



ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA

EIA/RIMA REFERENTE AS OBRAS DE DUPLICAÇÃO DA AL 101 NORTE (TRECHO GARÇA TORTA A BARRA DE SANTO ANTÔNIO, COM EXTENSÃO APROXIMADA DE 30KM E SEUS ACESSOS.

Aos seis dias do mês de janeiro do ano de 2020, no município de Maceió, no auditório da Secretaria da Fazenda, situada na AL 101 Norte, Jacarecica, Maceió/AL, às 14h26min, está sendo realizada a Audiência Pública com a presença de autoridades, lideranças comunitárias e moradores em geral da região onde estará localizado o empreendimento, a fim de atender à etapa de licenciamento – Licença Prévia – referente as obras de duplicação do AL 101 Norte – trecho Garça Torta da Barra de Santo Antônio, com extensão aproximada de 30 Km e seus acessos, através da apresentação dos estudos ambientais e discussão junto à comunidade dos possíveis impactos ambientais consequentes da implantação do empreendimento. **O Presidente da mesa**, Sr. Leonardo Lopes de Azeredo Vieira, representante do Instituto do Meio Ambiente do Estado de Alagoas, solicita que todos os presentes se acomodem em seus lugares, se apresenta como Assessor Executivo do Instituto do Meio Ambiente e no uso de suas atribuições irá presidir a audiência que tem como finalidade discutir os possíveis impactos decorrentes das obras de duplicação do AL 101 Norte – trecho Garça Torta da Barra de Santo Antônio, com extensão aproximada de 30 Km e seus acessos cujo o processo que se encontra em tramitação no IMA é o de **Nº 2019.0512081539.LP.IMA** onde tem como requerente a Secretaria de Estado de Transporte de Transporte e Desenvolvimento Urbano – SETRAND; inicia a formação da mesa convocando a presença do representante do Ministério Público Estadual, no entanto, devido a uma incompatibilidade de agendas o mesmo não pode comparecer e como representante do Ministério Público Federal a Dra. Niedja Kaspary; convida o Sr. Alcides Tenório Secretário Executivo da Secretaria de Transporte e Desenvolvimento Urbano do Estado de Alagoas – SETRAND; convida o Sr. Sérgio Galvão Elias de Godoy Neto, Gerente de Licenciamento Ambiental do Instituto do Meio Ambiente do Estado de Alagoas – IMA/AL; realiza a indicação da Sra. Marianna Alverne para secretariar a audiência, informando que a mesma estará portando de formulários para que os presentes possam realizar suas perguntas por escrito; o presidente da mesa informa que as regras que deverão ser seguidas no decorrer da audiência; informa que responsável pelo empreendimento terá aproximadamente 1h para apresentação, devendo ser apresentado o projeto executivo e o estudo ambiental; após a apresentação será aberto para os presentes um tempo igual ao de apresentação para que possam realizar seus questionamento, ressaltando que todos os



questionamentos devem ser realizados por escrito, conforme já explicado inicialmente, podendo ser feita no microfone para os casos de exceção justificada, devendo cada participante se identificar nominalmente para o registro em ATA; a cada pergunta realizada, será passada a palavra para o representante do empreendimento responder; após a fase de perguntas será aberta a palavra para quem quiser se manifestar de forma final e encerra a audiência; passada a fase de explicações de regras e apresentações, o presidente da mesa informa que passará a palavra aos presentes na mesa e posteriormente iniciar as apresentações. **Com a palavra a Sra. Niedja Kaspary**, que cumprimenta a todos e informa que o Ministério Público Federal recebeu o convite para participar da audiência pública e que a mesma é de suma importância, pois se trata de uma obra onde a população tem conhecimento de uma obra pública e essa é um rodovia duplicada e certamente tem seus impactos; informa que em conversa com a Sra. Andreia da SETRAND, a mesma informou que o Estado fez a opção de não passar pelo litoral que era uma das maiores preocupações, para não causar impactos na Unidade de Conservação Federal, APA Costa dos Corais; a mesma teve conhecimento que a partir da Garça Torta a rodovia passará pela parte alta e vai permanecer com a atual, como um estrade de charme; informa que não conhece o projeto e que está tomando conhecimento no momento da audiência e que por isso não irá adiantar nada, ao mesmo tempo que agradece ao convite e pela de participar da mesa, sendo um ato democrático, onde o licenciamento ambiental é de suma importância para qualquer obra de grande impacto e a audiência pública é o momento onde se consolida umas das regras do estado democrático de direito, que é a participação popular, oportunidade que todos vão tomar conhecimento e levar efeito a suas considerações e seus questionamentos; agradece mais uma vez e devolve a palavra ao presidente da mesa, que passa a palavra para o **Sr. Sérgio Godoy**, que cumprimenta a todos e informa que o processo está em fase de Licença Prévia e que a realização e dessa audiência faz parte de um processo, onde está sendo seguido todo o tramite normal que todo Estudo de Impacto Ambiental precisa ter e que toda a equipe técnica que foi publicada para análise está presente, faltando apenas um ou dois componentes que estão a caminho e que os técnicos levam em conta tudo o que é discutido na audiência para analisar o processo e assim emitir parecer técnico dando ou não a viabilidade técnica do empreendimento; o presidente da mesa retoma a palavra para desfazer a mesa e passar para o Sr. Alcides para que o mesmo inicie a apresentação representando a SETRAND; **Com a palavra o Sr. Alcides Tenório**, que se apresenta a todos como Secretário Executivo de Transporte e Desenvolvimento Urbano, fala que a SETRAND é um prazer realizar essa audiência pública e receber as contribuições de todos; agradece a todos que disponibilizaram o tempo para participar da audiência e informa que gostaria de fazer um esclarecimento, explicando o projeto



da duplicação é faccionado; tendo um parte que se trata da AL 101 expressa que a partir de Garça Torta passa por cima, não acompanha a existente; essa duplicação é até antes da ponte de Garça Torta e a partir daí existem várias interligações ligando a expressa a essa reabilitação que é a AL 101 Norte já existente, que vai passar a ser conhecida como via de charme; então conceito é que temos fluxos diferentes, temos quem vai ocupar as vias que tem interesses diferentes, pessoas que querem andar rápido vão aproveitar a via expressa, já as pessoas que desejam acompanhar as praias, ir devagar aproveitando o caminho, irão pela via de charme; explica que essa audiência é referente a AL 101 expressa, que já está com o projeto executivo concluso, já a via de charme, que é a reabilitação da AL 101 Norte existente, onde será dado um tratamento diferenciado, com ciclovias, algumas áreas lazer, urbanização nos principais aglomerados e diz que foi muito feliz a equipe em idealizar o projeto para tornar a AL 101 Norte em uma via de charme, para ser agradável, com velocidade baixa para evitar acidentes; esclarece que está sendo duplicado até antes de Garça Torta e a partir daí é realizada uma implantação de vias duplicadas – via expressa – até o município de Barra de Santo Antônio, que é o que será apresentado; deixando claro que o projeto da duplicação está concluso, no entanto, o projeto da via de charme está em fase bastante avançada e será objeto de uma nova licitação e novo tratamento ambiental, até porque será implantado em via que já existe, assim, o impacto será menor; agradece e passa a palavra a Sra. Andreia, técnica da SETRAND para falar bem rápido sobre a via de charme, que não é o objeto da audiência, por isso será breve; agradece mais uma vez informa que a SETRAND está a inteira disposição para quaisquer questionamento ou dúvidas que não forem contemplados nessa audiência; **Com a palavra a Sra. Andreia**, que se apresenta para todos e explica que a SETRAND optou por um conceito diferenciado de duplicação, ao invés de ser uma duplicação de vias, se trata de uma duplicação de fluxo, onde a via expressa é para o trânsito rápido e pesado e a via atual será uma via de charme, onde os acostamentos serão transformados em ciclovias e calçadas, iluminação pública, urbanizar trechos de paradas de ônibus, praças, espaços de convivência pública, de Garça Torta até Paripueira, que é onde temos ocupação já consolidada, evitando que sejam causados grandes danos para inserir a duplicação, tendo em vista que no trajeto existem bairros que são tombados; então a proposta é ocupar o que já está consolidado realmente, essa é a proposta: duplicação em duas vias, via expressa e via de charme. Passada a palavra para o **Sr. Alfredo** que se apresenta como Engenheiro Civil e Agrimensor especialista em projetos de infraestrutura viária e trabalha na empresa Strata Engenharia, que é a empresa responsável pelo projeto executivo da AL 101 Norte expressa; explica que se trata de uma empresa de consultoria de infraestrutura que está no mercado a 30 anos e é líder em tecnologia e aceitou esse desafio de fazer o projeto executivo que foi



um projeto complexo mas que no fim o resultado encontrado foi bastante satisfatório; informa qual o empreendimento e que no início a previsão era de uma extensão de 30 km, mas que ao final ficou 27 km de pista dupla e 6,75 km de acesso; faz demonstração em slides da localização do empreendimento e pede desculpas, pois devido ao tempo irá acelerar a apresentação para que seja possível falar de todos os aspectos do projeto e se coloca à disposição para responder as perguntas no final; explica que a via expressa tem início em Garça Torta e termina na Barra de Santo Antônio; foram identificados sete acessos de interligação; faz uma demonstração dos acessos; informa que duplicação da AL 101 Norte tem início em frente a Secretaria da Fazenda – SEFAZ, o trecho entre a SEFAZ e o Rio Jacarecica se encontra finalizado e o trecho entre o Rio Jacarecica e a Graça Torta se encontra e, fase de execução de obras e o trecho de Garça Torta até a Barra de Santo Antônio é o objeto do projeto; em seu percurso duplicado o traçado percorrerá o território em três municípios, sendo Maceió, Paripueira e Barra de Santo Antônio, todos dentro da região metropolitana; a rodovia atravessará em alguns seguimentos áreas povoadas, mas em maior parte do seu percurso o traçado percorrerá áreas exclusivamente rurais dedicados ao cultivo de Cana-de-açúcar, Coco, entre outros frutíferos; além de atravessar áreas contendo resquícios de mangue e mata; a rodovia AL 101 Norte possui aproximadamente 130 km e interliga Maceió a Maragogi e tem papel fundamental em nos escoamento de produção agrícola e como rota de turismo; explica que o trabalho foi dividido em fase de estudos e projetos; informa que é importante salientar que por se tratar de um projeto de longo e cada fase do estudo de projeto foi subdividida em estudo prévia, que a empresa denomina estudo executivo e projeto básico e projeto executivo; a primeira etapa foi a fase dos estudos preliminares, onde foram realizados estudo de traçado, estudo de tráfego, estudo geotécnico, estudo geológico, estudo hidrológico e estudo topográfico; o primeiro passo foi definir onde seria feita a rodovia, qual traçado seria seguido; foram realizadas inúmeras reuniões e visitas a campo para que fosse possível ter um norte de qual traçado seria seguindo, assim, após essas fases de reuniões e visitas, foram definidos locais aproximados de início e fim do novo traçado da rodovia; por se tratar de estudos prévios a stratus utilizou imagens de satélites, visitas ao campo, imagens de drones; esse trabalho resultou em definição de seis traçados; após a definição desses seis traçados foram realizadas análises de viabilidade técnica ambiental e social de cada uma das seis opções, onde com base no resultado refinou-se análise em mais três opções até chegar ao traçado final; a segunda etapa após a definição do traçado principal da rodovia AL 101 Norte foi o estudo e definição do traçado dos acessos que servirão de ligação entre o traçado atual e o novo traçado; foram estudadas opções de traçados de interligações entre rodovias e adotando a mesma metodologia de análise e viabilidade técnica



ambiental optou-se por cinco opções de traçado; demonstra em imagem como ficaram definidos os acessos; após definir o traçado da rodovia, a próxima etapa foi definir qual seria a classe dessa rodovia; qual seria sessão tipo, qual seria a rampa mínima ou máxima que atenderia o tráfego da rodovia; foi realizado estudo de tráfego de acordo com as recomendações do DNIT; para tanto foram realizadas contagens volumétricas e classificatórias, pesquisa de origem e destino, perfil de pedestre, bicicletas e tração animal; tais contagens foram realizadas no mês de janeiro de 2019 que é o mês de tráfego mais carregado; os resultados obtidos nas pesquisas de campo forneceram os parâmetros necessários e suficientes para avaliar as características técnicas dos trechos e o seu comportamento operacional após a implantação prevista para esse projeto; a empresa realizou pesquisas em quinze postos instalados no decorrer da rodovia e esses pontos foram definidos estrategicamente de modo a identificar com exatidão o comportamento do tráfego atual e posterior a implantação das vias; os estudos geológicos para o seguimento foram desenvolvidos de acordo com as normativas IS 202 e contemplaram em primeira fase pesquisa, coleta e avaliação dos materiais bibliográficos existentes sobre o trecho em questão; relativos a geologia, foram utilizados cartas de mapas geológicos, geomorfológicos, pedológicos, climáticos e de vegetação natural; esses levantamentos foram complementados com mapeamento geotécnico de campo para o reconhecimento geológico e geotécnico do traçado, procedendo a avaliação dos materiais a serem interceptados nos cortes, a natureza da fundação dos aterros, possíveis processos de erosão estabilidade dos cortes, presença de água e materiais naturais; definindo-se a região pertinente a formação barreiras com depósitos aluvionários e marinhos; os estudos hidrológicos foram realizados com a finalidade de identificar e qualificar as circunstâncias climáticas, pluviométricas, hídricas, da área onde se localiza o trecho em estudo e balizar a aplicação de modelos pluviais necessários ao dimensionamento das obras de drenagem; no desenvolvimento do estudo hidrológico foram contempladas as seguintes atividades: coleta de dados pluviométricos e definição dos modelos de chuva da região, determinação das características das bacias hidrográficas nas zonas consideradas problemáticas; por fim, após todos os estudos, procedeu-se o estudo topográfico, que após definição das vias e do traçado foi realizado estudo topográfico seguindo as diretrizes da ABNT e da IS 204 e 205 do DNIT; visando atender as necessidades técnicas do projeto, foram realizados os seguintes trabalhos: implantação e rastreio de pares de marco, então a cada cinco metros tem um par de marco, implantação de uma poligonal de apoio que balizou e serviu como orientação para os levantamentos planialtimétrico da área estudada; assim finalizando a fase dos estudos prévios preliminares; com esses dados em mãos foi possível partir para a fase do projeto executivo, na verdade teve o projeto básico e em seguida o executivo;



então começou com o projeto geométrico, foi definido o início do traçado, início da pista principal, que se localiza no entroncamento com traçado existente da rodovia estadual AL 101 Norte, próximo ao condomínio Morada da Garça e seu final novamente interceptando a rodovia estadual, na estaca 1295, próximo ao km 38,7 após o povoado de Santa Luzia, totalizando uma extensão de projeto de 27,9 km; complementando o projeto de implantação da pista dupla, foram projetados cinco acessos que serviram de ligação entre a pista existente e a pista projetada, totalizando uma extensão de 6,7 km; utilizando com base nos resultados obtidos de tráfego foi definida a classe da rodovia como 1 A, pista dupla onde suas características foram apresentadas em imagens no slide; ano de abertura do tráfego é 2022, horizonte de projeto de dez anos, velocidade de 80 km/h, rampa máxima de 6% e a mínima de 5%, com raio de curva mínima de 230; informa-se tratar de duas pistas de rolamento, com acostamento de 2,5, dividido por barreira new Jersey, faixa de segurança e largura destinada a drenagem 1 metro e faixa de segurança 60; em relação aos acessos a classe da rodovia é a 4 A, pista simples, ano de abertura 2020, velocidade de 40 km/h, rampa de 6%, mínimo de 0,5%, curva mínima de 50; seção de 10,6, pista de rolamento 3,30, praticamente a mesma da que é hoje da AL existente, acostamento de 1 metro, com faixa de drenagem de 1 metro e dessa faixa de drenagem, 600 cm é referente a faixa de segurança; após findado o projeto geométrico, será possível dar um *start* em todas as outras disciplinas, pois 90% das disciplinas dependem do projeto geométrico; o projeto de terraplanagem foi elaborado afim de forma a definir volumes de escavação e aterros necessário a implantação da plataforma da rodovia, utilizando como base os elementos fornecidos no estudo topográfico e a definição do projeto geométrico, além dos estudos geológicos e os geotécnicos; o projeto de terraplanagem busca otimizar a movimentação do solo, buscando menor distância de transporte entre os cortes e aterro, tendo como objetivo principal a economia no consumo de combustíveis, utilização de equipamento de emissão de gases e de partículas e consequentemente redução dos custos; o projeto de terraplanagem compreendeu os seguintes itens: o cálculo do volume dos cortes e dos aterros, classificação dos materiais a serem escavados e sua quantificação, definição dos locais de substituição dos materiais de subleito, definição dos seguimentos em aterros que necessitam de escalonamento para execução dos mesmos, determinação da distribuição racional dos volumes a serem escavados em corte empréstimos indicando a origem e destinação nas camadas dos aterros ou em bota fora, no caso dessa obra não haverá bota fora; no projeto de drenagem constam da implantação de dispositivos que se destinam a captar as águas pluviais provenientes das bacias de contribuição; sejam elas localizadas na plataforma da via ou em terrenos a montante; bem como as águas subterrâneas e encaminhá-las adequadamente de modo a não comprometer o elemento do



corpo estradal; o projeto de drenagem foi a partir de levantamentos procedidos pela equipe de campo da empresa, inspeção realizada por um especialista em drenagem e com base nos resultados de estudos hidrológicos, estudos geotécnicos, estudos de pavimentação e demais estudos e projetos envolvidos; o projeto foi organizado com os seguintes itens: obras de artes correntes que são os bueiros grandes de 2x2/3x3, obras de artes especiais, que são as pontes, drenagem superficial que são as sarjetas, escadas hidráulicas e a drenagem profunda, que são os drenos; após a realização dos estudos de projeto de drenagem foi definido que em cinco locais onde o traçado principal interceptou os talvegues com bacias maiores 10 km² seria necessário a implantação de obras de arte, sendo elas: ponte no Rio Pratygy, Rio Meirim, Riacho Saude, Rio Sauaçu e o Rio Sapucaí; já o projeto de pavimentação foi desenvolvido visando a concepção e definição de um pavimento com estrutura qualificada para suportar as cargas dos veículos com uma duração de vida de dez anos, que é o tempo estimado pelo projeto, garantindo conforto, segurança e economia; o projeto foi liberado a partir de levantamento realizados por estudos geotécnicos e trabalho de tráfego, os quais complementaram fundamentalmente as seguintes atividades: estudos subleitos, realizados pelo estudo geotécnicos; prospecção, identificação e estudo de ocorrência de materiais naturais, areias, jazidas e pedreiras, para construção da camada de pavimento a ser implantada; além dos estudos geotécnicos supracitados, foi elaborado o presente projeto com base na estimativa da solicitação do pavimento pelas cargas do tráfego expresso pelo número N, para ser mais específico o número N representa a solicitação do eixo simples padrão de uma roda dupla de 8,2 toneladas, quantas vezes aquele eixo passa até o pavimento fadigar; considerando os resultados do estudo de tráfego que identificou diferentes trechos com números N distintos; definindo os seguintes seguimentos: o primeiro seguimento em que o tráfego é maior ficou com uma camada de CBUQ de 8,5 cm, sendo dividido em uma camada de 4,0 cm e 4,5 cm para implantação, uma pequena camada de 2,5 cm de TSD a sub-base com 3% de cimento; o segundo seguimento ficou com um CBUQ de 5 cm, um TSD de 2,5 cm e base de 3% de cimento; os acessos com tráfego muito pequeno; com exceção do primeiro acesso, os demais serão tráfego local mesmo; ficando um TSD de 2,5 cm e base de 15 e sub-base de 15 também com cimento; informa que o projeto de finalização procurou obedecer os requisitos da engenharia de trânsito, que após ser implantado fornecerá ao usuário da via, as orientações, recomendações e advertências necessárias e suficientes compatíveis ao elevado padrão de fluidez; explica que o projeto foi elaborado de acordo com as determinações do código de trânsito brasileiro, em seu anexo II, de 2004 e a resolução Nº 599 de 1982 e o manual de sinalização de trânsito do DENATRAN e do CONTRAN de 2005; o sistema de sinalização foi projetado de forma assegurar atenção, compreensão e resposta necessária as



mensagens através de padronização dos símbolos, cores, formar e dimensões adequadas, simplificadas e de legenda; a concepção do projeto sinalização baseou-se nos principais expostos a seguir: a sinalização deverá ser de fácil compreensão para o motorista; deverá ter a mesma intensidade ao longo da via, visando proporcionar um condicionamento ao motorista; deverá ser contínuo, os sinais deverão ser coerentes entre si; deverá ter o sentido de antecipação, afim de preparar o motorista para sua próxima decisão; os projetos para pontes foram considerados para veículos rodoviários de 450 kN; prossegue expondo nos slides a organização das vigas e estrutura para as pontes; o projeto de obras complementares foram basicamente implantação de cercas; os tipos de dispositivos a serem adotados foram definidos através do projeto geométrico; foi indicada implantação de cerca de vedação da faixa de domínio, visando inibir a ocupação áreas e impedir a travessia ou livre movimento de animais ao longo da pista; para tratamento paisagístico com vista a integração da rodovia com a paisagem local, foi desenvolvida a partir da utilização de critérios de agrupamento e localização de espécies vegetais nativas compatíveis com a fitogeografia da região; tendo sido selecionado espécies de fácil plantio manutenção; foi também considerada a existência de memoriais na faixa de domínio, no caso ali na região de Saude, a empresa buscou não atingir as construções antigas que tem na região; no projeto em pauta foram observados aspectos funcional estrutural, visando uma melhor interação ambiental e ecológica ao longo da rodovia; bem como consideração sobre a segurança do usuário no que tange as áreas de viabilidade e impedimento; e finalmente a relação dos vegetais propostos separados por categoria, por espécies arbóreas e arbustivas, a forração de gramas, as respectivas quantidades e orientações em relação ao plantio; também foi indicada a forração vegetal para todos os canteiros e ilhas das intercepções e retornos onde não há intervenção paisagística sendo identificada apenas a forração da grama; quanto a parte de desapropriação, o objetivo do projeto de desapropriação é fornecer informações para estimar o justo valor das desapropriações dos terrenos rurais e suas benfeitorias localizados ao longo da implantação da rodovia; a elaboração do projeto de desapropriação seguiu as recomendação do manual de projeto de rodovia do DNIT e a Instrução de Serviço IS 219; explica que houve grande dificuldade em identificar os proprietários dessas propriedades ao longo do trecho, então a empresa identificou o que foi possível e quantificou as áreas; deixa claro que o posterior processo de desapropriação fica a cargo da SETRAND; finaliza sua apresentação e se disponibiliza a tirar as dúvidas técnicas a respeito do projeto. **Com a palavra o Sr. Alcides Tenório**, que convida o Sr. Carlos Leal para realizar a apresentação do Estudo de Impacto Ambiental – EIA; **Com a palavra o Sr. Carlos Leal**, que cumprimenta a todos e se apresenta como Engenheiro Civil na área de Recursos Hídricos e Meio Ambiental e explica que foi contratado pela



empresa Strata para elaborar o estudo de impacto ambiental baseado nos projetos apresentados pela empresa, explica que já vem com alguns meses de trabalho e o que resultou no referido estudo e informa que o Relatório de Impacto Ambiental – RIMA já se encontra disponível no site do IMA, conforme determina a lei; explica que a fase atual – audiência pública – é um procedimento da Licença Prévia e diz que para chegar até este momento já houve fases anteriores que foram, a concepção do projeto, a solicitação de Termo de Referência – TR ao órgão ambiental licenciador; com a solicitação do TR e a concepção do projeto, foi necessária a solicitação de uma autorização de Manejo de Fauna, para que a equipe de Fauna prosseguisse e conseguisse finalizar o estudo; explica que a fase posterior, naturalmente com as colocações e sugestões realizadas na audiência pública e colocações dos técnicos do IMA, será elaborado o Parecer Técnico, apreciação por parte do Conselho Estadual de Proteção Ambiental do Estado de Alagoas – CEPRAM e caso o processo de seja deferido, serão determinadas restrições e condições para as próximas fases; explica que nesta fase está sendo verificada a viabilidade ambiental do empreendimento, não está sendo tratado de obras propriamente dito, mas sim, um aspecto locacional exclusivamente; faz apresentação da equipe multidisciplinar que fez parte da elaboração do estudo para atender ao TR emitido pelo IMA/AL, agradece que parte da equipe está presente e agradece também o empenho de todos na elaboração do estudo; informa quais os aspectos solicitados pelo IMA e inseridos no EIA que foram, aspectos: socioeconômico, físico e biótico; para elaboração dos 3 aspectos foi realizada uma análise interdisciplinar para que as disciplinas pudessem estar interligadas; nos aspectos socioeconômicos, por exemplo, foram observados Aspectos Demográficos, Infraestrutura Social e de Serviços, Atividades Econômicas, Saneamento, Condições Domiciliares (na região atual e na região que praticamente não existe onde vai passar a rodovia), Trabalho e Renda, Uso e Ocupação do Solo, Educação, Patrimônio Arqueológico; do meio físico: Clima e Meteorologia, Geologia, Geomorfologia, Geologia, Geotecnia, Pedologia, Recursos Hídricos; do meio biótico: Flora, Fauna Terrestre, Fauna Aquática, Unidades de Conservação, Áreas de Reserva Legal, Áreas de Preservação Permanente – APP's, esses foram os aspectos abrangidos no EIA; explica que para poder estudar, é necessário que seja definida uma área de estudo e informa ser praxe definir as três áreas de atuação em qualquer estudo de impacto ambiental, que são as Áreas Diretamente Afetada – ADA, Áreas de Influência Direta – AID e as Áreas de Influência Indireta – AII; a Área Diretamente Afetada é propriamente é traçado da estrada mais um pouco, então para o meio físico e para o meio biótico, foi considerado um raio de 100 m a partir do eixo da rodovia; no caso do socioeconômico foram considerados os bairros pelos quais a rodovia vai passar; na Área de Influência Direta, para os meios biótico e físico, respectivamente, 1 e



2 km tanto para o lado do continente, quanto para o lado da costa e para o meio socioeconômico os municípios afetados pela obra (Barra de Santo Antônio, Maceió e Paripueira); para Área de Influência Indireta foi considerado uma raio de 5 km para o meio físico e 2 km para o meio biótico e o meio socioeconômico foi considerado até a cidade de Maragogi, mais a região metropolitana; demonstra os mapas das áreas de influência e prossegue com a apresentação; para falar um pouco sobre as características da vegetação do local chama o Sr. Iremar Bayma e explica que chamará o Sr. Bruno para falar sobre as espécies existentes na região, tendo em vista que ambos tem um bom tempo de vivência e foram bastante a campo; **com a palavra o Sr. Iremas Bayma** que se cumprimenta a todos e se apresenta como biólogo, com mestrado em Agronomia e informa que juntamente com o Sr. Bruno e com o Sr. Juliano ficou responsável por esta parte bem delicada de um estudo de impacto ambiental que é o meio biótico; explica que o meio socioeconômico traz muitos impactos positivos e infelizmente o meio biótico para uma obra nesse nível, obras como barragens, estradas, gasodutos, embora trazem grandes benefícios para a sociedade, também trazem grandes impactos ao meio biótico, principalmente na parte de vegetação e para a fauna associada a ela, então para esse caso não seria diferente; no entanto, como já foi apresentado anteriormente, foram vistos vários traçados com o objetivo de minimizar ao máximo esses impactos; informa que a equipe tentou fazer uma espécie de raio x dessa área de 2 km que é a área de influência para o meio biótico e encontraram um verdadeiro mosaico de uso e ocupação do solo dessa área onde a rodovia vai passar; demonstra em slide o que foi encontrada nessa área de influência, que são: formações edáficas litorânea, manguezais, vegetação higrófila (brejos e várzeas), pastagens, eucaliptais, coqueirais, canaviais, outros não mapeadas (que corresponde a uma mistura de coqueirais com a copoeria) e floresta ombrófila e cerrado; este último causa muitas controvérsias quando começa a ser discutido do que se trata floresta ombrófila e cerrado para o litoral de Maceió; as formações edáficas são as salsas de praia, aquela vegetação rasteira; não vai ser impactada e também as formações de restinga que estão cada vez mais raras nessa região de Maceió, Paripueira e Barra de Santo Antônio; os manguezais, no caso, no Rio Pratagy e no Rio Meirim, onde foi encontrado, alguns trechos desses serão impactados, mas são de pequena monte; a vegetação higrófila, que são os brejos e várzeas, também serão atingidas; pastagens, eucaliptais, coqueirais, canaviais, são as áreas antrópicas, são as áreas que foram transformadas pelo homem; os canaviais são encontrados muito pouco na região de Maceió, começa a aumentar mais na região de Paripueira e na região de Barra de Santo Antônio encontra mais; quanto floresta ombrófila e cerrado é possível encontrar no litoral, manchas de cerrado; essa manchas de cerrado tem esse nome devido ao tipo de solo que ocorrem e as plantas que se desenvolvem, parecem



e muito as plantas do cerrado do centro-oeste brasileiro, por isso que é chamado de encraves de cerrado, bem diferente da floresta ombrófila que estamos acostumados a ver; os trechos de floresta ombrófila e cerrado serão bastante impactados nessa obra; faz uma demonstração nos slides seguintes com imagens e mapas os tipos de vegetação presente no percurso da rodovia; explica que uma grande preocupação da equipe foi saber quanto exatamente de vegetação seria atingida; foi realizada a quantificação e o destaque se deu para as áreas de mata, que envolve floresta ombrófila e cerrado, sendo uma área de 58,8 ha, o que representa apenas 0,49% da área total; finaliza a apresentação e chama o Sr. Bruno para prosseguir com a apresentação do meio biótico; **com a palavra o Sr. Bruno Stefanis**, que cumprimenta a todos e inicia sua apresentação e explica que foi convidado para participar de elaboração do estudo e que junto com mais cinco biólogos e três estagiários realizou os estudos de herpetofauna e mastofauna; informa que vai apresentar alguns números mais que ao final está à disposição para quaisquer dúvidas ou questionamentos; em números gerais foram registradas 121 espécies de aves, 25 espécies de mamíferos e 23 espécies de répteis e anuros; demonstra os pontos onde foram instaladas as armadilhas no decorrer da rodovia e explica que a área foi dividida em 5 pontos amostrais, onde foram instaladas armadilhas e as armadilhas foram visitadas diariamente, escalonadas em visitas diurnas e noturnas durante 15 dias; foram 15 armadilhas de tipo Sherman; 5 de tipo Tomahawk e pitfall também foram instalados, que são armadilhas de embosque, onde os animais correm e caem no balde; além disso foram realizadas buscas ativa, com padrão de medição de hora e direção para identificar animais tanto visualmente, quanto por vestígios, por exemplo, pegadas, fezes, penas, escamas e outras evidências; todos os animais que foram coletados foram medidos, registradas as coordenadas e fotografias e pesado para ter os dados dos indivíduos; os esforço amostral por armadilha foi de 240 h/armadilha, totalizando nas 35 armadilhas 8.400 h/armadilha; busca ativa 24 h por ponto amostral, ou seja, todos os pontos foram intensamente visitados e com armadilhas de várias metodologias para capturar diversas espécies de animais; após coletar todos os dois, foram feitas estatísticas para quantificar as riqueza desses animais; lembrando que são dados para espécies terrestres; foram identificados 25 mamíferos, divididos em 5 espécies; dos mais raros foram identificados a Capivara, através de pegadas, pois a equipe não possui armadilha para essa espécie e também lontra, que foi identificada por fezes, esses foram os animais mais raros e de maior porte encontrados; lembrando que nenhum desses animais está na listagem de ameaça de extinção; segue apresentando agora sobre a herpetofauna, informa que foram identificadas 23 espécies, entre elas 10 espécies de anfíbios e 13 de répteis; de todos os animais nenhum está em extinção, exceto um, no entanto, o nível de categoria dele é muito brando, dado deficiente, pois o



animal é raro de se ver, porém não se sabe determinar qual a categoria de ameaça dele; segue apresentando os resultados das metodologias de busca, onde a procura visual obteve maior número de resultado, pois muitas espécies não cabiam nas armadilhas e foram registrados também como busca visual, as armadilhas registraram oito espécies e terceiros, que é a conversa com moradores locais, foram identificadas poucas espécies; finalizada a apresentação e volta a palavra para o Sr. Carlos Leal; **com a palavra o Sr. Carlos Leal** que segue com a apresentação falando a respeito das Unidades de Conservação presentes nas áreas de influência do empreendimento; existem seis que são: RPPN Aldeia Verde, que não é afetada de maneira alguma, APA do Pratagy que é afetada, pois a rodovia passa 6 km dentro da APA, exigindo assim um tratamento diferenciado por lei, pois esses 6 km é justamente devido ao acesso, que já existe inclusive, RPPN Aldeia do Mar o traçado da rodovia não passa dentro da RPPN, mas a saída passa bem no limite, RPPN Placas que não é afetada, Parque Municipal Marinho de Paripueira que também não é afetado e APA Costa dos Corais, em função da nova delimitação que o ICMBio realizou através de seu Geoprocessamento e com a interpolação dos mapas, foi possível verificar que 600 m da rodovia vai passar na bacia do Rio Meirim, dentro da APA Costa dos Corais; explica que para verificar a viabilidade ambiental do empreendimento não basta apenas realizar o diagnóstico, tem que identificar os impactos, avaliar e fazer uma mensuração sobre esses impactos, quantificá-los e qualificá-los; foram identificados 41 impactos que a rodovia vai ocasionar na região; sendo 24% desses impactos positivos e 76% são negativos; ocorre que a maioria deles será durante a implantação; são impactos locais, reversíveis e controláveis ou mitigáveis e compensáveis; grande maioria será local e direto; é dito como certo 59% desses impactos, ou seja, 41% pode não ocorrer, no entanto, isso vai depender do gerenciamento ambiental da obra e das medidas de controle ambientais que devem ser realizadas durante a fase de instalação; 29 % dos impactos são irreversíveis, por exemplo, o próprio desmatamento, ele é compensável, mas não irreversível; o meio socioeconômico é o que levanta o aspecto positivo desses impactos, se fosse analisado apenas o meio físico e meio biótico, certamente não seria atestada a viabilidade do empreendimento, mas o socioeconômico eleva esse fator; no entanto, os impactos no meio físico e biótico são totalmente compensáveis, são mitigáveis e controláveis; isso pode justificar a viabilidade do empreendimento; sobre os impactos positivos tem maior incidência sobre os aspectos sociais e econômico; seguindo com a apresentação e demonstra alguns dos impactos positivos, por exemplo: Geração de emprego direto e indireto durante a implantação e operação; Melhoria no acesso às atividades comerciais da AII; Aumento da atratividade para uso residencial e comercial na AID; Valorização imobiliária, Indução do desenvolvimento e expansão urbana na AII, Redução do tempo



de viagem dos que utilizarão a rodovia, Redução de acidentes, Impactos nas receitas fiscais, Impacto sob os investimentos privados; dos impactos negativos, a maioria incide sobre o meio físico, que pode ocasionar a instalação de processos erosivos, causar assoreamento de corpos d'água; o pode ser feito para evitar que ocorram é a realização de execução de PRAD após a finalização da obra e durante a instalação tem que ser inserido dispositivo de drenagem, de contenção, refazer retaludamento, não avançar drasticamente em grandes volumes de corte e aterro, pois pode ocasionar problemas; Lançamento de resíduos da construção civil e efluentes sanitários para os ecossistemas aquáticos, Aumento de ruídos/vibrações; sobre o meio biótico, haverá uma alteração na paisagem atual, isso é um fato, haverá pressão sobre algumas APP's; fragmentação de *habitat*, aumento nos riscos de atropelamentos, perturbações no meio aquático; sobre o meio socioeconômico temos a perda do espaço físico, uso provisório dos locais pela obra, principalmente durante a obra; demonstra imagens de paisagens que podem ser modificadas ao longo da rodovia; informa que para a obra em si, foram propostos 10 programas ambientais que devem minimizar, compensar e melhorar o diálogo e a gestão ambiental da obra; o programa de gestão ambiental propriamente dito, Programa de Gestão Ambiental, Programa de Comunicação Social, Programa de Desapropriação, Programa de Controle Ambiental – PCA, Programa de Supressão de Vegetação, Programa de Salvamento e Resgate da Fauna, Programa de Educação Ambiental, Programa de Monitoramento da qualidade da água, Programa de Compensação Ambiental, Programa de Recuperação de Áreas Degradadas; prossegue apresentando uma síntese sobre os programas de educação ambiental que serão executados; apresenta um síntese sobre o cenário do local com e sem a implantação da rodovia; deixando claro que a implantação da rodovia trará muitos benefícios para a região; inicia apresentação da conclusão informando que a rodovia duplicada tem 27,9 km e ligará de Garça Torta até a Barra de Santo Antônio, com cinco acessos, que irá facilitar para quem mora de Garça Torta até o Povoado de Santa Luzia; A duplicação da AL-101 irá beneficiar a mobilidade regional e a segurança dos usuários, principalmente daquela residente às margens do sistema existente, quando o fluxo de veículos será reduzido e serão propostas melhorias no sistema viário; Contribuirá para o desenvolvimento social e econômico, local e regional, por se tratar de um investimento estratégico em termos de dinamização da economia regional; explica que serão afetadas pela rodovia principalmente áreas rurais para implantar a faixa de domínio, mas também haverá supressão de vegetação e que os impactos negativos poderão ser mitigados com a execução dos planos, programas e projetos; explica que os impactos causados podem ser balanceados, tendo em vista que geralmente os empreendimentos causam impactos, mas como os impactos negativos podem ser mitigados com a execução dos planos,



programas e projetos previstos, a equipe técnico que elaborou e assinou o EIA/RIMA recomendou a viabilidade do empreendimento, entretanto que os impactos posteriores, as consequências, que não é da rodovia, são os impactos que podem ser ocasionados pela própria população, a omissão do poder público e etc., é que devem ser olhados com cuidado na fase de operação; finaliza a apresentação e se disponibiliza para responder quaisquer perguntas e questionamentos; **com a palavra o presidente da mesa Sr. Leonardo Lopes**, que solicita que os integrantes da mesa retornem para se iniciar a fase de questionamentos e perguntas; solicita que seja registrada a presença do Deputado Estadual Sr. Davi Maia; informa também que em virtude da apresentação do empreendedor ter passado de 60 para 90 minutos, pelo princípio o tempo para realização de perguntas e questionamentos será mesmo; passa a palavra para Dra. Niedja Kaspary, para que a mesma realize seus questionamentos e se inicie a fase perguntas; **com a palavra a Dra. Niedja Kaspary** que inicia solicitando que seja mostrada a imagem do mapa geral da rodovia, com os pontos de acessos; solicita visualizar o acesso que fica no Rio Pratygy para ver mais detalhando, visando verificar se o mesmo atinge a foz do rio, bem como o acesso do Rio Meirim também; questiona se essa área desses acessos está antropizada ou como está atualmente; **com a palavra o Sr. Carlos Leal** que explica se tratar de uma área que é o sopé de uma barreira e que a rodovia vai contornando essa parte e respondendo à pergunta também informa só esse acesso chega somente até a rodovia atual e possui 4 km; continuando os questionamentos Dra. Niedja pergunta se o acesso está bem próximo do Rio; o Sr. Alfredo esclarece se tratar de um acesso já existente e que a empresa buscou atender na medida do possível o acesso existente e que não passa pela Mata ciliar do Rio Pratygy; solicita visualizar o acesso do Rio Merim melhor, para verificar se também já há antropização; o Sr. Alfredo informa que já está pavimentado esse acesso, mas que devido a ocupação local, a empresa preferiu deslocar mais um pouco o traçado para evitar conflitos com a população, pois seria preciso uma desapropriação e indenização; demonstra por onde está passando o Rio e explica que deslocou o acesso em aproximadamente 100 m justamente pela questão da visibilidade dos veículos até mesmo atendendo a norma, pois a mesma não permite que o veículo saia diretamente na rodovia, devendo ter a faixa de segurança e por isso houve esse deslocamento de traçado; segue os questionamentos da Dra. Niedja e a mesma solicita informações quanto a parte de tabuleiros, tendo em vista que serão realizados cortes nas barreiras, assim, deseja saber se no projeto já está previsto o terraceamento e a recomposição da barreira; o Sr. Alfredo explica que toda essa de corte e aterro já foi contemplada no projeto, inclusive a parte de recuperação dos taludes com hidro-semeadura já contemplada no projeto e quantificada no projeto de terraplenagem; Dra. Niedja deseja saber uma média de quantos cortes ocorrerão; o Sr. Alfredo explica que são muitos cortes e para essa



informação seria necessário abrir o projeto como um todo para passar precisamente; seguindo, Dra. Niedja pergunta quem fará o gerenciamento ambiental da obra; **com a palavra o Sr. Alcides** que informa que a SETRAND já dispõe de um contrato de gerenciamento de obras e será analisado o aporte financeiro já existente e caso necessário realizará nova licitação para fazer o gerenciamento ambiental específico; Dra. Niedja finaliza suas intervenções momentaneamente, para que seja dado prosseguimento as perguntas dos presentes e informa que se necessário realiza novos questionamentos; **com a palavra o presidente da mesa** informa que irá iniciar a fase de perguntas, mas abrirá uma exceção para abrir a palavra para o Deputado Davi Maia para que ele possa realizar os questionamentos dele; **com a palavra o Sr. Davi Maia** que cumprimenta a todos e informa que gostaria de entender em que ponto que a rodovia está cruzando os 3 rios que foram colocados e qual é o projeto de prevenção para que não aconteça o mesmo que vem ocorrendo em Jacarecica; e sobre o contrato de gerenciamento o mesmo informa que o contrato de ser realizado outro, pois o existente é de obras e não tem previsão de meio ambiente; o mesmo explica que está questionando este fato pois conhece o contrato e conhece a licitação e o contrato não tem previsão da parte de gestão ambiental; **com a palavra o Sr. Alcides** e explica que com relação ao Rio Jacarecica, no projeto da ponte existente houve o aumento em 1,20 m da altura da antiga; explica ainda que inclusive foi realizada a demolição posterior, foi construída a primeira, aumentou a vazão como também a extensão; no projeto executivo das fundações foi necessário ser colocado o material e esse material tem que ser retirado, não foi retirado ainda pois o Sr. Alfredo se encontrava de férias e o processo da ponte foi finalizado há pouco, mas garante que o material não ficará; com relação ao contrato informa que nada impede de se fazer uma licitação específica; **com a palavra Dra. Niedja** que solicita informações sobre o Parecer Técnico do órgão gestor da APA Costa dos Corais; **com a palavra o Sr. Sérgio Godoy** que informa que o processo ainda será submetido ao Conselho Gestor da APA para que o mesmo se manifeste quanto a intervenção que ocorrerá na APA, explica que o processo ainda está em análise no IMA e que a audiência é uma das fases desse processo; **com a palavra o presidente da mesa** que informa que o IMA fez questão que o empreendedor realizasse convite tanto com o ICMBio quanto para as chefias das demais APA's e que antes de qualquer emissão definitiva de qualquer parecer favorável ou não do IMA, tanto o ICMBio, responsável pela APA Costa dos Corais, quanto as chefias das demais APA's serão ouvidos, a exemplo da APA do Pratagy e todas as outras APA's que o empreendimento esteja inserido e explica ainda que o Parecer definitivo será emitido após manifestos necessários de cada órgão fiscalizador das APA's; informa que como organização do IMA, após a audiência pública é encaminhado aos responsáveis pelas APA's uma



parecer preliminar e após manifesto é emitido o parecer técnico definitivo; o presidente da mesa prossegue e inicia a leitura das perguntas realizadas pelos presentes e explica que por se tratar de perguntas diversas o tema pode se repetir ou até mesmo sair de um tempo para outro; lembra a todos que a audiência se trata exclusivamente das obras referente a duplicação dessa via expressa e que a primeira pergunta, por exemplo, não era sobre o tema; a primeira pergunta foi do Sr. Adriano Lima, que na verdade foi mais uma solicitação propriamente que foi a seguinte: “entre os trechos do Parque shopping e o viaduto de Jacarecica queremos um retorno pelo menos até o trecho em frente a OAB, pois a comunidade desse trecho se sente prejudicada por não haver retorno nesse trecho.”; **com a palavra o Sr. Alcides** que informa que para se fazer uma duplicação temos 2 objetivos, melhorar a mobilidade e a segurança para o usuário, tanto o pedestre quanto o usuário; se foram colocados muitos retornos a possibilidade de acidentes é muito maior, então os retornos são bastantes estudados para ser inseridos em cada local e são feitos de acordo com as normas de segurança para os usuários; retorna a palavra ao presidente da mesa para que siga com a próxima pergunta que também é do Sr. Alexandre, “porque ainda não deram andamento na construção do viaduto em frente ao Parque Shopping?”; **com a palavra o Sr. Alcides** e explica que a licitação já está concluída e que existe uma programação financeira; no entanto, ano passado houve um aumento significativo dos produtos e por esse motivo foi necessário um reequilíbrio; então isso atrasou, mas a obra já está licitada e logo, logo será dado andamento; retomada a palavra para o presidente da mesa para prosseguir com a próxima pergunta que é do Sr. Anildson Menezes Silva, pergunta 1: “a passagem sobre o riacho guaxuma que fica após o entroncamento com o morada da Garça será de que forma? Previu as chuvas sazonais e monções que causam alagamentos nas comunidades circunvizinhas e do próprio morada da garça?” e pergunta 2: “como será a ligação com a comunidade de sítios produtores que ficam no primeiro entroncamento com o Morada da Garça?”, **com a palavra o Sr. Alfredo** que informa que no projeto está prevista a construção de obras de arte, que são pontes, os demais pontos baixos que existem, foram realizados estudos hidrológicos e hidráulicos, os resultados mostram qual o volume de águas que passa no local; e explica que esse local que o Sr. Anildson informou não consta nos estudos, pois provavelmente deve se tratar de um bueiro, mas a dimensão e qual o tipo de bueiro que foi dimensionado para esse local teria que ser consultado o projeto; e a metodologia utilizada foi baseada nos dados pluviométricos, para que se pudesse definir qual o tipo de drenagem adequado para ser utilizado nesse local; quanto pergunta 2 que foi sobre a comunidade de sítios produtores o Sr. Alfredo informa que foi projetado um dispositivo de intersecção para dar início ao traçado e foram feitos dois retornos de acessos, conforme estabelece a norma que seja feito um retorno a cada 5 km; **com a**



palavra o presidente da mesa que segue na próxima pergunta que é do Sr. Hugo Cabral que foi: pergunta 1: “o projeto da AL 101 expressa tem previsão de acessos e ligações a Eco Via Norte? Se sim, onde são esses acessos?”, pergunta 2: considerando procedimentos legais para desapropriação e licenciamento ambiental o prazo seguro para execução da obra?”, **com a palavra o Sr. Alcides** que explica para esse projeto não tem nenhuma ligação com a Eco Via Norte e que ele teve um objetivo, isso não quer dizer que no futuro não se possa pensar em uma possível ligação e com relação a prazo é que o prazo previsto de obra é 2022, salientando que apesar de ser uma obra que tem uma complexidade de engenharia ela é realizada em área rural o que facilita muito o andamento da obra; o presidente da mesa segue com a próxima pergunta, que é do Sr. Marcelo Ribeiro que foi “qual será a compensação ambiental para os impactos ambientais levando-se em consideração que a Lei 9.985/2000 determina a criação de uma Unidade de Conservação de Proteção Integral?”; **com palavra o Sr. Carlos Leal** que explica que foi realizado o cálculo da compensação e que ficou 0,12% do volume total da obra para esses fins e além disso foram previstos todos os programas que foram apresentados; naturalmente há uma dificuldade que ocorrerá para encontrar áreas com disponibilidade para o reflorestamento, mas que será visto com junto aos envolvidos (IMA, SETRAND, Construtora); foram indicadas a áreas vulneráveis a erosão; as áreas que já existe erosão; as áreas que já ocasionam o carreamento de solo; explica que indicando essas áreas deu mais de 200 ha e foram estabelecidos alguns critérios, por exemplo, foi estabelecida área mínima de 22 ha para reflorestamento; seguindo com as perguntas o presidente da mesa propõe que as perguntas sejam lidas e respondidas por bloco pois há um grande número de perguntas; os demais concordam e segue com as perguntas; pergunta 1: Sr. Ramon “temos exemplos de compensação de obras em áreas de manguezais que não obtiveram sucesso, como para construção do shopping Rio Mar, em Recife-PE e a duplicação da AL 101 Sul, o que foi pensado ou projetado para que os erros não se repitam?”; pergunta 2: Sr. Marius Belluci “Qual a localização dos trechos de mangue? Intervenções nos manguezais implicam em impactos diretos nos atributos da APA Costa dos Corais, protegidos por decreto federal. Sendo o empreendimento passível de EIA/RIMA, o ICMBio foi (ou será) consultado? Está prevista a devida compensação ambiental?”; pergunta 3: Sra. Jôsefa “a rodovia vai afetar APP (manguezal) e Mata Atlântica na APA do Pratagy, por se tratar de APP e Unidade de Conservação existe algum TAC para compensar esses impactos?”; **com a palavra o presidente da mesa** que responde a pergunta da Sra. Jôsefa informando que a compensação dos impactos vai ser analisada já dentro do processo e sobre Termo de Ajustamento de Conduta – TAC só é celebrado TAC quando há algo de errado, no momento estamos em processo de licenciamento, então TAC para esse caso não cabe; segue com as demais perguntas:



pergunta 4: Sra. Luana Teixeira: “foi considerada a possibilidade de impacto em arqueológicos históricos especialmente na região de Ipioca, tendo em vista a grande concentração de engenho desde o século XVIII na região?” pergunta 5: Sr. Ackel Braks: “está também prevista a construção de cercas que sejam capazes de barrar o acesso do animal ao leito estradal?” e pergunta 6: “a separação entre as pistas será feita em barreira new Jersey? Caso positivo, está previsto o afastamento de uma unidade para outra a fim de permitir a passagem dos animais?”; o presidente finaliza o primeiro bloco de perguntas e passa para responsáveis pelo empreendimento responder e lê as últimas perguntas do bloco, pergunta 7: Sr. Jasiel Pontes: “de que forma o projeto vai melhorar o monumento histórico existente no Distrito de Floriano Peixoto, especificamente na comunidade de saúde?” pergunta 8: Sr. Ronaldo Lessa Campos “depois do povoado de Santa Luzia as pessoas que possuem propriedades na região foram notificados quanto as construções pertinentes no local?”; pergunta 8: ao termino da obra, serão instalados pontos de Posto de Polícia, Segurança, Postos da SAMU?”; **com a palavra o Sr. Alfredo** que responde a respeito da cerca de vedação e da barreira new Jersey; a cerca de vedação como foi dito na apresentação, ela é exclusivamente para os usuários da rodovia e para animais de grande porte; e sim, a divisão entre as rodovias será feita de barreira new Jersey; passada a palavra para o **Sr. Alcides** que complementa sobre a situação das desapropriações explica que estamos em audiência, pois a mesma é uma pré-requisito para emissão da Licença Prévia e evidentemente o projeto foi realizado, mas está submetido as determinações e condições estabelecidas pelo IMA; nesse momento está em fase licenciamento e quando a licença for emitida será decretado utilidade pública e os moradores ou pessoas que tenham propriedades na região serão notificados e informados; passada a palavra para o **Sr. Carlos Leal** para responder que os trechos de mangue são em duas bacias, na APA propriamente dita, que terá uma área maior de mangue e na do Meirim que é onde toca a Unidade de Conservação Federal, então são essas duas localizações e será disponibilizado o KML quando o IMA encaminhar o processo para o ICMBio; com relação a compensação, o mesmo informa que está prevista e sobre a consulta o presidente da mesa já respondeu informando que será encaminhado para consulta do ICMBio; quanto a pergunta da Sra. Luana ele explica que foi considerado sim os impactos em qualquer sitio arqueológico e está previsto sim o acompanhamento arqueológico junto com uma equipe durante a execução das obras; segue explicando que a respeito dos exemplos citados pelo Sr. Ramon em sua pergunta, não podemos garantir nessa fase qualquer sucesso ou ingerência, foram previsto e inseridos no projeto os programas que devem ser feitos, mas cabe aos órgãos ambientais, construtora e todos os envolvidos cumprir com o que está planejado e projetado; explica que o estudo foi elaborado buscando “amarrar” a forma de gestão dentro da obras; sobre a pergunta se atinge o



monumento de Floriano Peixoto, o Sr. Alcides informa que o mesmo não será atingido; com a palavra a Dra. Niedja que complementa a perguntando se foi oficiado ao IPHAN sobre a obra e se tem algum processo de tombamento em andamento; o Sr. Carlos Leal explica que o IPHAN está sendo ouvido no processo de licenciamento com relação a isso; no entanto, a Dra. Niedja pergunta com relação ao traçado se o IPHAN foi oficiado para verificar se há algum processo de tombamento; o Sr. Carlos Leal informa que para fins de estudo não, que foi realizada a consulta ao IPHAN; o presidente da mesa retoma a palavra para dar prosseguimento no próximo bloco de perguntas; inicia o segundo bloco com a pergunta 1: Sr. Cristiano Santana “distancia da AL 101 Norte para a via expressa?”; pergunta 2: Sr. Jasiel Pontes “quantos acessos e quais são os pontos de acesso? E pode ser acrescentar outros acessos no Distrito de Floriano Peixoto?”; pergunta 3: Sra. Jade Varallo Corte “existe levantamento qualitativo e quantitativo acerca das áreas de desapropriação?”, pergunta 4: “já há anuência do IPHAN em atendimento aos procedimentos previstos pela 01/2015?”; pergunta 5: Sr. Mário Jorge “saber sobre o valor total da obra atualmente?”; **com a palavra o Sr. Alcides** que responde ao questionamento do Sr. Mário Jorge que informa que o custo e a concepção levarão em consideração as desapropriações; o presidente da mesa retoma a palavra para continuar a pergunta so Sr. Mário, que deseja saber sobre a possibilidade de desassoreamento do Rio Jacarecica, por medo de que haja o assoreamento e consequentemente inundação das residências vizinhas; o Sr. Mário pede a palavra para explicar que sempre que chove ocorre o carreamento de material para o rio e o mesmo vai aterrando; **com a palavra Dra. Niedja** que informa ter achado muito importante essa colocação do Sr. Mário, mas explica que essas águas que vem de cima são oriundas de uma obra mal elaborada, pois há 20 anos atrás uma obra de macrodrenagem com muitos recursos do Governo Federal e sob o argumento que a parte alta seria drenada e não haveria problemas de enchentes; o que aconteceu foi que a obra teve muitos recursos, porém foi mal executada e mal planejada, pois antes dessa macrodrenagem as águas desciam da parte alta de forma pulverizada, no entanto, com as obras de macrodrenagem ficou concentrado um grande volume de água justamente na parte entre Jacarecica e Garça Torta e não foi inserido o dissipador, o recurso veio para o dissipador, mas não foi colocado, por isso acontece esse fato que foi relatado pelo Sr. Mário e com relação ao desassoreamento em primeiro lugar tem que plantar mata ciliar ao lado do rio, pois se não for plantada continuará assoreando; então sugere que deveria se buscar fazer um projeto entre Município e Estado para plantar essa mata ciliar e realizar um trabalho de fiscalização para que a população ribeirinha não faça supressão dessa vegetação; passada a palavra para o Sr. Alfredo para responder as perguntas e informa que quanto a distância entre a 101 Norte e a Via Expressa é em média de 1 à 2 km; no início e no



final a distância reduz e nos acessos aumenta um pouco; sobre os pontos de acesso, informa que são cinco acessos e demonstra nos slides os pontos de acesso; explica que os acessos que foram possíveis são os que já foram apresentados; segue respondendo à pergunta da Sra. Jade sobre as desapropriações informando que foi realizado o cadastro qualitativo das propriedades, a área a ser desapropriada e as benfeitorias existentes; explica houve certa dificuldade para identificar os proprietários desses locais; foi utilizado como ferramenta para identificar o CAR; o presidente da mesa faz a leitura da última pergunta que é da Sra. Regina: “o traçado do início da obra vai atingir a praça do Loteamento Gurguri? Quantos metros ao longo da rodovia?”, “o projeto da rodovia e áreas lindeiras e vales estão articulados com a revisão do Plano Diretor de Maceió, no trecho do Município?”; **com a palavra o Sr. Alfredo** explica que o já foi integrado com o projeto da AL 101 Norte existente; o Sr. Alcides solicita a palavra e sugere que para tirar dúvidas pontuais seria interessante ir até a SETRAND; finalizada a fase de perguntas, o presidente retoma a palavra e explica que a Dra. Niedja Kaspariy precisou se ausentar antes do término da resposta da última pergunta devido a outros compromissos; abre a palavra para as considerações finais para os demais membros, bem como para o Deputado Davi Maia se houver algum questionamento; **com a palavra o Sr. Alcides** que agradece a todos e explica que todos os esclarecimentos posteriores podem ser feitos diretamente com a equipe da SETRAND e que está à disposição e tem uma equipe também no canteiro de obras que fica bem mais próximo para os moradores e quaisquer outras dúvidas que surgirem está disponível; **com a palavra o Sr. Davi Maia** que informa que quando estiver na fase de licença de instalação a equipe da Assembleia de Meio Ambiente convoca para demais esclarecimentos e informa querer saber muito como está a recuperação da Área Degradada da fase que já foi iniciada, sobre o mangue que foi derrubado em Jacarecica, se já há algum projeto de replantio e o fato que o Sr. Marcelo levantou o que ficará para o meio ambiente; se já tem alguma empresa contratada para essa reocupação; e aproveita para agradecer também e parabenizar a audiência pública e falar ser bastante importante estarmos assistindo e aberta para população; o Sr. Alcides complementa informando que houve uma preocupação e o mangue que nós temos nesse trecho que está sendo feito é só na saída da ponte e será algo mínimo que irá entrar, explica que em quase nada será atingido o mangue e as compensações primeiro será concluída a obra para dar início as compensações; **O presidente da mesa** não havendo mais nenhuma dúvida ou questionamento agradece a todos os presentes, e assim encerra a audiência pública às 17h28min. Eu, _____ **Marianna Láira da Silva Alverne**, do Instituto do Meio Ambiente do Estado de Alagoas, subscrevo e assino esta ata acompanhada da lista de presença.



INSTITUTO DO MEIO AMBIENTE
ESTADO DE ALAGOAS

LISTA DE PRESENÇA

(participação externa)

Revisão: 00

Evento: Audiência Pública referente a solicitação de Licença Prévia para Implantação de Rodovia em Vias Dupla, trecho Garça Torta a Barra de Santo Antônio, com extensão aproximada de 30 km e seus acessos.

Local: Auditório da SEFAZ - Jacarecica, localizado na Rodovia AL - 101

Data: 06/01/2020

Duração:

Conteúdo/Programação: Apresentação do EIA/RIMA referente a Implantação de Rodovia em Vias Dupla, trecho Garça Torta a Barra de Santo Antônio, com extensão aproximada de 30 km e seus acessos.

Nome	Instituição	Telefone	E-mail	Assinatura
1. ISLAHE GOMES DOS SANTOS	SETRAND	998164305	ARCHITECTS ARS@Gmail.com	<i>[Assinatura]</i>
2. Mariana Gonçalves N. Sauga	SEMARH	99345-0388	dmisilasauga305@gmail.com	<i>[Assinatura]</i>
3. Daniel Antonio B. de Magalhães	SEMARH	99753-5177	dumagalhães123@gmail.com	<i>[Assinatura]</i>
4. Carlos A.M. dos Anjos	GREEN CONSULT	8.8811.1155	carlosbaptista.08@hotmail.com	<i>[Assinatura]</i>
5. Gustavo Santos TEIXEIRA	POPULICA	999337232	GUGA-TEIXEIRA@Gmail.com	<i>[Assinatura]</i>
6. Gabriela M. Estevan		988573029	UMPONTO@YAHOO.COM.BR	<i>[Assinatura]</i>
7. Andréia N. Estevan	SETRAND	988023494	andreinestevanp1@gmail.com	<i>[Assinatura]</i>
8. Mariana Regina F. Torres	SETRAND	99966-0466	marcelajambora@hotmail.com	<i>[Assinatura]</i>
9. Bartolomeu Si. Santo		99313.8430	ADRIANO@GMAIL.COM	<i>[Assinatura]</i>
10. Adilson CARVALHO DE OLIVEIRA		987222472		<i>[Assinatura]</i>
11. Maria Inez G. de F. Silva	Associação de Freguesia	999056766	marinezg.7@hotmail.com	<i>[Assinatura]</i>
12. Raulino Moura	TU GAZETA	99729-8307		<i>[Assinatura]</i>
13. Carlos Roberto Mendes Med. Jr.	STATA	99168-0166	carlosmedjr@gmail.com	<i>[Assinatura]</i>
14. Marcos A. Silva		9.9971.8566	JmoBatista@outlook.com	<i>[Assinatura]</i>
15. André Belo	SETRAND	99644-8999	andre.belo37@hotmail.com	<i>[Assinatura]</i>

Responsável pela reunião:

Assinatura:

Nome	Instituição	Telefone	E-mail	Assinatura
16 MAGALVEM JAMES		9999-8148	MAGALVEMJAMES1011@Gmail.com	
17 ZANASSA DO N. GRANBOZZ	UFPB	4119.9663.8451	NASCIMENTOS.VM@GMAIL.COM	Zanessa Granbozz
18 SOUSA CARLOS DO AMORIM	AMOT	82.988.20780	S.CARLOS.A.AMORIM@GMAIL.COM	
19 JASIEL DI SILVA PONTES	AMORDFPI	98729-7843	jasief-pontes@bol.com.br	Jasief Pontes
20 Aguiar de O. Gomes	AMP	98818-0006	aguiaragomes06@hotmail.com	
21 Edma M. dos Santos	Ass. de Qualidade	98705-2164	edmasantos0808@outlook	
22 SÉRGIO A. DOS SANTOS LIMA	INTECUM	98877-2777	SLICONTAGILC66@GMAIL.COM	
23 ACÍDES S. A. TENCIO	SETRAND	99921-8228	acidesstata@hotmail.com	
24 Valcyrine Chagas Santos	SEMARH	993316135	Valcyrineambiental@yahoo.com.br	
25 Rafael A. de Almeida	CIVIL	9912-6701	rafaelactv@gmail.com	
26 Rafael Alves de Lima	CIVIL	99962-0869	RAFA.AL@HOTMAIL.COM	
27 HUMBERTO DA COSTA JR.	CIVIL	99640-5393	HCAJR@HOTMAIL.COM	
28 Ana Lya Telles Lima	SEMARH	98818-5521	analua.lima@gmail.com	
29 Ana Letícia G. de R. Almeida	SEMARH	98885-5166	ANITA.GAIR@HOTMAIL.COM	
30 Rafael V. D. dos Santos	CIVIL	986557114		
31 Rafael V. D. dos Santos	CIVIL	989937756		
32 Marcos Antonio M. Casarim	ABRACO	99982-6273	marcosantonio@outlook.com	
33 Fernando A. Toledo	CEPRAM	98833-9414	fernandotoledo50@hotmail.com	
34 Alfredo José de M. Lima	DER/AL	98831-2187	alfredo_lima3@hotmail.com	
35 Tarciso A. D. Ayres	CONCURSO	993414979	CAALBERTAYRES@GMAIL.COM	
36 Ricardo S. P. Freitas	SEMARH/SMH	98772-4886	ricardosfreitas@gmail.com	
37 Roberto P. de Costa	SEMARH/SMH	99989-6911	Roberto.SEMARH@GMAIL.COM	
38 Níedja Kaspary	KPF	98835-9788	Niedjakaspary@gmail.com	

Responsável pela reunião:

Assinatura:

	Nome	Instituição	Telefone	E-mail	Assinatura
39	Thiago Pupo Aquino	MPF	23235936	thiagopupo@mpf.mp.br	
40	Elaine Pereira Gomes	CASAL	3315-3054	gream@casal.al.gov.br	
41	Luiz Carlos Távila	CIVIL	999537323	lucasmh@hotmail.com	Luiz Carlos
42	Luiz Teixeira	CIVIL	999994100	luateixeira@outlook.com.br	
43	Luiz Costa	CIVIL	99920195	luizcosta@outlook.com	
44	Nivaldo Lima Castro	CIVIL	99982-6689	nibr2008@hotmail.com	
45	Fátima Baradeo C. Melo	SETRAND	981990983	fatimameloeng@gmail.com	Fátima
46	Camila de Carvalho Aguiar	SETRAND	99145-9481	camila.aga@hotmail.com	
47	João Maria Lyne	CIVIL	9.9981-1781	joaomarielyne@outlook.com	
48	RONALDO LESSA	Sec. Turismo	993173766	RLESSA@hotmail.com	
49	Mário Aguiar	ICMBIO/NGICE	999626951	mario.ellui@icmbio.gov.br	
50	Mário Ribeiro	OAB	987491261	mario.ribeiro60@hotmail.com	
51	Anivaldo Miranda	Ass. Mor. Guaxupé	82-759817982	anivaldoesmiranda@pirate.com.br	
52	Marcio Gomes Barbosa	Presidente da CRH-Protégé	993613046	g.b.marcio@gmail.com	
53	Bruno de Oliveira	IMA/AL - CONSULTOR	8299801-2234	BrunoBouvi@hotmail.com	
54	Roberto Henrique P. L. Pires	IMA/AL	8299836736	piresrhl@outlook.com	
55	VANESSA LESSA PEREIRA	IMA/AL	82991346595	VANESSALESSA97@gmail.com	
56	JADE VARAUO CORTE	SEDET	929995465	jade.corte@gmail.com	Jade
57	Caroline Almeida	Phyto	8299608-1544	barbosa.caroline@outlook.com	Caroline Almeida
58	Ingrid Mello	Phyto	1699672-450	ingridmello@outlook.com	Ingrid Mello
59	RAFAEL MONTANA	Phyto	38114-5133	rafael.montana@hotmail.com	
60	GERALDO BENTES	CIVIL	99324-0505	gerbentes@gmail.com	
61	Tatiana Chaves Sandoz	CIVIL	999195088		

Responsável pela reunião:

Assinatura:

Nome	Instituição	Telefone	E-mail	Assinatura
62. WILLIAMS DA SILVA ANDRADE	CIVIL	999944889	Wc-queiroz@hotmail.com	W-2ff
63. CRISTIANO SANTANA	SECRETARIA PARTICIPAR FUND. E FUND. AMB. 2	91910880	Cristiano.Tund.105-1	Cristiano
64. CARLOS ROBERTO SANTOS	SEINFRA	982244296	CARLOS.SANTOS@CASAL.AL.GO.GR	Carlos Santos
65. ANILTON MENEGES SILVA	PROPRIETÁRIO EURL	999720039	aniltonmenegessilva@iglobo.com	Anilton
66. ADILSON BEZERRA	SECTI	999778826	adilsonbezerra@gmail.com	Adilson
67. DAVI ALMEIDA	SECTI	99614-6518	davialmeida@gmail.com	Davi
68. Adilson de S. Faria	CIVIL	95532407	adilsonfaria553@gmail.com	Adilson
69. Walqueline Costa	CIVIL	99917-3480		Walqueline
70. Rosamaria L. S. Alveira	IMA	9803-2407		Rosamaria
71. Helga M. Araújo de Mello	CIVIL	99921-2482	helgaurello3@gmail.com	Helga
72. Luan Farias Lima da Silva	IMA	981025048	luanfariaslima@gmail.com	Luan
73. Ramon Salgueiro Ly	IMA	999820090	RAMONSALGUEIRO@GMAIL.COM	Ramon
74. Milton Augusto de S. M.	SEINFRA	99375-1653	miltonaug@gmail.com	Milton
75. EDUARDO NORMANDE	CENSB	999740011	eduardonormande@gmail.com	Eduardo
76. Juliana M. L. Nogueira	UFAL	991418081	junior@xoxo.com.br	Juliana
77. J. T. O.	ASS. Curyane	988180040	J. T. O.	J. T. O.
78. JOSEFA DA CONCEIÇÃO	IMA	99955686	Josefa2016@gmail.com	Josefa
79. José S. S. Lira	Prof. WRAL	99981-8464	SOSATIV@HOTMAIL.COM	Jose S. S. Lira
80. Kavya In. Prandemora de Paula	IMA/AL	99915-1513	KAV-HMP@HOTMAIL.COM	Kavya
81. SERGIO GODOY VOTO	IMA/AL	99926-6191	SERGIO.GODOY.VOTO@HOTMAIL.COM	Sergio
82. Fátima Vitoria F. P.	Uma instituição	999480662	fatimavitoria@hotmail.com	Fátima
83. José G. S. P. Freitas	CIVIL	99981-3481	BANEMAC.SANTOS@UOL.COM.BR	Jose G. S. P. Freitas
84. LEONARDO LOPES DE A. VILHA	IMA/AL	996167579	PIRELOATECNICA@GMAIL.COM	Leonardo

Responsável pela reunião:

Assinatura:

	Nome	Instituição	Telefone	E-mail	Assinatura
85.	David Magalhães	ALE	981082555	clav1dtna2ltna@guilher	
86.	Almir R. Oliveira	Santoregans	99123-2542	santoregans@uol.com.br	
87.	ACKEL BRACIS	"	"	"	
88.	Regina Celi Marques	Morador Guaxuma	98536707	carreira@reginaaceli@gmail.com	
89.	Stá C. Bonanos	MORADOR GUAXUMA	987191146		
90.	Daniel Quintela Brandão	Morador Epitoca	997838039	dgbr 1947@hotmail.com	
91.	Lina Holanda	Setrand	99102-9365	lina.setrand@gmail.com	Linaffolanda
92.	João Fernando	SETRAND	994-2478	joaofernando-rio@hotmail.com	
93.	Alvaro Pereira S. Moraes	SETRAND	999225959	alvaro@morais.org.br	Alvaro Moraes
94.					
95.					
96.					
97.					
98.					
99.					
100.					
101.					
102.					
103.					
104.					
105.					
106.					
107.					
Responsável pela reunião:			Assinatura:		

FORMULÁRIO DE PERGUNTAS

Licença Prévia para Duplicação da AL 101 Norte (Trecho Garça Torta a Barra de Santo Antônio, com extensão aproximada de 30 km e seus acessos) – Processo 2019.0512081539.LP.IMA

NOME: Adriano Lima

PERGUNTA: Entre os trechos do Parque Shopping e o viaduto de Jacarecica. Queremos um retorno pelo menos até o trecho em frente a DAB. Pois a comunidade nesse trecho se sente prejudicada por não haver RETORNO nesse trecho.

FORMULÁRIO DE PERGUNTAS

Licença Prévia para Duplicação da AL 101 Norte (Trecho Garça Torta a Barra de Santo Antônio, com extensão aproximada de 30 km e seus acessos) – Processo 2019.0512081539.LP.IMA

NOME: Adriano Lima

PERGUNTA: Por que ainda não deram andamento na construção do viaduto em frente ao Parque Shopping?

FORMULÁRIO DE PERGUNTAS

Licença Prévia para Duplicação da AL 101 Norte (Trecho Garça Torta a Barra de Santo Antônio, com extensão aproximada de 30 km e seus acessos) – Processo 2019.0512081539.LP.IMA

NOME: ANILTON MENEZES SILVA - anildsonmenezes@globocom

PERGUNTA: 1) A passagem sobre o Rio GUAXUMA que fica acima após o entroncamento com o Morado da Garça será de que forma? Prevê as chuvas sazonais e Monções que causam alagamentos nas comunidades circunvizinhas e do próprio Morado da Garça?

2) Como será a ligação com a comunidade de sítios produtores que ficam no primeiro entroncamento com o Morado da Garça?

NOME: Hugo Cabral Tomrio

PERGUNTA:

① O projeto da AL 101 expressa tem previsão de obras e liques com a ECOVIA NORTE? Se sim, onde nos estes locais?

② Considerando os mecanismos legais para desapropriação e licenciamento ambiental, qual o prazo segun para entrega de obra pronta e como planejada?

NOME: Manabá Ribeiro OAB

PERGUNTA:

Qual será a compensação ambiental para os impactos ambientais da obra levando-se em consideração que a Lei n° 9985/2000 determina a criação de uma Unidade de Conservação de proteção integral?

COMPENSAÇÃO

NOME: RAMON

PERGUNTA:

TEMOS EXEMPLOS DE COMPENSAÇÃO EM ÁREAS DE MANGUEZAS QUE NÃO OBTIVERAM SUCESSO, COMO PARA CONSTRUÇÃO DO SHOPPING RIO MAR, EM RECIFE-PE E A DUPLICAÇÃO DA AL 101 SUL, O QUE FOI PENSADO OU PROJETADO PARA QUE OS ERROS NÃO SE REPETIAM?

APA Costa dos Corais e COMPENSAÇÃO



FORMULÁRIO DE PERGUNTAS
Licença Prévia para Duplicação da AL 101 Norte (Trecho Garça Torta a Barra de Santo Antônio, com extensão aproximada de 30 km e seus acessos) - Processo 2019.0512081539.LP.IMA

NOME: MARIUS BELLUCI - NÚCLEO DE GESTÃO INTEGRADA COSTA DOS CORAIS (ICMBio)

PERGUNTA: _____

QUAL A LOCALIZAÇÃO DOS TRECHOS DE MANGUE? INTERVENÇÕES NOS MANGUEZAIS IMPLICAM EM IMPACTOS DIRETOS NOS ATRIBUTOS DA APA COSTA DOS CORAIS, PROTEGIDOS POR DECRETO FEDERAL. SENDO O EMPREENDIMENTO PASSÍVEL DE EIA/RIMA, O ICMBIO FOI (OU SERÁ) CONSULTADO? ESTÁ PREVISTA A DEVIDA COMPENSAÇÃO AMBIENTAL?

LEI DO SNVC - e



FORMULÁRIO DE PERGUNTAS COMPENSAÇÃO
Licença Prévia para Duplicação da AL 101 Norte (Trecho Garça Torta a Barra de Santo Antônio, com extensão aproximada de 30 km e seus acessos) - Processo 2019.0512081539.LP.IMA

NOME: JÓSEFA (GESTORA) DA APA DO PRSTAGY

PERGUNTA: A RODOVIA VAI AFETAR APP (MANGUEZAL) E MOTA ATLÂNTICA NA APA DO PRSTAGY, POR SE TRATAR DE APP E UNIDADE DE CONSERVAÇÃO, EXISTE ALGUM TAC, PARA COMPENSAR, ESSES IMPACTOS?



FORMULÁRIO DE PERGUNTAS
Licença Prévia para Duplicação da AL 101 Norte (Trecho Garça Torta a Barra de Santo Antônio, com extensão aproximada de 30 km e seus acessos) - Processo 2019.0512081539.LP.IMA

IMPACTO - SÍTIO ARQUEOLÓGICO

NOME: Luana Teixeira (HISTORIADORA - UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA)

PERGUNTA: FOI CONSIDERADA A POSSIBILIDADE DE IMPACTO EM SÍTIOS ARQUEOLÓGICOS HISTÓRICOS ESPECIALMENTE NA REGIÃO DE IPIÓCA, TENDO EM VISTA A GRANDE CONCENTRAÇÃO DE ENGENHOS DESDE O SÉCULO XVIII NA REGIÃO?

NOME: Ackel Bracks – Eng.º Civil

PERGUNTA: 1- Está também prevista a construção de cercas que sejam capazes de barrar o acesso do animal ao leito estradal?
2- A separação entre as pistas será feita em barreira New Jersey? caso Positivo, está prevista o afastamento de uma unidade pl. 3 outra a fim de permitir a passagem dos animais

SITIO HISTÓRICO - SAÚDE
DISTRITO. FLORIANO

NOME: JASIEL DA SILVA PONTES (IPIDEA)

PERGUNTA: DE QUE FORMA O PROJETO O PROJETO VAI MELHORAR O MONUMENTOS HISTÓRICO EXISTENTE NO DISTRITO DE FLORIANO PEIXOTO, ESPECIFICAMENTE NA COMUNIDADE DE SAÚDE???

SOBRE O PROJETO

NOME: RONALDO LESSA CAMPOS - sec. do Turismo

PERGUNTA: depois do Portão de Santa Luiza BARRA STº ANTONIO foi avisado, houve uma INTIMAÇÃO aos proprietários para ~~construção~~ nesta área. PREVISÃO do término da obra até a BARRA STº ANTONIO. STº Postos Policiais - segurança. Ponto da SAMU - SEGURANÇA

FORMULÁRIO DE PERGUNTAS

Licença Prévia para Duplicação da AL 101 Norte (Trecho Garça Torta a Barra de Santo Antônio, com extensão aproximada de 30 km e seus acessos) – Processo 2019.0512081539.LP.IMA

NOME:

CRISTIANO SANTANA (SECRETÁRIO PARIPUEIRO)
MEIO AMBIENTE & TURISMO

PERGUNTA:

ÁREA ARBORIZADA?

DISTÂNCIA DA 101 NORTE PARA A VIA
EXPRESSA

(CIDADE ATÉ A VIA EXPRESSA)

FORMULÁRIO DE PERGUNTAS

Licença Prévia para Duplicação da AL 101 Norte (Trecho Garça Torta a Barra de Santo Antônio, com extensão aproximada de 30 km e seus acessos) – Processo 2019.0512081539.LP.IMA

NOME:

JASIEL PONTES JPICCA

PERGUNTA:

QUANTOS ACESSOS E QUAIS SÃO
OS PONTOS DE ACESSOS, E ~~QUANTOS~~ PODEM
APRESENTAR OUTROS ACESSOS NA
NO DISTRITO DE FLORIANO PEIXOTO???

FORMULÁRIO DE PERGUNTAS

Licença Prévia para Duplicação da AL 101 Norte (Trecho Garça Torta a Barra de Santo Antônio, com extensão aproximada de 30 km e seus acessos) – Processo 2019.0512081539.LP.IMA

NOME:

JADE VARALHO CORTE - Coordenadora de Licenciamento Ambiental - SEDET

PERGUNTA:

- Existe levantamento qualitativo e quantitativo
sobre as áreas de desapropriação (~~das~~ evidências, população afetada,
etc)?

- Já há anuência do IPHAN em atendimento aos
procedimentos previstos pela IN 01/15?

IPHAN -

✓ VALOR ATUA DA

IMA

INSTITUTO DO MEIO AMBIENTE
ESTADO DE ALAGOAS

FORMULÁRIO DE PERGUNTAS

Licença Prévia para Duplicação da AL 101 Norte (Trecho Garça Torta a Barra de Santo Antônio, com extensão aproximada de 30 km e seus acessos) – Processo 2019.0512081539.LP.IMA

NOME:

MARIO TORRE

PERGUNTA:

O início do primeiro projeto de saneamento básico de Santo Antônio foi 4.53.58 milhões. Já com o novo projeto diminuiu bastante o valor. Se o atual projeto quanto custa as idrizações no primeiro projeto custava 99 milhões hoje no novo projeto quanto custa o customei. Quanto a tubulação que fica no saneamento da morte e estão no antigo projeto 132 milhões. Se feito outro projeto o valor seria hoje

IMA

INSTITUTO DO MEIO AMBIENTE
ESTADO DE ALAGOAS

FORMULÁRIO DE PERGUNTAS

Licença Prévia para Duplicação da AL 101 Norte (Trecho Garça Torta a Barra de Santo Antônio, com extensão aproximada de 30 km e seus acessos) – Processo 2019.0512081539.LP.IMA

NOME:

REGINA CENI C MARQUES - MORADORA

PERGUNTA:

(1) O TRACADO DO INICIO 1 DA OBRA VAI ATINGIR A PRACA (AREA VERDE) DO NOTAMMENTO GURGURI - ? QUANTOS METROS? AO LONGO RODOVIA?
(2) O PROJETO DA RODOVIA E AREAS LINDEIRAS E VALES ESTAO ARTICULADAS COM A REVISAO DO PLANO DIRETOR DE MACEIO, NO TRECHO DO MUNICIPIO.