físico, o biótico e o sócio. Então a, aqui, a gente tem uma-uma visualização das áreas de influência. E aqui, a gente vai passar, aí, já entendeu o que-o que que é o empreendimento, a duplicação da rodovia e a implantação de uma série de dispositivos. Como que é o meio ambiente onde vai ser feito esse empreendimento? Então, quais, resumidamente, o relevo daqui da região é bastante plano, é bastante suave. A gente não tem escarpas, encostas, é um relevo que a gente chama de suave ondulado, e os solos daqui da região são arei, arenosos, né? Porque eles derivam de rochas areníticas. O que acontece com isso? A gente, qual é o maior problema aqui da região do ponto de vista de solos e das rochas? A erosão. Então, são solos muito suscetíveis a processos erosivos. Né? Então, isso é um cuidado especial. A gente faz esse estudo antes de fazer o projeto, passa isso pra engenharia da Eixo, e chama a atenção deles, a necessidade de-ter bastante controle com a questão de drenagem pra evitar a formação de erosões. Sem falar em recuperar as erosões que já existem, historicamente, ao lado da rodovia. Vimos então, como é que é o relevo, o solo, as rochas, como que é a, são as águas aqui, as drenagens, os cursos d'água. Então, são diversos, tem 128 travessias de curso d'água pela rodovia, já existem, hoje, já são canalizadas, tem uma tubulação. Essa tubulação vai ter que ser alargada pra poder fazer as novas pistas. Né? Então, esse é um impacto importante, ou um impacto, um potencial de impacto muito importante. É, a canalização e a realização de aterros na região das travessias de cursos d'água. Então, a gente envia os aspectos do meio físico, solo, relevo, rocha, água. Como que são os aspectos do meio, é, biótico? Claramente, eu tô passando aqui, de uma forma rápida, tá, tudo está escrito e disponível pra vocês. O, a

vegetação aqui da região, a vegetação nativa, original, foi bastante descaracterizada, suprimida por conta, principalmente, das atividades agrícolas, é uma região de antiga ocupação. Então, é muito, tem muito pouca mata, muito pouca ma, áreas extensas cobertas por mata nativa. A maior parte tá ocupada por uso rural, uso agrícola. Então, o que acontece é que a-a vegetação, apenas 2,5% da obra vai atingir área florestada, área vegetada. Mas mesmo assim, é importante o que vai acontecer, o impacto. Vai ser, vão ser suprimidos, aproximadamente, 28 ha de áreas com-com mata, sendo que 3 ha em áreas que a gente chama de estágio médio. Quer dizer, já é uma mata que já tá se recuperando, já tá num estágio, é, não é aquela capoeira. Ela já tem árvores, tem, e vai ter uma-uma intervenção em 9 ha de Áreas de Preservação Permanente, a APP. São as beiras, margens de córregos e de rios. Então, sim, vai haver um impacto importante na vegetação. Estima-se o corte de 1.880 árvores isoladas, então, vai ter 1.800 árvores, 3 ha de vegetação, estágio médio, 9 ha de APP; então, a gente fez um estudo, a nossa equipe de engenheiros florestais e biólogos usou as regras que a CETESB estabelece, e estima que vai ter que ser feita uma compensação em 190 ha. Nós estamos falando aqui de 320 mil mudas que vão ter que ser plantadas, né? É, que, pra compensar o que foi cortado e ter um impacto positivo. É, vimos então, a vegetação. Um outro aspecto importante, a gente chama de unidades de conservação. O que que são as unidades de conservação? São os parques, áreas decretadas pelo estado como unidades conserva, como parques ou reservas. Não tem nenhuma, nenhum parque, nem nenhuma reserva que vai ser interceptado pela rodovia, diretamente. E em relação à fauna, [inint] [00:52:55] de vegetação, em relação à fauna. A CETESB, quando a gente faz estudo impacto ambiental, a gente não faz da nossa cabeça, tem um roteiro que a CETESB estabelece. E ela define que a gente tem que mandar uma equipe de biólogos aqui pra região, e fazer amostragens, é, por, em tempo determinado, 10 dias, 8 dias, 12 dias, de manhã, de tarde, de noite, em dois períodos, na época do inverno e na época do verão, na época de seca e na época de chuvas. Porque a fauna muda bastante nessas épocas. Então, a gente fez esse trabalho, tem uma enorme quantidade de espécies coletadas. Tá, tudo isso tá dentro dos relatórios, seria muito bom que isso fosse disponibilizado, que vocês acessassem as escolas. É um banco de dados interessante. O que que esse projeto implica sobre a fauna? Né? Basicamente, é a questão dos atropelamentos de animais silvestres. Então, é-pouca chance que um animal tem de atravessar a pista e sair vivo do lado de lá. Né? Então, o-o-o que acontece? A gente tá, estu, estudou o que a gente chama de "Hot Spots". Como é que tá essas, ixé. Então, "Hot Spots" são pontos quentes. Então, a gente pegou, a-a, como a Eixo já tá aqui há uns dois anos operando, ela cadastra os atropelamentos de animal silvestre que ocorrem na pista. Então, aquele pessoal de inspeção de tráfego, sempre que tem um animal, ele para e faz uma ficha. Então, a gente já sabe em quais quilômetros da rodovia tem atropelamento de animal com mais frequência. Então isso, a gente chama de um-de um ponto quente. E tem áreas que tem de um lado, um milharal, do outro lado, um banhado. Do outro lado, uma mata, do outro lado, outra mata. Então, são áreas que os animais vão-vão, tende atravessar. Então, pra esses lugares, nós estamos propondo passa, a instalação de passagens subterrâneas. Então, é uma galeria que não é pra passar água, é pra passar bicho. Aí tem, é feito um cercamento pra que o animal quando ele vem pra pista, ele para na cerca, ele anda do lado da cerca, até que ele acha o buraco e atravessa pro outro lado, né? Então, tão sendo propostas 11 passagens de

fauna. Essas passagens, aqui tem um exemplo delas, são passagens inferiores, então, a gente vê aqui uma galeria, tá vendo? E ela tem uma, um, uma cerca de um lado e uma cerca do outro, e isso faz com que o animal; e a, e aquela ainda tem uma parte que é uma, tipo duma, de uma calçada pra os animais que andam no seco, e do outro lado pra quem, pode ter água ou terra. Então, é um, parece que não, mas é muito efetivo isso. Tem várias universidades no mundo inteiro, no Brasil, que estudam travessias de fauna, eles colocam câmeras fotográficas que disparam quando o bicho passa. E efetivamente acontece, tem um trânsito bem significativo. Então, a gente viu fauna, flora, rios, solo, relevo, rocha, vamos ver um pouco a, o bicho homem. Então vamos lá, são 19 municípios atravessados pela rodo, por esse trecho da rodovia que vai ser duplicado. Não fomos, não identificamos nenhuma área indígena. É uma preocupação das, do pessoal do meio ambiente, pessoal da CETESB, não tem nenhum cadastro de área indígena, nem de quilombos aqui, na, nessa região. E também não identificou nenhum sítio arqueológico, e nenhum sítio arqueológico cadastrado no IPHAN. Então, na-na verdade, estamos falando aqui, de uma obra que ela vai ser duplicada dentro da faixa de domínio, não pega parque, não pega sítio arqueológico, não pega índio; então, é uma obra dum-dum impacto importante, mas não é assim, algo de outro mundo. Mas vai afetar bastante a vida de quem usa a rodovia e de quem mora perto da rodovia. Então, pra fazer essas obras, vão ser desapropriados, aproximadamente, 176 ha. A maior parte dessas terras são a, áreas de uso agrícola, campos, não são áreas com fa, com casas ou com fábricas, mas, sim, vai afetar. E aí, é o, nós vamos ver mais pra frente um pouco, um programa ambiental, o Robinson já explicou um pouco a questão da desapropriação que pode ser a preocupação de muita gente, com-com toda razão. O, nós fizemos aqui uma coisa que a gente chama de Pesquisa de Percepção Ambiental. Então, a gente man, mandou uma equipe nossa pra cá, e eles ficaram andando nas cidades, nas praças, por exemplo, e perguntando pra, aleatoriamente, pra algumas pessoas: "você conhece a rodovia? Usa a rodovia, gosta da rodovia, você acha que vai ser bom ou ruim ser duplicado?" Tem uma série de perguntas e assim, a enorme maioria, 74 pessoas de 75 entrevistadas, se colocaram favoráveis ao empreendimento. Bom, nós entendemos qual é o, a obra, uma obra rodoviária, entendemos qual é o meio ambiente, onde essa obra vai ser implantada; então, a gente consegue fazer uma avaliação de impactos. Impactos positivos e impactos negativos que vão ocorrer. O que que o EIA/Rima é importante? Porque ele traz propostas pra diminuir os impactos ou compensar os impactos, né? Então, os-os principais impactos positivos, eles são sociais, eles são, melhoria da circulação de veículos quando tiver du, duplicado, a geração de empregos durante as obras, a atenção, a atração de investimentos futuramente pra região. Então, são todos impactos, aumento de atratividade, redução na emissão de poluição. São medidas, são impactos positivos e duradouros na época da operação da rodovia, quando ela tiver funcionando. E tem uma série de impactos negativos, que são principalmente durante as obras. Então, vai suprimir vegetação, vai intervir em área de preservação permanente, vai cortar árvore isolada, vai incomodar a população linder, população que mora perto da rodovia durante as obras com poeira, com desvio, né? E vai intervir em nascentes e cursos d'água. Estes impactos, eles são durante as obras, principalmente. Então, quando acaba a obra acaba o impacto. Eles são temporários, eles num são permanentes. E a gente propõe no estudo impacto ambiental que vai pra CETESB, a CETESB vai dizer se concorda ou não, vai

exigir mais ou menos. A gente propõe 15 programas ambientais. Que que é um programa ambiental? É uma série de compromissos, atividades e controles que o empreendedor vai ter que fazer pra diminuir o impacto ou pra controlar o impacto. E a gente propo, no-no EIA tem vários programas, eu vou discutir com vocês aqui meia dúzia deles. O primeiro programa, a gente chama de Programa de Comunicação Social. É o que nós estamos fazendo aqui agora, né? Tá sendo comunicado o que que é o empreendimento, vai ser ouvido as críticas de vocês, e esse programa, ele é permanente durante o licenciamento, e durante as obras, tem os canais de comunicação, o 0800, a CETESB exige relatório também coloca o, a ouvidoria dela à disposição. Então, é um programa de democratização da informação. Durante as obras tem um um programa bastante importante que chama programa, PCA, Programa de Controle Ambiental das Obras. Então, a concessionária vai ter que ter uma equipe de meio ambiente nas obras, as construtoras vão-vão ter que ter equipes de meio ambiente delas, controlando, por exemplo, o ruído e vibrações. Então, são feitas medições de ruído antes de ter as obras, durante as obras e depois das obras. E são, e onde tiver um problema de ruído tem que ter alguma medida pra diminuir. Por exemplo, os caminhões que trafegam, que trabalham na obra, quando eles dão marcha ré, eles têm uma buziniha, faz pi, pi, pi, pi, pi. Principalmente, nos horários mais cedo e mais tarde, à noite, tem que ter alguma medida pra diminuir esse incômodo. Tem monitoramento de-de qualidade das águas, então, são feitas coletas de água mensalmente, são levadas pra laboratório pra ver se essas águas se a, são poluídas, se as águas estão contaminadas por causa das obras. Tem ainda um programa específico pra fauna, a gente já falou bastante aqui sobre ele, que são as travessias de fauna. Esse programa, na minha opinião, de reflorestamento, de Restauração Florestal Ecológica é um programa, vai ser um dos problemas mais importantes aqui dessa obra nessa região. Porque falta mata aqui na-na, nessa área. Então, a implantação ou a criação de 190 ha são 320 mil mudas de árvores nativas vai permitir um ganho ambiental. Ou seja, você não está só compensando um pra um que você tá cortando. Você tá, vai ter uma compensação 15 vezes mais, 20 vezes mais do que vai ser cortado. Agora, onde plantar é uma questão importante que a gente pode discutir aqui hoje. E um último programa, é o Programa de Educação Ambiental, né? Então, é, seria interessante que se façam parcerias da concessionária com as escolas da região, e que se fomentem materiais de divulgação, treinamento de professores, visita às obras, a sensibilização ambiental de alunos, moradores e professores. E o Programa de Mobilização e Contratação. Então, a concessionária, ela deve priorizar, priorizar e contratar pessoas da região e não trazer gente de fora. Aí, tem que ter um Programa de Paleontologia e Arqueologia, quando tiver escavação de paredões de rocha, são feitas pesquisas pra ver se lá tem fósseis, né? Pronto, pra encerrar na fase de implantação do empreendimento, na fase de obras vão, a gente percebe que devem ocorrer uma série de impactos, a maioria dos impactos. E eles são mitigáveis ou controláveis, e eles são de, só vão ocorrer durante as obras, quando acabar a obra, acabou o impacto. Na fase de operação, por outro lado, não precisa, quando a rodovia tá funcionando, os impactos são positivos e duradouros. Então, a conclusão é de que tem 46 impactos potenciais e 15 programas pra dar conta desses impactos. E na, no balanço, tem mais impacto positivo, duradouro; do que negativo, temporário. Então, o empreendimento, ele é viável, e a gente tá aqui pra solicitar da CETESB, a licença ambiental prévia. Eu agradeço a oportunidade, fico a disposição pra responder perguntas. Boa tarde. (palmas)

Orador A: Muito obrigado Fernando Kertzman que é da Geotec Consultoria Ambiental. Obrigado pela participação novamente. É, gostaria de declarar, então, que estão encerradas as inscrições pra fazer o uso da palavra. Nós já estamos com as listas aqui, de- de, as listas apropriadas. Muito obrigado, pra fazer dos inscritos, pra participar aqui conosco. Só ressaltando, portanto, que a-a, o CONSEMA prevê, e principalmente, prima pela oralidade, né? Das manifestações, por isso que admite, portanto, as-as falas e o registro, né? Das- das colocações, aqui no âmbito da audiência pública. Mas a possibilidade de participação e de contribuição não se encerra aqui. Então, podem ainda encaminhar, mesmo após a audiência pública, podem encaminhar para o "e-mail" do CONSEMA, é [consema@sp.gov.br](mailto:consema@sp.gov.br). Quem tiver, portanto, contribuição por inscrito, estiver à distância, não conseguiu estar aqui conosco presente, pode encaminhar também por "e-mail", que certamente sua contribuição ou sua pergunta será atendida, será respondida e constará do processo. Gostaria aqui de cumprimentar e registrar também a presença do vereador Rodrigo Parra da Câmara Municipal de Dracena, obrigado pela participação, vereador. E aqui representando o deputado estadual Sebastião Santos, tá aqui conosco, João César Prado. Obrigado pela participação. Dito isso, gostaria de convidar a todos e a todas para a próxima etapa da nossa audiência pública, que é a etapa mais importante, que é justamente a participação dos representantes aqui do plenário que estão inscritos aqui conosco. Então, repetindo a ordem, inicia-se com representantes do Ministério Público, depois, entidades da-da sociedade civil, cidadãos, órgãos públicos, CONDEMAS, vereadores ou deputados e se encerra com a fala de dirigentes do executivo. Então, abrindo aqui, o nosso primeiro bloco de participação, gostaria de cumprimentar o doutor Rufino Eduardo Galindo Campos, ele que é promotor de justiça de meio ambiente aqui de Dracena. Promotor, seja muito bem-vindo, peço, então, a gentileza de- de- de vir até aqui a frente pra fazer o uso da palavra. E na sequência, nós vamos chamar Isabel Cristina, como vai? Tudo bom? Então, doutor Rufino Eduardo Galindo Campos, promotor de justiça, para esse momento, ô-ô, promotor, são cinco minutos.

Orador E: Tá bem, obrigado. Boa tarde a todos, todos presentes. Minha fala é muito, é muito rápido. Eu queria abordar dois pontos, é, sou promotor de justiça aqui, tão ouvindo, tá claro? De Dracena, é, não-não do Gaema, tá? De-de Dracena. E promotor de justiça do meio ambiente de Dracena, e também de habitação e urbanismo de-de Dracena, o que implica a mobilidade urbana. É, nesse contexto, uma das questões que eu queria abordar, a gente foi abordado agora por um engenheiro, o senhor, é Fernando, né? Que é a questão dos animais, da travessia de animais, recorrente a-a notícia que vem de atropelamentos, né? E nós temos, por exemplo, um local, esse "hot spot" que o senhor mencionou, que é aqui perto de Dracena, é uma mata que tem, é, não só aí também, pra outros-pra outros, outras localidades. Então, esse ponto já foi destacado, é, aí, no-no-no EIA/RIMA. Eu acho que é de salutar importância. Até porque como tem esse acréscimo que o senhor falou ambiental, é-é, a tendência é que aumente também o número de-de animais. A outra, então, essa questão que eu ia colocar, mas já está abordada satisfatoriamente. Um segundo ponto, quando nós falamos em meio ambiente, um promotor de justiça, temos também o meio ambiente, é, o meio ambiente artificial, né? Que que compreende as próprias-as próprias cidades. E nós temos aqui, é, um-um-um ponto que é crucial, que é, foi até mencionado, próximo onde vai ser uma passarela, que tem um córrego e uma, um dos lados deles está bem desgastado. Na verdade, ele levou

uma, toda uma-uma-uma ponte que tinha sobre ele, não tem mais passagem ali. Então assim, nós estamos percebendo também a-a degradação que mais aumentou por conta do volume de águas, de tudo isso daí. Aí, eu pergunto se é, ah a proteção disso daí, ela vai além, é, no sentido de-de recuperar também essas áreas que estão bastante degradadas ou se é simplesmente, é, fazer com que haja, é, a continuidade da rodovia e-e nada mais do que isso. Então, eu pediria que-que houvesse um, é, a atenção a esse-a esse local especial, que é aqui em Dracena, próximo ao Parque-próximo ao Parque Dracena, mais precisamente junto a Empresa Coimma é um lugar bastante conhecido, em que é um córrego bastante degradado, com a cabeceira já tomada por, pelo, por erosão e que precisava ter um, ter olhos especiais, né? Ali já foi objeto de inquérito civil, foi posteriormente arquivado por própria informação da Eixo, de que haveria essa obra de-essa obra de arte no local. Então, fica o pedido aqui como promotor de justiça, que já atuou nessa-nessa questão, é, de tentar fazer uma recuperação mais ampla possível, tá? De-de-de resto, eu parableno pelos trabalhos que estão sendo conduzidos e da forma que está sendo conduzida. É só, obrigado.

Orador A: Muito obrigado. Esse foi o promotor de justiça Rufino Eduardo Galindo Campos. Obrigado pela presença e participação, e pela contribuição aqui conosco. Gostaria de convidar então, agora já no bloco reservado para entidades da sociedade civil, gostaria de convidar Izabel Cristina Sanchez Castagna Zulato. Ela que é do Coletivo Latitude 21. Seja muito bem-vinda novamente à nossa audiência pública, por favor. Peço que faça o uso da palavra, na sequência, nós vamos chamar Jorge Zanoni. Por favor, a palavra é sua, então, são cinco minutos.

Orador F: Eu sou Izabel Cristina e moro em Paulicéia. Eu faço parte do Coletivo Latitude 21 que juntamente com a rede de educação ambiental, a REAP, é, promoveu alguns pleitos aqui, pra essa audiência, já foram registrados na, nas audiências anteriores. Eu trouxe pra vocês uma síntese desses pleitos. Instalação de três mirantes, um por microrregião. As localidades sugeridas são, vertente do Córrego Jangada, entre Osvaldo Cruz e Parapuã, rotatória de Flórida Paulista e bifurcação da rodovia SP 294 e BR-158 em Paulicéia, Panorama. Esculturas com três árvores suprimidas, sendo das espécies presentes na lista de extinção, identificadas no EIA, a serem fixadas uma em cada mirante, feitas por artistas locais. Esculturas de três animais da lista de extinção, sendo uma para cada mirante, conforme características constantes no item dois. Trinta placas informativas, tipo de modalidade turística, uma para cada cidade, usando como suporte parte da madeira suprimida. Essas placas têm a finalidade de nominar, reforçar o território criativo Latitude 21. Ao menos 30 bancos rústicos com troncos da madeira suprimida, um para cada cidade, a serem disponibilizados em escolas públicas. Destinação da madeira suprimida restante para instituições das três microrregiões. Confecção-confecção de 15 mil exemplares de material didático impresso com conteúdo voltado a realidade regional. O mesmo material deverá ser disponibilizado virtualmente. Confecção de duas, dois mil exemplares da segunda antologia de contos, poemas e crônicas regionais. Poemas musicados para entrega gratuita a todas as escolas de música das 30 cidades. Publicação com áudio da segunda antologia, poemas musicados na modalidade virtual. Adequação de acostamentos para ciclismo em trechos mais frequentados da rodovia SP-294 e rodovias adjacentes, destinação dos 189 ha a serem reflorestados para microbacias,

cujos mananciais ofereçam condições para construção de corredor verde ecológico, preferencialmente, interligando a D e a UC do Rio do Peixe, a partir do município de Junqueirópolis. Obrigada pela atenção.

Orador A: Muito obrigado, professora Izabel Cristina, novamente aqui conosco, seja sempre muito bem-vinda. (palmas) Vamos passar agora então, aos-aos cidadãos que se inscreveram aqui como pessoa física, para fazer uso da palavra. Gostaria de convidar então, inicialmente, Jorge Zanoni, tá aqui conosco, seja muito bem-vindo, senhor Jorge. Na sequência, nós vamos convidar Ailton Oscar Lorenzetti. Seu Jorge, esse bloco são três minutos.

Orador G: Obrigado. Muito bem. Obrigado. Boa noite a todos. Eu sou Jorge Zanoni, do site de notícias e da TOP TV. É, os que me antecederam, a Isabel Cristina e o doutor Rufino já colocaram duas situações que eu ia perguntar. Mas eu gostaria de saber, eu sei do cronograma que vocês, é, estão cumprindo, mas a questão dessa ponte, que essa, que foi falada pelo doutor Rufino, salvo engano, ela fica entre o KM 646 e 647, é um local que nós precisamos de urgência urgentíssima também para o tráfego das pessoas, é, do, dos veículos por conta que motos, bicicletas estão cruzando a pista perto daquele local, não vão dar uma volta lá em cima onde nós temos uma rotatória. Então, é um local que está propenso a acidente, logo-logo que acontece. É, também, é, ali é um local de muito acesso de funcionários de empresas, é a Marginal Jose Dancieri, conhecida. Então, a gente gostaria de saber se pode ser priorizada, é, na, no vosso cronograma, essa, é, benfeitoria, né? Fazer essa ponte em regime de, vamos dizer, de urgência. Também eu queria saber a respeito do acesso de Dracena. Quem faz o sentido panorama/ capital, é, nós não temos acesso pela avenida Washington Luiz. E salvo engano, do, no cronograma que eu vi na, no vosso desenho, vamos dizer assim que eu acompanhei, eu não vi ali um acesso pra essa, é, Avenida Washington Luís. E também quero sugerir, aí seria uma sugestão, que a avenida Rui Barbosa também fosse aberto um acesso pra quem também faz o sentido, é, Dracena, é, desculpa, Panorama/São Paulo por conta que iria desafogar a Avenida José Bonifácio, que hoje, é, é a avenida que dá o escoamento, é, total ali pra, de entrada e saída da cidade. E avenida Rui Barbosa é uma avenida que liga Dracena, saída pra- pra Ouro Verde, quer dizer, é um, é uma avenida larga e de fácil acesso. E por fim, eu tinha uma outra pergunta, ah, minha intercessora já falou sobre a construção de pista de ciclismo. Mas também aqui, está um representante que vai falar sobre isso. É, eu queria uma atenção especial porque só um dos grupos tem mais de 200 ciclistas. E a gente sabe que eles fazem tudo dentro da lei, andam tudo certinho, mas que eles merecem essa pista. Então, a gente pede também que seja incluído, é, essa pista aí, em vosso cronograma. Muito obrigado.

Orador A: Muito obrigado então, Jorge Zanoni, obrigado. (palmas) Gostaria de convidar agora, Ailton Oscar Lorenzetti. Te convidar aqui pra vir até o microfone, e na sequência, será Marcelo de Souza. Senhor Ailton, seja muito bem-vindo, obrigado pela participação, a palavra é sua.

Orador H: Muito obrigado. É, eu-eu tenho, a minha família tem uma propriedade ali após a-a balança, e no km 647, exatamente, são quatro propriedades que não tem acesso à-à, não teria acesso à pista, caso venha a ser colocado entre as duas faixas, um, uma divisória. Assim, eu fiquei sabendo que o proces, o projeto, ele contempla uma divisória entre as duas pistas, as

duas faixas. Então, quem está com aquelas propriedades vão-vão adentrar a pista, como? É, essas quatro propriedades pós a balança, é são-são propriedades que não tão, não tem acesso internamente pra cidade. As que estão até na balança, elas têm acesso internamente pela, é, Avenida Inglaterra, né? Que no futuro será prolongada, tá em terra, mas tem acesso. Quem está na rodovia após a balança que são essas quatro propriedades da minha família e mais três, elas não teriam acesso. Eu quero saber como seria o acesso se realmente, se for colocado uma divisória entre as, a, as duas pistas. Essa é uma questão que eu quero que fique registrada, porque a-a questão maior que eu vejo é segurança pública, né? A segurança de-de-de tráfego, de pessoas. Então assim, pode acontecer um acidente muito grave, alguém tenta passar, ou vai ter que ir até Junqueirópolis pra poder fazer o retorno pra Dracena? É uma distância enorme, e, é-é, difícil. Então assim, nós tínhamos um projeto no passado, eu já fui vereador inclusive, de fazer uma marginal ali do distrito comercial até nessas propriedades, torno, em torno de 900 m de distância. Eu acho que é-é uma obra, barato, não precisa fazer uma alça de retorno. Então, fica a minha proposta fazer uma marginal que vá da, do distrito comercial que é logo ali perto da balança, até essas quatro propriedades. Pra que não só as propriedades sejam beneficiadas, mas que toda a região seja beneficiada, Dracena seja beneficiada, porque vai ter um-um processo de trânsito ali, e aquelas propriedades vão acabar sendo, é, transformadas em industrial, comercial e coisa assim, tá bom? Muito obrigado.

Orador A: Registrado, muito obrigado senhor Ailton Oscar Lorenzetti. Gostaria de convidar, agora, pra fazer o uso da palavra Marcelo de Souza. Convidar, então, sejam muito bem-vindo. Na sequência, Valter Fernandes.

Orador I: Bom, boa noite, pessoal, boa noite a todos. Meu nome é Marcelo de Souza. É, pessoal, tô aqui, é, a pedido a, da rodovia Eixo aí, é, referente a nós ciclistas, eu já tive a oportunidade de cruzar do Oiapoque ao Chuí de bicicleta, fazer do oceano Atlântico ao Pacífico, da praia de Copacabana à Avenida del Mar no Chile, de bicicleta. E que que a gente percebe? Que nos outros países, Uruguai, Argentina, Chile, onde nós passamos, nós temos um tratamento totalmente diferente do que no nosso Brasil. É, nós pedimos implantação, no caso, se for possível, de ciclovias, ou principalmente, informação que nós ciclistas temos direito de andar numa rodovia. Hoje, nosso grupo de ciclismo aí de Dracena, Junqueirópolis e Itu Paulista, somos mais de 700 ciclistas. Se vocês pegarem a câmeras de, da Eixo, de filmagem dia de sábado, domingo cedo ou à tarde, são um tráfego muito grande de bicicleta na rodovia; principalmente, onde tem acostamento. E que que nós percebemos? Quando nós vamos pra uma rodovia, nós, ciclista, o cara que ele tem um carro, e não tem uma placa lá de trânsito explicando, é, ciclista na pista, ciclista em treinamento; o cara de carro, ele acha que é um bando de vagabundo e etc. É, então, recentemente, nós treinamos aqui entre Dracena/Panorama que tem acostamento, né? Porque os outros lugares não têm. Tem pessoas que tiram o carro da pista, com a pista livre e joga em cima de nós. Mas eu creio que é, falta informação pra ele numa placa. E eu creio que se tiver várias placas durante o percurso, "Ciclista no acostamento", eu creio que não vai acontecer isso. Recentemente, o mês passado, estive novamente fazendo a cro, a travessia dos Andes de Buenos Aires a Santiago no Chile de bicicleta. E na rota sete, na travessia dos Andes, são pista únicas e, numa única, no caso, ida e volta, não tem acostamento, são percursos sinuosos porque é no meio da Cordilheira dos

Andes, e é impressionante o tratamento que nós estamos recebendo. Caminhões, eles param na rodo, na-na serra, freiam um zero, espera o outro carro passar, pra depois ele ultrapassar, buzina e cumprimentam a gente. Mas você, ao longo da rodovia, tem várias placas, "Ciclistas na pista". Então, eu peço pra vocês da Eixo, o ano passado perdemos um amigo nosso aqui perto de Tupã, na rodovia, atropelado por um carro no acostamento. Então, o que que nós, ciclismo, ciclista, pedimos? Ciclovias, se for possível; se não for possível, pelo menos, informação que nós temos o direito de ir e vir. Tem um código internacional de Viena que uma bicicleta, ela se torna um veículo em qualquer rodovia, desde que esteja com retrovisão, retrovisor, sinalizador e etc. Então, nós, ciclistas, pedimos pra vocês com todo carinho, lembre de nós aí, porque hoje, somos muitos utilizando a rodovia de vocês, e hoje, utiliza a bicicleta, mas nós estamos indo de carro, pagando pedágio como outro normal. E outra coisa que eu peço, toda a praça de, aqui de Santa Mercedes, vira e mexe, vocês vão lá, tampam, pra não passar nada. Aí, a gente tem que chegar de "bike", descer, abrir, pra poder passar. Deixa uma flechinha pra gente ali no canto, passar. Eu creio que não vai atrapalhar ninguém. Tá bom? Obrigado vocês. Até a próxima. (palmas)

Orador A: Muito obrigado, senhor Marcelo de Souza, muito obrigado a todos pela contribuição. Inclusive, pela contribuição visual, inclusive, sempre muito bem-vindo. Obrigado. Gostaria de passar então, agora ao próximo segmento de representação da audiência pública, de manifestações, é, gostari, agora, são os representantes de conselhos municipais, os membros de conselhos municipais, gostaria de convidar Valter Fernandes, ele é do Conselho de Desenvolvimento de Dracena. Por favor, seja bem-vindo e na sequência, nós vamos passar já a fala dos dirigentes do Poder Executivo. Então, por favor, né? Senhor Valter, seja bem-vindo, são cinco minutos.

Orador J: Boa noite já, né? Boa noite a todos, obrigado pelo espaço. Primeiro, eu quero, é, levar o meu apoio ao ciclismo de Dracena, que tem merecido esse cuidado aí, por parte da Eixo, que nós sabemos a importância deles aqui, e através do ciclismo, eles tão conseguindo melhorar a saúde de pessoas; então, isso aí acaba sendo um ganho pro município. Investir no ciclismo é investir na saúde também. Então, nós temos aí, também trazendo esse apoio para o pessoal do ciclismo. Então, pedimos pra Eixo levar esse, manifestação com carinho. Bom, a minha preocupação, eu sei que a questão é mais ambiental, mas eu já tive uma experiência ruim com a última reforma que fizeram nessa rodovia. É, praticamente acabaram com o comércio em torno da nossa rodovia, trazendo prejuízo financeiro pra nossa cidade. E eu espero que a Eixo tenha o bom senso, que eu creio que vocês vão ter, de não acabar com o restante, né? Das condições de desenvolvimento da nossa cidade. Eu, como Conselho de Desenvolvimento, tô preocupado, porque a última que veio aqui, deixou a cidade sem entrada no pe, no-no trevo principal. Né? E segundo, acabaram com os comércios que tinham em torno da rodovia, porque fizeram um buraco. Aí vocês vão dizer, "olha, mas é mais fácil", eu sei que é mais barato tirar terra. Mas eu acho que nesse projeto, a gente tem que pensar que a cidade tem que sobreviver, em volta da rodovia, gera emprego, né? Então, entre a economia da Eixo e a geração de emprego, eu prefiro a geração de emprego da minha cidade. Então, eu gostaria que vocês levassem isso em conta, que não fizesse o mesmo erro das empresas passadas, porque senão, vai, a gente ter que fazer um movimento muito acima, né? Com

ações cíveis em cima disso aí. Porque nós não vamos permitir que se acabe todo o comércio em-em torno da nossa rodovia. E que essas passagens, eu sei que vocês têm uns quilômetros, né? Ah, é cada cinco quilômetros em média, mas se nós formos adotar essa prática em Dracena, 5 km vai ter uma entrada. Que a cidade inteira, do, beirando a rodovia vai dar uns cinco. Mas, é, as entradas, elas vão favorecer, né? Também o nosso desenvolvimento. A gente, sabemos que a-a segurança em primeiro lugar, só que dá pra conciliar os dois, tanto a segurança como, é, o desenvolvimento regional e municipal nosso aqui. Então, aqui, nós somos parceiro, tamos aqui pra ser parceiro da Eixo, apoiá-los, né? É, espero que vocês ouçam o conselho, né? A hora que for fazer essas rodovias, pra não cometer os mesmos erros do passado que prejudicou muito Dracena, e principalmente, essas entradas, que a gente tem que ter carinho, né? Porque senão, isso vai acabar com todo o comércio ao longo dessa rodovia. Eu, como presidente do Conselho de Desenvolvimento da cidade, gostaria de deixar claro que nós estamos aqui pedindo, solicitando pra que vocês tenham isso com carinho. E a questão da segurança seria essa entrada que fizeram, é, que passa hoje dentro de uma das maiores empresas que é a Vidrosul, pra você ter acesso à rodovia, quem sai da cidade, em um dos trevos, você tem que passar dentro, é, da cidade, oferecendo risco de acidente. Então, a empresa que fez, além dela ter prejudicado a entrada e a saída, ela colocou a gente em risco. Porque, hoje, os funcionários, uma hora dessa, a Vidrosul saindo, todo mundo passa, essa rodovia passa correndo em frente as empresas. Então, que essa via de acesso seja feita não é pra ajudar a Vidrosul, e sim, todos os cidadãos de Dracena pra não ter acidente, tá bom? Muito obrigado aí a todos. (palmas)

Orador A: Muito obrigado, senhor Valter Fernandes, Conselho de Desenvolvimento de Dracena, né? Gostaria aqui só de corrigir uma-uma questão. Que eu acabei não chamando o nome de uma pessoa que se inscreveu "online", também tem a possibilidade de inscrição "online", que é Silvia Regina Stefanini. Gostaria de ver, saber se ela está aqui conosco no recinto? É, num tá, mas ela fez a inscrição "online", é, as-as, é, contribuições aqui na audiência pública, estão sendo as contribuições orais. Vou repetir, então, pra encaminhar depois por "e-mail" pra fazer constar no processo. Bom, vamos passar então agora, a, o último segmento, agora, de participação. Então, gostaria aqui de convidar, inicialmente, o secretário municipal de Panorama André Ferreira da Silva. Gostaria de solicitar, então, que viesse até aqui na frente com a gente fazer uso da palavra. Senhor André, seja muito bem-vindo, obrigado pela participação.

Orador L: Boa noite a todos, a todas. É, em nome do prefeito de Santa Mercedes, cumprimentar a todos os prefeitos, em nome do vereador Vitinho Palhares, cumprimentar todos os vereadores e todos os amigos aqui de Dracena. Robinson, acho que essa é a pergunta vai ser encaminhada a você. Nós tivemos um DR e o DR passou par, esse-esse problema, é, sobre a chegada em Panorama, 68500, até Panorama é 66800, está faltando 1.800 m pra chegar no município, e vem a rodovia com duas pistas, né? Que vai ser duplicada, aí vai adentrar o município com apenas uma rodovia simples; sendo que também lá embaixo existe uma ponte que não tem estrutura nenhuma pra receber, que vai duplicar, provavelmente, inúmeros, números de caminhões e toneladas de caminhões de cana, e do lado direito, tem um bairro também que passa por essa ponte. E a população de Panorama vem perguntando

o porquê que chega só até 6, 685500, que ela para lá em cima. Então, nós não temos estrutura pra-pra receber, é, esses veículos, né? Chegar até o município de Panorama. Então, num sei se vocês já atentaram isso, já nesse problema que tem, que é um problema seríssimo, e jogar essa bola aí pra você aí, ô, Robinson. Muito obrigado aí. (palmas)

Orador A: Muito obrigado pela presença. Secretário André Ferreira da Silva, aí, que é do município de Panorama, da Prefeitura de Panorama. Obrigado pela presença aqui conosco. Gostaria de convidar aqui agora, pela ordem de inscrição, senhor Israel Gomiero é o vice-prefeito do município de Junqueirópolis. Senhor vice-prefeito, seja bem-vindo, muito obrigado pela participação. Por favor, a palavra é sua.

Orador M: Boa noite a todos e a todas, uma honra estar presente nessa audiência tão importante que faz parte do desenvolvimento da nossa região, parabenizar aqui, cumprimentar o Robinson, que é representante da Eixo, doutor Fernando do Meio Ambiente, é, muito bem pensado dos nossos animais, das faunas. Quero cumprimentar o nosso promotor de justiça doutor Rufino, que sempre empenhado pra trabalhar pra nossa região também. Quero cumprimentar o Jorge Zanoni e em seu nome todos os representantes, é, da imprensa. Quero cumprimentar aqui também, o nosso prefeito de Santa Mercedes, em seu nome, todos os prefeitos, Valdir. E nosso vice-prefeito de Santa Mercedes, o Vado, em seu nome, todos os vice-prefeitos, André, no teu nome, quero cumprimentar todos os assessores e deputados e deputadas que-que fazem presente. Em nome do Marcos que é representante do ciclismo, é, um nome forte na região, a gente conhece seu trabalho e seu empenho Marcos. E parabéns pela reivindicação do ciclista aqui da nossa região, que é muito forte esse grupo. Parabéns a vocês e cumprimentar a todos os ciclistas aqui presentes. Em nome da Ticiane, eu quero cumprimentar a todas as mulheres aqui presentes, que a mulher é uma parte muito importante da nossa sociedade. E aqui, eu tô vendo várias mulheres, isso é importante numa audiência tão magnífica como essa. A-a nossa, questionamento aqui, é sobre os nossos trevos de Junqueirópolis. Nós temos três trevos, um principal, que é a coisa mais linda, é um trevo muito charmoso e a gente tá preocupado na construção de viadutos naquele trevo. Então, Robinson, a gente pede, encarecidamente, que quando for mexer naquele trevo, é, venham falar conosco, pra discutirmos aquela situação. Porque senão, vai acontecer igual o trevo de Dracena, igual o doutor Valter comentou aqui. Eu também quero cumprimentar o Chicão, que-que representa, o Torturello, que representa o Governo do Estado aqui presente. E nós também temos um trevo perto do distrito industrial quatro que está em pleno desenvolvimento, e lá não consta uma passarela. Então, Robinson, também, a gente reivindica uma passarela no trevo das Duas Barras que tem um distrito industrial, é, bem forte, um canteiro de obra ali, pra nossa região, e-e principalmente, Junqueirópolis. É, alguma mais, seu Reinaldo? O trevo do, da Salgado Filho que tem uma usina que tem, é, a Green Cane, não é a Viterra Rio Vermelho, a unidade Rio Vermelho antes era Green Cane, ela ali, emprega, mais ou menos, três mil funcionários; é uma potência na nossa região e o trevo ali chama Salgado Filho, e faz uma travessia de nível pra- pra ir até a usina é Rio Vermelho. Então, são os questionamentos que a gente tem da nossa, ah, a rodovia. E também, eu queria perguntar quais são os, a-a, etapas que vão ser iniciada, a data, pra gente, é, ter uma devolutiva pra nossa sociedade. Porque ele não falou aqui, a data, pelo que eu vi, é, início de obras aqui, da

Nova Alta Paulista. Se vai ser dividido por etapas e a gente precisa dum-dum-dum período pra gente discutir também com a nossa sociedade. E reitero aqui, o pedido da, dos ciclistas que é muito importante pra nossa região. Muito obrigado a todos e boa noite. (palmas)

Orador A: Muito obrigado, senhor vice-prefeito Israel Gomiero, aqui representando o município de Junqueirópolis, aqui na audiência pública. Muito obrigado. E por fim, eu gostaria de convidar aqui, Francisco Torturello, ele que é diretor do escritório regional de Presidente Prudente da Secretaria de Desenvolvimento Regional do Governo do Estado de São Paulo. Seja bem-vindo, por favor. Muito obrigado pela presença. Palavra é contigo.

Orador N: Boa noite. Eu queria cumprimentar a maioria que eu não vi ainda, em nome da-da mesa que já falou a todas as autoridades, e dizer da gratidão de estar aqui presente hoje, representando a Secretaria de Governo, né? E muita gente fala, mas não é desenvolvimento regional porque até o governo anterior chamava Secretaria de Governo, é, Secretaria de Desenvolvimento Regional. Hoje, mudou, é Secretaria de Governo e Relações Institucionais. É uma secretaria nova, porque foi extinta a outra, alguns membros, inclusive eu, até hoje estou nessa secretaria de governo, amanhã não sei, porque é um cargo de confiança, né? E nós sabemos que é isso. E saudar aqui, o Ministério Público, né? Através do doutor Rufino aqui presente, os prefeitos, vereadores, imprensa de maneira geral, e dizer que eu sou diretor desse escritório que é localizado no antigo DER lá em Presidente Prudente. Que que significa isso? A décima região administrativa, Robinson, Fernando, que conheci aqui com muito prazer, é-é composta por 53 municípios. Então aqui, nessa região, chamada de Nova Alta Paulista, e até já me questionaram, né, Fernando? Por que Nova Alta Paulista? Porque era o deden, desenvolvimento da ferrovia a partir de Marília. Até Marília, era Alta Paulista, de Marília pra cá até Panorama, Nova Alta Paulista; daí é que ficou, então. Foi feito um estudo aqui, eu acompanho a Eixo desde 2020 quando ganhou, né? A concessão que vai por 30 anos até 2050. Eu tenho certeza que daqui 28 anos, eu quero estar aqui junto com vocês pra renovar-renovar este contrato com a Eixo. Sei que problemas tem. Nós aqui já fomos chamados de Corredor da Fome, muita gente sabe disso. Então, nós fizemos um trabalho, através da antiga secretaria de desenvolvimento regional no município de Tupi Paulista, depois, referendado em Junqueirópolis, que foi criado aqui uma microrregião que aqui diz que é de Pompéia a Panorama. A nossa microrregião, ela só faz de Herculândia a Panorama, são 30 municípios, de Herculândia, Arco-Íris, viu, Fernando? Só informação. Você falou que nós não temos aqui, né? Os chamados, é, vamos falar assim, é, núcleos indígenas, né? Porque hoje mudou tanto o nome que, de repente, você fala alguma coisa, você leva um processo aí, por tá falando coisa errada. Tupã existia. Criou-se o município de Arco-Íris e lá tem uma aldeia indígena, né? É, a mais antiga aqui da região, então, nós temos isso também aqui. Mas não faz parte da rodovia aqui, Comandante João Ribeiro de Barros. Também vai sofrer impactos, lógico, que todos os municípios, porque eles fazem parte dessa microrregião que são 30 municípios. São 30 municípios que nós temos aproximadamente 400 mil habitantes. É muito pouco, se você considerar. Então, nós estamos trabalhando desenvolvendo vários projetos, não somente através... É, ontem mesmo, nós tivemos um-um grande evento em Pacaembu, mas não é café de Pacaembu. Nós temos através do IG, né? Que é o índice geográfico, pra registrar o café aqui da Nova Alta Paulista, desses 30 municípios. Então, esse café, nós, pra

conseguir esse selo junto, através da CAT, através do Instituto Federal de São Carlos, que é um grupo, que isso também está ajudando, né? Através de de várias entidades, associações. Então é no café, é na-na-na indústria, como foi falado aqui pela menina Izabel, eu acho que a questão aí do Jatobá, né? Um projeto que está sendo desenvolvido aí também. E outros que nós poderíamos ficar falando aqui muito tempo, e tomando o tempo vosso aí que é muito precioso. Quero parabenizar vocês aí, e dizer que o trabalho tem que ser assim, é um trabalho sério, se a maioria da população soubesse que vai saber através da empresa, a importância que é essa audiência pública, é aqui que vai ser discutido. Porque já está também, lá quando foi feita a concessão, que após dois anos após a instalação deve-se ter as audiências públicas pra fazer a duplicação, e outras melhorias na rodovia. Nós temos ainda 28 anos pela frente, nós vamos melhorar muito isso aqui, essa região. Muito obrigado, o nosso escritório fica lá em Presidente Prudente, no antigo DER, que são 53 municípios que eu falei pra vocês, né? Mas, inclusive, lá nós temos a Eixo, né? Que pega ali Martinópolis, tá? A parte ali de Indiana que faz parte. Mas aqui talvez vai ter audiência depois lá que alguns locais lá que já estão sendo duplicados. Uma parte...

Orador A?: [inint] [01:42:04]

Orador N: Oi, pois não.

Orador A?: Que, é, nós fizemos em novembro.

Orador N: Ah.

Orador A?: Audiências públicas lá na região.

Orador N: Tá bom. Tá bom. Muito obrigado pra vocês e coloco o escritório à disposição. O escritório vai chamar Canal Direto São Paulo mais perto. Tudo informatizado pra atender os 53 municípios, 22 da Nova Alta Paulista, mais os 31 lá da nossa chamada Sorocabana e que vê, lá dentro, vai ter 14 secretarias pra entidades, prefeituras, câmaras municipais e entidades institucionais regulamentadas. Muito obrigado. (palmas)

Orador A: Muito obrigado, Francisco Torturello. Encerrando então, o bloco da, por favor. Brigado, viu? Bom, encerrado então, esse momento de participação aqui dos representantes. Agradeço imensa, agra, agradecemos imensamente pelas ilustres contribuições, sempre muito produtivo. É, inclusive, essa é a terceira audiência pública que a gente tem realizado aqui nesse trecho, estão tendo bastantes contribuições, sugestões, questionamentos, super ativas. Muito obrigado a toda população aqui da região. É, ainda não acabamos, agora, nós vamos passar para o terceiro momento da audiência pública que são os-os comentários e as respostas. Então, gostaria de convidar novamente, o Robinson e também o Fernando Kertzman pra fazerem aqui os comentários daquilo que foi colocado aqui na audiência pública. Novamente, obrigado, por favor, a palavra de vocês.

Orador C: Bom, primeiramente, gostaria de agradecer imensamente a participação de todos, de todas as questões, são superimportantes e relevantes, né? E isso que valida, é, a participação pública na audiência, né? Então, deixar aqui todo o agradecimento à

participação, e-e partir aqui pros esclarecimentos, né? Vou pedir pro Fernando começar, acho que pela primeira questão colocada aqui, é, das passagens de fauna, ele explicou bastante na-na apresentação, mas acho que tecer mais alguns comentários aqui, acho que é-que é importante que o doutor Rufino, é, iniciou por essa questão.

Orador D: Tá bom. É, primeiro, fazer das palavras do Robinson, as minhas, a-a gente é técnico, né? Geólogo, né? Então, poder participar de um evento como esse, e discutir o que se estudou, e o que vai acontecer na prática é muito relevante e agradecer ao CONSEMA, essa oportunidade de tá conversando com todo mundo e recebendo essas contribuições. Então, doutor Rufino, onde é que tá o doutor Rufino? Tá lá. É, obrigado pelas palavras e a gente fica à disposição pra conversar isso detalhadamente, quando precisar, quando quiser. Mas, de fato, isso eu [inint] [01:45:05], você chamou atenção, o senhor chamou atenção pruma coisa que nem a gente tinha percebido que assim, na hora que foram, se, de fato, implantar praticamente 200 ha de matas nativas pros plantios, vai aumen, aumentar a atratividade da fauna, que já não é pequena. Os ciclistas devem tá acostumados a ver animais na pista. Vai ter um, é uma coisa que eu num tinha nem, ga, Gabriel, né? Se você tiver, vai fazer o corredor ecológico da Izabel, vai atrair mais fauna e essa fauna vai querer atravessar a rodovia. Então, de, as coisas vão se conectando, né? E, de fato, a gente tem, então, a gente vai insistir muito, a Eixo tem sido muito receptiva, na-na hora que ela contratou o projeto da-da rodovia, ela contratou a consultoria ambiental no mesmo dia, praticamente. E a gente tem tido embates lá dentro, não é simples, não é, são visões diferentes, um quer faz, uma visão rodoviária, outro quer uma visão socioambiental. Mas eu tenho certeza, tivemos uma reunião interna muito positiva em São Carlos, semana passada, dessa questão de travessias de fauna, né? Que existem estudos muito interessantes, a uni, Universidade Federal de Viçosa, em Minas, tem feito com seminários de, como que eles chamam? De ecologia de rodovias.

Orador ?: De estradas.

Orador D: Ecologia de estradas, e tem apontado que, de fato, tem tido efetividade. Então, a gente insiste nessa questão das travessias. O, em relação à recuperação do 647, da erosão, e depois, acho que o Robinson...

Orador C: Eu posso-posso complementar aqui, né? É, isso já foi até objeto de-de conversa com a própria prefeitura, né? Ah, essa é uma obrigação que a Eixo tem que ela é-ela é a parte da duplicação, já é uma obrigação contida no contrato de recuperar uma série de passivos ambientais que estavam cadastrados no edital, né? Esse, esses passivos, nós temos até cinco anos pra-pra recuperar, nós tamos no terceiro ano, e nós começamos dos-dos mais graves, aqueles que tinham riscos de-de rodar a rodovia, até os menos graves, aqueles que eram simplesmente uma reposição de vegetação. E fizemos um cronograma, é, e o do 447, a gente já está em fase de projetos, né? É, e devemos estar procurando aqui a-a Secretaria de Planejamento de Obras e a prefeitura, pra tá conversando sobre esse projeto. Então, está dentro do nosso cronograma aqui. E é uma coisa, é, subsidiária a questão da-da-da duplicação, mas, é, a gente entende aqui, o, a preocupação do município e-e o projeto já tá em-em fase de conclusão pra gente poder conversar aqui, e depois poder partir para as ações, tá? E aí, já-

já respondendo também aqui, o Jorge que-que perguntou a respeito disso, né? É, a Izabel Cristina do Latitude 21, aqui só marcar colocou nas outras audiências públicas, né? Podemos aqui verificar a, aquilo que-que se enquadra dentro dos nossos planos aqui de comunicação, de educação ambiental, é, e poder fomentar aí, o que for possível dentro da, das análises técnicas, daquilo que é possível fomentar, e fazer aqui, as parcerias possíveis. Bom, é, o Jorge perguntou sobre o acesso à Avenida Washington Luiz, né? É, a questão de fazer um acesso da rodovia pro, pra um, pra uma via lateral, ela é relativamente simples, né? É-é a questão de construir uma agulha, fazer um estudo técnico, né? Então, pode ser feito um pedido, é, de acesso a-a Eixo, né? E aí, um, a gente toca isso como um-um pedido de acesso, né? Isso é um processo, é, que nós temos bastante lá de-de propriedades, de prefeitura, é, e a gente apoia na, nesse projeto. Então, esse pedido de acesso, num, é uma-é uma coisa relativamente simples de-de se fazer, tá? Bom, é, a questão do Donizete das propriedades após a balança, é, a preocupação dele, é, que tem, a propriedade num consegue pegar, é, ruas, é, municipais que-que voltam pela rodovia e conseguem sair no-no dispositivo que tem antes da balança. É, e aí, ele tem que sair da-da-da propriedade e cair na rodovia. E aí, realmente, o próximo dispositivo de retorno, ele é no KM 637, que fica aproximadamente 7 km, é, dessas propriedades. É, então realmente, hoje, a solução que se tem lá, as, a, o Donizete e os quatro proprietários, eles têm que ir até o próximo retorno, né? É, mas isso num, não impede de conversar com a prefeitura, e ver se é possível fazer uma ligação, é, ao-ao loteamento que tem anterior ali, acho que é uma questão de conversar juntamente com a Prefeitura, e verificar se é possível. Bom, ah, aos ciclistas, né? Aqui, é, cumprimentar todos os ciclistas, né? É, explicar assim, nós não temos assim, uma previsão de ciclovia contínua, tá? O nosso contrato de concessão previu alguns pontos de rodovia, são locais específicos que existe uma medição, é, do uso, principalmente pra trabalho, alguma coisa assim, ao longo da concessão, né? É, e aí, nós temos até um gatilho de contrato previsto, são 94 km pra toda malha da concessão pra ser construída ao longo dos-dos 30 anos, principalmente, nesses locais que dão ga, gatilhos diários de-de ciclistas que-que são verificados, né? É, isso não impede de-de ter algum pedido, tá? Na ARTESP. É, e aí, toda-toda audiência pública, eu comento dum programa que tem no site da Eixo chamado SISDEMANDA. É, o SISDEMANDA, você entra no site, e pode pedir o cadastro de inclusão de obra na-na, no contrato de concessão, né? Isso é feito uma análise técnica econômica pela ARTESP, junto com a concessionária, e é possível incluir obra, é possível até deslocar e mudar, necessariamente, o plano de investimento, né? É, mas assim, independente disso, todo esse trecho vai ser construído acostamento, né? Todo esse trecho vai ter o acostamento, uma parte importante de 2,5, uma parte de 3 m de largura, né? E a questão de placas, isso é simples de-de contemplar no projeto, tá? Então, a parte de-de colocar placa com aviso que-que atenção, que tem ci, ciclistas, isso é-é simples de-de ser contemplado, tá? Então, fica aqui, as-as, o registro da-da questão de sinalização. A gente pode procurar e olhar em conjunto, vai ter os acostamentos, é, e a questão, especificamente, em algum ponto de ciclovia, isso pode ser pedido, é, inclusão lá pra-para ARTESP, né?

Orador D: Ro, Robinson. Só complementar, é, primeiro, que assim, é-é a terceira audiência pública seguida, né? Nós tivemos uma audiência em Tupã anteontem.

Orador C?: Adamantina.

Orador D: Adamantina ontem, e hoje, aqui, sobre o mesmo objeto. E claramente, pelo menos pra mim, que eu não sou daqui da região, eu frequentei aqui no passado, a gente fez inclusive congressos de erosão aqui em Prudente, em Marília, em Bauru, lá pra trás. Mas claramente, a gente, pelo menos pra mim, ficaram dois grandes grupos organizados aqui: o grupo dos ciclistas e o grupo do Latitude 21. Né? Que tiveram nas três audiências com três, com demandas claras. Então, vocês tão de parabéns, eu acho que é isso, eles tão aproveitando a oportunidade e depois, é, os, a fala agora é um pouco mais, vai ser deles no final, mas assim, tudo que estão falando aqui, tá sendo gravado. E tudo isso vai ser transformado, essa gravação vai ter que ser transcrita, ou seja, vai virar texto, bota um microfone e digita tudo que você vai falar e a gente vai ser obrigado a responder, tudo vai tá no processo de, que é público. E vai ter que ser respondido. Então, cada pergunta, cada colocação, se a pessoa não vem aqui, não se coloca, e vocês estão, então, o 21 e o, e os ciclistas tão de parabéns. E essa questão da sinalização, né? Eu já vi isso também quando você viaja por aí, o respeito na Espanha é impressionante, né? O, a valorização, e-e aí, agora talvez, seja uma viagem minha, mas eu queria falar isso. Assim, quando eu comecei a mexer com rodovia, era o DR e o DNIT, fazendo obra viária. Daí, ele começou a querer operar. Fez as concessionárias entrarem pra, além de construir, funcionar a rodovia, operar a rodovia, guincho, é, posto de atendimento, rada. Hoje, é-é, virou um negócio muito mais do que isso, a concessionária é uma gestora de rodovia, né? Então, e ela, e a rodovia que liga as cidades, é um eixo de ligação da-da vida da cidade, né? Então, é superimportante que isso seja considerado, e que aqui, de repente, vire uma rodovia turística, ciclística, né? Eu acho que tá-tá ótimo. E só pra falar da Izabel, desculpa se eu delirei um pouquinho, mas a-a questão dos plantios, né? Aqui, tá aparecendo nessa audiência, um pouco menos do que apareceu nas outras duas audiências; nós precisamos fazer um projeto de plantio compensatório. Aonde vai plantar? Se depender só da gente, vai ser os nossos engenheiros florestais e biólogos pegando grandes mapas e fazendo cartografias, e propondo em lugares que, talvez, não sejam os ideais. Então, se vocês puderem fornecer, é, indicação de lugares, subsídios pra CETESB e pra concessionária, vai ser muito melhor.

Orador C: Tá ótimo. Aqui, continuando a questão do Valter Fernandes, né? É, o dispositivo do 447 existente hoje, né? Ele permanece aqui em-em Dracena, né? E há previsão de mais três novos dispositivos aqui na-na-na-na região de Dracena, aqui na, vamos dizer na-na área urbana, né? É, então assim, tá previsto a construção de mais dispositivos aqui ao longo de Dracena, né? É, ao André de Panorama, né, André? Aqui tem uma-uma questão um pouquinho diferente, né? É, os últimos 1.800 m, né? É, ele não entrou na concessão, ele, hoje, ficou fora do convênio do DER, que transferiu a rodovia pra ser concessionada, né? Então, isso precisaria ter um-um trabalho de Panorama junto ao DER ARTESP pra transferir, ah, o convênio, incluir na concessão esse trecho, né? É, e aí, depois verificar com o ARTESP, é, a possibilidade de incluir, ah, o prolongamento da obra, mas hoje é um trecho que ele não-não faz parte do trecho concessionado, né? E-e aí, vale-vale a conversa com o DR e com a ARTESP aí, tá? Pra verificar. É, o Misrael de Junqueirópolis, ah, ele trouxe a preocupação dele com os dispositivos, né? É, lá em Junqueirópolis, a gente tem a previsão, ah, dos dois dispositivos de níveis que existem lá, o 627 e do 631, é, ambos serem transformados em dispositivos em desníveis, tá? É, são diamantes; o do 627, um diamante com rotatória, é, o 631 passaria a ser um diamante, né? Então, é, também coloco aqui a disposição de ir ao município, a parte de engenharia, levar

os projetos e mostrar como é que é o modelo do dispositivo, como é que ficaria lá pra-pra-pra vocês, é, entenderem o projeto que tá sendo pensado, tá? É, e por último, a Secretaria de Governo de Relações Institucionais, é, fez uma pergunta aqui, dos índios de Tupã, aí eu deixo isso con, contigo. É-é então, também encerrando aqui, agradecer ao Francisco, velho amigo. Conhecemos ontem de, então, em relação a, pelo que eu entendi, você falou é um distrito que chama Arco-íris, é um distrito de Tupã? Município Arco-Íris? Então, é, nós vamos pesquisar de novo, trabalhar, mas assim, ele, provavelmente, ele tá a mais de 10 km de distância da rodovia, que é o critério técnico que a CETESB estabelece. Então assim, tudo que está a mais de 10 km, vai tá fora da área de influência direta do empreendimento. Mas de qualquer jeito é relevante saber, até porque Tupã é um nome indígena, né? E...

Orador N: [inint] [01:57:52] [01:57:55].

Orador C: Sim.

Orador N: [inint] [01:57:56] [01:57:57].

Orador C: Tá. Mas então, assim, se num tá citado no estudo, é porque não tá cadastrado na área que, formalmente, teria que tá, mas não custa sa, é-é bom ter esse-esse toque. Obrigado. Bom, só pra terminar a questão do prazo de obra, né? É, o prazo de obra aqui, a gente depende da licença ambiental, né? Então, os próximos passos aqui, é-é, a gente almeja, é, ter o, a licença prévia, né? O processo que nós estamos. Depois disso, tem a licença de instalação. Uma vez com a licença de instalação, a gente consegue, é, iniciar a obra, né? É, e a obra aqui, ela é uma obra prevista pra ser executada em quatro anos, tá? É, normalmente, a gente divide, é, em trechos, né? É, e-e vai executar os dos 192 km aqui, aproximadamente, em quatro anos. Essa é a nossa previsão aqui. Tão-tão logo a gente obtenha uma licença de instalação, é, começar as obras e é uma obra que é, a gente vai fazer lotes, e ir entregando aí, ao longo dos quatro anos, pra tá 100% concluído. Bom, era isso, queria agradecer o...

Orador A: Muito obrigado Robson, muito obrigado também ao Fernando Kertzman pelas-pelas falas aqui. (palmas) E agora, como encerramento, é o último pronunciamento, então, da Ticiania Viana da CETESB.

Orador B: É, só quero agradecer a presença de todos. É, as contribuições foram riquíssimas, e a gente vai considerar tudo na nossa análise. Muito obrigada. (palmas)

Orador A: Muito obrigado, Ticiania. E agora, a gente encerra essa série de audiências públicas extremamente produtivas, como já falamos, é, tivemos participação de todos os municípios envolvidos aqui no projeto, isso é um sucesso. Também gostaria de agradecer, também, todos aqueles que nos acompanharam também pela "internet", nós tivemos até uma expressiva participação "online". Então, dito isso, em nome do Governo do Estado de São Paulo, da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística, gostaria de agradecer então, finalmente, a todos, declarar encerrados os trabalhos. Tenham todos uma ótima noite, obrigado. (palmas)

**Fim da Transcrição [02:00:17]**