Ata da Audiência Pública sobre o Plano de Trabalho para Elaboração do EIA/RIMA do empreendimento "Dragagem do Canal da Cosipa/Piaçaguera", de responsabilidade da Companhia Siderúrgica Paulista-Cosipa, realizada no Município de Cubatão, em 8 de dezembro de 2003.

Realizou-se, no dia 8 de dezembro de 2003, às 19h00, no Paço Municipal de Cubatão-Bloco Cultural, localizado na Praça dos Emancipadores, s/nº, Centro, Cubatão, SP, a Audiência Pública sobre o Plano de Trabalho para elaboração do EIA/RIMA do empreendimento "Dragagem do Canal da Cosipa/Piaçaguera", de responsabilidade da Companhia Siderúrgica Paulista-Cosipa. 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, Prof. José Goldemberg, saudava e dava boas-vindas a todos que haviam comparecido: aos representantes do Poder Executivo, aos representantes do Poder Legislativo, aos representantes de entidades civis e ambientalistas, enfim, a todos que vieram participar da Audiência Pública sobre o Plano de Trabalho para elaboração do EIA/RIMA do empreendimento "Dragagem do Canal da Cosipa/Piaçaguera", de responsabilidade da Companhia Siderúrgica Paulista-Cosipa. Declarou que tinha a missão de inicialmente compor a Mesa de Trabalhos, chamando para dela fazerem parte os representantes da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Engº Pedro Stech, e do Conselho Estadual do Meio Ambiente, conselheiro Carlos H. Bocuhy. Depois de explicar que a audiência pública constituía um dos momentos do processo de licenciamento ambiental, cujo objetivo era ouvir a sociedade e recolher subsídios sobre um projeto específico que seria apresentado, contribuições essas que seriam juntadas ao processo para que os técnicos dos órgãos responsáveis pelo licenciamento as analisassem e verificassem a possibilidade de incorporá-las ou não ao projeto, o Secretário-Executivo expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação Consema 34/01 para a condução de audiências públicas. Em seguida, após o representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Engº Pedro Stech, informar qual era a fase do licenciamento ambiental em que se encontrava esse projeto e de tecer comentários a respeito da importância da participação da comunidade nas audiências públicas, passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da equipe técnica que elaborou o Plano de Trabalho. O representante do empreendedor, Benito Santiago Martinez Gonzalez, Superintendente de Meio Ambiente, Medicina e Segurança da Cosipa, ofereceu informações sobre o Comitê de Desenvolvimento Sustentável do CIESP-Regional de Cubatão, que, ao longo de três anos, desenvolveu o trabalho "Dragagem do Canal Piaçagüera" baseado em experiências nacionais e internacionais e com a colaboração do Fudespa, do Grupo Camargo Corrêa e do Consórcio Ester, e que esse estudo delimitou a área a ser dragada, que era justamente aquela que margeava a Cosipa e a Ultrafértil, que o canal, construído em 1965, permitia o acesso dos navios destinados aos terminais marítimos dessas duas empresas, que, através da Operadora Rio Cubatão, prestavam serviço às demais empresas do pólo industrial, localizando-se no interior do Estuário de Santos, entre a Alemoa e a Cosipa, e na divisa dos Municípios de Santos e Cubatão, com entrada pelo Porto de Santos; que a área do canal a ser dragada media 5 mil e 100 metros de comprimento, com largura média de navegação de 100 metros e profundidade mínima de 12 metros; que a dragagem do canal era fundamental para evitarem-se riscos à navegação, pois, em determinados trechos, o assoreamento já chegava a encostar no fundo do mar, reduzindo significativamente a área de manobra dos navios, oferecendo dificuldades para a execução dessa operação; que os estudos mostravam que, se no prazo

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

de 12 meses não for executada essa dragagem, algumas conseqüências advirão, como, por exemplo, o aumento do risco ambiental resultante do arraste provocado pela operação dos navios, o que acarretará redução da competitividade no âmbito internacional pelos altos custos da utilização de cargas, de navios e, até mesmo, de viagens menores e que eram empregados com a finalidade de se minimizarem essas dificuldades, utilização essa que, sem dúvidas, provocará reflexos negativos na economia do pólo da região e na do próprio País, com perdas de divisas estaduais e federais, além de tornar inviáveis projetos de expansão da região; que, com a execução da dragagem, pretendia-se recuperar a cota de 12 metros, que era a medida de segurança ideal para a navegação; que por esse canal haviam adentrado, só em 2002, cerca de 60 navios/mês que trouxeram para o País aproximadamente 6 milhões de toneladas de produtos - essencialmente matéria-prima para as indústrias siderúrgica (carvão e coque) e de fertilizantes - além de cargas gerais, e por ele também havia saído um montante de mercadorias equivalente a quase 2.7 milhões de toneladas, representando, em movimentação de carga, 16% daquela que ocorria no Porto de Santos; que esse canal era fundamental para o pólo industrial de Cubatão, no qual eram, entre outros produtos, eram fabricados a gasolina de aviação, 80% da produção de aço da construção naval brasileira e importantes produtos da indústria siderúrgica nacional; que o pólo administrava atualmente 23 mil postos de trabalho diretos e milhares de empregos indiretos, num total de 70 m, e gerava 190 milhões de dólares em impostos; que, com a inauguração do canal em 1965, cerca de 12 milhões de metros cúbicos de sedimentos haviam sido dragados, e de 1970 a 1996, haviam sido realizadas sete dragagens de manutenção, com a utilização da tecnologia à época exigida; que a Cetesb, em 1997, realizou análise dos sedimentos retirados através da qual constatou a contaminação desse canal por poluentes orgânicos, tendo as indústrias de Cubatão contratado uma empresa que realizou estudos para caracterização desses sedimentos e contratou, em 2000, a Fundespa, que, com o conhecimento que tinha do estuário da região e do País, contatou em 2001 o Corpo de Engenheiros do Exército Norte-Americano, que auxiliou a identificar as tecnologias apropriadas a serem aplicadas nessa região, e, em 2002, contratou o Consórcio Camargo Corrêa e Ester que buscou a definição de um projeto básico que atendesse às exigências da Cetesb; que, em 2003, foi detalhado esse projeto,que era o primeiro que será realizado sobre dragagem com controle ambiental no Brasil, e era objeto dessa audiência pública; que, com base nos estudos de biologia e de geotecnia realizados, foram definidos os locais para a construção de cavas profundas nas quais seriam depositados os sedimentos retirados, e esses locais deverão ser constantemente monitorados do modo a se evitar nova contaminação do solo; que essa técnica de deposição em cavas profundas e sem lançamento no mar vinha sendo aplicada com sucesso em diversos Países, entre os quais se incluíam Holanda, Japão, China, Bélgica e Estados Unidos. Depois da apresentação de um audio-visual sobre esse sistema de dragagem, Prof. Roberto Tommasi, vinculado à Fundespa e representante da sua equipe técnica responsável pelos estudos ambientais, ofereceu uma série de esclarecimentos sobre essa fundação, sobre o modo como se deram os contatos entre ela e a Cosipa, sobre as propostas apresentadas por essa empresa e que diziam respeito ao desenvolvimento de um projeto de dragagem, transporte e disposição do material dragado de modo ambientalmente seguro, totalmente diferente daquilo que comumente se praticava com áreas impactadas e bastante contaminadas, e que, em virtude da disposição da Cosipa em executar esse projeto desse modo ambientalmente seguro, a Fundespa recomendou fosse esse processo discutido com uma das entidades nessa área mais respeitadas mundialmente, que era o Corpo de Engenheiros do Exército Norte-Americano. Prof. Roberto Tommasi teceu comentários ainda sobre as principais finalidades desse projeto, informando serem as

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

principais dragar e dispor adequadamente grande volume de sedimentos sem criar novos impactos ambientais, sem colocar em risco a saúde pública ou ferir a legislação ambiental, baseando-se, para isso, em experiências bem-sucedidas internacionalmente; que a realização desse projeto se deparava com uma grande dificuldade, que era a impossibilidade de a Fundespa desenvolver um estudo que abarcasse toda a região, ou seja, uma espécie de plano diretor, e que, mesmo assim, ela havia desenvolvido modelagens matemáticas que abarcavam todo o cenário, pois algumas delas alcançavam toda a região, e desenvolvido outras modelagens que alcançavam somente as áreas mais restritas e que constituíam verdadeiros modelos hidro-dinâmicos; que vários estudos foram realizados, entre outros aqueles relacionados com os peixes, com os organismos bentônicos, com a toxicicidade dos sedimentos, com a geotecnia e a distribuição dos contaminantes na coluna dos sedimentos, e que, com base nesses estudos, essa fundação chegou à conclusão de que a dragagem contribuirá para remoção dos contaminantes; que, além desses, vários outros estudos igualmente foram realizados, entre os quais aqueles que diziam respeito à utilização ou não do dique de Furadinho e de geomantas, ao aterro industrial, à incineração, ao processo de encapsulamento e à disposição dos sedimentos no mar, e que esses estudos apontaram para a alternativa que deveria ser escolhida do ponto de vista da segurança ambiental, qual seja, aquela que dizia respeito à utilização de valas seladas, uma vez que elas evitarão a ampliação da área contaminada pelo espalhamento do material lançado no mar por correntes, e que, além de as operações de dragagem, de transporte e de deposição dos sedimentos serem constantemente monitoradas, serão adotadas, se se fizerem necessárias, medidas de mitigação. Sérgio Luiz Pompéia, representante da Empresa Consultoria Paulista, teceu comentários sobre os inúmeros aspectos do empreendimento que seriam analisados no âmbito do EIA/RIMA e que o principal escopo desse projeto era a manutenção do Canal de Piaçagüera com vistas à viabilidade ambiental do Porto de Cubatão, e teceu comentários também sobre a região onde se localizava esse canal, que, por ser uma das mais estudadas na Baixada Santista, principalmente no que dizia respeito à contaminação do estuário, contribuiu para que já houvessem sido gerados todos os dados necessários para uma avaliação de impacto ambiental, embora se fizesse ainda necessário analisar, com maior profundidade, as conseqüências que seriam provocadas no meio ambiente pela dragagem que se pretendia fosse feita, uma vez que ela envolveria o manuseio de produtos tóxicos relacionados com os sedimentos vinculados a um passivo ambiental que havia sido gerado há muito tempo. Comentou ainda que o Canal de Piaçagüera possuía uma importância muito grande, não só para a circulação das águas da região, mas, principalmente, para o porto, uma vez que ele atendia os terminais de Cubatão. Esclareceu ainda que a quantidade total de sedimentos a serem dragados era da ordem de 2, 5 milhões de metros cúbicos e entre os quais se identificariam todos aqueles que estiverem contaminados, o que se pretendia fosse feito por meio de dragagem cujos equipamentos fossem capazes de minimizar a dispersão desses sedimentos e de dispô-los em cavas profundas no próprio canal, cuja cobertura deveria ser feita com sedimentos não-contaminados, que, além de recobrirem as cavas contendo material contaminado, deverão ser lançados no mar. Sobre a estrutura do EIA/RIMA informou tratar-se de um estudo convencional, que abordaria, como os outros, a avaliação dos impactos ambientais que serão causados e as alternativas de minimização que serão adotadas como medidas mitigadoras e de compensação, e que, igualmente como todo EIA, ele conteria análise sobre a hipótese da não-realização do projeto, no caso, a não-realização da dragagem, sobre outras alternativas tecnológicas e os seus impactos, sobre as áreas de influência, sobre o meio físico, sobre as medidas que, adotadas, reduzirão a contribuição da sedimentação nos canais, às quais se chegará através de estudo sobre o risco dos sedimentos para a

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

delta aquática e para os locais onde serão dispostos. Informou também que o meio biótico seria analisado em profundidade, como, por exemplo, os manguezais da região – inclusive sua proteção -, como igualmente o seriam os aspectos sócio-econômicos envolvidos nesse projeto, que envolviam a importância dos terminais portuários nas atividades econômicas do Município de Cubatão e da Baixada Santista como um todo, e que, além da análise desses aspectos, seriam examinados os patrimônios arqueológicos e os conflitos da obra com a legislação vigente. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema. Jeffer Castelo Branco, representante da Acpo - Associação de Combate aos Pops, fez a leitura de um texto que, declarou, o havia protocolado na Mesa Diretora dos Trabalhos, e esse texto fazia, entre outras afirmações, a de que a Bacia de Evolução da Cosipa era a área mais crítica da Baixada Santista no que dizia respeito à contaminação de sedimentos; que esses sedimentos causavam efeitos tóxicos nos organismos aquáticos; que, com o prosseguimento das ações de controle de poluição ocorrida na década de 90, esperava-se uma diminuição da contaminação na região, porém levantamentos feitos entre 1997 e 1998 apontaram a persistência da acumulação de poluentes dos sedimentos dragados dos canais portuários e que, portanto, eles se encontravam potencialmente disponíveis na biota aquática, pondo em risco a saúde pública e o equilíbrio ecológico dos ecossistemas costeiros da região; que a disposição do material dragado para viabilizar a navegação era uma forma indireta de se contaminarem os ecossistemas estuarinos e marinhos por poluentes de origens industrial, portuária e doméstica; que o lançamento no mar de material dragado acarretava impactos que extrapolavam as áreas autorizadas devido ao carreamento das correntes marinhas e que, portanto, fazia-se necessário um monitoramento e um controle permanentes desse material; que, com base nesses dados, recomendava-se não se fizesse disposição em região costeira ou oceânica de material dragado da região do empreendimento, e que, segundo a Cetesb, deveriam ser realizados estudos de outras alternativas de disposição final ou de tratamento do material dragado de acordo com o material de risco, devendo esses estudos basearem-se em avaliação detalhada da extensão e da distribuição da contaminação dos sedimentos na região da Cosipa; que deveria também ser feita uma avaliação, pelos órgãos competentes, dos riscos existentes para a saúde da população que consumia esses organismos; que sedimentos da região marinha adjacente à Baía de Santos já apresentavam concentrações que poderiam causar efeitos tóxicos na biota e que eram, provavelmente, provenientes da disposição de material dragado do Canal de Santos e da região da Cosipa; que a primeira sugestão da Cetesb era que se implementasse programa específico de controle e monitoramento da disposição do material dragado em ambiente marinho na região da Baixada Santista envolvendo toda a sociedade e que esse programa contemplasse a avaliação de parâmetros físicos, químicos, biológicos e ecotoxicológicos, visando a proteção do ecossistema aquático; que deveriam ser avaliados também parâmetros dos aspectos mutagênicos e taratagênicos na biota e em outros receptores; que problemas relacionados com contaminação não foram ainda efetivamente identificados, havendo dificuldade, por exemplo, de se estabelecer o nexo causal, o que impedia a implementação de uma ação legal, rápida e efetiva; que não havia ainda sido elaborado estudo epidemiológico e que ele era extremamente importante para identificar quais as doenças causadas pelos contaminantes da Cosipa; que as contaminações causadas pela Cosipa inviabilizariam, e já vinha inviabilizando, o turismo internacional, causavam redução da pesca artesanal do litoral paulista e dos cardumes de peixes da região; que deveriam ser estabelecidos os critérios a partir dos quais se tornasse possível identificar o responsável por esse tipo de contaminação sedimentar, de modo que a população afetada pudesse ser indenizada; que as indústrias, inclusive a Cosipa, geraram um grande passivo ambiental na região de

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

difícil solução, o que tornava necessário que se implementassem rapidamente ações de recuperação ambiental da Baixada Santista,que se tornasse obrigatório o reuso total das águas em processos industriais, que se projetasse e se implementasse um centro de monitoramento contínuo, *on line*, aberto ao público e em pontos estratégicos do Estuário da Baixada a fim de se implementar uma correção das emissões de poluentes, emissões estas que tornavam inviável a dragagem pretendida, que se desenvolvessem tecnologias de tratamento de sedimentos e de solos contaminados com poluentes e se cobrasse das industrias da região que a compensação dos danos causados, adotando-se medidas de mitigação, e que, caso haja morosidade em sua implementação, fosse reativada a malha ferroviária que faz a ligação entre a Cosipa e Porto de Santos. Condesmar Fernandes de Oliveira, igualmente representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, depois de fazer um breve relato sobre a formação e a transformação dessa região estuarina onde estava implantado o pólo industrial de Cubatão e sobre a situação atual desse pólo e da população que nele trabalhava e que vivia em seu entorno, ofereceu, entre outras, informações sobre o processo natural de sedimentação, que datava 150 anos, sobre as intervenções que alteraram os ecossistemas constituídos nesse estuário, entre elas a implantação do parque industrial de Cubatão; sobre as condições em que vivia a população de Cubatão antes da instalação desse parque industrial, cuja situação favoreceu a situação de desemprego existente na região, motivo pelo qual a contribuição desse pólo para o desenvolvimento econômico do País só poderia ser percebido em escala nacional, uma vez que a população da Baixada Santista não recebia benefícios. Em seguida, esse representante teceu considerações sobre a inexistência de informações sobre quais e em que quantidade os produtos químicos fseriam retirados desse canal, que tipo de contaminação eles causavam nos organismos aquáticos da região, sabendo-se apenas que alguns níveis de contaminação eram tão altos que somente em pequenas quantidades alguns peixes poderiam ser consumidos; sobre a não-identificação da tecnologia que seria utilizada no processo de dragagem e sobre sua eficácia na solução dos problemas de contaminação de sedimentos; sobre o descaso com as gerações futuras revelado pela tecnologia que seria empregada para sanar esse tipo de contaminação, uma vez que, no futuro, poderiam ser abertos os locais onde se armazenariam os sedimentos contaminados e provocada uma grande contaminação em toda a região; sobre a interdição total das áreas em outros Países em que ocorreram contaminação idêntica, como nos EUA e no Japão; sobre a tendência existente de agravamento desse problema, pois temia que as indústrias não exercessem o controle de suas emissões, apesar da vigência da Lei de Crimes Ambientais, que punia com rigor os responsáveis por processos de contaminação, pois até o presente momento ninguém havia sido punido, embora estudos desenvolvidos pela USP comprovassem que 96% da população que vivia nas vilas de pescadores estava contaminada; que tudo isso acontecia embora existisse critérios científicos capazes de identificar a contaminação existente no estuário e os procedimentos preventivos para que as substâncias contaminantes não se "ressolubilizassem" no estuário; que a Deliberação Consema 42/1994 estabelecia que, se de acordo com os preceitos legais o empreendimento não se demonstrar ambientalmente viável, seu licenciamento deve ser indeferido, e que esse era o caso desse processo de dragagem que se pretendia operar, pois já se detinha conhecimento científico para demonstrar sua inviabilidade; e que essa dragagem não vinha ao encontro do modelo de desenvolvimento econômico pretendido para o País, uma vez que provocava a degradação do meio ambiente. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. Ricardo Felipe Lascane, representante da Ciesp-Centro das Indústrias do Estado de São Paulo, comentou que todos os técnicos que conhecia vinculados às indústrias da região se aprimoravam com vistas à busca de tecnologias mais avançadas

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

que causassem menores impactos no meio ambiente, e que a contaminação dos estuários era, parcialmente, causadas pelas indústrias e, parcialmente, pela população que jogava lixo no mar, e que, portanto, o processo de contaminação se inseria num contexto mais amplo, embora com essas declarações não pretendesse eximir as indústrias de sua co-responsabilidade nesse processo, pois elas vinham cada vez cumprindo as exigências, e que se devia ter presente que a era muito moderna a tecnologia que será utilizada nas operações de dragagem. Valtemir Ribeiro, representante da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Cubatão, comentou que as indústrias haviam criado muitos empregos na região de Cubatão, que o progresso era inevitável para o desenvolvimento econômico e social do País, mas que ele deveria ser implementado de forma ambientalmente sustentável; que não se deveria identificar, nesse processo de contaminação do estuário, quem era o culpado, mas, sim, resolver esse problema, o que justamente se pretendia fazer com o empreendimento proposto, que copiava a tecnologia empregada pelo Primeiro Mundo. Depois de Zulma dos Santos, representante da Associação Teto e Chão da Baixada Santista, comentar que acompanhava os trabalhos de recuperação ambiental de Cubatão e que constatava a melhoria que vinha ocorrendo no meio ambiente do Município, que as autoridades de Cubatão eram extremamente competentes, que, tendo analisado o projeto proposto, manifestava-se favorável à sua implementação e que continuaria lutando por um desenvolvimento cada vez mais sustentável para o Município de Cubatão, Pedro Ferreira, representante da Acrevam-Associação Cubatense para Valorização do Município, comentou que lutava pelo meio ambiente de Cubatão e que cada vez mais constatava as melhorias ambientais ocorridas; que comia peixe pescado nos rios da região e comprovava que eles não estavam contaminados; que o projeto proposto deveria ser estudado, pois era o melhor projeto já apresentado; que era favorável ao empreendimento e que o papel da sociedade era fiscalizar se ele cumpria ou não a legislação ambiental e que os ambientalistas tinham que parar de criticar os projetos e oferecerem soluções para os problemas de contaminação da região. Felipe Schechter, representante da Praticagem - Santos e Baixada, após fazer um breve relato sobre as operações realizadas pelos navios ao se aproximarem do Porto de Santos, nomeando, inclusive, as patentes dos profissionais que as executavam, declarou que acompanhou o início da dragagem dos canais de Cubatão, que ela foi sempre ampliada segundo as necessidades técnicas e econômicas da região; que os navios, ao longo dos anos, evoluíram tecnologicamente; que se posicionava favorável ao desenvolvimento e, portanto, ao não-fechamento do Canal de Piaçagüera; que o desafio era resolver o problema de contaminação e que a proposta de se reduzir a profundidade do canal era absurda, pois, se assim se procedesse, se teria de reduzir, ao mesmo tempo, o tamanho dos navios que passavam por ele, o que acarretaria um regresso no desenvolvimento econômico da região, e que, portanto, a dragagem teria de ser feita com a finalidade de se solucionar o problema da contaminação, e, caso ela provocasse impactos no meio ambiente, eles deveriam ser bem estudados e minimizados na medida do possível. Carlos de Brito, representante da Comissão Municipal de Emprego de Cubatão, comentou que não se tratava de procurar os culpados pelo processo de contaminação ocorrido no estuário, mas, sim, de identificar que o problema existia e que tinha que se tomar uma decisão para solucioná-lo, adotando-se medidas que minimizassem o assoreamento do canal, pois, no estágio avançado em que se encontrava, os navios não conseguiriam mais passar por ele, o que, com certeza, acarretaria problemas para o escoamento da produção do pólo industrial, cujos prejuízos seriam sentidos pela Baixada Santista e pela RMSP; que se colocava ao lado da empresa na tentativa de solucionar esse problema e, em decorrência, diminuir o número de desempregados da região, e que acreditava que o projeto de dragagem proposto utilizaria a melhor

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

tecnologia possível. Joel Corrêa de Souza Júnior, representante da Associação Brasileira dos Terminais Portuários, ofereceu uma série de esclarecimentos sobre a associação que representava e declarou, em seguida, que era possível dragar, bastando, para tanto, encontrar a condição técnica adequada, e que considerava a proposta dessa dragagem a melhor possível; que existia um corpo técnico de primeira qualidade envolvido com os estudos que constituíam esse projeto e que toda a riqueza do Brasil saía pelos portos, motivo pelo qual a dragagem era extremamente necessária para o desenvolvimento econômico do Brasil; e que, respondendo à pergunta formulada pelo representante do Coletivo das Entidades Ambientalidas Cadastradas no Consema, Condesmar Fernandes de Oliveira, informava que comia peixe e não sentia nenhum problema. Jorge Ayala, representante da Facesp-Federação das Associações Comerciais do Estado de São Paulo, comentou que estava feliz com o reconhecimento quase unânime sobre a necessidade das operações de dragagem desse canal, pois sua situação estava se tornando insustentável, o que levaria as embarcações a encalharem num futuro próximo, motivo pelo qual era favorável à aprovação desse empreendimento, pois ele acarretaria um significativo desenvolvimento econômico para Cubatão e para o Brasil como um todo; e que o processo de licenciamento desse empreendimento estava sendo tratado com a maior transparência possível. Manuel Bispo, representante Comunitário da Vila Esperança de Cubatão, comentou que esse projeto vinha gerando, na comunidade local, um clima de otimismo, pois, sem a dragagem, a passagem dos navios pelo Canal de Piaçaguera se tornaria inviável, e que, a exemplo da duplicação da Rodovia dos Imigrantes, esse empreendimento utilizaria as mais modernas tecnologias disponíveis, sem esquecer a preservação ambiental, motivo pelo qual parabenizava a Cosipa pelo projeto que seria motivo de orgulho de todos os moradores de Cubatão. Aluísio Gomes de Souza, representante do Painel Consultivo Comunitário do CIESP-Núcleo Ecológico de Cubatão, comentou que confiava no Conselho Estadual do Meio Ambiente, ou seja, na avaliação que os conselheiros fariam desse empreendimento, e que não se poderia deixar de considerar que seriam gerados alguns impactos no meio ambiente, mas que os mesmos seriam perfeitamente mitigados e compensados pelos empreendedores, que assumiram o controle da empresa após sua privatização; que o importante era que o canal fosse dragado da melhor maneira possível e que, para isso, esse projeto deveria ser ainda melhorado com as sugestões dos membros do Consema e das pessoas interessadas, que poderiam encaminhar suas propostas, e que sua única preocupação com o fechamento das cavas era que houvesse escape de sedimentos pela ação da maré e dos ventos, e que caberia à Cetesb a tarefa de fazer a fiscalização. Sebastião Ribeiro do Nascimento, representante da Associação de Moradores do Jardim Ilhabela de Cubatão, comentou que considerava as audiências públicas fundamentais para a conscientização da população, por se tratar de um procedimento democrático em cuja realização todos os presentes tinham a oportunidade de se manifestar; que a dragagem contribuiria para retirada dos resíduos e para recuperar a imagem da Baixada Santista, que vinha sendo muito atacada pela imprensa, e que insistia em dizer que os peixes da região não estavam contaminados, que as operações de dragagem do canal seriam executadas com as mais modernas tecnologias disponíveis, que elas seriam constantemente monitoradas, garantindo-se um crescimento sustentável da região. Newton Guenaga Filho, representante do Sindicato dos Engenheiros-Delegacia Sindical da Baixada Santista, comentou que, quando os navios passavam pelo canal, removiam material do solo e esse material permanecia em suspensão; que esse problema deveria ser resolvido com a adoção de tecnologias adequadas, o que estava garantido com a contratação de uma consultoria nacional de renome e que propôs fossem adotadas as mais avançadas técnicas, o que com certeza aconteceria, inclusive porque já estavam disponíveis os recursos necessários; que, além da dragagem, a Cosipa

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

vinha procurando, com investimentos maciços, solucionar os problemas de poluição da usina, que vinha assumindo suas responsabilidades e dispondo adequadamente seus resíduos dentro do seu próprio território, motivos pelos quais a entidade apoiava a realização do projeto. Antônio Clementino, representante da Associação dos Usuários de Transportes Coletivos da Baixada Santista, posicionou-se favorável à realização da dragagem, desde que a Cosipa se comprometesse a contratar mão-de-obra de Cubatão e que parte do material não-contaminado retirado com a dragagem fosse disposto na Vila dos Pescadores ou na Vila Esperança. Gilson Miguel, coordenador regional do Partido Verde, manifestou-se favorável à instalação de novos empreendimentos capazes de gerar divisas e empregos e que estava tranqüilo em relação ao meio ambiente, uma vez que os órgãos licenciadores exigiriam a adoção das medidas necessárias para que o projeto fosse sustentável do ponto de vista ambiental, e que, caso essas medidas não sejam adotadas, a licença ambiental para a execução dessa dragagem não será concedida e que, caso seja concedida, essa execução será fiscalizado pela Cetesb, pelo Ministério Público e pela população; e que, se o empreendedor estava disposto a investir milhões de dólares nesse projeto, ele o executaria da melhor maneira possível, pois, do contrário, ele não será implementado; que o papel dos ambientalistas era fundamental, pois representavam o princípio do contraditório, mostrando o outro lado da questão, destacando ainda mais o papel da Cetesb, que, além de fiscalizar, também orientava os empreendedores a desenvolverem seus projetos de forma ambientalmente viável. Wilson Moreira Júnior, representante da União dos Pescadores do Sítio Conceiçãozinha-Guarujá, comentou que, como biólogo, muito o preocupava a polarização das opiniões manifestadas durante a audiência pública, pois isso indicava que a discussão deveria ser aprofundada, uma vez que se tratava de uma questão muito complexa, e que, com a participação dos vários segmentos da sociedade, esse projeto poderia ser melhorado; que, em relação à contaminação dos peixes do estuário, trabalhos elaborados pela Faculdade de Saúde Pública atestaram a presença de metais nos organismos de pescadores que se alimentavam dele e atestaram também que pessoas que viviam no estuário tinham 40% mais de chance de ter câncer, e que isso o levava a crer que o progresso, que alimentou grandes empresas do capital nacional e internacional, estava sendo obtido às custas do câncer da população, às custas do genocídio das comunidades locais, às custas de um processo de degradação estrutural da sociedade caiçara e dos pescadores artesanais que viviam nessa região; que a discussão sobre empregos deveria também englobar a pesca, que funcionava com apenas 30% de sua capacidade, e que esse era o momento de se discutir, não só pontualmente o empreendimento, mas a situação em geral do estuário, sua contaminação, os impactos na população, o passivo ambiental das indústrias de Cubatão, entre outras questões estruturais. Passou-se à etapa em que se manifestam as pessoas em seu próprio nome. Ubiratan Ribeiro Maia declarou que durante vinte anos trabalhou na Cosipa, sempre defendendo o pólo industrial de Cubatão e sendo constantemente acusado, pelo movimento ambientalista, de que se vendia para as indústrias para defendê-las, motivo pelo qual esclarecia que, em momento algum, recebeu um único centavo de qualquer indústria e que, se sempre defendeu o pólo, foi porque dele tirou o seu sustento durante décadas, trabalhando pelo progresso do pólo industrial de Cubatão; que considerava o projeto da dragagem do canal muito bem elaborado, que ele utilizará a tecnologia mais moderna disponível no mundo, e que as pessoas, ao invés de se posicionarem contrariamente, deveriam exigir que todas as outras empresas adotassem o esse mesmo sistema para preservar o meio ambiente. Edson Botelho Calenzo declarou que trabalhava há 32 anos na Petrobrás e sempre defendeu que o transporte de produtos químicos fosse navios, e nunca por ferrovias; que, sem a dragagem do canal, os navios passavam muito próximos do solo e removiam todo o tipo de

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

contaminante que existe no fundo do estuário, e, mais ainda, que as regiões dos berços 5 e 2 e da entrada do canal já estavam totalmente comprometidas, e que, se nada for feito, a tendência seria que essa situação se torne mais grave, sem considerar a possibilidade de ocorrência de uma catástrofe caso um navio encalhe no canal. Celso Garagnani comentou que, como trabalhador da região há trinta anos, sempre se interessou por projetos de recuperação ambiental, e testemunhava que, ao longo desses anos, a postura do empresariado local mudara radicalmente, pois eles começaram a buscar saídas que compatibilizassem desenvolvimento com preservação ambiental, adotando soluções simples e que, ao mesmo tempo, embutiam avançadas tecnologias; que especialmente a dragagem do canal seria realizada com a melhor tecnologia possível, que os estudos ambientais que serão realizados detectarão os possíveis impactos, e até mesmo a possibilidade de eles não serem gerados, e que essa contaminação precisava ser resolvida com urgência, e não depender de soluções mirabolantes que posterguem a solução definitiva desse problema. Luiz Carlos Freitas comentou que se orgulhava ao ver pessoas de todos os níveis discutindo questões que há trinta anos não havia espaço sequer para abordá-las, pois naquela época se queria o crescimento econômico a qualquer custo, sem se importar com a preservação do meio ambiente, e que esse crescimento pretendido gerou um processo de degradação ambiental, ocasionou inúmeros acidentes de trabalho, mortes, doenças, invalidez, entre outros impactos profundamente negativos para a sociedade; que igualmente se orgulhava ao ver uma empresa como a Cosipa levando à frente um projeto de recuperação do canal, assim como outras empresas do Município que vinham demonstrando seu interesse pelo desenvolvimento sustentado da região; que defendia o diálogo como forma de se alcançar esse desenvolvimento, que envolvia geração de emprego e a busca de novas alternativas de geração de renda, e que essas ações se dessem de modo a preservar o equilíbrio ambiental. Passou-se à etapa das réplicas. Pedro Stech, membro do Consema e Diretor do DAIA, comentou que o lixão da Alemoa havia sido desativado há cerca de 1 ano e que, desde então, estava sendo objeto de um Termo de Ajustamento de Conduta - TAC, em cujo bojo a Prefeitura de Santos apresentou projetos de recuperação ambiental para a área e ela instalou, por meio de processo terceirizado, um novo aterro sanitário que estava sendo operado adequadamente, sem provocar nenhum tipo de problema ambiental e que, entre outros resíduos, eram dispostos nesse aterro aqueles coletados no Município de Cubatão. Benito Santiago Martinez Gonzalez, representante do empreendedor, comentou que não só a Cosipa,mas também as demais empresas do pólo, tinham participado, ao longo desses três anos, de muitos estudos e investimentos, e que essas ações vinham sendo realizadas com muita competência e transparência; que as dúvidas levantadas seriam todas sanadas e as sugestões apresentadas incorporadas ao Plano de Trabalho, e que sociedade poderia fiscalizar e exercer o seu poder juntamente com a empresa, e que era só isso que tinha a acrescentar. O Prof. Luiz Roberto Tommasi esclareceu que, com relação ao confinamento dos sedimentos contaminados, ele seria realizado de forma bastante segura, monitorado permanentemente a longo prazo, mas que, de qualquer forma, estavam sendo estudadas possibilidades de correção caso algum efeito negativo surja, que a área do canal constituía um ambiente altamente poluído e impactado e que, com certeza, melhoraria com a adoção de metodologia adequada, com apoio de técnicos de renomadas instituições, além da fiscalização exercida Cetesb e pelo Ministério Público. Sérgio Luiz Pompéia informou que o principal objetivo dessa audiência era colher subsídios para que o EIA/RIMA atendesse os anseios manifestados, motivo por que se registrou todos os pontos de vista expostos, e que esclarecia que a baixa qualidade do material a ser dragado impossibilitava fosse ele disposto em algum aterro, uma vez que a parte não-contaminada era formada por uma argila muito mole e que

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

não se prestava a essa finalidade; que, com relação à geração de empregos, não estavam previstos muitos novos postos de trabalho, uma vez que o trabalho será executado basicamente por dragas e outros equipamentos; que os estudos abordariam a interface desse empreendimento com os pescadores das comunidades tradicionais da Baixada Santista que utilizavam essas áreas para sustento próprio, e que os estudos com certeza abordarão o estuário como um todo, e não apenas a área do canal. Jeffer Castelo Branco, representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, comentou que, embora não fosse morador de Cubatão, conhecia muito bem a cidade e podia afirmar que ela abrigava regiões maravilhosas como o Vale dos Pilões e que, por esse motivo, defendia sua preservação e a melhoria de seus ecossistemas; que, embora reconhecesse os avanços pelos quais a cidade vinha passando nos últimos anos e a nova postura de preservação adotada pelas indústrias locais, e, principalmente, o esforço da Cosipa em se adequar aos padrões ambientais, não se podia esquecer do passado no qual a poluição foi insidiosa e que havia muito ainda a ser feito; que, embora reconhecesse a importância fundamental da dragagem, repudiava o tipo que se pretendia adotar, devendo-se utilizar de tecnologias mais avançadas, a serem desenvolvidas por técnicos brasileiros altamente capacitados, que eram profundos conhecedores da problemática ambiental do estuário, e não importar tecnologias ou técnicos de outros Países que pouco conhecem da Baixada Santista. Carlos Bocuhy, representante do Conselho Estadual do Meio Ambiente, comentou que essa dragagem envolvia aspectos extremamente delicados para ser deliberada pelo Consema, pois envolvia determinantes de difícil compreensão, a começar pela geografia da região, que se tratava de uma zona estuarina, berçário de peixes do oceano, uma região ambientalmente frágil, que deveria ser tratada com cuidado redobrado; que o índice da atividade antrópica na região se opunha à presença de um porto e de um pólo industrial de grandes dimensões, e que essa contraposição entre uma área ambientalmente frágil e duas atividades altamente impactantes só poderia se sustentar com um sistema de gestão altamente civilizado, passando pelo controle da poluição e pela eliminação do passivo ambiental da área; que, embora a recuperação ambiental de Cubatão fosse incontestável, estudos demonstravam que espécies menos resistentes ainda estavam morrendo, prevalecendo em seu lugar espécies mais resistentes, evidenciando-se, assim, que ainda não havia sido atingida a situação ideal de controle da poluição; que não se tinha ainda para o Porto de Santos um sistema de gestão ambiental adequado, o que precisava ocorrer o mais rápido possível, e que não se poderia deixar de considerar que tanto a poluição industrial como a doméstica se somavam e alcançavam um potencial muito maior quando caminhavam juntas para o estuário; que cada indivíduo tinha de assumir sua responsabilidade individual para o bem-estar coletivo, e que, como conselheiro do Consema, encontrava-se numa situação bastante delicada, pois, diante de um processo constante de erosão e considerando que o lançamento de sedimento do estuário era um processo que ocorria a cada sete anos, tornando-se necessárias novas dragagens e o encapsulamento dessa contaminação agora e novamente daqui a sete anos, e que esta contaminação, depositada no fundo do oceano, poderia ser removida no futuro, motivo pelo qual a destinação final pretendia lhe trazia grande preocupação; e que defendia a adoção de uma fórmula que eliminasse efetivamente esse risco, e não apenas o controlasse, considerando-se que, com o enterramento desse material, a Cosipa criará um passivo ambiental determinado por ela geograficamente, passando a ser responsável eternamente sob o ponto de vista legal; que era necessário se estabelecer um processo de gestão ambiental na região, considerando-se sua proximidade com uma área que recebia anualmente no verão 18 milhões de pessoas, que possuía um porto voltado para o balneário, o que colocava em xeque os conceitos existentes sobre a saúde da população; que os membros do Consema tinham a

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

obrigação de deliberar sobre a viabilidade ambiental ou não dessa dragagem e fariam isso considerando peculiaridades geográficas, peculiaridades do sistema produtivo, gestão e passivos ambientais, motivo pelo qual propunha que os técnicos responsáveis pelo projeto procurassem adotar uma tecnologia que neutralizasse os riscos de contaminação. O Secretário-Executivo do Consema, depois de informar que todas as etapas da audiência pública haviam sido cumpridas, esclareceu que aquele que, eventualmente, tivesse ainda qualquer contribuição a oferecer e quisesse agregá-la ao processo, teria o prazo de cinco (5) dias úteis para enviá-la à Secretaria Executiva do Consema, através de correspondência registrada ou protocolando-a diretamente nesse setor. Em seguida declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, José Goldemberg, agradecia a presença de todos e declarava encerrados os trabalhos. Foram entregues à Mesa Diretora dos Trabalhos dois documentos: um encaminhado pela ACPO – Associação de Combate aos POPs, assinado Jeffer Castelo Branco, Diretor-Presidente, Izaías dos Santos Corrêa, Diretor-Geral, Márcio Antonio Mariano de Silva, Diretor-Secretário, e Márcio Pedroso – Diretor de Metais Pesados; e outro intitulado "Porque a Comunidade de Cubatão está a favor da Dragagem do Canal de Piaçagüera". Eu, Paula Frassinete de Queiroz, Diretora da Divisão de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do Consema, lavrei e assino a presente ata.

PPS-ARBP-RBA

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br