



**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 “Implantação do Anel**  
2 **Viário Pompéia – Paulópolis (SPI-476/294)”, de responsabilidade da Eixo SP**  
3 **Concessionária de Rodovias S/A, (Processo IMPACTO nº 227/2024, e-ambiente CETESB.**  
4 **000324/2023-88)**

5  
6 Realizou-se no dia **22 de janeiro de 2025**, às 17 horas, no **Auditório Inferior do Instituto de**  
7 **Desenvolvimento Familiar Chieko Nishimura**, na Av. Floriano Peixoto, 333 - Pompeia / SP,  
8 a Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio  
9 Ambiente – EIA/RIMA do empreendimento **“Implantação do Anel Viário Pompéia –**  
10 **Paulópolis (SPI-476/294)”,** de responsabilidade da Eixo SP Concessionária de Rodovias S/A,  
11 (Processo IMPACTO nº 227/2024, e-ambiente CETESB. 000324/2023-88). Após a abertura  
12 dos trabalhos e saudação inicial feita pelo **Presidente da Sessão Anselmo Guimarães de**  
13 **Oliveira**, este informou que ainda compunha a mesa diretora dos trabalhos o representante do  
14 órgão responsável pelo licenciamento, **José Eduardo Bevilacqua**, da Diretoria de Avaliação  
15 de Impacto Ambiental da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – CETESB, e **Ricardo**  
16 **Crepaldi**, representante da ABES/SP - Associação Brasileira de Engenharia Sanitária de São  
17 Paulo no Plenário do CONSEMA. Foi realizada a explanação das atribuições do CONSEMA  
18 e das normas sobre o desenvolvimento da audiência por **Anselmo Guimarães**, seguido das  
19 saudações iniciais pelos demais integrantes da Mesa Diretora. Passou-se, a seguir, às exposições  
20 sobre o assunto em questão, com a fala de **Robinson Ávila**, Diretor de Engenharia da Eixo SP  
21 e em seguida por **Thaís Pagotto**, da Econature Consultoria Socioambiental. Finalizadas as  
22 exposições, passou-se ao momento destinado às falas dos oradores inscritos, fase da qual  
23 participaram os cidadãos **Guilherme Ferreira Borrasca, Marco Antônio Baldacin, Mário**  
24 **Bastos, Eunice Zanghettin Faia, Eudes Rodrigues de Carvalho, Carlos Eduardo**  
25 **Camargo, Jorge Nishimura, Ricardo Rodrigues da Cunha, Luiz Frederico Faio Destro,**  
26 **Beatriz Azevedo de Oliveira, Henrique de Resende Barbosa, Cristiano Zanghettin Fantin,**  
27 e **Aline Pirola**. Como representantes de órgãos públicos, se manifestaram a Secretária de  
28 Infraestrutura **Camila Ribeiro Nogueira Suga**, e o Secretário de Agricultura, Abastecimento  
29 e Meio Ambiente **Fernando Bosch Martins**, ambos do município de Pompeia. A seguir,  
30 **Eduardo Dantas**, do Conselho de Desenvolvimento Sustentável da Prefeitura de Tupã; o  
31 **Vereador William Inácio da Silva**, de Pompeia, e o **Vereador Vanderlei Ribeiro dos Santos**,  
32 Presidente da Câmara Municipal de Pompeia e, encerrando as manifestações, o **Prefeito**  
33 **Fernando Itapuã Branco Nunes**, do Município de Quintana e o **Prefeito Diogo Ceschim**  
34 **Silva**, do Município de Pompeia. Finalizadas as manifestações dos integrantes do Plenário,  
35 passou-se à etapa de respostas e esclarecimentos, feitos por Robinson Ávila, representante da  
36 Eixo SP, e pelos representantes da consultoria Econatur. Seguiram-se os comentários finais,  
37 feitos pelo conselheiro do CONSEMA **Ricardo Crepaldi**, e por **José Eduardo Bevilacqua**,  
38 representante da CETESB. Após constatar e informar que todas as etapas da Audiência haviam  
39 sido regularmente cumpridas, o **Presidente da Sessão** agradeceu a presença de todos e declarou  
40 encerrados os trabalhos da audiência. Anexo à presente ata, segue a transcrição integral das  
41 falas. Eu, **Anselmo Guimarães de Oliveira**, Secretário-Executivo do CONSEMA, lavrei e  
42 assino a presente ata.

TRANSCRIÇÃO

Eixo\_Pompeia

22 de janeiro de 2025

## **PARTICIPANTES**

Vozes masculinas identificadas: M1

Anselmo Guimarães de Oliveira

José Eduardo Bevilacqua

Ricardo Crepaldi

Robinson Ávila

Taís Pagotto

Guilherme Ferreira Borraça

Marco Antônio Baldassim

Mário Bastos

Eunice Zanguetin Faia

Eudes Rodrigues de Carvalho

Carlos Eduardo Camargo

Jorge Nishimura

Luiz Frederico Faio Destro

Beatriz Azevedo de Oliveira

Ricardo Rodrigues da Cunha

Henrique de Resende Barbosa

Cristiano Zanguetin Fanfim

Aline Pizzola

Camila Ribeiro Nogueira Suga

Fernando Bosch Martins

Eduardo Dantas

William Inácio da Silva

Vanderlei Ribeiro dos Santos

Fernando Itapuã Branco Nunes

Diogo Sesquim

## **TEMPO DE GRAVAÇÃO**

02 horas, 38 minutos e 10 segundos

## **MODALIDADE DE TRANSCRIÇÃO**

Padrão

## **LEGENDA**

... → pausa ou interrupção.

(inint) [hh:mm:ss] → palavra ou trecho ininteligível.

(palavra) [hh:mm:ss] → incerteza da palavra transcrita / ouvida.

---

(INÍCIO)

[00:00:04]

Anselmo Guimarães de Oliveira: Implantação do anel viário Pompeia-Paulópolis, SPI 476294, de responsabilidade da Eixo SP Concessionária de Rodovias. Agradeço aqui a todos os presentes, a todos os representantes da sociedade, as autoridades, em especial cumprimento aqui o senhor prefeito de Pompeia, prefeito Diego Montefrio Sesca, também gostaria de cumprimentar o senhor presidente da Câmara de Vereadores de Pompeia, Vanderlei Ribeirão dos Santos, também o prefeito de Quintana, prefeito Fernando Itapuã Branco Nunes, cumprimento também o vereador Sidney Chiro de Souza, também o vereador de Tupã, Eduardo Akira Edamitsu (inint) [00:00:50], também o vereador Rodolfo Marino, a subprefeita de Paulópolis, senhora Vera Lúcia Cordeiro de Lima Gonçalves, e também o secretário de Agricultura e Abastecimento e Meio Ambiente de Pompeia, Fernando Bosque Martins, também o vereador Reginaldo Fininho de Pompeia, vereador Wilson de Souza, a secretária de Infraestrutura, Camila

Ribeiro Nogueira Suga, e também o presidente da Ordem dos Advogados do Brasil, a seccional Pompeia, doutor Wagner Ricardo Florio. Espero ter feito a pronúncia de todos adequadamente, se não, peço perdão, e aqueles que tiveram oportunidade, por favor, corrijam quando vierem aqui fazer uso da palavra. Queria agradecer, então, novamente pela presença e gostaria de falar aqui um pouco sobre o rito da audiência pública, como que vão ser desenvolvidos os trabalhos. Então, em primeiro lugar, a composição da mesa diretora, tem a presidência da sessão, eu sou o secretário-executivo do CONSEMA, as audiências públicas podem ser presididas pelo secretário-executivo do CONSEMA ou pelos representantes do Sistema Ambiental Paulista. Também está aqui conosco, como representante da CETESB, nosso querido Bevilacqua, que daqui a pouco vai se aposentar adequadamente, também o conselheiro Ricardo Crepaldi, ele que é representante da Associação Brasileira de Engenharia Sanitária, ABES-SP. Muito obrigado, daqui a pouco a gente passa a palavra também, já para fazer algumas saudações iniciais. Primeiro o CONSEMA, o Conselho Estadual do Ambiente, que é o principal órgão consultivo, normativo e recursal integrante do Sistema Ambiental Paulista, que também possui, dentre as atribuições de avaliar políticas públicas de interesse à sociedade paulista, apreciar estudos de impacto ambiental, também tem como atribuição fazer a convocação das audiências públicas que versam sobre estudos de impacto ambiental que tramitam em âmbito do Estado de São Paulo. As audiências públicas têm como legislação a Lei Estadual nº 9.509, de 97, que estabelece a política estadual do meio ambiente, também a Lei Estadual nº 13.507, de 2009, que trata do funcionamento do CONSEMA e as regras de convocação e realização das audiências públicas estão na Deliberação Normativa CONSEMA I, de 2011. As audiências públicas

possuem como definição e objetivo ser eventos abertos públicos onde são apresentados os aspectos ambientais do projeto ou da proposta para toda a sociedade. Tem como objetivo dirimir dúvidas e conhecer a opinião pública, recolhendo críticas e sugestões sobre processos de licenciamento ambiental sujeitos à EIA/RIMA, também criação ou alteração de unidades de conservação, zoneamento ecológico-econômico e outras questões de interesse ambiental sempre na forma estabelecida em lei. O edital de convocação da audiência pública é publicado no Diário Oficial do Estado e sendo imediatamente iniciada a divulgação nos veículos de comunicação pelos representantes do empreendedor. O presidente da sessão tem a 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. Nós estamos, inclusive, com a transmissão ao vivo dos trabalhos, que está sendo feita no YouTube, pela página arroba SEMILSP. Então todos aqueles que quiserem, nesse momento, acessar e ver a transição, já está lá. Vai continuar também disponível na página da SEMIL para todos os interessados e vai constar também o link no processo de licenciamento. Junto com os registros por escrito, que vão conter data, hora e local, e também as falas dos participantes na íntegra. Como desenvolvimento dos trabalhos, o CONSEMA definiu a divisão em três partes. Então a primeira parte serão as exposições dos trabalhos e dos estudos, a segunda parte é a participação dos interessados e interessadas que estiverem aqui inscritos e um terceiro momento que são as respostas e comentários. As inscrições, para o uso da palavra, vão se encerrar às 18h15min, ou seja, 60 minutos após a abertura dos presentes trabalhos, sendo que as falas serão feitas no intervalo de tempo e de acordo com a ordem de inscrição, de acordo com o segmento

de representação que nós vamos falar logo a seguir, sendo aqui vedada a duplicidade de manifestação. Então a primeira parte, que são as exposições do estudo, a abertura é feita com a exposição sobre a proposta, pelo representante do empreendedor, que para isso terá até 15 minutos para fazer a sua exposição, sobre o projeto, sobre a localização, as questões de projeto em si. Na sequência nós teremos a exposição do responsável pelo estudo técnico, que vai ser aqui apresentado, para isso teremos 30 minutos para a apresentação efetivamente desse relatório de impacto no meio ambiente. A segunda parte, que é a parte central da audiência, que é justamente a participação dos interessados e/ou interessadas, que estão aqui presentes, devidamente inscritos. Repito então, as inscrições estão sendo feitas junto à mesa receptora e vão ficar até às 18h15min. Então iniciamos chamando os representantes do Ministério Público que estiverem aqui inscritos, cada um deles terá até 5 minutos. Na sequência nós teremos representantes de entidades da sociedade civil organizada, cada um por 5 minutos também. Na sequência, as pessoas físicas, ou seja, os cidadãos ou cidadãs que não estão aqui necessariamente representando alguma entidade, cada um terá 3 minutos. Na sequência, representantes de órgãos ou entidades públicos, membros de conselhos municipais de meio ambiente, e encerramos com as falas dos parlamentares inscritos e também dos representantes do Poder Executivo que estiverem inscritos aqui presentes, cada um também por 5 minutos. A seguir, convidaremos novamente os representantes do empreendedor e novamente os representantes da consultoria para que possam fornecer aqui, nesse momento, as respostas e comentários, obviamente, daquilo que for possível nesse momento aqui. Então terão novos 15 minutos, cada um, para fazer as suas falas e fazer os comentários. O conselheiro nosso que está aqui

conosco na mesa terá 10 minutos para fazer os seus comentários finais, ao término da audiência pública, e finaliza-se com os comentários do representante da CETESB. Outras considerações que sobrevierem após a audiência, quiserem ser protocoladas por inscrito, disponibilizamos essa caixa que está aí na tela, que é [consema@sp.gov.br](mailto:consema@sp.gov.br), então a gente pede que seja encaminhado em um prazo de até 5 dias úteis, nós vamos fazer a compilação desse material e encaminhar para a CETESB para prosseguir a análise junto com os demais documentos do EIA/RIMA, então até 5 dias úteis para [consema@sp.gov.br](mailto:consema@sp.gov.br). Dito isso, agradeço novamente pela presença, queria convidar aqui o Bevilacqua, que ele representa a Diretoria de Avaliação de Impacto Ambiental da CETESB, vou pedir então para você falar seu nome completo e fazer sua saudação inicial. Muito boa tarde.

José Eduardo Bevilacqua: Bom, boa tarde a todos, Anselmo, é um prazer estar aqui, eu me chamo José Eduardo Bevilacqua, eu represento a Diretoria de Avaliação de Impacto da CETESB, Companhia Ambiental do Estado de São Paulo. A nossa missão aqui é muito clara, nós estamos aqui para ouvir as contribuições que a sociedade civil, que as outras entidades que compõem o público, para que nós possamos ter essas contribuições, e a partir deste momento nós prosseguimos nos estudos e encaminhamos essas questões para o empreendedor, na forma de um documento específico, para que assim se prossiga na análise. Então antes que se tenha qualquer ideia a respeito do avanço que o projeto está, é preciso que se diga isso, nós estamos numa etapa de avaliação preliminar, ou seja, as contribuições para nós são muito importantes, então eu entendo, Anselmo, que de uma forma organizada, de uma forma bem colocada, todas essas

questões são consideradas por nós dentro da nossa avaliação, no sentido de uma busca de sustentabilidade ambiental para todo o nosso Estado. Estamos aqui para contribuir, qualquer questão que for colocada, como o Anselmo já disse, a gente vai estar considerando plenamente na nossa análise para prosseguimento da avaliação do pedido da licença ambiental. Muito obrigado.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Muito obrigado, José Eduardo Bevilacqua, então aqui representando a CETESB, nós vamos compor a mesa aqui até o final dos trabalhos, muito obrigado, ótimo trabalho. Gostaria de cumprimentar aqui e passar a palavra para o conselheiro Ricardo Crepaldi, ele que é representante da Associação Brasileira de Engenharia Sanitária de São Paulo. Muito obrigado.

Ricardo Crepaldi: Obrigado, Anselmo, comento no seu nome, meu amigo Bevilacqua aqui, e eu quero dizer algumas palavras para vocês. Meu nome é Ricardo Crepaldi, sou diretor da ABES, como o Anselmo falou, que é a Associação Brasileira de Engenharia Sanitária e Ambiental, é a mais antiga do país, quase 60 anos, e eu sou também coordenador estadual de meio ambiente e mudanças climáticas da própria ABES. E um dos pontos aqui, esse é um momento em que essa audiência pública, a gente sempre fala, diversas que a gente faz por aí, a gente está sempre trabalhando com isso, é o momento da população, das entidades, setores públicos, todo mundo se manifestar. Ele é uma forma democrática de a gente fazer isso. Como Bevilacqua falou, a licença está no início, esses dados vão ser usados para a confecção da licença, ou até não, mas por quê? Para que se fez alguma medida mitigadora, o que a gente está vendo é isso, é a questão ambiental do caso do empreendimento, como a gente vê de todos quando a gente faz

essa audiência pública. A parte importante é isso, não é só agora que vocês podem, vocês viram isso, vocês têm até cinco dias úteis para colocar alguma contestação, alguma discussão, isso vai para dentro do processo, isso é uma parte muito importante, às vezes o pessoal não entende. Ah, eu não estive lá, eu não dei minha parcela de participação, mas sim, pode dar sua parcela de participação. É muito importante, é muito importante a gente ouvir a sociedade, a sociedade é a dona daquilo que nós estamos fazendo. Então esse é um ponto bom, porém, outro detalhe muito importante. Eu estou aqui também porque esse empreendimento, eu conheço o problema de Pompeia desde que eu tinha 4, 5 anos. Nasci em Tupã, moro em Bauru e moro em São Paulo. Então esse problema do anel viário, eu conheço a discussão dele há mais de 40 anos. Então isso é muito importante para a região, para ter o fluxo da distribuição de cargas e empresas, da logística do Estado e ser mais ágil, e a segurança, é inseguro, infelizmente essa é a passagem aqui em Pompeia e também em Paulópolis. Então esse é um ponto, espero que a gente consiga discutir muito bem aqui, com toda a região que está aqui presente, e espero que tenhamos uma ótima reunião. Obrigado Anselmo.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Muito obrigado conselheiro, Ricardo Crepaldi. Seja bem-vindo aqui às nossas audiências públicas, presença efetiva e constante no plenário do CONSEMA, muito obrigado por estar aqui também, muito obrigado por acompanhar nossos trabalhos aqui em loco, muito obrigado. Dito isso, vamos passar então o momento inicial da audiência pública, nós vamos fazer então o convite para o diretor de engenharia da Eixo, concessionária de rodovias, senhor Robinson Ávila. Ele

vai ter então 15 minutos para fazer a exposição aqui da proposta. Muito obrigado.

Robinson Ávila: Boa noite a todos, gostaria aqui de cumprimentar a mesa diretora do evento, Anselmo, Bevilacqua, Ricardo, pela condução dessa audiência pública, queria cumprimentar o prefeito de Pompeia e aqui todos os demais prefeitos que estão participando, gostaria de cumprimentar os vereadores que estão participando, a todos os secretários, e em especial a todas as pessoas da sociedade que vieram aqui ver, e ver uma casa cheia dessa, é o que nós esperávamos, dado a importância desse empreendimento aqui para a cidade. Então é muito bom ver a casa cheia, a participação das pessoas aqui, dado a importância desse projeto. Eu vou adentrar aqui na apresentação, essa audiência pública é específica do estudo ambiental do contorno de Pompeia, desse investimento específico da Eixo, que na verdade é um contrato de concessão do Estado de São Paulo, é uma obrigação que existe dentro do contrato de concessão, para nós fazermos esse investimento aqui da cidade de Pompeia. Antes de começar a apresentação, vou passar um vídeo aqui de três minutos sobre a concessionária Eixo, e aí eu começo a explicar especificamente o projeto.

M: Por uma rodovia não circulam apenas pessoas e mercadorias, por elas também trafegam o progresso, a inovação e as ideias que são a base do desenvolvimento de um país. É nisso que a Eixo SP acredita, e esse é o caminho que ela vem percorrendo. Com mais de 1.200 quilômetros de malha viária, distribuídas por 12 rodovias que se estendem do centro até o extremo oeste do Estado de São Paulo, a Eixo SP administra a maior concessão rodoviária do Brasil. Pelo tamanho de sua operação e pela qualidade dos serviços que oferece, ela é hoje referência em concessão de

rodovias no país, atuando como vetor de desenvolvimento nas comunidades e regiões onde está presente. Tecnologia e inovação, soluções focadas em sustentabilidade e atenção especial à capacitação de seus colaboradores e a relação com seus usuários, são a base dos serviços oferecidos pela concessionária. Com mais de 1.900 pontos de transmissão ao longo de suas rodovias, a Eixo SP oferece a maior estrutura de conexão sem fio 5G da América Latina. Além de qualidade e velocidade de navegação, a conectividade também permite ao usuário entrar em contato via mensagem de voz, chamada de vídeo ou ligação com o centro de controle operacional sem o uso do pacote de dados, através do aplicativo Eixo SP. Outro aplicativo, o Eixo Trips, permite explorar pontos turísticos e serviços ao longo das rodovias, enriquecendo a experiência de viagem de seus usuários. Câmeras, sensores de tráfego e monitores de alta tecnologia acompanham em tempo real tudo o que acontece nas vias e alimentam de informações o sistema de rodovia inteligente. Com ele, os controladores tomam decisões de forma rápida e acionam os recursos de atendimento mais próximos do local das ocorrências. A tecnologia também está presente no sistema (W&M) [00:17:07], que permite a pesagem de caminhões em movimento, agilizando a fiscalização dos veículos com precisão e segurança. Inovação e sustentabilidade também trafegam juntas nas rodovias da Eixo SP. Com soluções inteligentes e que impactam positivamente o meio ambiente, a concessionária tem conseguido não apenas aperfeiçoar a infraestrutura da malha viária sob sua gestão, como também reduzir significativamente a emissão de gases de efeito estufa. Mas o mais importante é que, por trás de cada solução inovadora, de cada serviço executado com rapidez e precisão, existe uma equipe de gestores e colaboradores comprometidos com a segurança e satisfação dos usuários,

com o desenvolvimento das comunidades do entorno das rodovias e, principalmente, com o desenvolvimento sustentável de um dos setores de infraestrutura mais importantes para o país. Eixo SP. Mais perto de você.

Robinson Ávila: Isso é um pouquinho da Eixo. Atualmente, nós somos mais de 2.200 colaboradores, às vezes as pessoas não enxergam o que tem por trás de uma concessão de rodovia, mas nós temos para poder prover todos esses serviços uma grande equipe, uma grande quantidade de colaboradores comprometidos para poder entregar um padrão de qualidade e segurança melhor nas rodovias. A Eixo, ela iniciou a operação em junho de 2020, então nós temos 4 anos e meio. Ela é um contrato de concessão com o governo do estado de São Paulo de 30 anos, então ela se conclui em 2050. Nós operamos e conservamos mais de 1.200 quilômetros, nós passamos por 66 municípios, nós temos aqui, como previsão, executar 17 bilhões em investimentos e o contorno de Pompeia, que a gente está falando hoje, é uma obra dessas que compõe o plano de investimento, uma das nossas obrigações, que está composto dentro desses 17 bilhões, é uma obra de aproximadamente 500 milhões de reais, uma das obras mais relevantes que a gente tem, está composto dessas obrigações que nós temos com o estado de São Paulo. Além do contorno de Pompeia, nós temos mais de 700 quilômetros de duplicações para serem executados, isso ao longo da nossa malha de 1.200 quilômetros, ao longo dos anos nós temos que duplicar mais de 700 quilômetros, e outros investimentos como serviço de atendimento ao usuário, dispositivos de desnível, tirar os dispositivos que existem em nível, colocar outros dispositivos em desnível, contemplam nessas duplicações, enfim. E fora isso, nós temos aí uma estimativa de geração de mais de 2 bilhões de impostos de ISS que a gente

gera aí a esses 66 municípios ao longo da concessão. Que é um pouquinho da malha, a gente está lá na região de Piracicaba, São Carlos, passa por toda a região aqui de Bauru, Marília, Pompeia, vai até Panorama, divisa do estado do Mato Grosso do Sul, e ainda tem uma parte ali entre Presidente Prudente e Assis, essa é toda a nossa malha aqui no interior de São Paulo. O que nós fizemos até agora? Nós fizemos bastante coisa, nós já fizemos bastante investimentos, mas aqui eu trago um pouquinho das fotos de quando nós assumimos a rodovia, e aqui a região de dentro de Pompeia, quando nós assumimos a gente encontrou aqui a estrada na parte urbana aqui de Pompeia, com pavimento bastante deformado, nós tivemos que estudar uma solução que tivesse uma durabilidade, nós fizemos uma grande campanha de pavimentação em toda a malha, em Pompeia aqui não foi diferente, acho que todas as pessoas que aqui residem têm esse sentimento lembrado, cinco anos atrás, o pavimento como era e como é hoje, a sinalização, não só aqui em Pompeia, mas a gente fez um trabalho bastante extenso. E outro exemplo aqui, que a gente pode trazer perto a vocês, é a duplicação que a gente fez na região de Nóbrega, em Marília, onde, além de duplicar a rodovia de Marília a Oriente, nós fizemos lá 12 quilômetros de marginais, onde nós separamos o fluxo urbano do fluxo rodoviário, acho que todo mundo que passa indo para Marília vê essa obra, a qualidade que ela ficou e a melhoria que trouxe para a região. E agora não é diferente, a gente quer dar continuidade, a gente quer vir de Oriente para Pompeia e depois a gente tem a continuidade das duplicações na sequência, que são outros investimentos que a gente tem, também tratando em paralelo, que são as demais duplicações até Panorama. Mas hoje, especificamente, é aqui o contorno de Pompeia. Falando um pouquinho do contorno de Pompeia, nós estudamos várias alternativas de

traçado, alternativa de traçado que melhor apresentou é essa para o lado norte, ela começa ali no KM 474 e termina no 491, que está pequenininho para mim aqui, perdão, estou com uma dificuldade de leitura, mas eles são 19 quilômetros. Então é um contorno que nós vamos fazer de 19 quilômetros, ele começa ali no 474 depois do hotel, acho que é uma boa referência, todo mundo fala da pousada que tem ali. Como é que vai funcionar? As pessoas que estiverem na 294 e quiserem ficar no contorno, é só permanecer à esquerda e vão ter um fluxo livre e contínuo para entrar no contorno, para percorrer o contorno e desviar de Pompeia e Paulópolis e sair um pouquinho depois de Paulópolis. Aqueles que quiserem vir para Pompeia é só permanecer à direita e é como é hoje, continua à direita e pode vir para a cidade de Pompeia. Toda a implantação, como eu falei, são 19 quilômetros, está previsto uma pista duplicada, ou seja, duas pistas por sentido, é uma pista que vai ter divisão central com canteiro, a velocidade diretriz da rodovia é de 80 quilômetros por hora, nós temos a previsão de três dispositivos de entroncamento, claramente dois, com a 294, que é na entrada e na saída, uma depois da pousada no 474 e uma depois de Paulópolis, em desnível, então todo o fluxo livre, sem cruzamento, em nível, e nós temos um outro entroncamento com a vicinal que vai para Queiroz também, que permite que todo o fluxo de caminhões que vem de Queiroz possa pegar o contorno e também não adentrar aqui dentro de Pompeia, então estão previstos esses três dispositivos em desníveis totalmente seguros aqui para esse contorno. E nós temos previsão de implantação de 15 obras de arte, o que são obras de arte? São viadutos, pontes viadutos, para viabilizar aí uma geometria da rodovia confortável para caminhões e para veículos, por isso que a gente, em alguns locais, a gente precisa trabalhar com algumas pontes e viadutos. Aqui um detalhe que eu expliquei

do dispositivo de acesso, de entrada do contorno, isso eu estou do sentido de quem vem de Marília, sentido Pompeia, então como eu expliquei, quem quiser ir para o contorno fica à esquerda, quem quiser entrar para Pompeia é só ficar à direita, eles são em desníveis, são em níveis diferentes, a pista passa uma por cima da outra e você não tem cruzamento na pista, é tudo feito por viaduto. Aqui é o entroncamento com a vicinal de que vai para Queiroz, também temos um dispositivo em desníveis contemplado com duas rotatórias, também permite todos os quatro movimentos, então também permite uma ligação de quem está indo de dentro de Pompeia, sentido Queiroz, pegar o contorno para qualquer um dos dois lados e quem vem de Queiroz também pode pegar o contorno para qualquer um dos dois sentidos. E, por fim, a saída do contorno ou entrada de quem vem no sentido contrário, de quem vem de Quintana, por exemplo, também é a mesma situação, ficando à esquerda tem um fluxo livre em desnível e se ficar na direita vai sentido Pompeia. Bom, acho que um ponto que eu trago aqui, que é um ponto sempre importante, nós temos aqui, como ele é um projeto totalmente novo, ele é um projeto que a gente vai ter que ter desapropriações. Nós temos a previsão de 151 hectares de desapropriações em áreas particulares e 5 hectares já estão em áreas públicas, que são do DR ou, eventualmente, alguma outra área pública. Nós fizemos um traçado para não ter nenhuma interferência com residência e aí eu queria deixar claro que essa conversa da desapropriação é feita de forma muito transparente ao longo do processo, ela é uma procura com os proprietários, segue uma norma de avaliação dos imóveis, tem um regramento da ABNT, é feita uma análise de valor de mercado e a gente sempre procura uma negociação amigável. E aí muitos podem perguntar, mas eu não fui procurado ainda, eventualmente, é porque nós estamos em uma fase

preliminar para ver a viabilidade do empreendimento, essa fase podemos ter algumas sugestões, pode ter algum pequeno ajuste no projeto e a partir do momento que a gente vê que o projeto tem uma viabilidade com as contribuições, nós prosseguimos procurando os proprietários, já tivemos bastante contato com alguns, fizemos algumas melhorias de projeto a pedidos, mas a fase efetivamente de começar, abrir alguma negociação, ela vem posterior aqui a essa fase no nosso cronograma, então, já deixar claro e a gente sempre procura isso de uma forma amigável. Acho que é importante falar também que a gente atualmente já trabalhou quase 190 hectares de restaurados de outros empreendimentos que a gente fez, isso é formação de florestas nativas que a gente faz como compensação dos projetos que a gente trabalha. Nós temos mais de 540 hectares em processo de restauração e aqui para o contorno de Pompeia a gente tem uma previsão sugerida, claramente, ao final a CETESB vai determinar de aproximadamente 90 hectares de restauração aqui, de criação de áreas de preservação ambiental com mata nativa. E nós temos vários benefícios que nós enxergamos aqui no empreendimento, depois a consultoria vai entrar, mas a retirada do tráfego de dentro do município, trazendo maior fluidez, tirando o risco dos grandes caminhões de dentro da cidade, isso aumenta muito a segurança, traz todo um ordenamento no viário municipal, deixa de ser rodoviário competindo com o municipal, cria melhor escoamento de produtos, reduz tempo daqueles caminhões e pessoas que estão cruzando, que não passam mais por dentro de Pompeia e tem um fluxo livre por fora. Nós temos redução de carbono, porque todo mundo sabe que o caminhão gera mais carbono quando ele desacelera e acelera. Quando a gente tem um fluxo livre, a gente tem uma redução das emissões de carbono, isso é um impacto positivo que a gente vê. Todos esses benefícios são enxergados

pelo empreendedor, claramente a consultoria vai entrar nas questões dos impactos que existem e também nas questões das mitigações que têm que ser feitas. Obrigado.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Muito obrigado, Robinson, pela apresentação. Nesse momento então nós vamos chamar a equipe que realizou o estudo técnico ambiental, vamos chamar a senhora Taís Pagotto, da consultoria Econature. Senhora Thais, muito obrigado pela presença, por ter atendido ao convite, por favor, a palavra é sua, temos 30 minutos. Obrigado.

Taís Pagotto: Olá, boa tarde, estão me ouvindo? Sou menorzinha. Bom, eu sou a Taís, vou começar a apresentação aqui do nosso estudo ambiental. Queria primeiro agradecer a todos vocês por estarem aqui, eu acho que esse rito da audiência pública é extremamente enriquecedor e importante para esse tipo de empreendimento, para qualquer construção nova, qualquer situação que envolva o impacto ambiental, a população deve ser consultada e a participação é essencial. Então, que bom que vocês estão aqui. Eu sou a Taís, sou engenheira florestal, tenho especialização em licenciamento ambiental, em direito ambiental e eu fiz um mestrado em conservação de biodiversidade. Eu trabalho na Econature, nós somos uma empresa de consultoria socioambiental. A ideia da apresentação, então, é mostrar para vocês o diagnóstico que foi feito para a realização das obras e entender quais vão ser os benefícios e quais vão ser os impactos que essa obra vai trazer. Os impactos podem ser positivos e podem ser negativos, então a gente também estuda, dimensiona, quantifica, qualifica esses impactos para propor o que a gente chama de programas ambientais, que são propostas que o empreendedor assume junto com o órgão licenciador

para reduzir qualquer impacto negativo. O EIA/RIMA, então, foi o instrumento utilizado para fazer o início do licenciamento ambiental e o EIA nada mais é do que um estudo de impacto ambiental acompanhado de um relatório de impacto ambiental. Não existe um EIA sem um RIMA e o que seria isso? O EIA é um estudo enorme, ele está disponibilizado aqui na entrada, tanto impresso quanto indicação digital e o EIA precisa ter um RIMA acompanhando, que seria um resumo do estudo de impacto ambiental. Ele é um material simplificado para que a gente consiga acessá-lo mais facilmente e entender, às vezes, um pouco melhor, de maneira mais rápida, tudo o que foi apresentado e estudado no EIA. Quando a gente vai construir uma rodovia, fazer um empreendimento tão grande, a gente precisa ter bastante cuidado com esses estudos e, como a gente falou desde o começo, a opinião pública é muito importante e, assim como a deliberação da CETESB, tudo o que for mencionado aqui durante a audiência e apresentado depois vai ser avaliado e, se necessário, posteriormente inserido em algum dos momentos do processo. Para a elaboração do EIA/RIMA, a gente contou com uma equipe muito grande, então a gente tem engenheiros ambientais, florestais, geógrafos, geólogos, arqueólogos trabalhando, especialistas em fauna, que seriam os animais, especialistas em flora, que é a parte de vegetação. É uma equipe muito densa que trabalhou para compor todo esse estudo. O empreendimento, então, ele vai ser implantado aqui na região de Pompeia, Paulópolis, fazendo a ligação, como já foi apresentado, e ele inclui a implantação de faixas de rolamento, que seria nada mais do que as pistas rodoviárias e os seus dispositivos necessários. Aqui como a gente pode ver, ele faz a ligação do viário já existente numa região total de 166,95 hectares, numa extensão de 19 quilômetros. A necessidade do empreendimento, ela já foi

mencionada no começo das apresentações. A gente entende que existe um fluxo muito intenso hoje na rodovia, e esse fluxo, além de intensificar a dificuldade de transporte de cargas, além de ter uma maior dificuldade de tempo de percurso, a principal questão é a exposição de vidas humanas que ocorre ali. Eu tive a oportunidade de participar dos estudos de campo, então, a questão de espera por tempo de travessia, ela existe, ela é relevante, mas eu entendo que o risco de um acidente ali é muito mais relevante. Então, depois, nos impactos, a gente conversa sobre isso, mas eu entendo que a necessidade maior é por conta, principalmente, desse risco ao que a gente chama usuário das rodovias. A parte ambiental, eu vou começar agora na parte técnica, que talvez não seja muito legal para algumas pessoas, ela é o que a gente chama de tripartite. Tudo que envolve o meio ambiente, a gente divide em três, vou explicar por quê. A primeira parte, porque o licenciamento, ele é trifásico, isso é uma coisa que já foi definida lá na Constituição Federal, então, sempre que tem um empreendimento muito grande, uma obra de impacto, ele tem que passar por três etapas de licenciamento. A primeira delas é o licenciamento prévio, a LP, que é isso que a gente está fazendo aqui agora. Então, é feito um estudo denso e detalhado sobre o local onde se deseja construir a obra, a localização e apresenta isso para o órgão ambiental. Quando a obra tem um impacto significativo, ocorrem as audiências públicas, então, a gente está aqui para discutir traçado localização. Depois que essa localização for aprovada, que o empreendedor receber uma licença prévia, aí entra numa outra fase de projeto, que chama licença de instalação. Se a localização for aprovada, na licença prévia, saem umas condicionantes enormes com relação aos programas que foram propostos e aí para implantar essa obra o empreendedor vai ter que fazer um detalhamento de projeto, vai ter que

refinar item por item do que foi apresentado e se comprometer com cada detalhe que foi identificado no estudo. Aí então que a CETESB vai emitir uma licença de instalação, aí que a CETESB vai falar pode fazer a obra. A partir do momento que recebe a licença de instalação, o empreendedor vai construir a obra, vai construir a rodovia, então a gente está falando aqui de um tempo bem delongado. Depois de construir a rodovia, ele não pode simplesmente começar a utilizar. Vem o que a gente chama de licença de operação como necessidade. Ah, e a parte ambiental já foi? Não, a parte ambiental não vai ser eterna. Quando o empreendedor termina de construir, ele pede para a CETESB a licença de operação. Ele mostra que durante as obras ele realizou tudo o que ele prometeu na parte ambiental, mostra que o impacto foi mitigado, que o impacto aconteceu ou não aconteceu, mas que a obra foi feita com responsabilidade. Se a CETESB olhar para aquilo e entender que tudo que foi proposto na licença de instalação foi cumprido, então ele recebe uma autorização para operar, ele recebe uma licença de operação. E não acaba aí. Tem uma periodicidade em que o empreendedor ainda tem que pedir o que chama de renovação da licença de operação. Ele vai ter que monitorar todas as questões ambientais ainda, que a gente vai apresentar depois, por muitos anos e frequentemente renovar essa licença. Essa é a primeira parte que a gente fala do que é tripartite. A segunda parte, o que está aparecendo aqui, são as áreas de abrangência do estudo. É importante detalhar essa questão porque ela é bastante técnica e esse palavreado, essa forma de referência aparece o tempo todo no estudo ambiental. Então, para vocês entenderem, a gente não vai lá e olha só onde está o projeto da rodovia. Vocês viram uma linha vermelha, quando mostra a conexão, não é só ali que o estudo ambiental foi feito. A gente começa numa área que chama Área de

Influência Indireta, que é a All. Essa área é mais regional, ela pega municípios. Depois a gente parte para uma área que chama AID, que é a Área de Influência Direta. Ela é um pouco menor do que a All. E, finalmente, pelo que a gente chama muito de ADA, que é onde são feitas quantificações, que é exatamente onde vai acontecer a obra. Mostrando aqui para vocês, então, esse é o mapa, um print aqui do nosso mapa, das áreas de influência indireta do empreendimento. Como vocês podem ver, o município de Pompeia, Oriente, Quintana, e esse é o traçado vermelho, onde, supostamente, a rodovia será construída. A All seria toda essa delimitação verde. Então, o estudo ambiental não aconteceu só na linha vermelha. Toda a linha verde contemplou o estudo da Área de Influência Indireta. Nessa área, a gente faz uma grande quantidade de estudo com base no que a gente chama de dados secundários. Então, por exemplo, a gente estuda a população que mora nessa região, a economia dessa região, a gente estuda os recursos hídricos, como é que são as bacias, que a gente chama de captação, de fornecimento de água, a parte de vegetação também, a gente chama de uso do solo. Então, a gente entende toda a dinâmica dessa macrorregião que é a All. Depois vem a AID, que é uma Área de Influência Direta, o vermelho, que é o local de realização das obras, e o que a gente chama de buffer, a gente pega essa linha vermelha e se estende ali alguns metros para fora do vermelho. O que acontece com essa linha? Nessa linha, o estudo é um pouco mais detalhado do que foi feito na All. Nessa linha amarela, a gente vai entender quem seria receptor de ruído, porque não vai ouvir ruído, só quem está no lugar que a obra está sendo construída. Vai ouvir ruído quem está ali, 300, 500 metros. Então, a questão de ruído é estudada na AID. Os animais, a gente não estuda animal onde vai pôr a obra só, a gente faz levantamento de fauna, faz estudos para entender

quais animais estão ali na AID também. É importante mencionar que tem uma diferença nos traçados de AID, porque a gente chama de meios físico, biótico e socioeconômico. Vou chegar neles. Essa aqui é a outra AID, que é do meio socioeconômico. Para fechar aquela questão das três questões tripartites ambientais, a gente falou do licenciamento, das áreas de influência, que é a AID, a AII e a ADA, e tem a questão dos meios. Então, a gente não fala em meio ambiente sem falar dos três meios que são estudados, que é o meio socioeconômico, o meio biótico e o meio físico. Depois eu vou mostrar para vocês o que a gente estuda em cada um deles. No meio físico e no meio biótico, essa área de influência foi traçada a partir do eixo da rodovia, porque é o que faz sentido. No meio socioeconômico, aí a gente está falando de pessoas, intervenção, desapropriação, essa área, a AID, foi traçada a partir dos limites da faixa de domínio da rodovia. Então, ela está além do empreendimento. E quais informações nós estudamos? Vamos lá falar dos meios, então. No meio físico, a gente estuda clima, geologia, geomorfologia, os recursos minerais que existam na área, o relevo, a parte de espeleologia, que são as cavernas, geotecnia, pedologia, recursos hídricos, que é toda a rede de drenagem, toda a questão dos rios que estão ali, áreas contaminadas, às vezes as pessoas não têm muito conhecimento, mas a CETESB faz toda uma gestão de áreas contaminadas, então, antes do empreendedor chegar no local, pode ter acontecido alguma coisa ali, pode ter tido derramamento de óleo, de alguma outra substância, combustível, e o empreendedor acaba arcando com essa situação de ter que analisar, recuperar o local também, antes de fazer a obra. E também a parte de ruído e vibração. Tudo isso compõe o que a gente chama de meio físico. O meio biótico entra a flora, que nada mais é do que a parte de vegetação, a fauna, fauna terrestre, a biota aquática, a vegetação como um

todo. Quando a gente fala em vegetação, a gente não fala só de florestas e fragmentos florestais, mas a gente fala também de árvores, que a gente chama de árvores isoladas, que estão separadas na paisagem, e qualquer outro tipo de formação que seja relevante para a flora. Unidades de conservação, que são espaços especialmente protegidos, determinados por lei. Áreas de reserva legal, que são aquelas áreas em que as propriedades fazem as suas compensações, fazem as suas delimitações de proteção. E também as áreas de preservação permanente, que são áreas protegidas por lei. O meio socioeconômico é um meio também bastante sensível, porque ele envolve pessoas, tudo que cabe ao ser humano. E, no meio socioeconômico, a gente tem uma série de fatores que são estudados, como, por exemplo, histórico de ocupação regional, os aspectos demográficos, que é uma ficha característica de quem mora ali na região, do que aquela região se sustenta, o que ela empreende, qual o plano da cidade, do estado, para aquela região, a parte de infraestrutura urbana, a economia regional, a parte de saneamento, saúde, educação, trabalho e renda da população, a população residente em si, a ideia é estudar quem está lá morando nesse local. Tem toda uma parte de patrimônio histórico, cultural e arqueológico. Então, existe um trabalho de arqueologia na região, para entender se tem ali algum potencial sítio que precisa ser resgatado antes das obras serem feitas. E a parte de comunidades tradicionais também, que envolvem povos indígenas, quilombolas e outros que compõem comunidades tradicionais. Bom, falando agora um pouco da parte do terreno, essa é uma foto bem característica da paisagem aqui do município de Pompeia. Tem aqui morros arredondados e escarpas serranas, e na AID, que é aquela área lá delimitada em amarelo, dos 500 metros perto da realização da obra, a gente tem 24% dela no planalto centro-ocidental,

e 76% dela no planalto residual de Marília. Aqui também tem uma foto que mostra a presença de rochas da formação Marília. Com relação às bacias hidrográficas, a gente está aqui na região hidrográfica do Paraná, que ocupa o Sudoeste e o centro-sul do Brasil. As unidades de gerenciamento de recursos hídricos, como é que funciona? No estado de São Paulo existem as bacias hidrográficas e os rios todos estão agrupados em regionais que administram, que cuidam desses rios. Aqui a gente está no que chama de UGRHI, Unidade de Gerenciamento dos Recursos Hídricos, 20, que é do rio Aguapeí, e a 21, que é do rio do Peixe. E as sub-bacias são do médio Aguapeí e do médio Peixe. Também estamos aqui no Aquífero Bauru. Com relação aos cursos d'água, a ADA, que é a área diretamente afetada, onde a obra realmente vai acontecer, ela tem 45 cursos d'água, que vão sofrer intervenções diretas. Quando a gente fala em intervenção direta, significa que a obra vai passar por ali. Não significa que o curso d'água vai deixar de existir. Esse curso d'água, em algum local, pode vir a ser canalizado, ele pode estar perpendicular à rodovia e continuar correndo a céu aberto. Cada situação de curso d'água é determinada por um órgão que se chama a DAEE. No DAEE a gente faz um pedido de outorga, que é uma outra licença, que vai estudar a relevância daquele rio, a proposta que está sendo feita para cada um desses rios, e emitir uma autorização também, com respaldo legal. Não tem captação superficial para abastecimento público no entorno do empreendimento. Isso é um fator extremamente importante, então não corre risco de nenhum munícipe ficar sem água por conta de alguma questão da realização das obras. Sobre a supressão de vegetação. Quando a gente está em uma paisagem, que a gente chama de paisagem rural, que ainda não existe cidade, não está urbanizado, existe vegetação, sempre tem vegetação. Para fazer a obra, são 23,99 hectares que estão estimados nesse

momento, para conseguir fazer as pistas e a faixa de domínio. Desse total, quase 13 hectares é do que a gente chama de floresta estacional semidecidual, em estágio inicial de regeneração, é quando a floresta ainda não está muito complexa. E 11 hectares, o que a gente chama de floresta estacional em estágio médio de regeneração. A floresta já tem algumas espécies um pouco mais relevantes, já tem ali uma formação de sub-bosque, é uma floresta que requer mais compensação do que a inicial. A gente não tem no trecho o que a gente chama de estágio avançado, que aí é uma floresta já madura, com uma relevância maior ainda do que estágio médio, e muito menos formações primárias, que é aquela floresta intocada. Então a gente não tem esse tipo de formação aqui na área de intervenção. As áreas de preservação permanente são aquelas áreas de proteção que estão nas margens dos rios, então a gente tem faixas aí de 30 a 100 metros, dependendo do curso d'água, onde a intervenção precisa ser compensada, independente do que exista ali. Então muitas vezes, nas propriedades, não existe floresta na beira do curso d'água, mas mesmo assim o empreendedor precisa compensar por estar intervindo ali. Então às vezes ele está colocando a pista em cima do pasto e ele vai ter que plantar floresta, porque é uma área de preservação permanente. Essas áreas foram quantificadas em 27,83 hectares, só 4 hectares têm floresta semidecidual em estágio inicial e 0,62 em estágio médio. 23 hectares não têm vegetação, então vocês podem ver que é uma porcentagem muito grande de APP aqui na região que não está vegetada. A estimativa de supressão de árvores, que a gente chama de árvores isoladas, é de 863 árvores. As árvores isoladas são classificadas quando elas não fazem parte de uma floresta, geralmente as árvores que estão nas pastagens, ou às vezes perto de cerca, na borda de pista, é aquela árvore que está ali, mais ou menos encostadinha na

outra, e a gente classifica elas em dois tipos, as nativas, que são espécies realmente do Brasil, regionais, que precisam ser compensadas indiscriminadamente, e algumas árvores que são chamadas de espécies exóticas, leucena, eucalipto, pinos, são várias espécies que não são nativas do Brasil, alguém trouxe, foram introduzidas e nem sempre elas precisam ser compensadas, aí varia muito com relação à legislação. Das árvores que a gente cadastrou, só tem três que são de espécies ameaçadas de extinção, então, das 754 que são nativas, a gente tem dois cedros e um pau-brasil. A resolução (C-1000) [00:51:47], ela fala sobre a compensação ambiental, então essa compensação varia de município para município, conforme a cobertura vegetal atual do município, ela varia de 15 árvores para cada uma que é cortada, até 30, 50 árvores para cada uma que é cortada, depende aí da relevância da espécie, se é ameaçada também, então o quantitativo, a proposta, segundo o estudo, é que sejam recuperados 89, quase 90 hectares de vegetação para a realização das obras. Aqui é o mapa das unidades de conservação, as unidades de conservação são espaços protegidos por lei, são instituídos, existem muitos tipos, existem parques, APAs, no caso aqui a gente tem a estação ecológica de Marília, sendo a mais próxima, mas ela está bem distante do que a gente chama de All, essa área em roxo, é a área de estudo, como a gente falou lá no começo, então não tem unidade de conservação dentro da All. Com relação aos animais encontrados na região, para fazer o estudo, nós seguimos as diretrizes da CETESB e foram feitas duas campanhas de fauna, a gente fala uma campanha no período seco e uma campanha no período chuvoso. São dias que os animais são ali avistados, estudados, registrados, e com essas campanhas a gente conseguiu identificar 14 espécies de anfíbios, 4 espécies de répteis, 113 espécies de aves, 17 mamíferos, sendo que 6 são morcegos,

4 espécies de peixes e a única espécie ameaçada de extinção que nós identificamos foi a anta. As pessoas questionam muito o que vai ser feito com relação ao atropelamento de animais silvestres. Hoje não se fala em construção rodoviária sem falar de análise de fauna. A gente está na fase preliminar de projeto, está estudando a localização, então nessa fase no EIA/RIMA já são indicados trechos onde a ocorrência de animais é mais relevante, onde devem ser estudadas possíveis passagens de fauna. No momento do detalhamento do projeto, que é a licença de instalação, a CETESB vai discutir com o empreendedor exatamente o que vai ser feito, mas, de modo geral, as medidas para prevenir e mitigar a questão dos atropelamentos é colocar dispositivos de detecção, é colocar radar, redutor de velocidade, placa e as próprias passagens subterrâneas com alambrados de condução. Com relação a bens tombados, nós falamos lá que existe a parte arqueológica, tem toda uma parte do IPHAN, não existem, na área de estudo, bens históricos, tampouco arqueológicos, o IPHAN já se manifestou com relação a isso, o bem mais próximo está em Tupã, essa fazenda Palma, e ela está a três quilômetros de Pompeia, só que ela ainda não está homologada, ela ainda está em estudo de tombamento, e mesmo assim não está no local de implantação das obras. Com relação a comunidades, a comunidade indígena é a mais perto, também no município de Tupã, só que ela está a 30 quilômetros do empreendimento, então não tem terra indígena registrada, Funai, Incra, ou algum outro tipo de comunidade no Itesp, que esteja a menos de 10 quilômetros do empreendimento. Com relação às propriedades, para a realização do estudo, quando a gente chega no meio socioeconômico, a gente faz todo o mapeamento das terras, entende os limites das terras e faz esse quantitativo de quem vai ser, quais propriedades vão ser afetadas. 90% da ADA são propriedades particulares,

os outros 10% é área de rodovia, é estrada rural, então são 39 propriedades particulares. São sítios, chácaras, e existe uma indústria de beneficiamento de amendoim, que também está na área diretamente afetada. Desse total, quase 69% é pastagem, e 14,37% é vegetação nativa. Aqui tem um detalhamento de algumas propriedades, onde o traçado vai passar, então a gente tem a Fazenda Pompeia, tem o sítio Santa Luzia, Fazenda Santa Josefina, Fazenda Jacutinga e Fazenda Igrejinha. O traçado em vermelho, aqui nas fotos, é a provável área de passagem. Para fazer o estudo, nós estivemos aqui na região por muitos dias e a gente entrou em contato com todos os proprietários possíveis, batemos lá de propriedade em propriedade, e fizemos perguntas, conversamos, explicamos a realização do estudo. O ponto positivo, na análise que nós fizemos, é que não tem casas, não tem residências no local de implantação das obras, então ninguém vai perder a casa, a residência. O uso dessas áreas que vão ser desapropriadas, elas são aqui compostas quase 70% por pastagem, então são áreas de pasto que vão ser desapropriadas. A gente tem ali vegetação nativa em algumas áreas, 14% têm floresta e 17% tem outros usos antrópicos, que é algum outro tipo de agricultura ou áreas destinadas a cuidados de animais que não são pastagens, enfim, outros usos. O detalhamento tem também ali no RIMA. Quando a gente fazia essa abordagem para explicar sobre o estudo, a gente fazia o que chama de pesquisa, de percepção da população, o que o pessoal estava entendendo da obra. Nós conseguimos conversar ali com 19 propriedades diretamente afetadas, que estão na ADA, e mais 13 que estavam na AID, naquele espaço um pouco maior. Dos 72% dos entrevistados, eles apoiaram, desculpa, 72% do total dos entrevistados apoiaram a implantação do anel viário. A justificativa que nós ouvimos dessas pessoas é que haveria uma melhoria

na segurança e infraestrutura viária e redução dos transtornos no trânsito. Dos entrevistados, 12% discordaram das obras, falaram que não são favoráveis porque eles temem um possível impacto à economia local ou tem também, tem o impacto da desapropriação em si. E de quem foi entrevistado, 16% não souberam opinar, falaram que não tem opinião com relação a essa implantação. Na ADA mesmo, onde realmente vai acontecer a obra, onde realmente vai haver desapropriação, das 19 pessoas entrevistadas, 15 concordaram com a obra e três não souberam opinar e apenas uma discordou do empreendimento. Aqui a porcentagem dos concordantes. Aí a gente entra em uma parte do estudo, depois que a gente olhou para todos esses dados dos três meios, tudo que é bicho, planta, gente, junta tudo isso daí e vai trabalhar no que realmente interessa, que é na parte do impacto ambiental. Então o impacto sempre é positivo, porque senão não faria sentido construir alguma coisa, colocar dinheiro e ter toda essa movimentação. Então tem os impactos positivos e tem os impactos negativos. Na lista dos impactos positivos, tem a melhoria da segurança viária, que é um fator que está sendo primordial, a redução do fluxo de caminhões de carga na zona urbana do município, que vai começar a utilizar o contorno, a geração de empregos diretos e indiretos por conta da construção, possíveis investimentos públicos e privados na região com essa melhoria de tráfego e a otimização do tráfego, tanto local quanto regional. Com relação aos impactos negativos do empreendimento, podem ocorrer processos erosivos e assoreamentos de curso d'água, riscos de acidentes com transporte de cargas perigosas, a supressão da vegetação nativa e intervenção em áreas de preservação permanente, que é um fato que acontece, o afugentamento e atropelamento de animais, a desapropriação de imóveis, que é um impacto negativo, incômodos à população do

entorno, enquanto a obra está ocorrendo, como ruído, vibração, poeira, e o impacto, obviamente, sobre as atividades econômicas locais. Aí o que é que acontece? Tem esse monte de...

Anselmo Guimarães de Oliveira: Vou pedir já para ir caminhando para a conclusão.

Taís Pagotto: Ah, legal.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Está bom?

Taís Pagotto: Faltam dois ou três. Está acabando.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Dois minutos então? Perfeito. Obrigado.

Taís Pagotto: Obrigada. Falando agora, finalmente, do que vai ser feito para mitigar esses impactos. Então a gente tem uma série de programas ambientais que são desenvolvidos para mitigar cada um desses impactos. Então quando a gente fala do meio físico, a gente tem um programa de supervisão de obras. Vão ter pessoas lá acompanhando as obras, só com o olhar ambiental, para evitar que ocorra terraplanagem dentro do curso d'água, para evitar que o material sedimentado seja assoreado ou vá para propriedades que não devem sofrer a intervenção das obras. Existe um plano de ação de emergência, caso tenha algum acidente com o produto químico, existe um controle de ruído no local, tudo para mitigar os impactos que foram identificados. No meio biótico, a gente tem a questão de fauna e flora. Então tudo que for cortado vai ser compensado. Cada animal que venha a sofrer algum risco, que venha a se machucar, vai ser cuidado. E depois vai ter a construção das passagens de fauna, para mitigar a questão do atropelamento. Na parte do meio socioeconômico, tem programas de comunicação social, os proprietários vão ser informados sobre todas as

etapas da obra, sobre as questões específicas e desapropriação. Tem um programa de mobilização e desmobilização da mão de obra, para não trazer tantas pessoas de fora, tentar concentrar esforços na região. Programas de educação ambiental, o programa de patrimônio paleontológico, e programas de gestão de patrimônio arqueológico. Caso algo seja identificado ali, ele vai ser salvo. Considerações finais, o EIA/RIMA teve como objetivo fornecer todos os elementos necessários, tanto para a CETESB, quanto para a comunidade, poder avaliar o impacto das obras. Esse empreendimento vai beneficiar a mobilidade regional e mitigar a questão de acidente aos usuários e à população. Os impactos negativos têm toda uma proposta de mitigação e compensação, tem um detalhamento exclusivo de cada um desses programas no material, a gente fica à disposição também para contribuir na elucidação. E acreditamos, então, que esse empreendimento se viabiliza ambientalmente.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Ok, muito obrigado pela participação. Aqui, então, de Taís Pagotto, da consultoria Econature, obrigado. Queria só cumprimentar aqui, o vereador Luiz Guilherme Siqueira. Muito obrigado pela presença, vereador, junto com as demais autoridades e também toda a população que agora chega o momento, então, portanto, de a gente ouvir, é justamente o objetivo principal dessa audiência pública, que é a gente poder coletar essas contribuições aqui de quem vivencia a realidade local e está acompanhando tudo aqui. Então, com isso, gostaria, então, de primeiro informar que as inscrições para o uso da palavra já estão encerradas, encerraram há alguns minutos, 18 horas e 15, só registrar. Então, nós vamos começar para o primeiro inscrito, então, já no segmento de manifestação das pessoas físicas, gostaria de convidar o senhor

Guilherme Ferreira Borraça, para fazer o uso da palavra, vou convidá-lo, então todos os que vão, a gentileza de subir aqui até o palco. Também, na sequência, já vou informar, até o pessoal já saber a primeira ordem, vou convidar Marco Antônio Baldassim e, na sequência, Mário Bastos. Todos nós vamos pedir para subir até o palco. Aquele que tiver dificuldade de locomoção, de subir aqui, a gente pede para o pessoal do apoio, então, descer com o microfone para essa pessoa fazer o uso da palavra e, assim, a gente não perder nenhuma contribuição. Senhor Guilherme, seja bem-vindo, para esse segmento são três minutos de uso da palavra, então, lá naquela tela vai ficar sempre ali o cronômetro. Muito obrigado. Pedimos a todos a contribuição para a gente utilizar esse período, para que a gente possa ouvir todas aqui de forma organizada. Senhor Guilherme, seja bem-vindo, por favor, a palavra é sua. Muito obrigado.

Guilherme Ferreira Borraça: Bem-vindo a todos, obrigado pelo uso da palavra. O motivo está vindo aqui hoje, eu quero falar que eu sou a favor desse projeto que a Eixo está fazendo na nossa cidade. Eu sou do setor de telecomunicações e a gente tem muita interferência com a rodovia dentro de Pompeia. Quando um caminhão quebra na rodovia, um carro quebra, o tráfego é desviado para dentro da cidade, acaba danificando nossos cabos, derrubando o cabo, deixando pessoas sem internet, sem comunicação, e com isso a gente não tem o poder de arrumar na hora, tem que esperar às vezes alguns momentos para estar arrumando. Outro momento também que acontece é quando o caminhão volta pela rodovia de ré e acaba danificando o poste e também acaba danificando os cabos que estão nos locais lá. É isso que eu tenho para falar, eu agradeço, muito obrigado.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Muito obrigado, Sr. Guilherme Ferreira Borraça, pela participação. Convido agora o Sr. Marco Antônio Baldassim para fazer o uso da palavra. Marco Antônio, muito obrigado pela presença, seja bem-vindo. Depois do Sr. Marco Antônio teremos a participação de Mário Bastos. Sr. Marco Antônio, por favor.

Marco Antônio Baldassim: Boa noite, cumprimento o presidente da sessão, os demais membros da mesa, aproveito para cumprimentar o prefeito, secretários, vereadores, demais autoridades, assim como todos os presentes. Sou Marco Baldassim, estou nesse momento representando a empresa Life Serviços de Comunicação, empresa sediada nessa cidade há mais de 26 anos, prestando serviços de internet, telefonia, TV e, mais recente, segurança. E assim como o companheiro Guilherme passou, nós também temos o problema na nossa rede aérea, o cabo de fibra ótica nos postes, e com esse tráfego pesado sempre está tendo aí rompimentos. E isso não só nos traz aí despesas financeiras, mas, o mais importante, os nossos assinantes fiquem inoperantes até que as nossas equipes cheguem ao local e restabeleçam o sinal. E também, quando essas equipes estão trabalhando no local, nós, assim, temos que ter um cuidado redobrado devido a possíveis acidentes. Mesmo trabalhando com todos os EPIs, os equipamentos de proteção, sempre é um ponto de cuidado a mais quando nós estamos trabalhando ali onde hoje, atualmente, é a rodovia que passa por dentro da cidade. Então também somos favoráveis ao anel viário. Agradeço, em nome da Life, a oportunidade e muito obrigado.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Muito obrigado, senhor Marco Antônio Baldassim. Convido agora para fazer uso da palavra Mário Bastos, e, na

sequência, será Eunice Zanguetin Faia. Senhor Mário, seja bem-vindo, são três minutos, obrigado.

Mário Bastos: Boa noite a todos, me surgiram algumas dúvidas aqui no relatório. Primeiro no item 8, com relação àqueles 90 hectares que têm que ser repostos, a recuperação ambiental de reposição das árvores. Eu sou proprietário rural aqui no município, saber como que os proprietários podem se habilitar, se cadastrar para habilitar as áreas para essa reposição florestal e quais são as exigências, o que precisa, como que ele se habilita, tanto como se cadastrar como o que ele precisa para se habilitar para receber essa reposição florestal na sua propriedade. E uma outra questão, aqui no item 11, fala também, além dessa reposição florestal, e eu entendi como uma indenização, ele fala num valor aqui de um milhão e meio, que seria referente a 0,3% do valor da obra, que é quase de 500 milhões, um milhão e meio teria que ser destinado para a recuperação ambiental. E coloca nesse trabalho como preferencialmente em unidades de conservação próxima, e o município de Pompeia não tem unidade de conservação. Como que nós poderíamos captar esse recurso para Pompeia e não para uma unidade de conservação em Marília? Para a região, nós temos uma grande área de mata, nós tivemos um incêndio violentíssimo aqui no final do ano passado, segundo o relatório da Defesa Civil de Pompeia, foram queimados mais de 2.300 hectares de mata nativa. Então, como que nós podemos trazer esse recurso, que já que vai ter que ser aplicado, de um milhão e meio, para Pompeia, em vez de destinar esse recurso para uma unidade de conservação vizinha, e nós estamos tendo muita necessidade aqui para equipamento de combate a incêndio, treinamento de pessoal, tudo isso que não está incluso aqui no município,

no projeto. E, por último, para finalizar, se existe algum plano, como que ficaria o remanescente da rodovia, nesse trecho de Pompeia a Paulópolis, depois do anel viário pronto? Se essa rodovia vai ser cedida à Prefeitura, o que será feito dessa rodovia que existe hoje? Se isso vai ser uma via secundária, que a Eixo vai administrar, qual será o futuro desse trecho atual da rodovia Pompeia a Paulópolis? É só, muito obrigado.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Muito obrigado, senhor Mário Bastos. E agora, Eunice Zanguetin Faia, para fazer uso da palavra, e, na sequência, Eudes Rodrigues de Carvalho. Senhora Eunice, seja bem-vinda, muito obrigado pela participação. Por favor, a palavra é sua, obrigado.

Eunice Zanguetin Faia: Boa noite a todos. Eu quero dizer o seguinte, eu não sou contra a rodovia, o contorno, eu sou a favor, porque a rodovia que vem de Pompeia é um transtorno muito grande, de muito tempo, só que eu tenho uma propriedade, e lá na minha propriedade tem um curso de água, e onde vai passar a rodovia vai ser em cima, aí eu quero saber o seguinte, vão canalizar aquele leito de água que tem lá, aí o meu gado vai ficar sem água no pasto de baixo, e vai passar a 150 metros da minha casa, lá na propriedade. Eu quero saber o seguinte, o que a Eixo vai fazer sobre a questão da água na minha propriedade? Essa é a questão. E sobre os animais também. Lá passa muitos animais, lá, por causa do curso de água. Já foi visto, de dia, lá, anta, quati, veado, um monte de animais que passam lá, por causa da água. Então, eu quero saber essa questão aí, sobre a minha propriedade. Entendeu? Eu não sou contra o contorno. Eu sou a favor. Mas tem essas questões que têm que ser resolvidas. Obrigada.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Muito obrigado, Eunice Zanguetin Faia. Muito obrigado pela participação. Só lembrando que, após as

manifestações dos representantes desse plenário, nós vamos ter também uma etapa de respostas e comentários. Vou convidar, então, agora, para fazer uso da palavra, Eudes Rodrigues de Carvalho. Depois de Eudes, nós, já anunciando aqui, nós teremos Carlos Eduardo Camargo. Por favor, seja bem-vindo. Vou pedir, então, a gentileza. Fique à vontade.

Eudes Rodrigues de Carvalho: O meu desejo seria quase o mesmo da Eunice, eu sou vizinho dela. Na propriedade, tem três represas. E parece, pelo traçado, que serão eliminadas as três represas. Como poderia ser feito? Minha preocupação seria essa.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Muito obrigado, senhor Eudes, pela participação. Fica aqui o registro. Depois nós vamos ter os comentários também. Tudo que foi colocado aqui vai para o processo de licenciamento. Convido o Carlos Eduardo Camargo para fazer o uso da palavra. Muito obrigado. E depois de Carlos Eduardo, convidaremos a senhora Rute. Por favor, Carlos, a palavra é sua.

Carlos Eduardo Camargo: Boa noite a todos. Parabéns à audiência, cumprimento a mesa, prefeito Diogo, prefeito Fernando, demais autoridades, vereadores aqui presentes e a população. Também entrando nessa esfera do atendimento, eu representando a CPFL Paulista, distribuidora de energia, é a questão realmente do fluxo de veículos e caminhões de grande porte que passam por dentro de Pompeia, numa situação de falhar freio, até a morosidade pelos equipamentos importantes que nós temos aqui, as indústrias como a Jacto, o grande volume de caminhões. Essa é a preocupação. A gente melhoraria muito na eficácia do atendimento, tendo esse desvio. Então, num abarrotamento de poste, como aconteceu recentemente, um caminhão vir a colidir vai prejudicar

todo mundo, energia, hospitais e também as empresas. Era mais essa a consideração. Obrigado a todos.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Muito obrigado. Sr. Carlos Eduardo Camargo. Vou convidar agora a Sra. Rute Aparecida Teixeira. Muito obrigado. A Sra. Rute está aqui presente. Muito obrigado pela presença. Ela informou, então. Ela está aqui a retirada também, da solicitação dela. Muito obrigado pela participação. Convido agora a Jorge Nishimura, para fazer o uso da palavra. Enquanto ele vem até aqui, já informo. Então, na sequência, nós vamos convidar Luiz Frederico Faio Destro. Para o Jorge Nishimura, obrigado pela presença. São três minutos. Vou pedir para o pessoal colocar ali na tela. Obrigado.

Jorge Nishimura: Eu que agradeço. E estou muito feliz de participar desse momento, dessa audiência. Com essa riqueza de detalhes, me trouxe uma tranquilidade muito grande de ver como vocês realmente estão trabalhando esse assunto com tantos detalhamentos, tanta seriedade, tantos critérios. Parabéns a toda a equipe. Eu estou aqui representando o Grupo Jato. O Grupo Jato possui milhares de funcionários que transitam pela cidade. E sempre a gente está muito preocupado com o movimento dos nossos funcionários, dos familiares dos nossos funcionários aqui em Pompeia. Porque, pensando assim, Pompeia não foi... a estrutura de Pompeia não foi criada para caminhões bitrem, grandes caminhões pesados. Eu creio que as ruas de Pompeia foram criadas anteriormente para charretes, para automóveis, depois caminhões leves. E hoje é uma coisa insana, falar a verdade, esse trânsito em Pompeia. Então, como o Grupo Jato, eu queria dizer que nós estamos muito felizes. Deixe-me dizer de onde nosso desejo partiu. Mais de 15 anos atrás, nos contatos que tivemos com

o governador Alckmin, nós fizemos essa solicitação por várias vezes. Ele também declarou publicamente que gostaria de construir esse anel. Depois nós tivemos também contato com Duarte Nogueira. Duarte Nogueira era secretário da Logística e Transporte do Estado de São Paulo. É um amigo nosso, achegado. E nós estivemos pessoalmente lá para conversar com ele. Naquela época o governo estava cortando os investimentos, mas nós falamos, coloca pelo menos na lista aí, deixa aí para ficar na nossa fila, porque isso é realmente muito importante. Então, eu estou muito feliz. Realmente é um sonho muito antigo. Eu creio que Pompeia vai ganhar demais com esse anel viário. Uma das coisas que eu vejo é que Pompeia hoje não consegue mais crescer. Dentro desse ambiente que nós temos, não consegue mais crescer. E eu acredito que o anel viário vai facilitar bastante o crescimento de Pompeia, porque vai dar acesso agora, para as pessoas chegarem a lugares onde nós não temos um acesso bom para que as pessoas possam fazer seus investimentos, seja de casa, seja de empresa, seja do que for. Então, eu vejo que esse anel viário vai trazer, na realidade, uma prosperidade para a cidade de Pompeia. Parabéns a toda a equipe. Agradeço demais. E eu queria dizer que apoio muito esse projeto. Nós apoiamos. Ele será muito benéfico para a empresa Jato, o grupo Jato, mas também para a sociedade. Meu ponto, gostaria de reafirmar isso.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Muito obrigado, senhor Jorge Nishimura. Convido agora para fazer os da palavra Luiz Frederico Faio Destro. Na sequência, vamos convidar Beatriz Azevedo de Oliveira.

Luiz Frederico Faio Destro: Olá, boa noite. Sou o Fred Destro, sou o diretor da Escola Estadual Cultura e Liberdade. É a escola que fica às margens da rodovia e passa por Pompeia. É uma escola de 1.200 alunos. Quem conhece,

sabe o risco que ocorre ali. A escola tem 74 anos e em 74 anos a nossa preocupação é a segurança dos nossos estudantes. Desculpa. Eu tenho 500 alunos saindo no meio-dia e 500 entrando. E a minha maior preocupação é os alunos dos sextos anos. A gente tem que ficar de olho, senão eles vão para a rodovia. E, como já foi mencionado, a equipe de tecnologia e a CPFL tem um top chegando perto da escola. O caminhão não consegue subir, volta para trás, derruba poste, fica sem energia a escola e sem internet. E aí para o processo de ensino e aprendizado dos nossos alunos. Isso não é uma vez por ano. Isso é várias vezes por ano. Aconteceu algum acidente, muda o trânsito para dentro de Pompeia e justamente passa do lado da escola. A (França) [01:21:40] está aqui. Aconteceu várias vezes no ano passado. No meio-dia eu tenho 17 ônibus escolares junto com o trânsito da rodovia. E aí fica aquela preocupação. Até eu fico na rua fazendo sinal de trânsito para olhar a criançada. A criançada, vocês sabem como funciona. Eu sou a favor dessa retirada devido à segurança dos meus estudantes. Afinal, lá, quem tem filho na escola pública, hoje no Cultura, nossa maior riqueza, inclusive o meu filho, ele estuda no Cultura. Então, lá, a gente tem que zelar pelo bem-estar das nossas crianças e a segurança deles. Eu sou a favor. Eu agradeço pela parte dada para mim aqui. Tudo bem? Obrigado.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Muito obrigado. Isso foi Luiz Frederico Faio Destro. Muito obrigado pela participação. Eu gostaria de convidar a Beatriz Azevedo de Oliveira para fazer o seu uso da palavra. Boa noite. Muito obrigado. Na sequência, vamos chamar Ricardo Rodrigues da Cunha. Bem-vinda, Beatriz. Por favor.

Beatriz Azevedo de Oliveira: Boa noite a todos. Meu nome é Beatriz. Eu sou proprietária da fazenda Camapuã. É uma fazenda de 140 alqueires em

Paulópolis. Paulópolis foi fundada pelo meu avô, Paulo Vicente de Azevedo. Pai da minha mãe, Odila Maria Azevedo de Oliveira, que se encontra ali atrás também, presente na reunião. Tem vários assuntos que eu gostaria de tratar com vocês. Inclusive, eu já estive presente na última audiência em Herculândia. E, por acaso, no relatório aparece lá que a nossa propriedade não teve contato com o proprietário. Achei um pouco estranho. Porque a gente já teve na audiência, já estivemos falando de algumas questões dos impactos ambientais que a rodovia atual já causa em alguns trechos nossos. No 493.700, tem ali uma erosão causada pelas águas pluviais da rodovia. É uma erosão que acabou com áreas de APP, teve lixiviação do rio. Então, a gente está tentando tratar desse problema já algumas vezes. E eu gostaria de saber se esse novo anel também vai ter esse impacto de descarga de água da rodovia, que eu não consegui ler no relatório. Faço minhas também as palavras do Mário com relação a podermos nos cadastrar para a recuperação florestal. E também gostaria de providências para mitigar os efeitos do fogo. A gente sabe que as rodovias são um grande alvo para as florestas. E nós, que somos preservacionistas, nós já temos 50% da nossa propriedade de mata. Não é porque a gente gosta de ficar vendo verde, não. Porque a gente também gosta de crescimento, gosta de progresso. Eu penso em fazer loteamentos. Eu gostaria de saber dos danos, dos ruídos ambientais nas questões de loteamento residencial. Então, a gente tem vários assuntos para tratar. Mas somos a favor do crescimento, porque o meu avô fundou uma cidade. Mas a gente tem que prever o mundo que a gente quer para o futuro, para os nossos filhos. E falar em sustentabilidade também está ligado a cuidar dos danos que já são causados. Então, eu sou médica veterinária, sou bacharel em direito, e eu gostaria muito que os

estudos saiam dos papéis e tratem da parte de conservacionismo de uma forma bem efetiva. Muito obrigada.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Muito obrigada, senhora Beatriz Azevedo Oliveira. Obrigado. Convido agora o senhor Ricardo Rodrigues da Cunha. Depois nós vamos chamar Rodrigo Alardi. Senhor Ricardo, seja bem-vindo, por favor, palavra sua.

Ricardo Rodrigues da Cunha: O Rodrigo nós vamos cancelar, porque é da mesma empresa. Pode ser? Pode, tá. Bom, boa noite a todos. Meu nome é Ricardo Rodrigues da Cunha. Eu estou aqui representando a Órion Tecnologia e Sistemas Agrícolas Limitada. Eu vim aqui dar o total apoio à retirada da estrada de Pompeia. Sou morador de Pompeia, sei o que é morar na beira da estrada, um barulho infernal à noite, aquilo treme o chão. E outra, nós temos dentro da nossa empresa uma transportadora, que o tempo que demora para atravessar um caminhão nosso dentro da cidade são 25 minutos, aproximadamente, na média, quando o trânsito está bom. Então, eu imagino que o pessoal da Jato, com a Rodo Jato, quanto tempo se perde, quanto isso representa em quilômetros rodados. Na minha empresa, mais ou menos, em torno de 2.000 quilômetros por ano. Você vai perder de 2.000 a 3.000 quilômetros. Então, é uma obra que, há muito tempo, Pompeia vem pleiteando, e eu estou aqui para dar o total apoio à retirada da estrada e para o anel viário. É isso aí. Muito obrigado.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Muito obrigado, Sr. Ricardo Rodrigues da Cunha. O Sr. Rodrigo Alardi, então, retirou a inscrição. Muito obrigado pela participação. Devidamente registrado tudo isso. O Sr. Henrique de Resende Barbosa, é o próximo inscrito. E, na sequência, o Cristiano Zanguetin Fanfim. Henrique, seja bem-vindo. Muito obrigado pela participação.

Henrique de Resende Barbosa: Boa noite a todos. Eu sou usuário de uma estrada vicinal que, curiosamente, parece que ela vai se confundir com um dos acessos entre a nova rodovia, o SP 294. Então, eu tenho uma dúvida se ela vai ter um acesso direto ao contorno ou ela vai pertencer ao espaço. A estrada chama-se Estrada Municipal de Pompeia, número 180, que poucos conhecem, que dá acesso ao cemitério de Paulópolis. Essa estrada era uma estrada vicinal muito antiga que atendia o município de Lutécia também, antes de cair a ponte pelo rio do Peixe. E era uma estrada muito útil naquela época. Eu sou ainda da época dos anos 60 para trás. Eu usei muito essa estrada para abastecer minha propriedade agrícola através de insumos que vinham do Paraná. Ou vender minha produção para a região da Sorocabana. E hoje, já fazem 40 anos, não me lembro bem quando a ponte caiu, que não se tem esse acesso, que é um acesso logístico espetacular para a nossa microrregião de Pompeia, particularmente a Jato, que tem acesso muito mais rápido naquela região. E, fora isso, ficou essa dúvida, porque ela está no quilômetro 493 mais 200 metros, que acho que é exatamente o ponto que vão ter essas interseções. E como essas interseções não vão se colidir, não vai ter uma interseção direta, uma vai ser sobre a outra, tem viadutos, isso eu não consegui ver no processo. Essa é a estrada municipal, essa vicinal, que é uma vicinal ainda feita melhor caminho, ela não é asfaltada, ela ainda é bem precária, mas tem acesso a uma área mais fértil do município de Pompeia, que é uma área de 4 ou 5 mil alqueires, ou 10 mil hectares. É só isso que eu tinha para falar. Obrigado. Muito obrigado.

Anselmo Guimarães de Oliveira: O senhor Henrique de Resende Barbosa. Convido o Cristiano Zanguetin Fanfim. E, na sequência, a senhora Aline Pizzola.

Cristiano Zanguetin Fanfim: Boa noite a todos. Eu saúdo os senhores membros da mesa, o prefeito Diogo Sesquim, e os demais prefeitos da região, e todas as autoridades, empresários, e todos os senhores presentes aqui, que se preocupam com esse tema, muito esperado para a nossa cidade. Eu represento a empresa Jasã, e nós somos totalmente a favor ao anel viário Pompeia-Paulópolis. E, por estar há 30 anos na empresa, eu acompanho o aumento do fluxo de veículo há três décadas, e, como bem disse o senhor Jorge Nishimura, os tempos eram outros. Pra se ter uma ideia, a nossa empresa fica na rodovia, ali, próximo ao posto Paineira, e, praticamente, o carregamento era feito na própria rodovia. Se colocava um cone na rodovia, parece cômico, mas, 30 anos atrás, era assim. E, de dentro da empresa, nós carregávamos caminhões na própria rodovia. Então, praticamente, não havia trânsito, que nós temos hoje. Esse tema é de grande relevância e urgência, pois nós temos riscos associados ao transporte de cargas pesadas, como é o trânsito da safra do amendoim e de outras culturas, não somente nos períodos de suas colheitas, mas também a movimentação oriunda da sua comercialização durante o ano todo, que diariamente cruzam o nosso trânsito urbano. Cada um de nós somos testemunhas de inúmeras ocorrências de caminhões e carretas que chegaram a tombar, por não conseguir completar a subida no trecho mais crítico, que é o campão ali no ginásio de esportes, Panelão, chegando a invadir residências de pompeenses e expondo o risco aos moradores que ali residem. Com a remoção da rodovia haverá uma redução significativa no

tráfico de caminhões pesados dentro da cidade e isso diminuirá o risco de acidentes e aumentará a segurança de pedestres, especialmente crianças e idosos. Além disso, o impacto ambiental não pode ser ignorado. O aumento do tráfico de caminhões pesados contribui para a poluição sonora, como disse bem o seu Ricardo, e a poluição do ar afetando a saúde dos nossos moradores, aumentando a emissão de gases nocivos e prejudicando a qualidade de vida dos moradores de nossa cidade. O número de obstáculos instalados, de uma extremidade a outra da cidade, são provas visíveis do risco que essa rodovia nos traz. Quem já não falou que Pompeia é uma cidade ecológica cheia de tartaruga? Em resumo, a retirada da rodovia dentro de Pompeia pode resultar num ambiente mais seguro, saudável e atrativo para a população, equilibrando as necessidades do transporte de carga e a qualidade de vida urbana. Muito obrigado.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Muito obrigado, senhor Cristiano Zanguetin Fanfim. Convido agora a última pessoa inscrita do segmento de pessoas físicas, que é a senhora Aline Pizzola. Por favor, seja bem-vinda. Na sequência nós vamos ter a manifestação de representantes de órgãos públicos. Nós vamos chamar também os secretários municipais na sequência. Então, senhora Aline Pizzola, por favor, seja bem-vinda, muito obrigado pela participação. A palavra é sua, são três minutos.

Aline Pirola: Boa noite, é Aline Pirola, acho que ficou meio...

Anselmo Guimarães de Oliveira: Corrigido, o pessoal vai corrigir também, na ata sai direitinho. Pirola, obrigado.

Aline Pirola: Obrigada. A minha dúvida em relação ao projeto, só para também considerar, eu sou a favor de tudo o que é bom para a população, mas também para o ecossistema. Então a minha dúvida é a seguinte, nós

estamos falando de 89,96 hectares para recuperação de mata, mas onde seria, se já tem isso previsto dentro do projeto, e dentro do cronograma, onde se encaixaria o tempo para essa recuperação? Com as queimadas, toda a população observou uma aproximação dos animais, então nós estamos falando de mais de 800 árvores, sendo 113 espécies de aves e 17 espécies de mamíferos. Então assim, é algo para ser bem considerável. Outro ponto que foi levantado aqui é que tem as margens, e os animais também acabam bebendo a água ali, tendo ali a sua sustentação, enfim. Então isso é um ponto que me preocupa, e eu gostaria muito que fosse visto. Inclusive, que esses corredores ecológicos fossem feitos próximo às áreas atingidas. Não adianta fazer longe daqui, vamos recuperar, tem que ser próximo. Hoje a gente já sofre com isso, os animais já sofrem com isso, e hoje é uma coisa muito importante, a gente vive em um ambiente bom, a gente tem uma cidade rica, rica em meio ambiente, você vai, tem um rio, tem um... então a gente precisa preservar isso, não só para nós, igual eu falo, se eu quero que as novas gerações sejam melhores do que eu fui, precisamos dar exemplo. Então é um ponto muito importante que eu acho que tem que ser colocado, e eu gostaria muito de saber se já tem essas áreas, esse corredor ecológico, enfim, e qual seria o cronograma para que isso fosse realizado. Obrigada.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Muito obrigado pela participação de Aline Pirola. Muito obrigado. Vamos agora ao próximo segmento de representatividade da audiência pública, nós vamos chamar aqui representantes de órgãos públicos, na sequência membros de conselhos municipais, na sequência parlamentares, e por fim os prefeitos que estão aqui presentes. Então gostaria de convidar a secretária de Infraestrutura do

município de Pompeia, a senhora Camila Ribeiro Nogueira Suga, para fazer o uso da palavra. Para esse segmento são cinco minutos de manifestação, a senhora Camila, secretária, seja bem-vinda, muito obrigado pela presença, por favor, a palavra é sua.

Camila Ribeiro Nogueira Suga: Muito obrigada, boa noite a todos aqui presentes. Enquanto prefeitura eu queria expor os nossos pontos para ser a favor desse projeto. Eu considero a parte de infraestrutura muito afetada pela presença da rodovia aqui dentro. Tanto no que diz respeito à infraestrutura viária quanto aos nossos prédios públicos. Hoje a gente tem nas margens da rodovia parquinhos, escolas e posto de saúde. Todos esses equipamentos são diretamente afetados pelo trânsito de caminhão, trânsito intenso de carro e que seria muito beneficiado se essa via que hoje funciona como uma rodovia voltasse a ser uma via urbana. Não só para os nossos equipamentos públicos, mas também para as casas que ficam na margem dessa rodovia. A gente sabe que hoje é uma questão sensível o barulho nessas casas, a desvalorização que às vezes acontece nelas, muitas casas que ficam muito tempo por alugar. Então isso tudo representa uma preocupação para a gente, por isso consideramos o desvio muito importante. Fora essa questão dos prédios que margeiam a rodovia, a gente também tem questões que hoje começam a surgir nas áreas onde o desenvolvimento urbano da cidade segue, onde novos bairros são planejados. Essa faixa onde a gente tem aqui a parte do Provence, Provence 1, Provence 2, é uma faixa que a gente entende como uma faixa de crescimento urbano e está às margens dessa rodovia. É importante que a gente pense os acessos para essa área de crescimento urbano e a gente pensar acesso como rodovia é muito mais complicado do que a gente

pensar acesso como uma via urbana. Então o trecho que hoje acho que o Mário levantou a questão, entre Pompeia e Paulópolis, que vem crescendo os bairros, tanto o Distrito Industrial de um lado quanto Provence 1, Provence 2 do outro lado, a gente tem a necessidade de acesso e tratar esses acessos como dispositivos rodoviários são muito mais complexos do que tratá-los como dispositivos urbanos. Então, nesse sentido, eu considero esse projeto extremamente importante para a cidade.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Muito obrigado, secretária. Camila Ribeiro Nogueira Sousa, secretária de Infraestrutura. Muito obrigado pela contribuição. Eu gostaria de convidar o secretário de Agricultura, Abastecimento e Meio Ambiente, de Pompeia, secretário Fernando Bosch Martins, para fazer o uso da palavra, estou sendo corrigido agora nesse momento, secretário Fernando Bosch Martins, muito obrigado. Secretário de Agricultura, Abastecimento e Meio Ambiente, de Pompeia. Seja bem-vindo, secretário, por favor, a palavra é sua.

Fernando Bosch Martins: Boa noite a todos, é um prazer imenso estar aqui hoje como secretário e representando a Secretaria de Agricultura, Abastecimento e Meio Ambiente, a gente vem dar o nosso parecer favorável à obra do desvio. No quesito ambiental e agrícola, é importante considerarmos algumas informações, mas para sentido de peso. No RIMA, fala que a área diretamente afetada pelo empreendimento será de 166,95 hectares, que se comparada com a área do município de Pompeia, da nossa cidade, que tem 78.500 hectares, corresponde a 0,21%, isso aí da área do desvio, e desses 0,21%, 84% de toda essa área já está utilizada para agricultura, para moradia, para pecuária. Então, o impacto ambiental, quando a gente fala em área, ele é menor do que vem dos números parece.

O projeto apresenta boas medidas de controle ambiental, com o objetivo de prevenir, mitigar, compensar e monitorar os impactos negativos, além de potencializar os possíveis impactos positivos. Entretanto, face às características texturais do nosso solo, é muito importante a gente tomar muito cuidado e ficar sempre atento à questão de boas práticas de conservação de solo, evitar erosões, evitar o assoreamento dos nossos córregos. No projeto deverão ser implementados 24 programas ambientais, no âmbito do plano básico ambiental proposto. Essas ações são voltadas para boas práticas ambientais e irão garantir a qualidade ambiental e sustentabilidade das obras. Podendo ser destacado alguns deles, como programa de controle ambiental, programa de gerenciamento de resíduos sólidos efluentes, programa de monitoramento de fauna, o planejamento da travessia da fauna, como foi mencionado, programa de resgate e afugentamento da fauna terrestre e programa de resgate de germoplasma, no caso das plantas. Na produção agropecuária, a implantação do contorno beneficiará a logística dos produtos produzidos em nosso município e, para os imóveis rurais, é de se esperar uma considerável valorização imobiliária desses imóveis próximos ao contorno. Considerando todo o exposto, a Secretaria da Agricultura, Abastecimento e Meio Ambiente, após analisar os estudos que foram disponibilizados para a gente, registra aqui, a gente reforça o parecer favorável, apontando que se prevalecem os pontos favoráveis sobre impactos adversos, que serão adequadamente mitigados e compensados através da implementação desses programas. É isso que a gente espera. Então, por fim, Pompeia reforça o compromisso com o desenvolvimento sustentável, é lógico, e com a preservação ambiental, em benefício da nossa população. É isso. Obrigado.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Muito obrigado, secretário Fernando Bosch Martins. Muito obrigado pela participação. Eu gostaria de passar agora a convidar, como representante do Conselho de Desenvolvimento Sustentável da Prefeitura de Tupã, o conselheiro Eduardo Dantas, para fazer o uso da palavra, porque ele está aqui, está presente, agradecemos aqui pelo deslocamento até aqui, então, por favor, senhor Eduardo, seja bem-vindo. Nesse momento também são cinco minutos. Obrigado.

Eduardo Dantas: Boa noite a todos. Queria dizer que não há como ser contrário a essa obra, assim como a duplicação de Marília Panorama. Porém, o problema, e eu vou ser muito crítico em relação a Eixo, é como está ocorrendo a compensação. Em maio de 2023, então, há quase dois anos atrás, houve uma audiência pública em Tupã. No caso, ela se referia à extração de árvores no trecho Marília Panorama. E o que ocorreu? Foram apresentados os dados aqui, 6 mil árvores isoladas foram retiradas, o que gera 119 hectares de compensação. Em julho, dois meses depois, eu enviei um e-mail para a Eixo, e recebi umas respostas aqui que me decepcionaram. A compensação foi toda feita em Assis, na Estação Ecológica de Assis. É claro, ali tem uma estrutura, tem área, tem técnicos, biólogos, engenheiros ambientais, é muito mais barato, muito mais fácil para a Eixo do que ela colocar nas propriedades, inclusive daqueles que citaram aqui, que queriam se candidatar. Então estamos tirando vegetação dessa região, da Alta Paulista, do Espigão-Peixe, Aguapeí e Peixe, e levando para Assis. Está tudo dentro da lei, mas para nós é prejudicial isso. Aqui foi dito que há 23 hectares, aqui no Anel do Contorno, no futuro Anel do Contorno, de APP sem vegetação. Eles vão continuar sem vegetação, provavelmente, porque, possivelmente, vai tudo para Assis novamente.

Está dentro da lei, está, mas o que é bom, muitas vezes, para a empresa e está dentro da lei, não é bom para a população. Então eu gostaria de saber se já existe, e parece, pelo menos, que existe uma tendência, não, certeza que existe uma tendência, porque já diz que é preferencialmente unidade de conservação, e nós não temos essa unidade de conservação aqui, temos uma em Marília, que eu não sei se está disponível, e temos essa de Assis, que ela tem muito eucalipto. Então está sendo retirado o eucalipto, lá da unidade de conservação de Assis, e está sendo feita a compensação. Então mesmo que fosse feita em Pompeia a compensação, ou fosse feita ao longo dos municípios, no caso dessa compensação de Marília-Panorama, isso gera anos para a árvore chegar no mesmo porte que ela está hoje. Então temos uma árvore com cinco, dez anos. Você tira ela, você não vai tirar ela, você vai tirar oitocentas e tantas árvores aqui no caso de Pompeia. Vai ficar quantos anos sem essa vegetação? Isso já seria ruim. Para piorar, está sendo feito em Assis. Então não tenho certeza, posso até ser desmentido, espero que eu esteja enganado, mas muito provavelmente Pompeia vai perder essa vegetação, assim como toda a alta paulista perdeu ou foi (parar lá) [01:47:01], Pompeia também vai ceder vegetação para Assis. Ótimo para Assis, está dentro da lei, mas não é o que precisamos. Então eu apelo aqui para a Eixo que mude isso. Infelizmente essas seis mil árvores que foram compensadas já estão plantadas, em sua maioria, mas as de Pompeia não foram nem cortadas ainda. Então essa atitude tem que mudar. E eu apelo então para a Secretaria de Ambiente de Pompeia que se preocupe com isso e que os produtores rurais, que muito bem falaram aqui sobre compensação, porque produtor normalmente, eu também sou, é visto como devastador do meio ambiente. Isso existe, é fato, mas é a minoria. E no estado de São Paulo, então, a minoria da minoria, porque aqui a polícia

ambiental atua. Então acontece mais no bioma Amazônia. Então fica aqui o meu protesto contra essa compensação em Assis, que foi feita esperando que o mesmo lá aconteça, embora que pelo histórico eu acho que vai acontecer, embora não gostaria. Obrigado.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Muito obrigado, senhor Eduardo Dantas, representante aqui do Conselho de Desenvolvimento Sustentável do município de Tupã. Obrigado pela participação. Vou convidar agora, representando a manifestação dos parlamentares, gostaria de convidar o vereador William da Silva, aqui do município de Pompeia. William Inácio, muito obrigado, vereador, perdão aqui. William Inácio da Silva, muito obrigado.

William Inácio da Silva: Boa noite a todos, quero dizer que é uma grande honra estar falando em nome de Pompeia e dos empresários também. Agora estando no poder legislativo, faço das minhas palavras a palavra daqueles que queriam estar aqui podendo falar. Quero aqui citar que, com total apoio, pois entendo que trará grandes vantagens para o nosso... município, aquecendo a economia, de certa forma, como o Ricardo disse, que dará vantagem nas questões da logística, a rodo Jato também será beneficiada. Só que me preocupa aqueles pequenos empresários que iniciaram no ano passado, estão iniciando hoje, que não têm o conhecimento que as grandes empresas têm, que não têm a visão de mercado. E esses pequenos empresários serão diretamente afetados. Penso que uma lanchonete que montou ano passado, o restaurante, onde lá tem dois, três funcionários, que eles sentirão. E eu peço, aqui em nome desses, que as grandes empresas que se beneficiarão dessa mudança, eu sei e entendo que é necessário, que precisa para o progresso, peço para

que as grandes empresas olhem para esses pequenos empreendedores e lancem convênios, façam parcerias, para que não deixem que essas pequenas empresas venham a quebrar nesse momento. E dou aqui meu total apoio, em resumo, mas peço, se atentem aos pequenos empresários. Vejo também, como morador de Paulópolis e morador de Pompeia, que a rodovia sim oferece um grande risco, oferece um grande risco lá para Paulópolis. Eu tenho comércio ali em Paulópolis e fico o tempo observando o fluxo da rodovia e vejo que realmente traz um grande risco para as crianças, que cruzam de um lado para o outro. Entendo das vantagens que trará para a Jasã, que é de extrema importância, o quanto sofre a cerealista ali, a gente viveu isso ali por muito tempo. Então eu vejo que, no resumo total, é de extrema importância para o município, para se desenvolver, para o desenvolvimento. Mas peço para as grandes empresas que têm estrutura, para que deem suporte para os pequenos empresários que não têm a visão que vocês têm. Olhem para isso com carinho. Peço também à prefeitura que possa abrir convênio, igual tem em Quintana, que é exemplo aí o Fernando Itapuã, que olhou para os pequenos empreendedores e fez um convênio entre a prefeitura e esses empreendedores, para que ajudem a segurá-los. É só isso. Muito obrigado a todos e Deus abençoe.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Muito obrigado, vereador William Inácio, muito obrigado pela participação e pelo registro. Convido agora o presidente da Câmara Municipal de Pompeia, vereador Vanderlei Ribeiro dos Santos. Muito obrigado, presidente, pela participação.

Vanderlei Ribeiro dos Santos: Quero aqui cumprimentar a mesa diretora, também em nome da Câmara, dos vereadores aqui presentes, do prefeito municipal, cumprimentar as autoridades políticas presentes, os

empresários e a todos os presentes aqui nessa noite mágica, que para a gente é uma grande alegria poder partilhar esse momento dessa audiência pública, falando de um assunto tão relevante. Não dá para a gente não olhar um pouco para a história e verificar que lá em 2009 teve alguém nessa cidade que foi muito protagonista de tudo isso, que foi o nosso saudoso Oscar Yassuda, juntamente com a empresa Jato, que deram start em todo esse processo e hoje nós podemos enxergar, já com uma visão clara de tudo o que irá acontecer, nós podemos já contemplar todo esse desenvolvimento. Nós sabemos que ficou um período meio que esquecido, essa questão do desvio, mas olhando para todo esse trabalho que foi apresentado aqui nessa noite, a tarefa é grande, é árdua, e tinha muitas pessoas trabalhando para poder apresentar para todos nós esse período que ficou aí, que nós vamos tratar como um período de escuridão, onde sumiu dos nossos olhos essa questão da rodovia, mas aí já ressurgiu com essa esperança no nosso coração e nós podemos verificar que está já diante dos nossos olhos esse grande feito pela nossa cidade. Falando da nossa rodovia dentro, dessa rodovia dentro da cidade, sem dúvida, eu acredito que está aí, todos poderão testificar junto comigo, o transtorno que é essa rodovia. Nós já tivemos aqui acidentes muito graves, onde pessoas queridas da nossa vida, da nossa comunidade, foram embora, por conta dessa rodovia. Nós temos também grandes transtornos quando quebra um caminhão desse grande porte, dentro dessa rodovia, que o trânsito é desviado para as ruas. Por quê? Na rodovia hoje, nós temos já uma concentração grande de carga desses veículos muito pesados, onde o asfalto dura muito pouco. Vocês imaginam, desviando esse fluxo de caminhões, ônibus e tudo mais, para dentro da cidade, nossos asfaltos, das ruas, não estão preparados para receber essa carga de veículos pesados

passando aí, sem contar também com o que o Guilherme disse aqui, que derruba os nossos fios, os nossos postes, enfim, o transtorno é grande. Mas uma coisa é fato, meu coração está muito alegre, e olhando para cada um de vocês, eu sinto que vocês estão alegres, junto comigo, de participar dessa audiência pública e saber que a rodovia, de fato, agora vai sair dentro de Pompeia. Então vamos celebrar com muita alegria, meu boa noite a todos, muito obrigado.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Muito obrigado, presidente da Câmara Municipal, muito obrigado pela participação, e o vereador Vanderlei Ribeiro dos Santos. Muito obrigado. Vamos passar então agora à manifestação dos prefeitos aqui, que estão presentes. Primeiro convido aqui o prefeito do município de Quintana, senhor Fernando Itapuã Branco Nunes, seja bem-vindo, muito obrigado, prefeito, por favor. O prefeito, normalmente são cinco minutos de manifestação, obrigado.

Fernando Itapuã Branco Nunes: Ok. Quero aqui agradecer e também dizer, Robson, estou aguardando o dispositivo de campante, dois dispositivos, que foi combinado com o presidente da Eixo, junto com o doutor João, junto com o pessoal da Artesp, e já é registrado que nós do Quintana precisamos saber como é que está andando, funcionando esse dispositivo, está bom, Robson? Qual é essa demanda para nós lá? Também dizer que o município é corresponsável ambientalmente por esta obra, porque são os municípios parceiros, não é, Diogo? Quero aqui parabenizar e agradecer o prefeito, primeira-dama, vereadores, e também toda a população, Rodolfo, Marino, William Inácio, nosso presidente da Câmara, Reginaldo Fininho, aqui o nosso presidente da ordem dos advogados, meu advogado, doutor Wagner, toda a equipe que aqui se encontra, o presidente da Câmara, aqui

também, de Pompeia, e dizer que o município de Quintana está, nosso engenheiro também que está aqui, o Matheus, está à disposição. Nós precisamos dos laudos, nós solicitamos os laudos, o município solicita os laudos para a averiguação dessa situação, que ainda não foi protocolado até a Prefeitura, por gentileza que encaminhe, por sermos um município, pela lei federal, de um marco regulatório ambiental, já devia ter sido feito, acredito que vai ser feito, esperamos que isso aconteça, para que nossa equipe possa fazer todos os apontamentos necessários para que isso ande. Mas o que eu quero deixar mais claro aqui no final da minha fala é dizer da felicidade de estarmos aqui e nesse processo de retirada dessa rodovia, que está saindo também, um abraço aqui para o meu amigo França Quintanense, eu estou aqui com o Quintanense, a França, o Vanderlei, aqui está uma alegria estar aqui, mas dizer que o município de Quintana faz a sua manifestação muito favorável à retirada desse contorno, que deu início com o processo em 2020, junto à época lá, e foi feita essa concessão e está antecipando pelo trabalho que está sendo feito por todos os parlamentares, executivos, de trazer, antecipar e também dar eixo a essa saída da rodovia. Mas quero dizer aqui que o nosso posicionamento é favorável, que cuide dos proprietários, que os proprietários sejam bem cuidados, que essa desapropriação seja muito amigável, que cuide do meio ambiente, tenho certeza que isso vai acontecer, vou ouvir os nossos empresários, mas eu quero também dizer o seguinte, o município de Quintana é favorável, porque aonde o seu Jorge Nishimura falar que tem que assinar, Quintana assina, aonde o Ricardo Cunha falar que tem que assinar, Quintana assina, lá chama Fernando Itapuã, o prefeito, Nishimura, Órion. Então, aonde eles falarem que tem que assinar, nós assinamos. Se tiver dois cheques em branco, um eu dou para o Ricardo Cunha e o outro

para o seu Jorge Nishimura. Então, pode ter certeza que Quintana vai estar junto nesse processo, e o prefeito Diogo junto nesse processo, vamos estar trabalhando para isso, e quero aqui agradecer essa população maravilhosa de Pompeia. Um forte abraço, contem com o Quintana.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Muito obrigado pelo prefeito, esse foi o prefeito Fernando Itapuã, do município de Quintana, muito obrigado pela presença, prefeito. Gostaria de convidar agora, encerrando aqui as manifestações, o prefeito Diogo Sesquim, do município de Pompeia, por favor, prefeito. Prefeito, obrigado aqui pela receptividade, em nome do prefeito, toda a sociedade aqui de Pompeia. Prefeito, por favor, a palavra é sua. Obrigado.

Diogo Sesquim: Boa noite a todos, com imensa alegria que eu acolho o Conselho de Meio Ambiente em nossa cidade de Pompeia. Sejam bem-vindos a Pompeia. Aqui ao Robson, da Eixo, deixo o meu abraço a todos os membros de engenharia, ao Maurício também, da Eixo SP, aos parlamentares da nossa cidade, representantes do outro município, de Tupã, Chiqueiro, prefeito Fernando Itapuã, também deputado Walter Yosh, que teve que se ausentar. Todo o público aqui presente, a quem nos acompanha, os voluntários, toda a imprensa, meu boa noite. Dia histórico, momento histórico para a nossa cidade, e cumpre dizer que hoje eu faço uma pequena parte dessa história que se iniciou lá atrás, da luta pela transposição da rodovia SP-294, transformando no contorno. Não fui eu que comecei, e talvez, muito provavelmente, não serei eu o prefeito que vai colher seus louros e também aproveitar os benefícios que a rodovia vai trazer. Mas eu vou fazer de tudo, enquanto eu estiver no cargo de prefeito de Pompeia e apoio a obra da rodovia SP-294, do contorno da rodovia SP-

294. O prefeito Oscar, a ex-prefeita Tina, aqueles que iniciaram o processo, aqueles que deram celeridade no processo, ao governador Tarcísio de Freitas, que pediu antecipação contratual das obras, o meu muito obrigado. E eu estou aqui para dizer, está na hora de tirar as obras do papel, está na hora da gente colocar essa rodovia em vigor, está na hora da gente fazer essa obra, transformar essa obra em realidade. E eu, enquanto prefeito de Pompeia, assumo também, junto a Eixo, a responsabilidade de mitigar os impactos socioambientais. Já está sendo minutado, está sendo gravado, compromisso em audiência pública, registro em ata, nós vamos apresentar, já está sendo minutado, a criação de um comitê especial de acompanhamento das obras da rodovia SP-294, onde os representantes da sociedade civil, os representantes da empresa contratada, os representantes ambientais, secretários, outros municípios, aqueles que serão afetados, terão vez, terão voz e acompanharão, passo a passo, da execução da obra, até depois, os seus impactos após a inauguração da obra. Esse projeto de lei será encaminhado à Câmara Municipal, e também, para dar lisura no processo, os vereadores terão participação na construção deste comitê, a ser indicado pelo Poder Executivo. Também gostaria de assumir a responsabilidade, junto a Eixo SP, e aos parceiros desse ecossistema, ao Sindicato Rural, à Fundação Suji Nishimura, também ao Colégio Estadual Cultura e Liberdade, de a gente trazer para a Pompeia o plantio dessas árvores também. Nós temos muitas encostas, muitas nascentes, muitos riachos, muitas erosões, voçorocas, que a gente pode plantar essas árvores, pode ter essa parceria junto a eixo SP, e criar, talvez, o maior programa de redução de impactos ambientais através do plantio de mudas. E isso, a Prefeitura Municipal de Pompeia, através da Secretaria de Infraestrutura, Secretaria de Agricultura e Meio Ambiente, assume,

junto a Eixo SP, a responsabilidade de parte dessa recuperação, de parte desse plantio, ser em Pompeia, em áreas a serem estudadas e analisadas junto aos proprietários rurais, ao Sindicato Rural, ao Senar, e a todo esse ecossistema que colabora com o desenvolvimento ambiental de Pompeia. Por último também, foi uma preocupação, tem um minuto apenas, vou encerrar, e aí a gente vai para as considerações finais, o Sr. Mário, ele apresentou, o famoso Sr. Mário da Guaiuvira, cadê? Sr. Mário apresentou uma preocupação junto à responsabilização da parte em que a eixo não vai mais assumir, que é ali, do coração de Pompeia até Paulópolis, e do coração de Pompeia até ali, próximo à pousada Vale do Sol, ao pequeno hotel que nós temos, para quem não conhece, é um hotel vindo de Marília para Pompeia, é o primeiro hotel. É uma proposta da Prefeitura de Pompeia, já havia sido conversas avançadas, de devolver esta concessão para o Departamento de Estradas e Rodagens. Então esses seis quilômetros de Pompeia a Paulópolis, e este pequeno trecho do coração da saída até o hotel, ser devolvido ao Departamento de Estradas e Rodagens, DR7, Assis, para que faça manutenção, conservação e todos os reparos necessários da rodovia. Obviamente, a grande avenida, podemos manter assim, a avenida via expressa, ficará sob responsabilidade da Prefeitura de Pompeia, mas esse grande espaço, esta rodovia, nós queremos e vamos atuar para devolver a concessão para o DR7. Isso, Mário, conte com o meu empenho, assim que for formalizado a ata final e aprovação licenciamento ambiental, com o projeto em mãos, nós vamos a DR7 fazer toda essa negociação para poder devolver esse espaço, esse trecho, ao DR7. Eram essas as minhas considerações e, mais uma vez, a Prefeitura de Pompeia apoia e incentiva e se prepara para mitigar os impactos da transposição da obra do contorno da rodovia SP-294. Muito obrigado.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Muito obrigado, prefeito. Esse foi o prefeito Diogo Sesquim, aqui de Pompeia, agradeço também ao prefeito Fernando Itapuã, do município de Quintana, muito obrigado, e a todas as outras autoridades aqui, em especial o nosso presidente da Câmara Municipal aqui, que representa diretamente a população aqui de Pompeia. Muito obrigado. Com isso, nós vamos passar agora a terceira parte dessa audiência pública. Nós vamos convidar novamente os representantes dos proponentes, do empreendedor da Eixo Concessionária de Rodovias e também da Econature, para fazer uso da palavra. Vou convidar primeiro aqui Robinson Ávila, diretor de engenharia, e também o pessoal da Econature, se também quiser participar. Eu vou pedir só, para efeito de transcrição, se identificar, para a gente pegar na degravação. Muito obrigado.

Robinson Ávila: Boa noite a todos novamente. Considero que a audiência pública foi bastante participativa, nós temos bastante questões aqui. Eu vou buscar responder aqui da forma mais clara, tem bastante manifestação positiva, então algumas eu vou juntar, mas eu vou começar aqui fazendo uma consideração do prefeito Diego, que é muito bem-vindo essa ideia do Comitê de Acompanhamento, é mais uma transparência do processo todo que a gente busca com a Eixo. A Eixo é uma empresa de serviço público, está todo mundo passando todo dia na rodovia, então ter o apoio e o acompanhamento desse Comitê é muito bem-vindo e o apoio da Prefeitura é muito bem-vindo. Ao Fernando Itapuã, prefeito de Quintana, responder que nós estamos trabalhando na solicitação dos dois dispositivos, isso está em fase avançada lá (com a Itesp) [02:08:02], tem caminhado ou para entrar na revisão ordinária do contrato como investimento ou numa revisão

ordinária sendo tratado pelo secretário, mas nós não esquecemos de Quintana e está sendo tratado isso e quando for sair a licença, a gente está contando que já saia, contemplando a mudança do dispositivo para a entrada principal, a manutenção daquele que existe, um novo naquela região, daquelas indústrias posteriores lá. Então não esquecemos, estamos buscando isso para que se viabilize junto à agência reguladora. Voltando ao início da nossa sessão, queria só citar aqui o Guilherme Ferreira e o Marco Antônio, da área de telecomunicações, nós concordamos plenamente com o observado da questão dos postes, nós também consideramos que a retirada do tráfego pesado aqui de dentro traz uma série de benefícios e esse é um deles. O seu Mário, ele trouxe aqui a questão do plantio dos 90 hectares, se ele poderia se habilitar em alguma área, eu queria dizer aqui que é possível e aqui eu também já vou aproveitar para fazer uma resposta aqui em conjunto com o conselheiro Eduardo de Tupã para esclarecer aqui, acho que alguns pontos importantes. Para se obter a licença de instalação, quando nós obtemos essa licença, autorização para a construção da obra, nós temos que apresentar o programa, o projeto de replantio de compensação ambiental. Esses 90 hectares são frutos de uma área bem menor que os 90, que nós propusemos 90, a CETESB que vai determinar esse tamanho, mas é uma proposição e para obter a licença de instalação, a gente precisa propor os locais de replantio, os projetos de replantio. Hoje, a gente busca áreas que atendam todos os quesitos legais, então o proprietário tem que ter a predisposição de ter uma área que depois vai ficar na matrícula cadastrada como área de preservação ambiental, tem que atender uma série de requisitos, tem que ser preferencialmente uma área sensível ambiental, talvez próxima a um APP, a um curso d'água, mas é possível fazer sim. E aí esclarecendo, o senhor Eduardo de Tupã, o trecho

de Paulópolis, a Panorama, que é ainda não se obteve a licença de instalação, ele ainda está em processo de avaliação para licença prévia, já teve a licença prévia e nós estamos na fase de licença de implantação, então nós ainda estamos no desenvolvimento dos projetos de restauração, então pode ter tido algum equívoco no e-mail, porque esses 6 mil, essas 6 mil árvores desse trecho ainda não foram plantadas, porque nem sequer a obra começou. Nós temos uma compensação, sim, em Assis, de uma série de outras obras que a gente fez, inclusive na região de Assis, Presidente Prudente, que está sendo compensada lá. Este trecho, que não é o objeto hoje aqui, ele ainda está em processo de licenciamento ambiental e ainda assim está sendo desenvolvido os programas de compensação. Claro que é um trecho muito extenso, são praticamente 200 quilômetros, nós vamos dividir esses trechos em alguns lotes, nós vamos tratar esses trechos em licenças de instalações segmentadas, talvez em duas ou três segmentos, então só deixar claro que esses 6 mil não foram plantados longe de Tupã, porque sequer ainda foi definido o programa que está sendo discutido e ainda pode ter uma previsão de a gente conseguir locais lá. Então, deixar bem claro esse ponto aqui. Quanto à indenização para o projeto de Pompeia de 1,5 milhão, eu queria que você me apoiasse aqui, porque é uma lei, por favor.

M1: Boa noite, pessoal, eu não estive aqui no microfone ainda, eu sou o diretor da Econature, que fez o estudo ambiental. Quanto a essa questão do 0,3% que foi colocado, é uma lei federal, que é a Lei de SNUC, que é o Sistema Nacional de Unidade de Conservação, e ela tem uma cláusula para esses empreendimentos objetos de EIA/RIMA, que é o nosso caso aqui, de uma compensação financeira. Essa compensação pode ser de 0 a 2, a 0 a

5% do valor do empreendimento, que tem que ser revertido em compensação financeira por uma questão ambiental. No caso, ela exige que essa lei, ela exige que essa verba seja destinada para a unidade de conservação ou a criação de uma unidade de conservação nova, então ela já regulamenta isso. E como é feita essa compensação? A Eixo, em determinado momento do processo, vai ter que fazer essa destinação dessa verba para uma câmara de compensação da CETESB, no caso existe uma câmara de compensação que cuida desse assunto, e quem faz essa distribuição, essa destinação dessa verba, na verdade, é essa câmara de compensação. Então existe todo um processo que vai ser discutido ainda, é óbvio que eles vão procurar fazer na região do empreendimento, mas tem essas questões de ser destinada exclusivamente para a unidade de conservação ou a criação de uma unidade de conservação. Beleza.

Robinson Ávila: Mas eu acho que é válido, a eixo vai fazer o depósito nessa câmara de compensação por lei, eu acho que é válido talvez o município entrar com um pedido junto à CETESB e eventualmente com algum projeto para ser utilizado aqui na região. Respondendo à senhora Eunice, ela está com a preocupação a respeito do curso d'água da propriedade dela, então eu queria deixar claro que a gente não aterra curso d'água, nós trabalhamos num projeto para transpor os cursos d'água, seja com viadutos ou seja com tubulações, e eu acho que é um ponto interessante aqui, toda a travessia de curso d'água na rodovia, hoje por norma de engenharia, a gente faz um cálculo de tempo de recorrência de chuva de 100 anos, então a gente analisa a maior chuva que aconteceu nos últimos 100 anos e nós calculamos a dimensão dessa estrutura para que ela tenha capacidade de passar uma vazão suficiente para a maior chuva que aconteceu em 100 anos, porque

claramente quando chove os cursos d'água aumentam os níveis e essa capacidade hidráulica tem que ser preservada dentro da norma. Então nós tomamos todo esse cuidado para não ter que suprimir os cursos d'água e para manter eles com suas capacidades preservadas. E claramente os cursos d'água são locais de atração de animais, são locais que têm bastante atração e normalmente nos estudos, os principais cursos d'água normalmente apontam a realização de passagens de fauna nesses locais. Então nós aproveitamos esses viadutos ou essas galerias e fazemos passagem de fauna, locais que os animais podem continuar fazendo a sua travessia por debaixo da rodovia, que normalmente é onde está o curso d'água, que é o ponto mais baixo onde a gente cruza com a rodovia. Então, aqui para tranquilizar que isso é considerado nos nossos projetos. O senhor Eudes, com uma preocupação sobre as três represas da propriedade dele. Então, deixar claro que se nós viermos fazer o impacto, primeiro que a gente não vai suprimir eventual curso d'água ou nascente que abasteça essas três represas porque a gente vai tubular essa região. Eventualmente se pegar parte da represa ou as represas, nós podemos combinar de algumas formas a compensação ou na desapropriação a gente compensa uma indenização, caso o senhor não queira continuar com essas represas ou pode ser combinado no processo de desapropriação a construção ou remanejamento dessas represas para algum lugar próximo ou para o lugar que o senhor queira, da mesma forma como o senhor tinha. Então, isso é claro, é bem transparente, a gente trabalha dessa forma e é assim que é desenvolvido, só para deixar aqui transparente. O senhor Carlos Eduardo aqui, a favor, e colocou todas as questões aqui dos caminhões de grande porte quebrarem aqui, nós concordamos completamente, saudar aqui o senhor Jorge Nishimura, todo o apoio e com precisão nós também

concordamos com todos os pontos colocados aqui pelo senhor Jorge, dos benefícios e a importância desse empreendimento para o município de Pompeia, mas não só para o município de Pompeia, para toda a região aqui que utiliza a 294. O senhor Luiz Frederico, diretor da escola, o seu depoimento é bastante impactante e bastante pertinente, eu acho que realmente é dever nosso cuidar das crianças e dos adolescentes e eu vejo esse projeto aqui muito pertinente para trazer a segurança para a escola que o senhor dirige. A senhora Beatriz, a proprietária da fazenda Camapuã, queria deixar aqui desde já abertos canais para conversar com a Eixo, da outra audiência a senhora esteve presente, queria deixar claro que nós herdamos uma rodovia bastante antiga, estamos há quatro anos e meio trabalhando nela, nós já recuperamos 1.600 passivos ambientais que existiam ao longo da malha da Eixo, isso previsto em edital de concessão, nós ainda temos mais alguns para tratar, então nós estamos fazendo um trabalho grande de restauração de passivos que já existiam anteriores a nós, fazendo reforços de drenagem, mas queria deixar claro também que este novo contorno, esta nova rodovia que surge, ela surge numa norma mais atualizada, ela surge numa norma que leva em consideração as melhores práticas atuais de engenharia, principalmente no que diz a respeito a canalização de água, a direcionamento dos cursos das drenagens de água, do amortecimento da água, justamente com todos os cuidados para a gente evitar erosões e assoreamentos. E claro, a gente faz isso com todo cuidado porque não só implantamos uma infraestrutura, mas depois nós vamos ter que cuidar dessa infraestrutura por mais 20 anos, então fazer bem feito isso significa evitar transtorno e custos desnecessários, então fazemos uma obra de engenharia com a melhor qualidade possível, porque nós também temos que cuidar dessa 20 anos, e isso é cobrado pela própria

CETESB, pela própria ARTESP e pela própria comunidade, então deixar bem claro, isso é um dos grandes benefícios do programa de concessão do qual nós fazemos parte, que é não só implantar, mas é implantar e sermos fiscalizados para continuar cuidando do ativo. O senhor Ricardo Rodrigues, faço aqui votos também de todo o apoio da retirada da rodovia dentro de Pompeia. O senhor Henrique Resende trouxe uma preocupação aqui sobre a estrada vicinal no quilômetro 493 mais 200, esclarecer aqui que essa estrada vicinal, ela será mantida o acesso, então o nosso projeto contempla uma readequação do acesso e ele será mantido, você terá uma alça de entrada e uma alça de saída, importante destacar que o acesso não mais atravessará a rodovia de um lado para o outro, terá que ir, fazer o retorno na frente e voltar, eu acho que isso é importante dizer, para trazer uma segurança ali na região, mas o acesso, a entrada e a saída à rodovia vicinal, ela é mantida. O senhor Cristiano, aqui deixar também registrado o apoio, sobre a retirada, sobre a construção do contorno, eu acho que a questão pertinente aqui, ele trouxe a questão também dos 90 hectares de plantio de compensação, como é que seria esse plantio e qual o cronograma. Então, conforme eu expliquei, na próxima fase de licenciamento, para nós conseguirmos obter a licença de instalação, nós temos que apresentar o programa de restauração de vegetação, que é o replantio. Até lá a gente pode, em conjunto com o município, procurar áreas que se enquadrem, para fazer esse projeto de restauração que fique aqui na região, e o cronograma acontece ao longo da obra e posteriormente à obra, porque acho que é importante assim, nós assinamos um termo de compromisso ambiental com a CETESB, e esse termo de compromisso ambiental, ele só é finalizado quando a gente entrega a floresta formada. Normalmente isso pode demorar de três a sete anos, é o que a gente tem aqui de experiência,

tem alguns lugares que em três anos a gente tem uma formação boa, tem alguns lugares que vão cinco, sete, mas o termo de compensação ambiental que a gente assina com a CETESB, ele só é encerrado quando a gente tem a floresta formada no local que a gente apresentou o projeto, e isso é amplamente fiscalizado e acompanhado. A secretária de Infraestrutura, que nós concordamos com todos os pontos que foram colocados. Ao Fernando Bosch, secretário de Meio Ambiente, parabenizar pela análise do material e pela forma clara que trouxe aqui as comparações. Ao conselheiro Eduardo de Tupã, já fiz aqui os esclarecimentos. Ao vereador William, agradecer a participação e o comentário a respeito dos pequenos empresários. Ao presidente da Câmara, ao Vanderlei, agradecer aos comentários e à questão favorável. E aqui ao prefeito de Quintana e ao prefeito Diego, com os quais eu comecei os esclarecimentos, queria agradecer a participação e dizer que a Eixo preza pela transparência, como nós estamos aqui hoje, e nós esperamos nos encontrarmos aqui muitos dias de trabalho fazendo essa obra de infraestrutura, que vai ser um marco aqui para a região, para Pompeia e para a Eixo também, que nós valorizamos muito esse projeto, que nós tentamos desenvolver com a melhor qualidade e com a maior responsabilidade social e ambiental que pode se ter. Agradeço.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Muito obrigado pelas respostas, pelos esclarecimentos, muito obrigado. (Terei) [02:24:49] agora, então, trazendo de volta agora a palavra de volta à mesa, com a palavra então do conselheiro do CONSEMA, representante da (ABES) [02:24:58], São Paulo, o conselheiro Ricardo Crepaldi. Conselheiro, para esse momento são dez minutos para fazer, por favor, fique à vontade.

Ricardo Crepaldi: Tá ok. Bom, não vou ser repetitivo, acho que foi bem claro que a importância do projeto retirada da estrada aqui de dentro da área urbana, aqui de Pompeia, isso é, sabe que é uma solicitação aí, pelo menos 40 anos de solicitação, isso afeta não só Pompeia, mas também afeta os outros estados próximos, que dificulta a logística no nosso estado. Bom, dito isso, a minha fala é exatamente anterior à fala, no nosso caso aqui, do Bevilaqua, aqui da CETESB, e após o que a empreendedora já fez as falas. Porém, o que a gente coloca aqui, o conselho dos governos colocam, no meu caso, são as preocupações. Para que isso seja visto, mas no nosso caso a preocupação é vista pela CETESB, para que a CETESB faça algum relatório, esclarecimentos, para que isso seja ou não liberado uma licença ambiental. Bom, dentro desse ponto, eu queria, antes de tudo, esclarecer a questão da compensação, que ela não é só uma questão de plantar a árvore, a compensação está ligada diretamente ao ICMS ambiental, e a secretária Natália conseguiu, no governo do Estado, dobrar de 1% para 2% o possível retorno disso para as prefeituras. Então nós não estamos falando somente na questão do plantio uma questão ambiental, existe uma questão econômica (envolvida ali) [02:26:49], que é 2% do ICMS que ia para o governo do Estado, ele volta para a prefeitura. E ela é baseada em quatro pontos. Índice de preservação de água, índice de áreas protegidas, índice de vegetação nativa, onde entra essa compensação, e índice de resíduos sólidos. Isso tudo é mapeado e é feito um índice, um valor que pode chegar ou não esse 0,5% em cada uma dessas quatro categorias. Ou seja, a gente está mexendo no caixa da prefeitura. Só para deixar bem claro, por que é importante discutir isso? Fora a questão ambiental. Nós estamos falando de dinheiro, e esse dinheiro pode ser o dinheiro que vai ser utilizado para mais programas ambientais, educação ambiental da prefeitura. Isso deixa

claro, porque às vezes o pessoal não entende que não é só uma questão de compensação. Existe a questão da compensação, que às vezes o pessoal compensa, sei lá, estamos em Pompeia e faz a compensação em Botucatu. Ambientalmente não está correto. Legalmente até pode estar, mas ambientalmente não está. Isso aí eu concordo com o meu conterrâneo de Tupã, sou nascido em Tupã, falando sobre isso. Realmente é uma preocupação. A compensação tem que ser no lugar mais próximo possível de onde está sendo feito o dano. Bom, dentro desse ponto, existem alguns pontos dentro dos relatórios que são de preocupação. São 45 cursos d'água e 12 nascentes. Este não está detalhado, claro, o momento não é desse, mas isso tem que estar na comissão que o prefeito vai formar. Esse é um ponto. Água é um bem, e a gente está vendo a cada dia um problema de cada vez menos água disponível para a gente, seja superficial ou seja subterrânea. Esse é um ponto muito crítico, porque existem formas de engenharia para trabalhar com isso. Então é que elas sejam feitas e adequadas para a gente ter o risco zero e o impacto zero dentro da questão das nossas nascentes, dentro desse projeto. Isso é muito importante. Junto a isso, inclusive uma munícipe, como a produtora rural falou, é muito importante também, ou seja, a forma da drenagem na rodovia. A forma da drenagem, como ela vai estar cortando áreas de produtores rurais, possivelmente essas áreas têm as curvas de nível. Ela vai mudar o formato dessas curvas de nível nas produções rurais. Então tem que ter um formato e um estudo adequado para que essa mudança também não piore os problemas e comece a transformar alguma coisa em erosões ou assoreamento desses cursos d'água que eu falei primeiro, principalmente as nascentes. Outro ponto que não está claro nos relatórios, que seria importante ter isso bem claro, é realmente a questão do tráfego, tráfego

de cargas perigosas. Realmente, se isso acontece e não existem meios de contenções previstos, a gente tem problemas e pode ter problemas, principalmente nos cursos d'água, que eles podem até ser para a utilização humana, animal, para o próprio município ou os municípios vizinhos. Lembra que a água não é só de um município, a água é de todos para onde passa. Bom, em último ponto, só para entender e deixar claro para todos que estão aqui dentro da nossa audiência, compensação e indenização é prevista em lei, são duas coisas distintas. Isso em todos os projetos, todos os projetos, já foi falado lá, mas são coisas distintas. E as indenizações podem ser verificadas e podem ser alteradas a localização onde vai ser indenizado, ou como vai ser essa indenização, inclusive até com criação de áreas de preservação permanente. Então, é importante deixar claro que nem todo mundo participa de audiência pública toda hora, porque são coisas diferentes, está tudo previsto dentro da lei. Então o pessoal às vezes mistura. Bom, esses são os pontos aí, eu agradeço, eu acho que foi ótima essa reunião, e eu passo a palavra para o presidente da mesa.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Muito obrigado, conselheiro, pela participação, novamente juntos aqui em uma audiência pública. Seu conselheiro, então, representante da ABES, uma das 18 entidades representantes da sociedade civil lá no CONSEMA. Muito obrigado. E agora, com a palavra, então, José Eduardo Bevilacqua, representante da diretoria de avaliação de impacto ambiental, por favor. A palavra é sua.

José Eduardo Bevilacqua: Bom, gente, eu gostaria de dar um depoimento aqui. Eu já participei de algumas audiências públicas no Estado todo, várias vezes, e a primeira coisa que eu gostaria de destacar é a questão do respeito, a questão do alto nível, da qualidade das questões que aqui foram

apontadas. Então eu queria parabenizar realmente os participantes, os munícipes, representantes de governo. Eu acho que quando todo mundo rema para o mesmo lado, a coisa tem uma tendência clara e evidente de ter uma grande margem de sucesso, e eu não tenho a menor dúvida que eu saio muito satisfeito daqui com a posição que foi assumida aqui por todos os participantes. Sobre o trabalho da CETESB, eu queria muito rapidamente colocar para vocês, a gente tem um orgulho muito grande de ter uma equipe de profissionais, tem alguns representando aqui até essa hora, colhendo todas as contribuições. É uma equipe superespecializada, da qual eu tenho muito orgulho de fazer parte. E o nosso trabalho é o trabalho do dia a dia, muito apurado, muito exigente, de poder fazer de fato uma avaliação de impacto ambiental como se deve. Tanto é que a gente é considerado, pelos próprios colegas do IBAMA, como uma excelência no ponto de vista de avaliação de impacto no país. Então a nossa equipe, eu fico muito orgulhoso de estar aqui, queria inclusive agradecer a presença dos colegas que estão aqui até essa hora, e a gente certamente vai fazer um trabalho, buscar fazer um trabalho de excelência para que esse projeto seja levado para o CONSEMA com o grau de qualidade e de excelência que ele merece. Isso é o trabalho nosso, do dia a dia, é o nosso compromisso. Que fase nós estamos agora? A fase de colher essas contribuições, como eu falei no início, o colega da ABES já deu excelentes contribuições, mas outras contribuições vieram, outras estão por vir, nessa fase a gente vai fazer um documento chamado (RIC) [02:34:21], um relatório, onde ali vai constar todas as questões técnicas que aqui foram apontadas para o empreendedor proporcionar esses esclarecimentos para nós. Somente com essa base de informações é que a gente consegue complementar com as vistorias, não é isso? Que a gente tem agora um trabalho também muito difícil de campo,

você poderia falar não, mas a gente faz a coisa no ar-condicionado, não é assim não, gente, a gente vai a campo, constata as informações, valida, enfim, é um trabalho muito importante. Então, a partir de todo esse trabalho, da avaliação do estudo de impacto ambiental, é que a gente faz essa análise fundamentada, até eu queria aproveitar também e fazer uma propagandinha nossa aqui, Anselmo, eu acho que é muito importante, que é o (e cenários) [02:35:13], é uma ferramenta que a gente tem lá na CETESB, que a gente estuda layer sobre layer, camada sobre camada. Então isso tem nos dado também uma possibilidade de avaliar impacto ambiental como nunca. Esse método, realmente com essa ferramenta, a gente tem conseguido encontrar a agulha no palheiro e conseguir fazer o trabalho para buscar sempre, como eu disse, a excelência desse tipo de trabalho que o Estado oferece para todos os cidadãos. Então eu queria dizer isso para vocês, que a gente está numa fase agora de avaliação da concepção do projeto, então ainda é preliminar, é natural que nessa fase do projeto alguns detalhamentos ainda não estejam claros, isso faz parte do processo, a minha experiência de 30 anos mostra que muitas vezes o estudo começa de um jeito e a forma como saiu a licença de instalação e depois a licença de operação, tem uma série de mudanças sempre crescendo qualidade, sempre crescendo cuidados na nossa avaliação. A gente sempre diz, a qualquer tempo, a gente sempre diz que o licenciamento ambiental é um processo dinâmico, é um processo dinâmico, ele vai evoluindo conforme a análise, conforme você vai estudando as possibilidades, sempre buscando os conceitos de sustentabilidade ambiental. Então eu saio daqui muito satisfeito com as contribuições, principalmente, Anselmo, com a parte do respeito que teve, todas as colocações, e a gente fica muito animado de prosseguir trabalhando para buscar esse grau de excelência, como eu disse,

do trabalho do Estado para todos os cidadãos daqui do Estado de São Paulo. Muito obrigado e agradeço a todos.

Anselmo Guimarães de Oliveira: Muito obrigado. Quero agradecer a todos aqui pela participação, uma participação bastante efetiva, produtiva, e com isso declaramos, portanto, o encerramento aqui dos trabalhos. Aqueles que tiverem contribuições por escrito, por favor, fazê-lo para o e-mail [consema@sp.gov.br](mailto:consema@sp.gov.br). Então, encerrados os trabalhos, tenham todos uma ótima noite. Muito obrigado. [02:37:40]

[02:37:40]