



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

Ata da Audiência pública sobre o Relatório Ambiental Preliminar – RAP do empreendimento "Ampliação do Pier do Terminal Aquaviário de São Sebastião", de responsabilidade da Petrobrás Transporte S/A TRANSPETRO, na cidade de São Sebastião, em 11 de junho de 2012.

Realizou-se, no dia 11 de junho de 2012, às 17 horas, no Teatro Municipal de São Sebastião, Avenida Altino Arantes, nº 02, Centro, São Sebastião /SP, a audiência pública sobre o Relatório Ambiental Preliminar – RAP do empreendimento "**Ampliação do Pier do Terminal Aquaviário de São Sebastião**", de responsabilidade da Petrobrás Transporte S/A TRANSPETRO (Processo 191/2011). Dando início aos trabalhos, o **Secretário-Executivo do CONSEMA, Germano Seara Filho**, declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, Deputado Estadual Bruno Covas, saudava e dava boas vindas aos representantes do Poder Executivo – nas pessoas dos Excelentíssimos Senhores Antonio Colucci, Prefeito do Município de Ilhabela, Ernani Biloti Primazzi, Prefeito do Município de São Sebastião, Eduardo Hipólito do Rego, Secretário de Meio Ambiente do Município de São Sebastião, e Luiz Paladino, Diretor de Obras do Município de São Sebastião –, do Poder Legislativo – nas pessoas dos Excelentíssimos Senhores Vereadores do Município de São Sebastião, Marcos Tenório e Artur Belati –, das organizações da sociedade civil – na pessoa do Ilustríssimo Senhor Luiz Tadeu de Oliveira Prado, membro da OAB – Seção São Paulo –, dos órgãos públicos – na pessoa do Ilustríssimo Senhor Leonardo Mitidiero Manson, Gerente da Regional de Artic. e Contingência da Petrobrás –, das entidades ambientalistas, enfim, a todos que vieram participar da audiência pública sobre o Relatório Ambiental Preliminar – do empreendimento "**Ampliação do Pier do Terminal Aquaviário de São Sebastião**", de responsabilidade da Petrobrás Transporte S/A (Proc. 191/2011). Declarou que possuía a função regulamentar de conduzir as audiências públicas promovidas pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente e pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente – CONSEMA sobre empreendimentos, projetos e obras em licenciamento, planos de manejo, enfim, acerca de tudo aquilo que diz respeito ao Sistema Estadual do 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 dêem as opiniões, formulem indagações, apresentem suas contribuições, sugestões e críticas e tudo o que possa contribuir para melhoria dos estudos e do projeto e/ou proposta apresentada. Esclareceu também que seu papel nas audiências públicas 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 ele/ela. Explicou que, imediatamente após, fariam uso da palavra aqueles que representam as organizações da sociedade civil, com direito cada um deles a até cinco minutos, seguidos por cidadãos que não representam órgãos públicos ou entidades civis, mas que falam em seu próprio nome, com direito a três minutos cada um. Em sequência, se manifestam os representantes de órgãos públicos das esferas federal, estadual e municipal; a seguir, os representantes do CONSEMA e dos COMDEMAS que se inscreverem, com direito também a cinco minutos cada um. Por fim, acrescentou, falariam os representantes do Poder Executivo, seguidos



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

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 expostos 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. Após declarar que a Mesa Diretora dos Trabalhos era presidida por ele, Secretário-Executivo, e composta ainda por até dois membros do CONSEMA, informou que um deles, o conselheiro **Jéferson Rocha de Oliveira**, já estava presente e o convidava a compor a Mesa. Lembrou que estava também presente nesta audiência, um representante da área de licenciamento ambiental da CETESB, o engº. **Rodrigo Passos Cunha**, representando o Departamento de Avaliação Ambiental de Empreendimentos da CETESB, a quem convidou para também compor a Mesa. **Rodrigo Passos Cunha** declarou que representava o Departamento de Avaliação Ambiental de Empreendimentos da CETESB, onde tramitava o empreendimento que era objeto dessa audiência. Comentou que ele se encontrava na primeira fase do licenciamento, a qual culminava com a elaboração de parecer conclusivo sinalizando ou rejeitando o empreendimento, sob a ótica de sua viabilidade ambiental. Acrescentou que esse parecer seria encaminhado ao CONSEMA, cujo Plenário avocaria ou não para si sua análise. Em caso positivo, observou, esse documento será analisado pelos membros desse Colegiado, os quais corroborarão ou não a indicação que a CETESB nele oferece sobre a viabilidade ou inviabilidade do empreendimento. Se reconhecida tal viabilidade, o CONSEMA concederá a licença prévia e encaminhará o processo para o Departamento de Avaliação de Empreendimentos da CETESB, para que dê continuação ao licenciamento. Lembrou que as sugestões apresentadas e os posicionamentos adotados durante as audiências seriam igualmente analisados pela equipe de técnicos da CETESB, e, no caso de serem aceitos, incorporados ao parecer. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA. Depois de o Engº **Elizeu Farias de Oliveira**, Gerente do Projeto de Ampliação do Píer de São Sebastião, apresentar o projeto, e de a Engª **Simone Gonçalves Teixeira Giovannini**, apresentar os estudos ambientais, Secretário-Executivo explicou que, de acordo com o Parágrafo 6º do Artigo 7º da **Deliberação CONSEMA Normativa 01/2011**, e a critério do Presidente da Mesa, a palavra poderá ser concedida, a qualquer momento do transcorrer da audiência, ao Governador, Secretário de Estado, Prefeito, Secretários Municipais e Parlamentares, desde que, por uma razão maior declarada, não possam aguardar a ordem de inscrição e concessão da palavra. Tendo tomado conhecimento de que o Senhor Prefeito do Município de São Sebastião, **Ernane Bilotte Primazzi**, tem um compromisso e não pode continuar na audiência, a pedido dele e pela razão alegada, a palavra lhe será concedida agora por cinco minutos. **Ernane Bilotte Primazzi** declarou que Eduardo Hipólito do Rego, Secretário de Meio Ambiente do Município de São Sebastião, permanecerá na audiência e, com certeza, se manifestará. Argumentou que até o momento dessa audiência a Petrobrás não solicitara manifestação dos órgãos municipais, mas, mesmo assim, lembrava não ser o Município de São Sebastião apenas uma “tancagem de petróleo”, e que, ano após ano, a Petrobrás vinha diminuindo os valores agregados ao petróleo, embora ocorresse atualmente uma maior movimentação de navios, o que, no mínimo, deveria contribuir para maior arrecadação de ICMS. Pontuou que ilustrava essa sua declaração o fato de a arrecadação desse imposto vem diminuindo, pois, em 1992, ele era 1.109, e, atualmente, 0,28. Propôs que a área de Alcatrazes também fosse analisada, e chamou atenção para o fato de as águas retiradas do petróleo durante o processo de seu



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

beneficiamento do petróleo, serem lançadas no manancial destinado ao abastecimento da população. Ao concluir, pontuou que, sem qualquer benefício extra, não há razão para se participar da discussão dessa ampliação. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. **Georges Grego**, representante da entidade Real Norte – Litoral Norte, declarou que lamentava o fato de o porto não constituir um único empreendimento, pois estes que a eles se agregam ficam pingando isoladamente e aos poucos, o que fazia com que o licenciamento de cada fosse pontual, cuja principal consequência era que as diferentes análises feitas – econômicas, ambientais e sociais – abrangiam cada empreendimento de per si, sem levar em conta os impactos cumulativos de todos eles sobre os recursos naturais e sobre a população. Pontuou que esses impactos cumulativos atingem profundamente a todos, inclusive aos animais marinhos com a extinção da resiliência dos peixes. Solicitou aos órgãos do licenciamento que exigissem da Petrobrás esclarecimentos sobre a monoboia, embora se tenha comentado tratar-se da colocação de um terminal de descarga ou de carga fora do canal, a uma distância maior dos Municípios. Lembrou que toda região é palco de eventos esportivos importantes e reconhecidos mundialmente, motivo porque se faz necessário realizar uma análise aprofundada sobre os riscos que a monoboia poderá eventualmente causar. Reiterou que a matriz de avaliação não deveria ser só a econômica de menor custo, mas, sim de menor impacto, e, motivo por que reitera seja analisados minuciosamente os possíveis riscos da utilização de monoboia. Outro pedido que pretendia formular dizia respeito à não consideração do Município de Ilhabela como área de influência indireta, enquanto o de São Sebastião é considerado área de influência direta, embora o tráfego venha afetar igualmente ambos os Municípios. Além disso, observou, a experiência mostra que as obras realizadas no Canal de São Sebastião, desde o porto TEBAR, repercutiram em mudanças extremamente impactantes nas correntes, nas praias de Ilhabela, reduzindo drasticamente as áreas de areia. Portanto, observou, é no mínimo razoável que também a população de Ilhabela seja ouvida, com a realização nesse Município de uma audiência pública, criando-se assim a oportunidade para que ela se manifeste. O **Secretário-Executivo** interveio, explicando que, igualmente como ocorreu com o Prefeito do Município de São Sebastião, Ernane Bilotte Primazzi, o Prefeito do Município de Ilhabela, Antonio Colucci, acabara de solicitar ao Presidente da Mesa que a palavra lhe fosse concedida antes da etapa que lhe era destinada, pois, em decorrência de um compromisso inadiável, não poderia continuar na audiência. Acrescentou o **Secretário-Executivo** que o atendimento de tal solicitação possuía amparo legal, motivo por que lhe concedia a palavra imediatamente. **Antonio Colucci**, Prefeito do Município de Ilhabela, declarou que a ampliação do TEBAR lhe causava apreensão. Pontuou que se sentiu assustado com a apresentação feita pela Eng^a Simone Gonçalves Teixeira Giovanni, principalmente ao classificar o Município de Ilhabela como área de influência indireta do empreendimento em tela, porque quem vive o dia a dia nesse Município, quem trafega diariamente pelas estradas da região, quem se utiliza da balsa, sabe o quanto esse canal influencia a vida de Ilhabela. Acrescentou que, quando a engenheira Simone tratou das questões relacionadas com o tráfego das embarcações, sequer fez menção à questão dos veleiros, que são inúmeros, tais como ocorre em São Sebastião, motivo por que a cidade de Ilhabela é considerada a capital nacional da vela. Entretanto, acrescentou, a esse respeito nenhum estudo foi elaborado. Argumentou que o estudo apresentado parece ter sido elaborado com base no procedimento cópia-cola da Internet, pois, argumentou, quando se coloca o terminal e se pede que seja ampliada a imagem, praticamente metade do Canal fica tomado por esse novo terminal, sobrando só metade para passar os navios. Entretanto, argumentou, mesmo assim, foi dito pela engenheira que o Município de Ilhabela não será afetada. Argumentou que, por não concordar com essa classificação, solicitava ao



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

CONSEMA que refizesse esse estudo ou que considerasse a cidade de Ilhabela como área de influência direta, e que, conseqüentemente, ouvisse sua população. Lembrou que, quando das audiências realizadas sobre o contorno de São Sebastião, havia declarado que aquilo que era bom para São Sebastião era também para Ilhabela, e que, igualmente o que era ruim para São Sebastião era igualmente ruim para Ilhabela. Reiterou que isso se aplicava também ao empreendimento que ora se analisava. Lembrou que, quando são pagos royalties, que se trata de uma compensação financeira, perdura a crença de que é permitido fazer qualquer coisa, já que o Município receberia recursos. Mas lembrava estar sendo travada uma discussão, ou no Senado ou na Câmara, visando à modificação dessa legislação. Deu-se continuidade à etapa da manifestação de representantes da sociedade civil. **Luiz Felipe Espíritos**, representante da AMAI de Ilhabela, observou que o Relatório Ambiental Preliminar – RAP buscava ferrenhamente os pontos positivos – a ponto de dizer que os esportes náuticos causavam esse tipo de impacto, pois diminuía os riscos de acidentes. Observou que até mesmo os esportes náuticos serão afetados, e tudo estava sendo mascarado sob os argumentos das autoridades de que tudo estava sendo pago. Pontuou que as autoridades não pretendiam realizar uma única audiência pública, e que, contrariamente, se reivindicava que, além da que ora acontecia, uma outra fosse realizada em Ilhabela, pelos motivos já apresentados. Chamou atenção para as alternativas consideradas para a ampliação praticamente de mais dois quilômetros do píer, ocupando-se, assim, mais dois quilômetros do canal do Município, e também para o fato de os píeres atuais de atracação só possuírem quatro ou cinco bombas para tirar o petróleo dos navios, embora acreditasse que reduziria muito o tempo de retirada desse petróleo – e, conseqüentemente, o tempo de espera dos navios –, se fossem colocadas doze bombas. Outra sugestão é que, em vez de serem construídos mais dois quilômetros para o norte, se construíssem mais 500 metros em cada lado do píer, porque, assim, já se colocavam mais dois navios seqüencialmente, e não um aqui e outro acolá. Acrescentou que, em relação às monoboias, vinha-se batendo para que fossem estacionadas mais distantes, evitando-se, assim, os riscos de acidentes, como os que já ocorreram e chegaram a destruir toda a fauna. Chamou atenção ainda: 1) para a resiliência dos peixes, que eram muito bravos e valentes, até mesmo porque em Búzios a população estava quase passando fome pela falta de peixe; 2) para o fato de a Petrobrás considerar o canal como uma propriedade sua e utilizar o pagamento dos royalties como uma condição para se aceitar qualquer imposição; 3) serem Ilhabela e São Sebastião duas cidades turísticas, as quais, em decorrência do turismo, estão pouco a pouco perdendo o sol em consequência da barreira dos navios, e que, até mesmo em Perequê, se tentava ver o pôr do Sol, mas só se enxergava a barreira formada pelos navios. **Carlos Nunes**, representante do Instituto Ilhabela Sustentável, declarou considerar um avanço a Petrobrás admitir que os navios produzem ruído e poluição, porque até pouco tempo não a empresa não admitia essa verdade, e que, sem dúvida alguma, constitui um avanço passar a admiti-la. Declarou também que se deveria mover outras ação civil pública contra a Petrobrás, pois, como decorrência daquela anteriormente movida, foi possível remover os navios da área mais estreita e onde existiam mais velas. Lembrou que a audiência só estava ocorrendo por pressão da sociedade, pois a Petrobrás não pretendia realizá-la. Chamou atenção tanto para o fato de esse porto ser construído só em área oceânica, o que fazia com que seu licenciamento fosse conduzido pelo IBAMA, como também chamava atenção para o fato de ser licenciado pelo IBAMA, que é uma empresa federal ou de economia mista, embora fosse gerenciado por uma empresa estadual, a CETESB. Admitiu também que nada poderia ser iniciado antes que o emissário da Petrobrás estivesse totalmente regularizado e licenciado pela CETESB. Admitiu ainda ser difícil acreditar, como foi afirmado durante a apresentação, que o volume do píer não aumentará,



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

uma vez que se declarava que ocorreria uma rotatividade maior dos navios. Declarou igualmente que se preocupava, sim, com o aumento do volume e com a água que seria retirada, tratada e devolvida ao canal, e, por último, que deixava consignado que existe um estudo ambiental feito pela Companhia Docas, outro elaborado pela Petrobrás. **Roberto Bleier**, vinculado ao Instituto Gondwana de São Sebastião e membro do Conselho do Meio Ambiente de São Sebastião, declarou inicialmente ter sido realizada, por esse conselho, uma análise do RAP, embora desde o princípio esse órgão tenha discordado da utilização desse instrumento para avaliação de um empreendimento que causa impacto da importância dos que já foram identificados, pois acreditava que o instrumento adequado para identificar e avaliar todos os impactos seria o Estudo de Impacto Ambiental, que requer a realização de audiências públicas. No entanto, um dos argumentos utilizados para a utilização do RAP é que não se trata efetivamente de uma obra nova, mas tão somente de uma ampliação e que os impactos que serão provocados pela operação do empreendimento não serão mais significativos, uma vez que já foram contemplados na operação do píer em funcionamento. Declarou que discordava desse argumento por não ser verdadeiro. Assegurou que, quando se estudava o relatório ambiental preliminar, se verificaram aspectos e questões muito importantes. Uma delas, asseverou, é que essa obra se iniciava antes do término do emissário. As transgressões, as variáveis ambientais que contaminam o canal de São Sebastião, são múltiplas, sendo, portanto, impossível se pensar que se trata apenas da ampliação de um terminal que já causa um impacto ambiental absurdo, que até provocam o surgimento de câncer em peixes. Embora, se tenha dito, acrescentou, que a hidrodinâmica do canal é favorável, pois mantém a resiliência dos aspectos e componentes ambientais, aspectos estes que devem ser mais bem esclarecidos. Refere-se, portanto, a aspectos que já existem e que ainda não foram devidamente cuidados e que não estão sendo apresentados como solução para a sociedade de São Sebastião e de Ilhabela, enfim, para a sociedade do Litoral Norte como um todo. Por outro lado, observou, o próprio documento que revela os riscos, como a avaliação ambiental de riscos e a avaliação de emergência, não foram apresentados como sendo os mesmos utilizados pela TRANSPETRO, embora sejam fundamentais para se avaliarem o tamanho, a proporção e a dimensão dos riscos a que todos estamos submetidos e as medidas mitigadoras necessárias para que esses eventos não aconteçam, e que, se eventualmente ocorrerem, estejamos alicerçados. Até mesmo porque, observou, todo nosso turismo de repente estará absolutamente condenado em um determinado momento por um acidente dessa natureza. Observou que, se essa é a vontade da população, se essa é a vontade dos Municípios de São Sebastião e de Ilhabela, que se esclareça. Pontuou que não está clara a tentativa de implantar esse empreendimento e, ao mesmo tempo, manter-se um lugar paradisíaco, do ponto de vista da natureza, maravilhoso do ponto de vista da conservação, inclusive com a criação da APA Municipal Marinha de Alcatrazes. Declarou ter a impressão de ser tremendamente temerosa a aprovação da viabilidade ambiental de um empreendimento, cujas informações não são consistentes o suficiente para declarar se ele possui viabilidade ambiental como também socioeconômica, e quem assumirá os riscos. Pontuou que, por todos esses motivos, pedia encarecidamente à CETESB que avaliasse com carinho os pedidos e as solicitações feitas, porque esse empreendimento não era ambientalmente viável. **Marcelo Luís Tavares**, representante da Associação dos Moradores do Pontal da Cruz São Sebastião, agradecia aos órgãos que promoveram a realização dessa audiência pública, porque, se dependesse da Petrobrás, ela não aconteceria. Declarou que Petrobrás simplesmente entendeu que não havia necessidade de se elaborar Estudo e Relatório de Impacto Ambiental para um projeto dessa natureza, mesmo sabendo que ele promoverá significativos impactos negativos. No entanto, observou, é



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

preciso também identificar esses impactos como também as medidas que serão adotadas para preveni-los ou mitigá-los. Solicitou à Petrobrás que os nomeasse como também as medidas mitigadoras e os programas sociais de mitigação. Outra solicitação que fazia à Petrobrás dizia respeito aos motivos pelos quais ainda não regularizou sua situação ambiental, cuja licença, conforme as informações oferecidas, foram expiradas em 2010. Questionou por quais razões essa empresa ainda não regularizou suas atividades no porto. **Senhor Alexandre Porfírio**, representante do Instituto Brasileiro de Mata Atlântica de São Sebastião, pediu uma série de explicações sobre as informações oferecidas durante a apresentação. **João Amorim**, vinculado ao Movimento Social Topolândia de São Sebastião, comentou que o sistema capitalista brincava com a população brasileira e que todos sabiam que o progresso é necessário, mas a elite brasileira era perversa ao querer passar um trator em cima do povo. Em seguida, teceu uma série de considerações desse teor. Passou-se à etapa em que as pessoas se manifestam em seu próprio nome. **Fernando Puga** inicialmente contestou a informação de que a Petrobrás é a maior empregadora da cidade, pois a cadeia turística emprega um número bem maior de pessoas. Declarou julgar insuficiente a justificativa apresentada para obra, qual seja, de se ampliar o píer para de modo a possibilitar a atracação de dois barcos para que a fila ande de três para um dia. Questionou os cursos de aprimoramento da mão de obra porque não vão ao encontro das demandas existentes, nem mesmo da Petrobrás. **Samir Toledo da Silva** elogiou a intervenção de João Amorim, o manifestante que o antecedeu. Declarou sentir-se perplexo com o fato de a Petrobrás apresentar uma falsa expectativa tanto no que concerne ao alcance econômico e monetário como também ao desenvolvimento e à otimização dos recursos de seus projetos, maximizando sua real capacidade. E criticou o fato de ser concedido apenas três minutos ao cidadão. **Wallace Moreira** comentou a informação oferecida de que se for aumentado o número de navios é incompatível com a diminuição da duração do tempo de cada um dentro do canal. Contestou a informação sobre os benefícios que os empreendimentos da Petrobrás promovem, pois se trata efetivamente de impostos que ela paga, por exemplo, para utilização do território. A seguir, questionou uma série de informações oferecidas acerca dos veleiros e a arte de velejar. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. **Eduardo Hipólito do Rego**, Secretário de Meio Ambiente do Município de São Sebastião, inicialmente comentou que se tornou um hábito participar desse espaço, que são as audiências públicas, para discutir. Argumentou que, por um lado, isso era bom porque democrático, mas, por outro, apavorava, porque se depara com um grande número de empreendimentos e todos eles promovendo muitos impactos, o que amedrontava, porque não se sabia para onde correr. Declarou que protocolaria, no prazo regulamentar, que é extensivo a todos, que são cinco dias úteis, documento com colocações a respeito desse empreendimento e da análise dele feita pelo Relatório Ambiental Preliminar – RAP. Citou algumas dessas colocações: a necessidade de os órgãos ambientais locais, como era o caso da Prefeitura de São Sebastião e da Prefeitura de Ilhabela, apresentarem manifestação técnica; a criação da APA Alcatraz ocorrida em 1992, através da Lei Ambiental 848, existindo dois decretos que a regulamenta, um editado em 1997 e outro em 2006, e comentou a importância dessas normas. Teceu comentários também sobre a pertinência de algumas declarações feitas sobre o aumento do volume de embarcações e suas decorrências. Lembrou que o Conselho Municipal de Meio Ambiente quis muito que essa audiência acontecesse e que ela ocorre graças a seu esforço e ao esforço do colega Jefferson Rocha de Oliveira, que é membro do CONSEMA. Argumentou que o Conselho Municipal de Meio Ambiente era favorável à apresentação do EIA/RIMA – Estudo e Relatório de Impacto Ambiental – e, não, de Relatório



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

Ambiental Preliminar – RAP. Pontuou que a Petrobrás estava instalada há muitos anos e produzira um passivo ambiental tremendo, decorrente de acidentes ambientais causados há muitos anos pelo pixe, e que, embora ela não mais promovesse esse tipo de impacto, deveria ter uma conduta mais consistente. Apresentou uma série de características da área na qual será implantado o projeto em discussão, o que lhe confere certa importância ambiental, e ofereceu informações sobre os possíveis impactos que nela ocorrerão, entre outros, poluição dos peixes, maior quantidade de água de lastro, maior número de chaminés, problemas relacionados com os esportes náuticos etc. Lembrou que essa situação torna necessário um plano marítimo, um plano de alerta e um plano para emergências em nível local. Referiu à importância da presença de Ilhabela. Reiterou os aspectos negativos resultantes do licenciamento individual e pontual de cada empreendimento, ao deixar de lado os impactos cumulativos. Referiu também às consequências decorrentes da criação de um distrito portuário condensado e sobre as vicissitudes com que se defrontava o processo de implantação da APA de Alcatraz e, também, o funcionamento do emissário. Por fim lembrou ter chegado a hora de se dispor de um monitoramento independente, de um monitoramento feito pelo Município e financiado pela Petrobrás. Lembrou também que, além de vidas marinhas, além de vidas humanas, existe o aparato paisagístico e um contexto próprio e favorável à atividade turística e cuja sustentação não pode ser deixada para trás, em decorrência da chegada de empreendimentos que vêm e acontecem, como se tratasse de um rolo compressor. Chamou atenção para a necessidade de lembrar que isso existe, mas que se tem a força para se modificar tal situação. Concluiu afirmando que chegou a hora de a São Sebastião e Ilha Bela exigirem mudanças. Passou-se à etapa das réplicas. Nomeado pelo engenheiro **Elizeu Farias de Oliveira**, Gerente do Projeto de Ampliação do Píer de São Sebastião, **Senhor Maldonado**, respondendo a uma das questões formuladas, esclareceu que a expectativa que se tem do projeto é que, com mais dois berços de atracação, se aumentará o número de navios no píer, o que não procede, pois a ideia é justamente não ampliar esse número, mas, sim, com a criação de mais dois berços, diminuir o tempo de fundeio dos navios, que se entende constituir uma das demandas feitas pela comunidade local, principalmente dos moradores de Ilhabela, que sempre reclamam da permanência dos transatlânticos. Concluiu afirmando ser essa a expectativa. **Elizeu Farias de Oliveira** esclareceu que esse projeto não contemplava a execução de obras em terra, mas tão somente a ampliação do píer e a construção de uma ponte de acesso com dois píeres. E, igualmente respondendo a uma questão formulada pelo plenário, informou que a Petrobrás possuía atualmente várias obras em andamento em São Sebastião e Caraguatatuba e, até mesmo, no Vale do Paraíba. Esclareceu que parte significativa dessas obras será executada pela mão de obra local, que se alterna nas empresas construtoras e nas empresas executoras dos empreendimentos. Portanto enfatizou,, ao declararmos que teremos oitocentos postos de trabalho no momento do pico das obras não significa que teremos oitocentas pessoas de fora transitando pela região. É provável, observou, que algumas delas efetivamente sejam naturais de outras regiões, mas a mão de obra local com certeza será aproveitada. Afirmou também que o projeto gerará emprego e que, no término da obra, muitas delas continuarão trabalhando em outras empresas da mesma natureza, além do fato de serem criados novos postos de trabalho. A **Eng^a Simone Gonçalves Teixeira Giovannini** declarou ter sido registrado tudo o que foi dito e que todas as sugestões, críticas e propostas serão juntadas ao processo e serão objeto de análise, por parte da CETESB. Acrescentou que tudo o que necessitar de esclarecimento, este será oferecido, seja pelo empreendedor seja pelo consultor, e que as perguntas e respostas serão juntadas ao processo, que, sendo público, poderá ser analisado por qualquer pessoa, desde que o solicite. Argumentou que todo esforço será despendido para que isso seja feito.



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

Esclareceu também que, quando o licenciamento ambiental é feito através de RAP – como é o caso do que ora se discute – a audiência não é obrigatória. Informou também que este documento se encontra disponível no sítio eletrônico da CETESB – na página do CONSEMA e no link “Audiência Pública” –, podendo ser, portanto, consultado. Argumentou que o RAP aborda extensivamente uma série de impactos, alguns dos quais foram comentados, principalmente aqueles considerados mais importantes. Afirmou que o terminal foi licenciado e, no que diz respeito à condução do licenciamento, ou seja, ao fato de ela ser feita pelo IBAMA, e não pela CETESB, não cabia à Petrobrás a escolha. Argumentou que essa questão também fugia da competência da Petrobrás. Argumentou que, em virtude do rito da audiência, é impossível, em seu contexto, analisar detalhadamente cada um dos impactos. E, no que diz respeito às alternativas de localização, elas também foram abordadas pelo RAP. **Elizeu Farias de Oliveira**, Gerente do Projeto de Ampliação do Píer de São Sebastião, esclareceu que, em relação à não adoção de monoboias, tal alternativa encontra fundamento em estudo no qual se baseia toda a obra portuária. Este estudo foi desenvolvido pela ONU e dele constam recomendações para terminais portuários de carregamento e descarregamento qualquer que seja a natureza do produto – petróleo, óleos vegetais etc. Referiu à informação dada durante a audiência de não ser o canal uma área abrigada, com base na qual, se considerar-se o outro lado de Ilhabela, constatar-se-á que as condições do mar são bastante diferentes das condições que existem dentro do canal. E isso confere maior segurança, tanto ambiental quanto operacional, à opção de se fazer a ampliação dentro da área do canal. Outra colocação disse respeito a um dos objetivos do projeto, que é garantir a confiabilidade do suprimento de petróleo para as refinarias paulistas, que, como foi dito, são as maiores do sistema. Esse objetivo justifica a construção dos píeres na continuidade dos já existentes, pois qualquer evento que provoque a interrupção de funcionamento e de operação desses píeres colocará em risco a confiabilidade. Por isso foi feita a opção de uma nova ponte, que, mesmo interligada naquele ponto daquela já existente, o ponto de interligação garantirá que nenhuma via conseguirá chegar ali pela lâmina d’água existente ali naquele ponto. O tamanho da ponte pode parecer grande, 1 mil 600 metros, depois mais 200 metros avançando até o ponto de atracação, mas essa foi a menor extensão possível para garantir a operação desses dois novos berços e a continuação da operação dos berços existentes. Não há sentido para se construir dois berços adicionais, para aumentar a disponibilidade desses berços e matar um berço existente. Então, naquele ponto mais ao norte do píer atual, existe a chamada bacia de evolução, que é exatamente a área que um navio tem para fazer o giro, para fazer a manobra e para poder entrar no berço interno do píer norte. Então, aquela extensão foi o menor ponto para garantir que o navio chegasse até a área mais profunda do canal, sem necessidade de atracar, e também mantivesse a condição operacional dos berços do píer norte atual. **Jéferson Rocha de Oliveira**, representante do CONSEMA, manifestou-se nos seguintes termos. “Desde a metade da audiência, até agora, estou pensando como tentar falar em boas palavras o que ocorreu aqui, porque, antes de qualquer coisa, eu me sinto honrado com a conquista de todos nós, que é a audiência pública. Fica clara e nítida. Argumentou, a sustentação desse projeto nessa semana em que estamos iniciando a Conferência RIO+20 da qual a Petrobras é um de seus patrocinadores e a qual, tal como esse projeto, se sustenta no tripé da sustentação social, econômica e ambiental. Referiu que esse tripé, no que diz respeito ao projeto, se fez presente, mas numa perspectiva distinta. João Amorim, vinculado ao Movimento Social Topolândia de São Sebastião, representou a dimensão social ao deixar o recado de que o projeto não está condizente. **Ernane Bilotte Primazzi**, Prefeito do Município de São Sebastião, se fez porta-voz da dimensão econômica, ao se referir a questões vinculadas ao ICMS, que



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

não está oferecendo a devida sustentação. E, por último, **Georges Grego**, representante da entidade Real Norte – Litoral Norte, que se fez porta-voz da dimensão ambiental, ao tecer comentários sobre a falta de análise dos impactos cumulativos dos diferentes projetos que estão sendo implantados na região. Pontuou que a apresentação foi uma das piores a que assistiu. Referiu que se trata de um empreendimento de grande impacto, o que tornava gratificante todo o esforço que despendeu para que fosse realizada essa audiência. O Engº. **Rodrigo Passos Cunha**, representando o Departamento de Avaliação Ambiental de Empreendimentos da CETESB, esclareceu que, embora tenha anotado algumas perguntas, várias delas não foram respondidas, mas estas seriam encaminhadas oficialmente à Petrobrás. Acrescentou que, desse modo, seria possível acompanhar todo o desenvolvimento, ou seja, o teor da pergunta formulada, a resposta oferecida e se a sugestão ou proposta nela contida foi aceita ou não. Esclareceu que a um técnico seria incumbida essa tarefa e, através do endereço eletrônico que será oferecido, os interessados poderão buscar as respostas. Esclareceu que já tinha em mãos uma manifestação do CONDURB, questionando o EIA/RIMA e que essa manifestação será objeto de uma resposta oficial a ser fornecida pela equipe técnica que está analisando esse empreendimento e cujo endereço eletrônico é ijett@cetesbnet.sp.gov.br. Lembrou a todos que o prazo para encaminhar as contribuições, críticas e sugestões, através de correspondência eletrônica ou pessoalmente no protocolo da Secretaria-Executiva do CONSEMA era cinco (5) dias, contados da data dessa audiência. Acentuou a importância das contribuições oferecidas por todos, que, por certo, concorrerão muito para o aperfeiçoamento do projeto. O **Secretário-Executivo** ofereceu os seguintes esclarecimentos. Informou que artigo 4º da Deliberação CONSEMA Normativa, que normatiza os procedimentos da audiência pública, determina que poderá ser solicitada, em caráter excepcional, a realização de audiências públicas nos processos de licenciamento ambiental, instruídos por Relatório Ambiental Preliminar – RAP e por Estudo Ambiental Simplificado – EAS, e que elas podem ser solicitadas pelos órgãos indiretos e diretos da Administração Pública dos Estados e dos Municípios e, também, pelas organizações não governamentais, partidos políticos e organizações sindicais legalmente constituídas. Contudo, essa norma prevê que tal solicitação precisa ser encaminhada à CETESB no prazo de quinze dias para o EAS e de trinta, no caso de RAP, prazos estes contados a partir da publicação no “Diário Oficial do Estado” da solicitação da licença ambiental prévia. Dito, assim, lembrou, parece que o cumprimento dessa norma é algo muito fácil e simples, no entanto, é importante levar em conta que esses procedimentos dizem respeito a empreendimentos que, muitas vezes, há algum tempo já declararam que apresentaram ao DAIA esses documentos. Portanto alertava para a necessidade de se observar esse prazo antes de se formular e encaminhar o pedido da audiência, que é instrumento importante para se discutir os impactos, tanto positivos como negativos, causados por determinados empreendimentos. Acrescentou que, às vezes, as pessoas reclamavam que não há muito debate durante as audiências públicas, mas elas não funcionam como mesa redonda e seminário. O próprio nome já diz que se vem aqui para ouvir os órgãos técnicos, o CONSEMA e todos aqueles que têm alguma coisa a dizer. Realizada a audiência se recolhem todas as contribuições, que são juntadas ao processo e depois analisadas para que, com base também nelas, se possa emitir um parecer sobre o empreendimento, obra ou projeto. Por isso não se trata de um debate direto. Nesse momento, uma das pessoas presentes perguntou se o esporte náutico será monitorado, ao que foi respondido que, em princípio, a prática dessa atividade não sofrerá qualquer intervenção e que sobre ela não incidirá nenhum impacto negativo. Ao final foram fornecidas informações mais detalhadas sobre a solicitação de audiências. Depois de constatar e informar que todas as etapas da audiência haviam sido cumpridas, o **Secretário-Executivo do CONSEMA**,



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

Germano Seara Filho, 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 encaminhadas ou pelo correio eletrônico, por meio do endereço consema.sp@ambiente.sp.gov.br, ou através dos Correios ou, ainda, serem protocoladas diretamente na Secretaria Executiva do CONSEMA. 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, **Paula Frassinete de Queiroz Siqueira**, Diretora do Núcleo de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.