



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

**Ata da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Aproveitamento Múltiplo de Santa Maria da Serra”, de responsabilidade do Departamento Hidroviário – DH da Secretaria de Logística e Transportes (Proc. 185/2012), realizada no dia 21 de janeiro de 2014, em Anhembi.**

Realizou-se, no dia 21 de janeiro de 2014, às 17h00, no EMEF Governador Mário Covas, no Pátio Nelson Fernandes, 15, Centro, Anhembi/SP, a Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto de Meio Ambiente – EIA/RIMA do empreendimento “Aproveitamento Múltiplo Santa Maria da Serra”, de responsabilidade da Secretaria de Logística e Transportes (Proc. 185/2012). Dando início aos trabalhos, o Secretário-Executivo **Germano Seara Filho**, declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, Deputado Bruno Covas, saudava e dava boas-vindas aos representantes do Poder Executivo –; do Poder Legislativo – nas pessoas dos Excelentíssimos Senhores Mendes Thame, Deputado Federal; José Paiva, Vereador do Município de Piracicaba e Rodrigo Pomba, Vereador do Município de Anhembi-; e dos órgãos públicos, na pessoa dos Excelentíssimos Senhores, Rogério Wincler, Presidente da Câmara Municipal de Anhembi e Rogério Domingos Ferreira da Assessoria da Prefeitura Municipal de Anhembi, das entidades ambientalistas, das organizações da sociedade civil, dos COMDEMAS, da Polícia Militar Ambiental, enfim, a todos que vieram participar da audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente–EIA/RIMA do empreendimento “**Aproveitamento Múltiplo de Santa Maria da Serra**”, de responsabilidade do Desenvolvimento Hidroviário S/A da Secretaria de Logística e Transporte - DH (Processo n. 185/2012). Declarou que possuía a função regulamentar de conduzir as audiências públicas promovidas pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente e pelo Conselho Estadual de Meio Ambiente – CONSEMA sobre empreendimentos, projetos e obras em licenciamento, planos de manejo, enfim, acerca de tudo aquilo que diz respeito ao Sistema Estadual de Meio Ambiente. Declarou ainda que a audiência pública, como indicava o próprio nome, é um evento aberto a qualquer interessado, dado que se pretende sempre democrático, e em cujo desenrolar determinada proposta ou projeto é apresentado a todos para que opinem, formulem indagações, ofereçam contribuições, sugestões e críticas e tudo o que possa contribuir para a melhoria dos estudos, projetos ou proposta apresentada. Esclareceu também que seu papel nas audiências é completamente isento, e sua função, tão somente conduzir os trabalhos de forma totalmente neutra para garantir que aqueles que tenham algo a dizer possam fazê-lo de forma democrática e organizada. Expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação CONSEMA NORMATIVA 01/2011 para a condução das audiências públicas e declarou que o CONSEMA previu que elas se desdobrem em três momentos ou partes. Esclareceu que na primeira parte tem lugar a apresentação pelo empreendedor ou seu representante, do projeto ou proposta, e, em seguida, uma exposição detalhada dos estudos ambientais elaborados sobre eles. Explicou que, imediatamente após, fariam uso da palavra àqueles que representam as organizações da sociedade civil, com direito cada um deles a até cinco minutos, seguidos por cidadãos que representam o Poder Executivo, seguidos daqueles que representam o Poder Legislativo, e que o motivo pelo qual os representantes desses dois poderes falam em último lugar é que só assim poderão manifestar-se acerca das críticas, elogios e sugestões feitos pelos diferentes segmentos da sociedade que antes deles tenham se manifestado, podendo assim opinar ou oferecer esclarecimentos que eventualmente os pontos de vista exposto tenham suscitado. Reiterou que só poderia fazer uso da palavra quem se inscrevesse, e que, portanto, aquele que o desejasse e ainda não houvesse se inscrito, o fizesse. Informou que a Mesa Diretora dos Trabalhos da Audiência era composta por ele, que a presidia, e pode também ser integrada por até dois representantes do CONSEMA, mas que, até o presente momento nenhum havia se apresentado, além do conselheiro Casemiro Tércio, que, na audiência, exercia prioritariamente a função de representante do empreendedor. Explicou que também integraria a



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

Mesa o Engenheiro Ambiental **Camilo Fragoso Giorgi**, representante na audiência da área de licenciamento ambiental da CETESB, precisamente de seu Setor de Avaliação de Obras Hidráulicas. Chamou atenção para fato de que todas as manifestações seriam gravadas e inseridas na ata que será apensada ao processo. Além disso – acrescentou –, qualquer interessado teria ainda o prazo de mais cinco dias úteis, contados a partir da data dessa audiência, para encaminhar à CETESB, por meio de correspondência registrada ou protocolada na própria agência, qualquer contribuição com a qual visa contribuir para o aperfeiçoamento do projeto. Passou a palavra o Engenheiro Ambiental **Camilo Fragoso Giorgi**, representante da CETESB, precisamente da Divisão de Avaliação de Empreendimentos de Transportes, a quem igualmente convidou a tomar assento à Mesa Diretora dos Trabalhos e, em seguida a oferecer informações sobre o processo de licenciamento do empreendimento em tela. **Este representante** informou encontrar-se o processo de licenciamento do empreendimento na primeira de suas três etapas, precisamente aquela em que se analisa sua viabilidade ambiental e em que são solicitadas – caso se façam necessárias – complementações aos estudos até então elaborados. Nessa etapa, acrescentou, são ouvidos outros órgãos que possuam interfaces com o projeto e confeccionado parecer pela equipe técnica que analisou todos os estudos, e este documento, baseado no EIA/RIMA, se posicionará pela viabilidade ou inviabilidade ambiental do projeto e o submeterá ao CONSEMA, que poderá confirmar ou não o posicionamento constante do documento. No primeiro caso, o CONSEMA emitirá a licença prévia, na maioria das vezes acompanhada de exigências e/ou recomendações cujo cumprimento é condição *sine qua non* para emissão dessa licença. Passa-se, então, para a segunda etapa na qual se analisa a presença ou não das condições indispensáveis, do ponto de vista ambiental, para a instalação do empreendimento. A concessão dessa licença se faz novamente acompanhar de novas exigências e recomendações que deverão ser cumpridas durante o processo de instalação cujo término dará lugar à última etapa do processo de licenciamento com a concessão da licença de operação, cujo pré-requisito será o cumprimento de exigências ou recomendações que visam a operação ambientalmente adequada do empreendimento. Passou-se à etapa em que se manifestam o representante do empreendedor e o da empresa de consultoria responsável pelos estudos. **Casemiro Tércio dos Reis Lima Carvalho**, Diretor do Departamento Hidroviário da Secretaria de Logística e Transportes, ofereceu, em primeiro lugar, argumentos que justificam a importância da implantação do projeto no contexto do desenvolvimento do país, e o geógrafo e economista **José Roberto dos Santos**, apresentou os estudos. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes de entidades da sociedade civil. **Cátia Delmonte**, representante da Sociedade de Defesa do Meio Ambiente de Piracicaba - Sodemap questionou se a população teve acesso de forma efetiva às informações sobre o empreendimento. Além da maioria não ter acesso à *internet*, destacou que além do prazo que a população teve para avaliar as complexas informações contidas nos diversos volumes do RIMA ter sido reduzido, todo material foi disponibilizado somente em horário comercial, justamente durante o período de trabalho dos interessados. Demonstrou preocupação quanto aos impactos ambientais da disponibilização de metais pesados do sedimento para coluna d'água, devido ao processo de assoreamento do rio e das enchentes causadas pela elevação do nível das águas do reservatório. Questionou a capacidade que os Órgãos Públicos terão para prestar a efetiva assistência, indenizando a população atingida por enchentes decorrentes das operações da barragem e também das desapropriações que serão necessárias. Apontou a ausência de estudos sobre o remanejamento da fauna silvestre devido à alteração das condições ambientais originais. Lançou dúvidas se, de fato, os benefícios do empreendimento superarão seus custos visto que seus impactos socioambientais são muito superiores à capacidade de geração de energia, estimada em apenas onze mil watts. Ponderou que a expectativa de criação de postos de empregos para os moradores também será menor do que a prevista pelo empreendedor, uma vez que envolve recrutamento de mão de obra especializada, não disponível na região, conforme se constatou em outras situações semelhantes. Questionou se o represamento não agravará ainda mais o abastecimento de água para população, considerando que as águas do rio Piracicaba, não são utilizadas





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

para este fim. **Adriana Claudino de Oliveira**, representante da Associação dos Moradores do Tanquã, questionou se o local para a realocação da população já foi determinado e se o empreendedor apresentou informações detalhadas de como foi planejada a implantação dos novos bairros, de forma que a discussão do projeto possa ser realizada juntamente com os afetados. Informou que, juntamente com Carlos Bernal, representante da Associação de Pescadores, protocolou uma declaração de que os moradores somente assinarão qualquer documento, após a implantação dos novos bairros e com na presença do Promotor Ivan Carneiro. **Rafael Lacerda**, representante do Diretório Central dos Estudantes da UNIMEP de Piracicaba, após criticar os procedimentos de negociação adotados pelo empreendedor junto aos Moradores do Tanquã, destacou que apesar de terem sido promovidos diversos seminários, muitas dúvidas técnicas continuam sem respostas, conforme detalhou o representante da entidade, Paulo Afonso Leme Machado, em audiência pública. Disse que, o extenso estudo de impacto ambiental, não oferece nenhuma garantia de que as inundações não ocorrerão, nem se a área na curva do Samambaia será suficiente para as compensações ambientais. Discorreu sobre a necessidade de mais postos de empregos especializados para que a região se promova não somente pela exportação de *commodities*, mas também pela disponibilidade de vagas qualificadas para seus moradores. Acentuou que o povo participou massivamente do processo de discussão lotando as cinco audiências e manifestando-se, contundentemente, que é contrário ao empreendimento. Demonstrou sua apreensão pelo fato de que se o empreendimento não for bem sucedido, mesmo com o elevado montante investido, nada trará de volta o único e valioso bioma do Tanquã, sem que se tenha tido a oportunidade de usufruir a vocação turística que possui. **Malu Ribeiro**, representante da SOS Mata Atlântica reiterou o pedido de elaboração da avaliação ambiental estratégica integrada do empreendimento para promover o aproveitamento múltiplo dos rios e bacias hidrográficas, para não haver perda da identidade ecossistêmica e cultural do Tanquã. Manifestou que se deve dar especial atenção às questões de compensação ambiental e ampliação da área verde; manutenção da qualidade da água e da efetivação do princípio do usuário-pagador com a cobrança pelo uso da água. Retomou que a transformação das características hídricas de ecossistemas aquáticos lóticos para lênticos provocou a eutrofização da maioria dos reservatórios paulistas, que sofrem com acentuada escassez hídrica que levou a redução do volume de água, fatos que pioram, ainda mais, a qualidade das águas dos reservatórios que abastecem a região metropolitana de São Paulo. Reclamou da ausência de ações de melhoria da qualidade das águas da bacia do rio Piracicaba, hoje Classe 3, como por exemplo, a implantação de estações de tratamento de esgotos, prevenindo-se desta forma o problema de eutrofização dos corpos receptores. Apontou também como sendo grave a perspectiva de a Hidrovia Tietê-Paraná será pouco utilizada, por essa razão, solicitou que o projeto seja melhorado. Finalizou parabenizando os avanços ocorridos nos processos de licenciamento ambiental, em grande parte, obtidas por meio das audiências públicas conduzidas pelo CONSEMA, as quais qualificou como sendo momentos cívicos. Passou-se ao segmento quando se pronunciam os cidadãos que falam em seu próprio nome. **Carlos Eduardo Magalhães**, Presidente da Companhia Barreiro Rico, justificou que a obra atual não difere, em muito da proposta da CESP, apresentada em 1999 e passou a a leitura de trechos de documentos publicados em Diário Oficial, da época, sobre a recomposição de áreas verdes suprimidas. Do Parecer nº 75/99, publicado em 9 de julho de 1999, destacou os seguintes itens: - “4.2: Erosão das margens inviabiliza a recomposição vegetal ... revegetar APP é impraticável.”; - 4.5: “Vegetação de várzea não poderá ser reconstruída.”. Do documento elaborado pela ESALQ, publicado no Diário Oficial em 9 de julho de 1999, destacou os seguintes trechos: - “A eliminação de 1.680 hectares de áreas naturais tem grande impacto não apenas regional, mas estadual.”; - “Mesmo que algum evento sobrenatural acontecesse sua recuperação seria impossível, pois representaria duas vezes o valor de toda a obra.” **Eduardo Estella** relatou ter se deslumbrado com a beleza exuberante do Tanquã, destacando também a forma acolhedora com que foi recebido pelos moradores quando visitou a área. Descreveu sua rica biodiversidade, principalmente da avifauna, e a constatação da ocorrência de espécies em extinção, que teve, inclusive





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

a oportunidade avistar na região. Rogou para que o desejo da sociedade civil, amplamente representada nas audiências, de manter o Tanquã intocável, seja atendido. Externou o temor que paira sobre todos de que se cometa um enorme desastre socioambiental na tentativa de viabilizar um modal hidroviário, de utilidade ainda duvidosa. Além da inexistência de proposta alternativa de ampliação da ferrovia, acentuou que não há informações para onde será remanejada a população humilde e trabalhadora, quando e como serão indenizadas. Destacou que o trânsito já caótico de Piracicaba sofrerá ainda mais com a implantação da hidrovía tendo em vista o aumento da circulação de caminhões que se dará na cidade. **Sabrina Macfather**, disse que o transporte intermodal elevará a competitividade da Raizen, Cosan, Dourados e Transpetro possibilitando a geração de elevada riqueza. Desta forma, ressaltou que estas empresas deverão incluir no seu planejamento projetos voltados à mitigação dos impactos socioambientais decorrentes da obra. Relembrou também que o grau de severidade desses impactos é tão importante que foi criado o Movimento dos Afetados por Barragens – MAB que atua, em âmbito nacional, prestando assistência aos que tudo perderam com a implantação de projetos, inicialmente tidos como maravilhosos, em Balbina e no rio São Francisco, por exemplo, obras que contribuíram somente para elevar a incidência de prostituição e alcoolismo. **Rogério Domingos Ferreira**, questionou a razão pela qual foi conferido ao empreendimento a denominação de “Aproveitamento Múltiplo de Santa Maria da Serra” se a maior parte da obra pertence ao Município de Anhembi. Por essa razão sugeriu a alteração da designação para “Aproveitamento Múltiplo de Santa Maria da Serra e Anhembi”. Relatou que deposita total confiança de que os impactos ambientais possam ser todos compensados e mitigados tendo em vista que os estudos foram realizados por especialistas da área, além de trata-se de uma obra de enorme visibilidade. Para reduzir o número de desapropriações sugeriu como solução possível o aproveitamento das vias de acesso existentes como infraestrutura viária, e demonstrou confiança de que o empreendimento de fato poderá ser viabilizado. Passou-se para a fase daqueles que representam o Poder legislativo. **José Paiva**, Vereador de Piracicaba, com base em experiência da montadora Hyundai instalada em Piracicaba, discorreu sobre o equívoco estabelecido de que o empreendimento aumentará a oferta de empregos para Anhembi e adjacências. Esclareceu que para cada posto de trabalho, migram três pessoas para ocupá-lo. Aquelas que não obtiveram sucesso, ainda sim, permanecerão no local e, desprovidas de recursos, acabarão por formar bolsões de exclusão social. Discorreu sobre o agravamento das enchentes em Piracicaba causadas pelo assoreamento do rio, devido à redução da velocidade das águas. Questionou se os benefícios desse projeto superarão seu elevado custo socioambiental, ou se o ganho seria maior, se o mesmo recurso financeiro, fosse destinado à construção de hospitais para a região, cuja maior demanda é a saúde e não a hidrovía. Defendeu que o montante de 762 milhões a ser gasto no projeto, seja destinado à melhoria da Hidrovía Tietê-Paraná, para que se possa, dessa forma, evitar prejuízos ambientais à Santa Maria da Serra. **Antonio Carlos Mendes Thame**, Deputado Federal, ao realizar a retrospectiva histórica do empreendimento, lembrou que a primeira proposta, apresentada há mais de 20 anos, contemplava todos os modais de transporte com o objetivo de integrar Piracicaba à economia estadual e nacional, tendo o primeiro estudo realizado à luz da tecnologia disponível no final da década de 90. Listou os principais pontos que dificultaram, até então a implantação do empreendimento, como sendo: primeiro - o modelo de previsão orçamentária anual, não contemplava a totalidade da obra, tornando sua execução dependente de aprovações orçamentárias subseqüente; segundo e terceiro - o empreendedor na época, a CESP, encontrava-se em processo de privatização, fato que lhe impedia assumir compromissos de compensação; e, desta forma, levar adiante o licenciamento ambiental. Hoje, no entanto, por tratar-se de obra de interesse social, existe orçamento dos Governos Federal e Estadual, não sendo, portanto, a questão financeira a variável restritiva. Destacou que o emprego dos recursos atenderá aos critérios da lei de licitação e será fiscalizada pelo Ministério Público e Tribunal de Contas e que, portanto, o fator limitante para a aprovação do projeto não é o financeiro, mas sim a questão ambiental, que está em processo de ampla discussão no CONSEMA e também nos Comitês de Bacia. Fez ver que todos os questionamentos





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

existentes precisarão ser respondidos a contento dos órgãos técnicos que irão analisar detalhadamente o projeto, em respeito ao princípio da precaução. Desta forma, relatou que muito ainda será agregado ao projeto inicial com vistas a melhorá-lo, com a apresentação das medidas corretas de compensação ambiental. **Rodrigo Pomba**, Vereador de Anhembi esclareceu, que o fato do empreendimento receber a denominação “Santa Maria da Serra”, causa aos moradores de Anhembi, a errônea impressão de que não serão afetados, o que também explica que se reduza a participação de seus cidadãos nas audiências. Ressaltou que, mesmo com todas as limitações que possui, o município tem demonstrado interesse pelo aprofundamento das questões técnicas, e que para isso, conta com as entidades presentes na audiência, para prover o esclarecimento necessário a população de Anhembi. Discorreu sobre o sentimento de solidariedade da população de Anhembi para com a de Tanquã decorrente, em grande parte, do compartilhamento de muito da convivência cotidiana. Solicitou esclarecimentos sobre os possíveis impactos do empreendimento na disponibilidade de postos de empregos em Anhembi. Passou-se à etapa das réplicas. Respondendo a algumas questões formuladas, **Casemiro Tércio Carvalho** informou acerca do carregamento e do descarregamento de alguns produtos, e pontuou que uma das grandes vantagens do transporte hidroviário é sua intensa capacidade de transportar volumes. Argumentou que, na Europa, o transporte de contêineres é relevante, uma vez que abre espaço para cargas que lhe agregam valores como televisão, geladeira, fogão, enfim, produtos que normalmente são adquiridos nos supermercados. Enfatizou que todos os produtos vendidos nos supermercados – como a soja, o minério, o petróleo, etanol, produtos químicos, ou seja, tudo que cabe em uma caixa de oito por vinte pés passou em algum momento por um contêiner. Acrescentou que todos os nomes são escritos em inglês e são cargas transportadas em *pallets*, e que, por exemplo, o tatuzão importado para executar as escavações do Metrô foi desmontado em grandes *pallet*. Em outras palavras, explicou, as peças pequenas são transportadas em contêiner, pois, como se constata ser muito comum na Europa utilizar-se comboios de contêiner, ou seja, embarcações que cabem trinta a cinquenta contêineres. Existe, enfatizou, a cultura do transporte hidroviário, o que se constata, por exemplo, quando uma criança holandesa desenha diferentes tipos de comboios, desde aquele transportado em contêineres, movidos a gás, até aquele que transporta resíduo. Enfatizou que se busca com a implantação do Plano Hidroviário mudar a chave da cultura de transporte no país. Pontuou que, sem dúvida alguma, quem transporta o grão é o grande empresário, que, no caso em tela, é o Estado, precisamente o Departamento Hidroviário. Acrescentou ainda que todas as condicionantes ambientais que a CETESB estabelecerá no âmbito do processo de licenciamento se vincularão ao CNPJ desse departamento cuja gestão era inteiramente impossível transferir para outro grupo econômico – quer seja a Cargil, a Eldorado ou qualquer outro. Enfatizou que investir num projeto deste âmbito não implica rasgar dinheiro público, porque a redução do tempo empregado nos percursos repercute diretamente na redução dos custos, o que ilustrou com exemplos pertinentes. Ponderou que a utilização em maior medida de um ou de outro transporte não implica na necessária exclusão dos demais, e detalhou em que termos pode estabelecer-se esse equilíbrio. Referiu, a propósito da logística de transporte de carga, seminário sob o tema etanol realizado na véspera do município de Piracicaba. Sublinhou que trabalhar com transporte hidroviário exige planejamento detalhado de cada uma de suas etapas e assegurou que o modelo defendido, além de garantir a utilização da carga de retorno, apresenta vantagens do ponto de vista da segurança, como demonstra a redução significativa nas estatísticas de roubo, muito inferiores em relação àquela verificada pelo uso de contêineres, o que uma vez mais ilustrou com exemplo pertinente. Enfatizou que o Estado de São Paulo possui hoje o melhor estaleiro do Brasil em capacidade instalada, localizada em Araçatuba, e descreveu a infraestrutura da obra. Discorreu sobre o reduzido investimento que o Brasil destina ao campo da pesquisa e tecnologia, fato que explica a dificuldade do setor ferroviário em encontrar empresas que forneçam equipamentos, tais como locomotivas e cremalheiras para o setor. Este fato faz com que se crie enorme dependência do mercado externo para promover a ampliação e readequação da malha ferroviária. Relatou algumas dificuldades quando se trabalha com projetos da envergadura como a que





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

está sendo discutida, principalmente quanto à complexidade dos requisitos socioambientais que tem que ser cumpridos. Explanou as diferenças entre os requisitos dos processos licitatórios entre a esfera Estadual e Federal e para demonstrar a dimensão da complexidade dos mesmos, tomando como exemplo o Porto de São Sebastião. Explicou que, mesmo com áreas de influência e complexidades técnicas diferentes, o Ministério Público defende que o licenciamento ambiental do porto e da hidrovía seja procedido em conjunto. Relembrou o grande receio da população de que o porto seja construído, sem que as vias para acesso sejam efetivadas, e também os prejuízos decorrentes do aumento do volume de tráfego de caminhões. No entanto, todos estes pontos, já contam com soluções técnicas. Destacou que o mangue do Araçá será preservado e disse que alguns pontos do projeto foram mudados com o objetivo de melhorar a questão ambiental. Ofertou a informação de que a licença concedida pelo IBAMA, exigiu o distanciamento de 300 metros do porto para o costão rochoso permitindo, inclusive, que a comunidade de pescadores continue a prática de pesca no local. A respeito da mão-de-obra de que fará uso o empreendimento, rebateu a ideia de que serão criados postos de trabalho somente para pessoas de outras regiões, no entanto, concorda que muitos profissionais especializados precisarão ser recrutados de fora, caso o Município não possa prover os profissionais necessários, como é o caso de engenheiros. Informou a existência de dois contratos vigentes no momento em São Sebastião, que utilizam respectivamente 90% e 80% de mão-de-obra local, e que idêntica orientação poderá constituir objeto de condicionante do projeto em análise. Para tanto, completou, está se discutindo junto à prefeitura do município a criação de cursos de capacitação específicos. Declarou ainda que rigoroso regramento, que inclui a aplicação de pesadas multas em caso de descumprimento das cláusulas contratuais, além de incentivos a o seu cumprimento a contento, garantirão o emprego predominante dos trabalhadores residentes no município. Chamou a atenção, ainda sobre o tema, para os custos diretos e indiretos decorrentes da contratação de mão-de-obra de outras regiões, encarecedores do empreendimento. Em visita à comunidade do Tanquã, noticiou a provável assinatura de documento que sacramenta o compromisso de se contemplar no projeto em debate a implantação de uma vila, com toda a estrutura demandada pela população local, e propôs atrelar o fechamento da barragem à conclusão da vila e transferência das famílias. Reiterou o compromisso de adequadamente proceder ao levantamento das necessidades de infraestrutura junto às comunidades, entre outros igualmente importantes compromissos. Confirmou a data de 22 de fevereiro para a realização de reunião pertinente, com imediato início dos trabalhos. Enalteceu a história do Tanquã, construída ao longo de quatro gerações, e propôs sua manutenção do modo como se encontra, implantando-se ainda, após regularização fundiária, uma vila integralmente servida de água potável e rede de esgotos. Anunciou programa destinado ao fomento da pesca artesanal, iniciativa que não acarretará prejuízo à população de peixes, que tende à explosão demográfica uma vez fechado o reservatório. Comentou que, a partir do contrato recentemente celebrado para implantação de barragem no município de Anhembi, serão ampliados e aprofundados os estudos referentes ao levantamento da fauna, especialmente da área de influência da atividade pesqueira. Diagnosticou tendência de intensificação do movimento de capacitação da mão-de-obra local, e citou a título de exemplo as bem remuneradas vagas para a função de capitão fluvial, cada vez mais demandadas na região e para cujo preenchimento tem faltado profissionais a contento qualificados. Pontuou a respeito que cabe ao empreendedorismo de entidades tais como o SESI e o SENAI e instituições como a FATEC prover o crescente mercado local dos profissionais por ele exigidos. Discorreu acerca da séria questão que envolve o precário saneamento da região, lembrando a Sabesp elaborou plano destinado a equacionar o problema, com medidas que incluem a canalização do córrego Mãe Isabel até o ano de 2016, prazo estabelecido em antecipação de dois anos àquele firmado junto ao Ministério Público Estadual, através de TAC. Enfatizou que, diversamente do que defendiam opositores ao projeto, a barragem destinar-se-á não apenas e principalmente ao transporte como também, acessoriamente, à geração de energia – para o que é previsto seja produzido o necessário para abastecer cerca de seis mil residências. Informou que está em estudo a utilização da BR 147 como canteiro de



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

obras, evitando assim seja utilizado o terreno do Barreiro Rico. Ofertou detalhes acerca do plano de segurança da barragem, enfatizando que, em obediência à normatização da Agência Nacional de Águas, o projeto veda o acesso do público em geral à estrutura. De idêntico modo, acrescentou, a Barragem de Anhembi terá um único acesso, através do próprio município. Retratou-se da lacuna verificada no projeto, e que dizia respeito à ausência de estudos de remanso, e informou que o documento já havia sido protocolizado junto à CETESB, com o que passa a integrar os EIA-RIMAs de cada um dos municípios envolvidos devendo, portanto estar disponível a quem julgar por bem consultá-lo na agência ambiental como ainda no endereço eletrônico do Ministério Público do Estado de São Paulo. Informou que o *hot site* do empreendimento poderia ser acessado pelo endereço [www.amsantamariadaserra.com.br](http://www.amsantamariadaserra.com.br), e que a página continha estudos complementares e notas técnicas – e noticiou que coube à municipalidade propiciar à população interessada os meios necessários à consulta ao material. Declarou, ainda sobre o estudo de remanso, que o projeto buscou prevenir problemas decorrentes da impermeabilização do solo, verificados em inúmeras outras obras, através da utilização de expedientes técnicos específicos, que em seguida detalhou. Justificou o porquê da não realização de seminários sobre o empreendimento, conforme cogitados, alegando que a mobilização em torno de sua realização fora pouco expressiva. Comentou que a audiência pública não era o foro adequado ao tratamento aprofundado de questões específicas, mas tão somente à abordagem, em linhas gerais, dos mais importantes aspectos de determinado projeto, e propôs o agendamento de reuniões para discussão da barragem nos limites pré-fixados pela opção temática. Ponderou que as críticas ao projeto constituíam ingrediente necessário ao processo democrático que permeia a discussão, possibilitando destarte seu contínuo aprimoramento. Da mesma forma, acrescentou, relevante é a colaboração ofertada pelo Ministério Público do Meio Ambiente, em sua função precípua de salvaguarda do patrimônio ambiental do Estado. Ressalvou, entretanto, que o empreendedor não deve receber a pecha de “vilão” do processo, posto que permanece integralmente receptivo às contribuições encaminhadas pela população local com vistas ao aperfeiçoamento dos estudos, quer as encaminhadas diretamente à GeoBrasilis, por meio de contato telefônico, quer pelos canais disponíveis no *hot site* informado, e que, verificada sua pertinência e viabilidade, poderão ser incorporadas ao projeto. Após declarar-se satisfeito com o modo como desenvolveu a audiência e depois de constatar e informar que todas as etapas desta haviam sido cumpridas, o **Secretário Executivo do CONSEMA** esclareceu que todo e qualquer interessado teria o prazo de cinco (5) dias úteis, contados da data desta audiência, para enviar contribuições ou sugestões que tenham por finalidade o aperfeiçoamento do projeto. Acrescentou que tais contribuições deveriam ser protocoladas diretamente na CETESB ou encaminhadas, por meio de carta registrada, para serem anexadas ao respectivo processo administrativo. Agradeceu, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, Deputado Estadual Bruno Covas, a presença de todos e declarou encerrados os trabalhos da audiência pública. Eu, Rosana Maria Henrique, bióloga lotada no Núcleo de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.