



Ata da 31ª Reunião Ordinária da Câmara Técnica de Sistemas de Transportes, realizada em 03 de setembro de 2008.

Realizou-se, no dia 03 de setembro de 2008, às 09h00, na Sala de Reuniões do Consema, a 31ª Reunião Ordinária da Câmara Técnica de Sistemas de Transporte. Compareceram os seguintes conselheiros: **Manuel Cláudio de Sousa, Jorge Kazuo Yamomoto, Carlos Alberto Cruz Filho, Tenente Marcelo Robis, Alberto Epifani, Lucila F.P. Lacrete, Rosa Ramos, José Roberto dos Santos, Marcelo Arreguy Barbosa, Victor Chinaglia Jr. e Luciano Sakurai.** Constavam da pauta: 1) aprovação da Ata da 30ª Reunião Ordinária; 2) apreciação do Plano de Trabalho para elaboração do EIA/RIMA do empreendimento “**Projeto de Desenvolvimento do Porto de São Sebastião**”, de responsabilidade da Companhia Docas de São Sebastião-CDSS (Proc. SMA 1684/2008). Abrindo os trabalhos às 9h35, o **Secretário-Executivo do Consema, Germano Seara Filho,** esclareceu que, como permitem as normas, meia hora depois do horário fixado para a reunião que tem como fim a análise de plano de trabalho, ela pode acontecer com qualquer quorum, e submeteu à aprovação, nos termos regimentais, a Ata da 30ª Reunião Ordinária, que foi aprovada (observe-se que, iniciada a reunião, mais alguns conselheiros compareceram, ultrapassando-se inclusive o quorum necessário). Passou-se à apreciação do Plano de Trabalho para elaboração do Termo de Referência do EIA/RIMA do empreendimento “**Projeto de Desenvolvimento do Porto de São Sebastião**” de responsabilidade da Companhia Docas de São Sebastião (Proc. SMA 1684/2008). **Frederico Bussinger,** diretor-presidente da Companhia Docas de São Sebastião, ofereceu, entre outras, as seguintes informações: 1) o Plano Integrado Porto-Cidade compreende um conjunto de intervenções, entre as quais, o Projeto de Desenvolvimento do Porto de São Sebastião, que contém aspectos inovadores do ponto de vista portuário, inclusive a correção de alguns equívocos, quinze anos depois das reformas havidas na normatização dos portos, que, até então, eram concebidos do muro para dentro, sem levar em conta sua relação com a cidade; 2) alguns aspectos favoráveis deste porto são: a) o fato de sua localização permitir que as cargas vindas do Interior não necessitem cruzar a RMSP; b) ser um porto de águas profundas, não-estuarino, e abrigado, e estes três fatores, juntos, constituem condição rara no planeta; c) contar com duplo acesso, norte e sul, além do acesso aquaviário; d) sua largura permite circulação em duplo sentido e paralela; e) e possui um berço de atracação curto, raso e único, contrastando com sua vocação aquaviária; 3) a elaboração deste projeto levou em conta essas peculiaridades naturais e as seguintes oportunidades: a) a exportação do etanol, pois hoje todos os olhares se voltam para o plantio e a produção e não se planeja o escoamento; b) a dinâmica do comércio global, que envolve movimentação de contêineres, que transportam 70% da carga global, cuja conseqüência é o aumento dos números de navios e da capacidade em tonelagem; 4) o plano une essas características referidas e as oportunidades; 5) como demonstram vários portos da Europa, eles podem ser descomplicados, seguros, eficientes, amigáveis com a cidade e o meio ambiente, e bonitos; 6) o projeto leva em conta as variáveis funcional e “espacial” e irá abrigar, em seu espaço, núcleos dos vários órgãos com atribuições que se relacionam com as diferentes atividades desenvolvidas no porto; 7) será adotada uma série de iniciativas, como construção de dutovias, alternativas diferentes na utilização da Rodovia dos Tamoios, transformação do Trecho da SP-55, que corta as cidades de Caraguatatuba e São Sebastião, em uma via de circulação local e construção de uma autopista contornando essas cidades. Depois de o arquiteto **Décio Freire** oferecer informações sobre o plano de trabalho, passou-se à discussão. A conselheira **Lucila Falcão Pessoa Lacrete** formulou os seguintes questionamentos: 1) sobre a necessidade de o EIA/RIMA realizar estudos detalhados sobre a influência do píer na dinâmica das correntes marinhas, de modo a dimensionar as conseqüências da sua construção avançando no oceano e impedir que ocorram alterações semelhantes às que ocorreram no Porto de Ilhéus com a construção do píer avançando no mar, pois, ali as águas de um dos lados fugiram, aterrando a margem e gerando novas praias, e as do outro lado avançaram sobre o continente, destruindo as praias; 2) sobre a necessidade de se implementar plano de uso e ocupação do solo, de



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

modo a se vincular o tipo de ocupação desejável, principalmente na parte sul da cidade, cujo acesso ainda não é consolidado; 3) sobre a necessidade de se implementarem medidas que contemplem a destinação do lixo gerado pelos navios, para se evitarem situações como a que ocorreu no Porto de Recife onde aconteceram graves acidentes causados por tubarões, cujo número aumentou com a ampliação do porto, atraídos por tal lixo; 4) sobre a necessidade de análise acurada no EIA/RIMA a respeito da possibilidade de ocorrências de acidentes que podem ser causados pelo transporte de alguns produtos, entre outros, o petróleo e o etanol, o que exige a presença de brigadas prontas para atuarem em situações de emergência. O conselheiro **Marcelo Arreguy Barbosa**, em primeiro lugar, chamou atenção para a necessidade de o responsável por este empreendimento estabelecer, juntamente com os responsáveis pelas demais obras, um plano bem-articulado com os órgãos intervenientes, como o Departamento de Estradas de Rodagem-DER, de modo a contemplar questões e aspectos relacionados não só ao processo de implantação como também ao funcionamento do porto, inclusive no que diz respeito às condições de acesso. Em seguida, declarou que, se por um lado, endossava a preocupação da conselheira Lucila Falcão Pessoa Lacrete, no que diz respeito ao zoneamento do município de São Sebastião, que tem de prever o processo de indução à ocupação de áreas cujo acesso venha a ser facilitado, o que torna necessária uma articulação com os órgãos municipais visando o desenvolvimento do plano diretor, por outro lado, contestava o ponto de vista de que os trechos construídos do Rodoanel Metropolitano Mário Covas tenham facilitado uma indução não-apropriada, porque seu processo de implantação e funcionamento se orientou por um plano logístico que contempla o aumento da densidade populacional só em áreas apropriadas, o que se torna exequível com o controle dos acessos. O conselheiro **Ten. Marcelo Robis** sugeriu que o empreendedor procurasse a Polícia Militar Ambiental para que ocupe um espaço no centro de apoio, juntamente com outros órgãos com competência nas atividades que serão desenvolvidas pelo porto, e que este pedido se justificava na competência da Polícia Ambiental para fiscalizar a pesca que é desenvolvida em águas marinhas, além de cuidar dos bota-fora e desmatamentos; sugeriu depois que o empreendedor procedesse como quando da construção do Rodoanel, estabelecendo com a Polícia Ambiental parceria que trouxesse benefícios para ambas as partes. A conselheira **Rosa Ramos** comentou que se preocupava com o adensamento populacional para o qual esta obra poderá contribuir, principalmente na alta temporada, e, com o objetivo de se adotarem medidas que visem minimizar tal impacto, os empreendedores deveriam realizar reuniões com os órgãos ambientais dos municípios de Ilha Bela e de São Sebastião. **Victor Chinaglia Jr.** sugeriu que se aprimorasse a proposta de integração porto-cidade, pois a implantação do porto causará impactos do ponto de vista do zoneamento, principalmente levando-se em conta a migração interna que as obras favorecerão, uma vez que, com o seu término, há a tendência de os trabalhadores permanecerem, o que tem tornado as cidades do Litoral mais violentas. **José Roberto Correia Neto**, depois de dar parabéns aos empreendedores pelo projeto, comentou que: 1) há discussões no âmbito do Governo Federal com vistas à implantação de terminais privados; 2) foi exemplar a apresentação sobre os portos da Europa, que contrastam com o pouco cuidado que se tem dispensado a esse tipo de equipamento por aqui; 3) os portos verdes são uma novidade que deve ser acolhida; 3) este projeto é singular e busca garantir as exportações, uma vez que o comércio do país é totalmente voltado para o exterior, para o que contribui a facilidade de acesso às rodovias; 4) é importante garantir que o plano do município e o do porto caminhem juntos; 5) é importante agregar valores ao projeto, o que a Petrobrás vem fazendo muito bem. **Frederico Bussinger** esclareceu que: 1) a apresentação foi resumida, dada à necessidade de adequá-la ao tempo disponível, e, mesmo assim, o teto foi ultrapassado, mas havia contado com a compreensão do Secretário-Executivo; 2) deste projeto se poderia dizer que é fruto de planejamento construtivista, porque se tem procurado interagir com diversos atores e contemplar o que se deseja para o porto, para a cidade e para a região, e que, depois de sistematizar todo esse conjunto, seu aprimoramento era constatável, quando se compara esta vigésima terceira versão com a primeira; 3) foram feitas entrevistas com os empreendedores e com órgãos como a Marinha do Brasil, em cujo contexto surgiram aplausos e vetos, o que significa um processo de negociação imprescindível para firmar-se um pacto; 4)



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

há uma área que será destinada a centros de apoio dos diversos órgãos com competência nas atividades a serem desenvolvidas pelo porto; 5) já foram realizadas mais de vinte reuniões com os órgãos municipais e, também, uma audiência pública e várias reuniões com comissões da Câmara Municipal de São Sebastião; 6) outra questão dizia respeito à renovação da conceituação que faz com que o projeto seja um plano de desenvolvimento do porto; 7) foi acordado com os órgãos municipais que, ao se reiniciar a revisão do plano diretor, se discutirá a possibilidade de este plano de desenvolvimento do porto constituir o capítulo sobre a orla portuária, pois este será o instrumento mais eficiente para se contemplar as preocupações demonstradas pelos diversos atores com o porto e com a cidade; 8) as diversas etapas da história das cidades do Mundo seguem a rota de comércio, pois elas sempre vêm atrás das cargas, e esta é a razão que faz com que se estabeleça entre as cidades e os portos uma relação tensa de amor e ódio, porque as cidades se formam a partir dos portos e, depois, querem expulsá-los; 9) pretendia tratar desta relação em seu nascedouro, tornando o plano do porto o plano da cidade; 10) havia normas internacionais rígidas que regulamentavam a questão do lixo e os possíveis acidentes, como, por exemplo, os que podem ocorrer com o transporte de combustível, pois estas questões evoluíram muito ao longo dos últimos vinte anos; 11) depois do 11 de Setembro, foram pactuadas e adotadas em todos os portos do Mundo normas de segurança bastante rígidas; 12) em relação à Polícia Militar Ambiental, ela está incorporada “ad-hoc”, pois se pretende estabelecer com ela uma relação funcional e, embora ainda não se tenha detalhado o projeto, é possível que, do centro de apoio, ela e a Cetesb façam parte; 13) se analisará se a atividade turística sofrerá ou não adensamento, tendo sido adotados critérios que levam em conta a cota do Parque Estadual da Serra do Mar, e, em relação à atividade turística, não há hoje alternativa senão desembarcar em algum lugar e ir para a ilha, mas, havendo condições para instalações em áreas próximas, essa atividade em Ilha Bela, em vez de aumentar, tenderá a diminuir, e, provavelmente, passará a crescer em São Sebastião; 14) se está em tratativa com o Centro Paula Souza, com o objetivo de que sejam implantados cursos que capacitem tecnicamente a mão-de-obra local, uma vez que a atividade petrolífera exige capacitação para os poucos postos de trabalho que gera, procedendo-se, assim, à semelhança da Petrobrás, que implantou cursos para capacitar tecnicamente a mão-de-obra de que necessita para o Projeto Mexilhões; 16) do ponto de vista da logística, uma área com vocação para funcionar como retro-área remota é o aeroporto de São José dos Campos, cuja pista é ociosa; 17) este plano de trabalho foi protocolado no DAIA e no Ibama e, embora a área ambiental tenha interesse em obter uma visão global dos empreendimentos, os licenciamentos são compartimentados. O **Biól. Sérgio Pompéia** e o **Arq. Décio Freire** ofereceram uma série de informações sobre as análises a serem desenvolvidas sobre o ambiente aquático, o uso do solo, as medidas necessárias para evitar-se pressão sobre áreas residenciais, os aspectos urbanísticos, o patrimônio histórico, o tratamento e a disposição dos resíduos gerados e os possíveis riscos. Em seguida, agradeceram as contribuições oferecidas pelos conselheiros, declarando que o projeto, enriquecido com estas sugestões, voltará para o Consema para ser apreciado. Depois responderem a questão formulada pelo conselheiro **José Roberto dos Santos** sobre análises de risco, informaram que, dadas as peculiaridades do empreendimento, o Estudo de Impacto Ambiental terá um volume à parte com um plano de gerenciamento de riscos, e que, além disso, o porto terá o seu plano para as atividades que executa, como determina a legislação. E, como mais nada foi tratado, deram-se por encerrados os trabalhos. Eu, **Germano Seara Filho**, Secretário-Executivo do Consema, lavrei e assino a presente ata.