



ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA

EIA/RIMA REFERENTE AS OBRAS DE DUPLICAÇÃO E RESTAURAÇÃO DO PAVIMENTO DA RODOVIA AL-220, TRECHO: ARAPIRACA À DELMIRO GOUVEIA, SUBTRECHO ARAPIRACA À OLHO D'ÁGUA DAS FLORES, COM EXTENSÃO DE 77,66 KM.

Aos quatro dias do mês de fevereiro do ano de 2021, no município de Maceió, direto do Auditório Aquatune, situado na Rua Cincinato Pinto, 77, Centro, Maceió/AL, às 09h45min, está sendo realizada a Audiência Pública Virtual com a presença de representantes dos órgãos envolvidos, a fim de atender à etapa de licenciamento – Licença Prévia – referente as obras de duplicação e restauração do pavimento da rodovia AL-220, Trecho: Arapiraca à Delmiro Gouveia, subtrecho Olho D'Água das Flores à Delmiro Gouveia, com extensão de 70,74km, através da apresentação dos estudos ambientais. **O Presidente da mesa**, Sr. Ivens Barbosa Leão, representante do Instituto do Meio Ambiente do Estado de Alagoas, se apresenta como Assessor Executivo do Instituto do Meio Ambiente e já começou a audiência com a formação da mesa tendo como representante do Conselho Estadual de Proteção do Meio Ambiente – CEPRAM – o engenheiro Pedro Lucas e representando o Departamento de Estradas de Rodagens – DER - Alfredo José; informa que considerando a declaração de emergência em saúde pública pela Organização Mundial de Saúde - OMS, em 30 de janeiro de 2020, considerando a infecção humana pelo novo Coronavírus (COVID-19); considerando também que a própria OMS, em 11 de março de 2020 que classificou como Pandemia o estamos vivendo, considerando a lei federal 13.979 de 6 de fevereiro de 2020 que dispõe sobre as medidas para enfrentamento de emergência de saúde pública de importância internacional recorrente do novo Coronavírus estabelecendo medidas como isolamento social, a quarentena e a restrição excepcional e temporária da locomoção interestadual intermunicipal entre outras; considerando que o Governo de Alagoas por meio do Decreto nº 69.691, publicado no Diário Oficial do Estado nº 1309 do dia 16 de abril de 2020 declarou situação anormal caracterizada como Estado de Calamidade Pública em todo o Estado de Alagoas, e considerando a Instrução Normativa Nº 01/2020, no qual institui a audiência pública virtual nos processos de licenciamento ambiental conduzidos pelo IMA em caráter excepcional e dá outras providências; então no uso de suas atribuições como presidente da mesa declara aberta audiência pública em modelo virtual, que tem como finalidade discutir os possíveis impactos ambientais decorrente da Duplicação e Restauração da rodovia AL-220 trecho de Arapiraca à Delmiro Gouveia – subtrecho



Olho D'Água das Flores ao Distrito de Piau com extensão de 40km e subtrecho Distrito de Piau a Delmiro Gouveia com extensão de 39,74km; o requerente o Departamento de Estradas de Rodagem – DER, localizado na Rua Serzedelo de Barros Correia, s/n, BR 316, KM 14, Santos Dumont, Maceió, Alagoas; protocolou no Instituto do Meio Ambiente do Estado de Alagoas o Licenciamento Prévia para empreendimento através do número processo IMA N. 2021.20015899729.LP.IMA. Nesse momento passa a palavra para os membros da mesa representante do Conselho Estadual de Proteção do Meio Ambiente o Sr. Pedro Lucas; **com a palavra o Sr. Pedro Lucas**, que cumprimenta a todos e parabeniza o governo de Alagoas representado pelo DER pelo empreendimento mostrando conhecimento da importância da duplicação da Rodovia AL-220 trecho São Miguel dos Campos à Arapiraca e citando também que será feita duplicação da Rodovia AL-215 trecho Arapiraca até Palmeira dos Índios e da AL-110 de Arapiraca à São Sebastião e que só faltará de Arapiraca à Taquarana no que se trata da região, e que o feito trata-se de um marco histórico do Estado de Alagoas uma vez que o atual governo é o que mais tem investido em estradas sendo com restauração, duplicação, implantação ou acessos a municípios e que como cidadãos estamos satisfeitos de vivenciar o momento e que falando especificamente da obra objeto desta audiência vai melhorar a economia, principalmente a de produção e o bem estar da população do agreste e sertão e ressaltou ainda está presente como representante do CEPRAM para garantir que toda questão ambiental seja observada e todos os potenciais impactos sejam liquidados e que ouvirá com atenção a explanação apresentada pelos responsáveis e assim passando a palavra para o presidente da mesa que logo em seguida passa para o representante do DER o Sr. Alfredo José; **com a palavra o Sr. Alfredo José**, que cumprimenta a todos e agradece está mais uma vez está presente na segunda audiência virtual do estado sobre a duplicação da AL-220 no caso em contexto o trecho que vai de Olho D'Água das flores a Delmiro Gouveia e ressaltou os subtrechos já citados e que trata-se de uma questão de execução e que está como representante do estado através do DER e agradeceu ainda a presença massiva na audiência anterior por meio de redes sociais e concordou que a duplicação da AL-220 é mesmo um marco além das duplicações, também já citadas, das rodovias AL-110 e AL-215 ficando assim uma região bem provida de rodovias com um nível muito alto de execução e que seja uma audiência proveitosa para todos e com participação direta dos ouvintes que é importantíssima seja reunião virtual que atinge um numero grande de ouvintes e participante que que terão direito de fazer suas perguntas por meio das redes sociais e que traga bons frutos para o desenvolvimento do Estado de Alagoas e encerra agradecendo mais uma vez e passando a palavra para o presidente da mesma o Sr. Ivens Barbosa Leão; **com a palavra o Sr.**



Ivens Leão, que agradece ao Sr. Alfredo e informa que para secretariar a audiência indica a Sra. Juliana de Barros funcionária do Departamento de Estradas de Rodagens e **informa que antes de passar a palavra para começar a apresentação vai adiantar as regras que estão previstas para essa audiência pública** para que as pessoas que estão visualizando saibam como será conduzido o processo da audiência; primeira regra é que existe no canto da tela 2 QR's Code, onde um deles abre o formulário para perguntas e o outro é para assinatura da ATA da lista de participação da audiência, sendo de fundamental importância que todos que tiverem acompanhando essa audiência assinem a lista de participação e que façam suas perguntas pelo QR Code; segunda regra é que o responsável pela apresentação terá 40 minutos para apresentar o projeto e o estudo ambiental, caso o tempo seja excedido o presidente da mesa poderá adicionar tempo para que o mesmo prossiga; e em caso de tempo excedido o mesmo tempo será adicionado para fase de perguntas e respostas; após apresentação do empreendedor serão respondidas as perguntas realizadas através do QR Code com tempo igual ao da apresentação; que encerrada a apresentação serão respondidas as perguntas feitas através do formulário digital que está disponível através do QR Code que terá o tempo igual de 40min ressaltou que só serão aceitas as perguntas realizadas através do QR Code e o tempo para realização das perguntas inicia após o início da apresentação do empreendedor e termina 10 minutos após a finalização da apresentação; a cada pergunta realizada, a palavra é passada ao empreendedor para que o mesmo possa responder, até que seja finalizada a fase de questionamentos; explica que para que não tenha repetição de perguntas, a equipe do IMA está fazendo a organização das perguntas recebidas, então caso tenha uma repetição da mesma pergunta, ao invés de ler a mesma pergunta várias vezes, será informado o nome das pessoas que fizeram e ler a pergunta uma única vez; com isso estaremos respeitando o direito de todos os participantes realizarem perguntas e ao mesmo tempo conseguiremos realizar mais perguntas, tornando a gestão do tempo da audiência mais eficaz e proveitosa; após colocação das regras é desfeita a mesa, passada a palavra para o Sr. Carlos dos Anjos para iniciar apresentação; **com a palavra o Sr. Carlos dos Anjos** que cumprimenta a todos e inicia sua apresentação informando se tratar de um trabalho de empreendimento do Governo do Estado de Alagoas que através do Departamento de Estradas de Rodagem que se propõe a fazer a duplicação e restauração do pavimento da rodovia AL-220, no subtrecho Entroncamento AL-130 (rotatória para Pão de Açúcar, São José da Tapera e Santana do Ipanema) ao Distrito de Piau e Distrito de Piau a Delmiro Gouveia, tendo com extensão o total 77,74km, tendo por início o entroncamento da AL-220 ate Delmiro Gouveia, sendo paralela a BR-316 tem aproximadamente 20km; a rodovia em trecho da obra de toda mesorregião do Sertão em



termos de microrregiões vai passar por duas, que é a microrregião de Santana do Ipanema e todo o sertão do São Francisco sendo áreas bastante antropizadas até pela presença da própria AL-220, em termo de localização saindo do entroncamento passando por São José da Tapera/ Olho D'Água do Casado e por fim chegando em Delmiro Gouveia. Mostrando a seção tipo de alargamento para ambos os lados em áreas urbanas onde há dificuldade para abrir canteiro central pela própria natureza da ocupação das áreas lindeiras assim não teria o canteiro central e sim uma separação física de concreto conhecida na engenharia como *New Jersey*, já nas áreas abertas teremos a mesma condição com o canteiro de movimentos, assim o alargamento da pista existente em que tivemos corte e aterro gira em torno 12m a partir do eixo da rodovia pré-existente que possui 10m de largura sendo 5m para cada lado complementando os 12 e no caso da terraplanagem uma seção em aterro uma seção em corte que fatalmente é muito raro e aterro sendo mais comum. Tratando-se do **Lote 3** – que vai até o Distrito de Piau – possui apenas 3 pontes sendo elas sobre os riachos Grande, Das Cacimbas e Boqueirão com respectivamente 45, 30 e 40 metros de extensão cada ponte; os pontilhões – assim definidos por possuir até 20m de extensão – são os riachos Do Silva, Dos Farias, Urubu, Carcará, Carro de Boi, Boa Vista e Bobó. Tratando-se do **Lote 4** – vai do Distrito de Piau a Delmiro Gouveia – as pontes são 4 nos rios Capiá e Angico e os riachos Seco e Bom Jesus e suas extensões são respectivamente 150, 30, 32 e 40 metros; e tratando-se de pontilhões são 9 nos rios Ribeira, Pau Amarelo, Santa Cruz, Crabieira, Aveloz, Mandacarú, Jurema do Meio, Pedra D'Água e Xingó que somando todo o trecho teremos 16 pontilhões e 7 pontes; quanto ao objetivo destacam-se segurança, melhoria de acessibilidade e mobilidade além do escoamento de bens e serviços principalmente para os bens e serviços produzidos nas proximidades das cidades pro das extremidades a ser trabalhadas; quanto as justificativas temos o elevado número de acidentes o que acaba causando tempo demais do percurso, dar maior segurança e conforto, mais fluidez do tráfego, maior competitividade entre centros produtores, manter ativo o comércio local nos aglomerados além de manter aspectos sociais e culturais locais; em termos de acesso a rodovia com seu canteiro de 9m terá uma configuração – neste momento foram apresentadas imagens ilustrativas – onde a saída da rodovia atual em Olho d'Água do Casado em direção a Delmiro Gouveia gerando um raio de curvatura muito menor que o entroncamento atualmente existente, em seguida é apresentada uma nova figura onde é visto de um outro ângulo de visão mostrando como vem a rodovia e seus retornos e a passagem para Delmiro Gouveia e/ou para Piranhas, mais uma imagem surge mostrando o atual x futuro tendo concordância para ir à cidade de Delmiro Gouveia; na próxima imagem é mudado o trecho agora nas proximidades de Delmiro Gouveia mostrando que



todos os acessos secundários serão beneficiados com, pelo menos no seu início, pavimentação asfáltica, mais um angulo do mesmo local mostrando os acessos secundários pavimentados; em termos de hidrografia o trecho corta uma rede hidrográfica extremamente densa muito embora a baixa pluviometria e o relevo relativamente plano faz com que a maioria desses curso de agua sejam efêmeros, por conseguinte sem tutela diante do código florestal mas apenas aproximadamente três se mostra temporário, tendo permanente apenas no Rio São Francisco, quando tiramos os efêmeros deixando apenas os temporários teremos o cruzamento com a sub posição de apenas dois cursos ; sobre o meio biótico é um trecho bastante antropizado que não apresentam nenhuma espécie protegida e bastante antropizada – neste momento são mostradas algumas fotos que mostra o trecho atual próximo a rotatória em São José da Tapera onde juremas, mangueiras ouricuris e as algarobas tem uma presença mais forte onde trecho apresenta apenas espécies exóticas, mostra-se também um trecho rochoso onde há mandacarus, craibeiras e catingueira – dessa forma o meio biótico sofrerá baixo nível de impacto uma vez que trate-se de um trecho antropizado e desprovido de remanescente de vegetação quase que completamente por lavouras, pastagens e ambientes urbanizados, assim o trecho rodoviário alvo das obras de engenharia se desenvolve em um ambiente que não adentra em nenhuma unidade de conservação (sendo as mais próximas as margens do Rio São Francisco e um outro em Água Branca; em questão de meio antrópico ou sócio-econômico há um comercio bastante denso nas áreas urbanizadas, no geral comercio de pequeno ou médio porte e a obra desenvolverá o turismo local tratando-se de uma política pública de desenvolvimento local além de permitir escoamento de bens e serviços produzido nas cidades polo (tendo como principais São José da Tapera e Delmiro Gouveia); no tange da avaliação do impactos ambientais analisa-se a fase de planejamento, de obras ditas de implantação e a fase de operação. A fase de planejamento caracteriza-se pela contratação de estudos, pesquisas e fontes diversas que geram maior conhecimento dos elementos da área onde entende-se a sócio-economia que seria mais impactada dando uma favorabilidade ao empreendimento; já na fase de implantação o meio físico mostra-se seus impactos intensamente negativos mas são impactos vinculados à obra de engenharia e sendo sessada as obras sessam-se também os impactos e os principais impactos no caso são a poeira gerada pela obra e ruídos junto aos trabalhadores -; no que tange o meio antrópico teremos a contratação de mão de obra e da própria obra e os tributos gerados pelas medições e aí temos a revelação de impactos econômicos extremamente positivos, no que tange o meio biótico é atingido de forma negativa a principio também pelos ruídos que tendem a afugentar uma fauna já bastante empobrecida. Vendo-se a fase de implantação o meio físico mostra-se intensamente negativo em




termos de impactos, mas sendo impactos extremamente vinculados à obra de engenharia (poeira, ruído) que cessada a obra cessam-se os impactos; no que tange ao meio antrópico teremos contratação de mão de obra, contratação da própria obra além da geração de tributos, e assim teremos impactos sócio econômicos extremamente positivos; e quanto ao meio biótico mostra-se negativa principalmente pelos ruídos que afugenta a fauna presente já bastante empobrecida; assim faz-se uma análise de sinergia onde é verificado que mesmo com os impactos negativos os positivos prevalecem apontando para a viabilidade ambiental da obra. Na fase de operação não tem mais as obras e assim os impactos negativos por elas causados são cessados e tem todos os impactos vistos enquanto justificativa se mostrando bastante favoráveis para o empreendimento; em balanço final dos impactos quando se analisa as três fases nota-se impactos negativos apenas na implantação – tanto no planejamento quanto na operação há a favorabilidade - mas mesmo com impactos favoráveis procuramos liquidar/diminuir os impactos negativos com estudo com Planos de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil (PGRCC), Programa de Comunicação Social e Educação Ambiental, Programa de Mitigação das Interferências do Sistema Viário, Plano de Sinalização do Tráfego, Plano de Áreas Degradadas (PRAD) incluindo o paisagismo, Plano de Controle e Monitoramento de Ruídos, Plano de Desativação do Canteiro de Obras, obras complementares, áreas de empréstimos, jazidas e bota fora. Concluindo entendes que a sócioeconomia é o elemento de maior indicador de viabilidade e que a obra absorve a ideia de uma política pública de apoio ao desenvolvimento regional através de obras estruturantes sendo o maior fundamento de viabilidade, e os impactos da fase de operação - que é uma fase duradoura – eminentemente no âmbito socioeconômico, são positivos, e por fim recomenda-se a concessão da licença ambiental requerida. **Com a palavra o presidente da mesa** que recompõe a mesa e passa a palavra para o Sr. Pedro Lucas. **Com a palavra o Sr. Pedro Lucas** que parabeniza a apresentação e afirma que como o esperado trata-se de um empreendimento benéfico e que os impactos positivos superam os negativos e mostra ter uma dúvida sobre quando foi falado sobre a hidrografia da região que é muito densa composta por vários riachos efêmeros e alguns temporários/intermitentes e sem nenhum perene e assim pergunta qual o critério usado pela equipe para classificar os riachos em temporários e efêmeros, já que o Sr. Carlos afirmou que os efêmeros não teriam tutela do código florestal e que isso é verdade porem o código florestal define bem as classificações dos riachos e suas necessidades de proteção mas não explica quais são os critérios para classificação e afirma essa ser uma dúvida recorrente no meio. **Com a palavra o Sr. Carlos dos Anjos** que afirma que realmente o código florestal retira a tutela dos efêmeros mas não diz especificamente o que é um



efêmero diz que o temporário é mais fácil de se compreender e que o efêmero depois de muitas conversas foi chegado a conclusão que efêmeros são aqueles onde drena a água durante a chuva, só e somente só que quando cessada a chuva também é dado fim a drenagem e que então o trecho percorrido e a alisado verificando que a grande maioria é principalmente onde se tem pontilhões não via-se sequer marcas da água passando por ali enquanto nos temporários haviam poças d'água, algumas vezes correndo de forma tímida e com essas observações ficou definido que aqueles que possuíam água – mesmo que não estivessem correndo – seriam temporários e aqueles sem água nenhuma e que só possuíam água em época de chuva como efêmeros; e após conversas e consultas com produtores e moradores da região se verificou que a grande maioria são de fato efêmeros muito embora sua calha seja muito rasa e aberta e quando chove ele passa a ter uma lamina de água muito significativa aí surgindo a necessidade dos pontilhões não das pontes, pontes são evidentemente maiores que transpõem vales extremamente mais largos. **É passada a palavra para o Sr. Pedro Lucas**, que afirma ter sido usada uma metodologia interessante e participativa com a comunidade regional e comunica ao Sr. Ives que vai sugerir ao CEPRAM que no momento oportuno seja aberta uma discussão sobre esse assunto e reafirmando que trata-se de uma questão recorrente que sempre surgem dúvidas e que acha válido que seja aberto um grupo de trabalho no CEPRAM para se aprofundar sobre isso e escrever alguns normativos informando que ele mesmo desconhece normativas oficiais que descrevem critérios de forma prática e objetiva, e de repente sejam chamados especialistas de universidades para debater o assunto e ter o mínimo de informação à respeito. **Neste momento o Sr. Carlos pede a palavra** e acrescenta que já tentou fazer junto com a SEMARH que lhe parece ser um órgão normatizador que ele definisse permanente X temporários e o que restasse seria efêmero, mas hoje, infelizmente, até para definir isso estamos “parados no tempo e no espaço”; **com a palavra o presidente da mesa** que apresenta uma pergunta feita pelo Gerente de Licenciamento Ambiental do IMA Sergio Godoy que pergunta se há algum programa de afugentamento de fauna durante as obras; **com a palavra o Sr. Carlos** que responde que não, não foi previsto pelo fato de ser uma área extremamente antropizada e por ali já haver uma rodovia há mais de 30 anos, o maior afugentamento seria por causa de ruídos junto à avefauna já adaptada a esse ambiente de ruídos, evidente que o ruído vai ocorrer com uma intensidade maior durante o período das obras e por isso foram acrescentados os pontos negativos na fase de obras, mas um programa especificamente não foi previsto. **Com a palavra o presidente da mesa** que agradece ao Sr. Carlos e informa não ter mais perguntas pergunta ao Sr. Alfredo se quer acrescentar algumas considerações e este se mostra satisfeito, a mesma pergunta é feita ao Sr. Pedro Lucas que também



se diz satisfeito; o Sr. Ivens segue informando que é de conhecimento importância, que já foi colocado aqui tanto na apresentação do Sr. Carlos quanto pelo Sr. Alfredo e pelo Sr. Pedro, de segurança social e de qualidade de vida de uma obra como essa que vai aproximar os locais mais distantes” do sertão de Alagoas interiores como Arapiraca a Maceió, que tem sido trabalhado interligar o estado como um todo trazendo mais segurança para o cidadão, inclusive, desenvolvendo rotas para que novas indústrias e empresas se instalem no estado e que cumprindo esse papel o Instituto do Meio do Ambiente tem licenciado em conjunto com esses empreendedores esses empreendimentos que vai trazer muito desenvolvimento, e que com felicidade que o IMA está fazendo seu papel, que os processos e estudos estão com grande qualidade estando condizente com o pede a legislação e que tem sido cumprido esse papel, é informado que no mesmo dia ainda haverá uma outra audiência sendo essa referente a um trecho do Litoral Norte para os municípios e turismo da região e é dito que não havendo mais perguntas é dado como encerrada a audiência, agradece a participação de todos por meio de redes sociais.; e assim, encerra a audiência pública às 10h24min. Eu,  **Juliana de Barros Lima Méro**, do Departamento de Estradas de Rodagens do Estado de Alagoas, subscrevo e assino esta ata acompanhada da lista de presença.