



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

Ata da Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental-EIA/RIMA do empreendimento “Implantação do Sistema de Transferência (C5+) da Unidade de Tratamento de Gás em Caraguatatuva-UTGCA para o Terminal Almirante Barroso-TEBAR”, de responsabilidade da Petrobrás-Petróleo Brasileiro S/A”, realizada na cidade de Caraguatuba, no dia 14 de maio de 2008.

Realizou-se, no dia 14 de maio de 2008, às 17 horas, no Teatro Municipal Mário Covas, Av. Goiás, 187, Bairro Indaiá, Caraguatuba-SP, a audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto ao Meio Ambiente-EIA/RIMA do empreendimento “Implantação do Sistema de Transferência (C5+) da Unidade de Tratamento de Gás em Caraguatatuva-UTGCA para o Terminal Almirante Barroso-TEBAR (Proc. SMA 13.602/2007). Dando início aos trabalhos, o Secretário-Executivo do Consema, Germano Seara Filho, declarou que, em nome do Secretário de Estado de Meio Ambiente e Presidente do Consema, Francisco Graziano Neto, saudava e dava boas vindas aos representantes do Poder Executivo – nas pessoas dos Ilustríssimos Senhores Téo Baliero, Secretário de Meio Ambiente do Município de São Sebastião, e Aracy Manzano, Secretário de Meio Ambiente, Agricultura e Pesca do Município de Caraguatuba –, do Poder Legislativo, dos órgãos públicos – nas pessoas dos Ilustríssimos Senhores Cosme Damião Lemes, Administrador do Terminal de São Sebastião-Transpetro, e Leonardo Teixeira – Chefe do Escritório Regional de Caraguatuba –, das organizações da sociedade civil, das entidades ambientalistas, enfim, a todos que vieram participar da audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto ao Meio Ambiente-EIA/RIMA do empreendimento “Implantação do Sistema de Transferência (C5+) da Unidade de Tratamento de Gás em Caraguatatuva-UTGCA para o Terminal Almirante Barroso-TEBAR(Proc. SMA 13.602/2007). 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 o projeto específico que seria apresentado, contribuições estas que seriam juntadas ao processo para que os técnicos dos órgãos responsáveis pelo licenciamento as analisassem e verificassem a possibilidade de incorporá-las ao projeto, o Secretário-Executivo esclareceu que seu papel nas audiências públicas era completamente isento, e sua função era tão somente conduzir os trabalhos de forma totalmente neutra e garantir que aqueles que tinha alguma coisa a dizer sobre o empreendimento possam fazê-lo de forma democrática e organizada. Em seguida, expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação Consema 34/01 para a condução das audiências públicas, e compôs a Mesa Diretora dos Trabalhos, chamando para dela fazer parte a geóloga Sílvia Romitelli, representante o Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA, vinculado à Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais-CPRN/SMA, após o que declarou que se passaria, então, à primeira etapa da audiência, aquela em que se manifestam os representantes do empreendedor e da empresa de consultoria responsável pela elaboração dos estudos e análises ambientais. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da equipe de consultoria responsável pelos estudos ambientais. Depois de Ailton Antônio Guedes, Gerente de Ativo de Movimentação e Tratamento de Gás da Petrobrás S/A apresentar o projeto, Ricardo Simonsen, representante da Mineral Engenharia e Meio Ambiente, apresentou os estudos ambientais, dando ênfase às análise sobre os principais aspectos do empreendimento e sobre os impactos positivos e negativos que o empreendimento produzirá, em especial às medidas de prevenção ou mitigação a serem implantadas. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. Alex Sandro Santos,



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

representante da Associação dos Moradores do Bairro Pegorelli de Caraguatatuba, comentou que: 1) como morador de uma comunidade carente, que era Pegorelli, onde tudo era pouco divulgado, inclusive esta audiência, porque, embora todas as faixas informando sobre a audiência tenham sido colocadas em todos os bairros da cidade, não havia sido anexada nenhuma no Pegorelli; 2) que, mesmo assim, foram realizadas várias reuniões com a comunidade deste bairro, e que perguntava se ela seria afetada por essa base de gás, e que seria interessante que um representante da Petrobrás fosse até essa comunidade explicar por onde passará a tubulação, como ela será feita, se serão construídas novas rotas para o tráfego de carros, caminhões e carretas, 3) que solicitava fosse dada prioridade à mão-de-obra do Município, embora se soubesse que iriam ser contratadas empreiteiras e construídos canteiros de obras, e também que, como sempre acontecia, essas pessoas, terminada a obra, acabavam ficando no Município, embora não houvesse infra-estrutura suficiente para atender de modo definitivo essa nova demanda; 4) e que a Petrobrás, com a implantação de projetos, desse apoio social às pessoas carentes da região, pois, embora fosse imprescindível tratar da questão ambiental, o essencial era o ser humano, e que de nada adiantava defender o meio ambiente durante a audiência e, depois, jogar bitucas de cigarro ou papel no chão ou pela janela do carro. Cristiane Lopes, representante da Gazeta Litorânea de São Sebastião, questionou: 1) se seria ou não utilizada a mão-de-obra local; 2) se essa mão-de-obra seria capacitada pelo programa de capacitação profissional, para o que, se disse, seriam abertas inscrições em várias áreas relacionadas com petróleo e com gás e se elas poderiam ser utilizadas na execução dessas obras. Paulo André Cunha Ribeiro, representante do Instituto Onda Verde de Caraguatatuba, depois de dar os parabéns ao Secretário Executivo do Consema pela condução dos trabalhos, comentou: 1) que houve uma série de contratemplos nas audiências anteriores, e que, para esta, os procedimentos adotados eram mais adequados, o que igualmente ocorreu também nas discussões realizadas pelas entidades ambientalistas, que deram oportunidade para que todos os segmentos e setores da sociedade se manifestassem e obtivessem maiores informações sobre o licenciamento dessa obra; 3) que, infelizmente, como membro da Comissão do Plano Diretor do Conselho Municipal de Meio Ambiente, conclamava a sociedade para as discussões que ocorreram, inclusive, nas audiências havidas sobre este importante instrumento de planejamento; 4) que, como representante do Comitê de Bacias Hidrográficas, almejava que tudo acontecesse da melhor forma possível, o que a seu ver já vinha acontecendo, pois teve a oportunidade de conhecer a estação de monitoramento do ar que será implantada – a qual foi muito discutida nas audiências anteriores – e que, além dela, outras aquisições vinham sendo feitas ao longo desse processo; 5) que os Rios Camburu, Pirassununga e Rio Claro faziam parte da principal bacia hidrográfica do Litoral Norte e deveriam ter tratamento necessário para que seja provocado o menor impacto possível nas bacias hidrográficas da qual fazem parte, utilizando-se, por exemplo, das metodologias que a Petrobrás apresentou, pois estes rios constituem o único meio de drenagem natural de uma região com quase 60 milhões m²; pois todos eles têm a função específica da drenagem natural; 6) que, com o desenvolvimento da região, no futuro, não se sabe o que acontecerá com toda a área de planície, que hoje é pastagem e que pode ter um desenvolvimento diferenciado; 7) que, em relação à malha viária alguns aspectos consideráveis devem ser levados em conta, como, por exemplo, a duplicação em curso da Rodovia dos Tamoios sem que seja executado o traçado de contorno do litoral ao mesmo tempo; 8) que era importante que a Petrobrás discutisse esta questão com o Governo do Estado, já não está conseguindo seguir seu próprio cronograma de execução das obras que visam à construção de um corredor de exportação. Mauro Silva, representante da Associação Surf de São Sebastião, declarou: 1) que residia com a



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

família no litoral há mais de quarenta anos e acreditava que este projeto não havia sido desenvolvido por pessoas que conheciam esta região, e que, embora tivesse feito vários questionamentos, não obteve nenhuma resposta satisfatória; 2) que, durante estes anos, a UTGCA produziu uma série de impactos – de quarenta a cinquenta, aproximadamente –, inclusive no próprio clima; 3) que a elaboração dos estudos sobre esse projeto se deu de forma muito rápida, e que o RIMA – ao qual teve acesso através do Google – continha uma série de erros; 4) que, com base no estudo de alternativas, chegou à conclusão de que, se se considerasse como mercado consumidor a cidade de São Paulo ou a RMSP, tornava-se impraticável levar este sistema até a cidade Taubaté e, em seguida, construir seu prolongamento até São Paulo, ou seja, construir mais cem quilômetros de sistema, o qual, com certeza, afetaria a qualidade desse pólo turístico, e que se esse sistema se prolongasse em direção à cidade do Rio de Janeiro, esse percurso seria mais curto, porque em linha reta; 5) que, quer seja em virtude do reservatório quer seja em virtude do refino, a Petrobrás, se viesse a considerar economicamente viável, pode até explorar essa bacia, um dia, mas que, aos seus olhos, o que a Petrobrás deveria fazer era investir em energia limpa, energia sustentável, e abrir mão do argumento de que obras como esta são de utilidade pública, pois ele até agora só serviu de pretexto para que essa empresa transgredisse várias leis ambientais; 6) que a Secretaria de Estado do Meio Ambiente foi “atropelada nesse processo de licenciamento deste empreendimento, pois ele não deveria provocar essa série de impactos; 7) que, quando se alardeou que esse empreendimento geraria empregos, foi vendida, para os incautos, a imagem de que se tratava de um empreendimento muito bom, mas ninguém falou da poluição ou do substancial aumento do trânsito absurdo em Cubatão que ele causaria; 8) que, ao se duplicar a Rodovia dos Tamoios não se levou em conta a BR-101, que cruzava o Brasil inteiro; 9) que, se havia a pretensão de se construir um túnel com 8,5 km de raio com o propósito de se liberar o trânsito, e, assim, causarem-se impactos em todas as cidades, em vez disso dever-se-ia adotar-se soluções que preservassem as atividades turísticas de modo geral e, também, todas as atividades econômicas; 10) que a Secretaria de Estado do Meio Ambiente, e o Governo do Estado como um todo, deveria assumir essa responsabilidade ambiental, adotando medidas que prevenissem esses impactos, em vez de delegar toda competência ao Ibama, pois, deste modo, este órgão ambiental cuidaria do Estado de São Paulo como um todo; 11) que constavam do EIA/RIMA informações de que, ao lado de cada duto, havia parques que vinham perdendo sua qualidade em virtude dos impactos que sofriam e que eram causados pelo trânsito; 12) que, infelizmente, a Petrobrás não era uma empresa ambientalmente correta, como mostravam as multas que recebeu por vazamentos, principalmente em decorrência do grande risco que eles apresentam de explosão e incêndio. Antonio Coluter, representante da Associação dos Moradores de Ilha Bela e presidente do PPS, comentou: 1) que essa audiência discutia a implantação dos dutos de transferência que afetariam diretamente as cidades de São Sebastião e Caraguatatuba, e, indiretamente, a cidade de Ilha Bela; 2) que se solidarizava com a população de Caraguatatuba e de São Sebastião, que seria afetada diretamente, e, também, com os moradores de Ilha Bela, porque, sem nenhuma dúvida, as atividades turísticas que movimentavam a economia e geravam empregos seriam afetadas; 3) que se falava de compensação ambiental e compensação financeira, mas que, muitas vezes, as agressões que obras como estas causavam nunca seriam suficientemente compensadas, e que, se nessa ótica, estas obras causavam males na região, tratava-se de males necessários, pois o desenvolvimento possuía esta contrapartida; 4) que a Petrobrás deveria fazer a compensação de uma forma real e verdadeira, pois, como informou, 92% dos recursos destinados – cerca de duzentos e oitenta mil reais – seriam aplicados no Parque Estadual da Serra do Mar, e 8%, no Parque Estadual de Ilha Bela; 5) que, neste



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

último parque, com esses recursos deveria ser construído um acesso que o ligasse à Estrada do Castelhanos, pois, deste modo, a população tradicional que residia aí e em Praia Vermelha poderia alcançar a pé, de bicicleta ou carro – os centros urbanos; 6) que, embora Ilha Bela não viesse a sofrer os impactos da maneira direta como sofreria a população das cidades de São Sebastião e de Caraguatatuba, a Petrobrás deveria ter em vista os transtornos que essa obra causará nas atividades turísticas e, por isso, aumentar o volume de recursos destinados a compensar os impactos que esta obra causará. Leandro Barcelos, representante da Agenda 21 de Caraguatatuba, comentou: 1) que as atividades de educação ambiental têm-se desenvolvido em Caraguatatuba de forma genérica, muito rápida, do primeiro ao quarto ano do ensino fundamental, e que será aberto um leque de âmbito maior nas escolas estaduais, pois meio ambiente não era uma disciplina, e, sim, uma questão de consciência ambiental; 2) que exemplificava que muitas atitudes adotadas por um pai em relação a um filho - por exemplo, pedir para que diga ao vendedor que não se encontra em casa – constitui uma corrupção passiva, pois, como dizem alguns filósofos, o homem é corrupto a partir do momento em que ele vive em sociedade; 3) que a Petrobrás era passiva nesta situação, mas tinha muito dinheiro, porque era uma empresa de capital misto; 4) que a Agenda 21 – que surgiu da Conferência sobre Meio Ambiente no Rio, que recebeu o nome de ECO-92 – vinha sendo implementada com o desenvolvimento de atividades com os diversos setores da sociedade, que irão eleger representantes. Passou-se à etapa em que se manifestam as pessoas em seu próprio nome. Silvana de Oliveira Chaves questionou se existia alguma previsão sobre a vida útil desta bacia, ou seja, se havia algum estudo a longo prazo a esse respeito, e que, à primeira vista, tudo levava a crer que esse empreendimento trará muitos benefícios para a cidade e, em contrapartida, muitos prejuízos quando esta bacia se esgotar. Wagner Tadeu Faria Marcondes comentou: 1) que a finalidade da audiência pública era esclarecer à população sobre o que os órgãos governamentais pretendiam fazer, pois ela tinha o poder de influenciar e decidir o que desejava para sua comunidade; 2) que as questões ligadas à gestão pública eram regidas pelo princípio da transparência, o que possibilitou que tivesse em mãos o Processo SMA nº 13.602/2007 sobre este empreendimento; a Lei Estadual nº 9.988/2000 e a Resolução SMA 56/2006, e achou estranho que o decreto citado durante a apresentação, datado de 29.05.2007, não possuísse número; 3) que a influência política desse licenciamento deve ser levada em consideração. Depois de o Secretário-Executivo declarar que a referência a esse decreto havia sido feita pelos profissionais da empresa de consultoria responsável pelos estudos ambientais, Luiza Maria Fátima Santana indagou qual seria a próxima audiência e, exatamente, o que os moradores estavam aguardando. Marcos Vinícius de Melo declarou: 1) que o valor proposto pela Petrobrás para a compensação ambiental fora duzentos e oitenta mil reais, o qual correspondia a 0,5% do valor bruto do empreendimento, como determinava a Lei do Sistema Nacional de Unidades de Conservação-SNUC, que criou as compensações ambientais; 2) que, em última instância, quem definia este valor era a Câmara de Compensação Ambiental da SMA, presidida pelo Secretário-Adjunto do Meio Ambiente da Secretaria do Meio Ambiente; 3) que as questões relacionadas com a sobreposição dos empreendimentos que deverão ser implantados no Litoral Norte de São Paulo eram contempladas no âmbito dos 21 projetos estratégicos do Governo do Estado; 4) que essa sobreposição requeria fosse realizada uma avaliação ambiental integrada desses empreendimentos e de seus desdobramentos no Litoral Norte de São Paulo, avaliação esta que deveria ser presidida e coordenada pelo Governo do Estado; 4) que a Petrobrás, de alguma forma, busca junto com a sociedade civil organizada, identificar correlações entre os empreendimentos; 5) que, como determinava a legislação vigente, da Petrobrás procuraria contratar, preferencialmente, a mão-de-obra da região, e que o importante era a



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

qualificação profissional, e que agiria, em relação a esse projeto, da mesma forma que agiu em relação ao projeto que começou a implantar este ano no Município de São Sebastião, juntamente com a Transpetro, oportunidade em que procurou o SENAI para buscar mão-de-obra mais qualificada, a qual, na maioria das vezes, passava a acompanhar o empreendedor, ou seja, passava a trabalhar também na implantação de outros projetos em outros Municípios e Estados, e que, portanto, em relação a ela não havia a tendência de que se fixasse nos locais dos empreendimentos. Herman Neto, depois de solicitar que, para que comunidade tivesse acesso às cópias dos processos e às plantas e análises do EIA/RIMA, sugeria que a Petrobrás deixasse esse material em um local, durante toda a execução da obra, comentou: 1) que a Rodovia SP-55 vinha causando muitos problemas aos moradores, que, muitas vezes, tinham de andar mais de 10 km em busca de alimento; 2) que a compensação ambiental e a infra-estrutura eram necessários; 3) que, na condição de proprietário havia instaurado vários processos de licenciamento ambientais nos órgãos competentes, desde 1996, e que, em virtude da morosidade desses órgãos, esses processos não se concluíram, o que não acontecia com este empreendimento, que, talvez por ser de interesse nacional, seu licenciamento estava se dando em um ritmo mais célere e que o mesmo deveria acontecer com os processos de empreendimento de interesse regional e local, como era o caso do Rio Juqueri-Querê, que estava ligado diretamente aos Rios Camburú; 4) que, por considerar necessário que esses rios fossem desassoreados, estava criando uma entidade que defendesse os interesse comunitário, pois, no caso desses rios, eles poderiam morrer; 5) que, em relação à travessia das estradas, deveria se adotarem medidas para que as pessoas que moravam na região do CDP, por onde passarão os dutos, não deixassem de ter acesso aos locais aonde necessitam ir, como, por exemplo, para fazer compras; 6) que as instalações da Sabesp causavam diariamente problemas, motivo por que elas precisavam sofrer uma revisão; 7) que se deveria também informar por onde passarão as redes e qual será a largura da faixa de segurança, e o que poderá e não poderá ser feito nessas faixas; 8) que, pelo fato de existirem muitas propriedades dentro dessas faixas, deveriam ser adotadas medidas que compensassem a impossibilidade de se construir nelas; 9) que, em relação à mão-de-obra local, acreditava que bastava que as pessoas comprovassem ter nascido nessa região ou que aqui residiam há mais de vinte ou trinta anos, e, ainda, que possuíam capacitação técnica para executar qualquer serviço em qualquer área da região; 10) que acreditava ser do interesse de todos fosse garantida a compensação ambiental e fossem firmadas parcerias entre os Governos Federal e Estadual e as Administrações Municipais com vistas a se minimizar os problemas existentes na região; 11) que há alguns anos foi sugerido a algumas autoridades que se abrisse um túnel de 2,7km na Rota 200, sobre pilares, desde o Vale do Rio Grande, em Boissucanga, até o Vale do Rio Pirassununga, em Caraguatatuba, ficando sobre pilares, pois ele diminuiria sessenta quilômetros do percurso entre a Costa Sul de São Sebastião e a Rodoviária de Caraguatatuba. Maria Cristina Góes, depois de declarar que trabalhava na construção civil e que ficou preocupada e assustada quando, em certo momento, precisou fazer compra de material – pedras, cimento, areia etc., para sua obra, e soube que não havia material nem para o mês seguinte, pois a pedreira de Caraguatatuba estava atendendo somente à Petrobrás, devido a uma enorme área de fundação que estão construindo; 1) que estava com medo de que, em outra ocasião, a pedreira não pudesse fornecer novamente material à população; 2) que a Petrobrás, por estar ajudando à população, deveria ter mais cuidado e não danificar o que já estava pronto e, se possível, dividir em cotas sua demanda para que a população também fosse atendida em suas demandas; 3) que deveriam ser oferecidos esclarecimentos sobre a obra, dado que havia muito dinheiro envolvido e que também deveria ser construído um posto em um ponto estratégico da



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

cidade, onde se reunissem os representantes da Petrobrás e da Prefeitura e onde também fosse possível ter acesso a um sítio eletrônico com informações. Julieta Martins declarou que, dada a proximidade do Bairro do Pontal Santa Marina com as terras da Fazenda Serra do Mar, preocupava-se com a possibilidade de ocorrer algum impacto que pudesse trazer transtornos aos moradores e, também, com a possível intercepção de uma rodovia. Passou-se à etapa em que se manifestam representantes do Poder Executivo. Théo Baleeiros, Secretário Municipal do Meio Ambiente de São Sebastião, declarou: 1) que o processo de licenciamento ambiental, no âmbito municipal, estava sendo acompanhado e conduzido pelo Conselho Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano-Conurb, ao qual foi apresentado este projeto pela empresa de consultoria que elaborou o EIA e pela Petrobrás, e que essa apresentação fez parte desse processo de licenciamento; 2) que algumas questões foram analisadas pelo Conurb e diziam respeito ao tráfego; aos ruídos; ao horário de funcionamento da obra; à contratação da mão-de-obra; ao cronograma de implantação dessa unidade e do oleoduto; e à compensação ambiental; 3) que o Município de São Sebastião possui um sistema de meio ambiente com conselho deliberativo, uma Secretaria Municipal de Meio Ambiente, com profissionais capacitados a realizar o licenciamento ambiental, e também um fundo municipal de meio ambiente, que já se encontrava regulamentado e, portanto, apto a financiar projetos e que, portanto, alguma compensação ambiental destinada à recuperação ambiental e à educação ambiental poderia ser repassada a esse fundo municipal; 4) que, em relação à publicidade desse processo de licenciamento, o EIA/RIMA se encontrava disponível no sítio eletrônico da Prefeitura do Município de São Sebastião, que era w.w.w.saosebastiao.sp.gov.br, e, também, na Secretaria Municipal do Meio Ambiente desde o dia 14 de abril último, ou seja, um mês antes audiência pública, e que um funcionário da Petrobrás ficava à disposição da população nesta secretaria, para esclarecer qualquer tipo de dúvida; 5) que, recentemente, foi implantada uma nova linha de dutos em São Sebastião, o OSBAT, que exigiu a transposição de um rio, restrição do tráfego e transposição da faixa, o que evidenciou a importância da participação dos representantes da população, dos moradores, no acompanhamento desta obra, divulgando as intercepções e situações que poderão alterar o dia a dia da população, e que, com este objetivo, a Petrobrás deixará disponível um ônibus para transportar as pessoas que queiram entrar em contato com o engenheiro responsável pelo trecho; 6) que pedia à Petrobrás que o plano de comunicação contemplasse a capacitação dos fiscais e dos gestores municipais para executarem as atividades relacionadas com a obra, inclusive para esclarecerem a população aspectos envolvidos com a execução de atividades potencialmente poluidoras, algumas das quais se sabia serem inerentes à realização de obras que, embora sejam necessárias à região, produzem este e outros impactos ambientais; 7) que se encontrava em funcionamento, em São Sebastião, uma comissão específica que, envolvendo várias secretarias e órgãos, realizava as análises dos impactos negativos e positivos da obra, inclusive no que dizia respeito ao incremento da receita; 8) que os moradores de São Sebastião poderiam procurar a Secretaria Municipal de Meio Ambiente, para obter informações sobre os estudos e propostas aqui apresentados, cujo telefone era 3892-6000. Araucir Manzano Filho, Secretário de Meio Ambiente, Agricultura e Pesca da Prefeitura Municipal de Caraguatatuba, declarou: 1) que os aspectos dessa obra se sobrepunham aos negativos, principalmente em decorrência da retirada da rodovia de trinta carretas por dia; 2) que a Petrobrás tinha consciência ambiental e que nunca se furtara a oferecer qualquer tipo de informação, digital ou escrita, esclarecer todas as dúvidas e apresentar este projeto às comunidades, e que, no que dizia respeito aos moradores do Bairro Pegorele, a Petrobrás poderá realizar oportunamente uma reunião para esclarecê-los; 3) que a Prefeitura tem acompanhado de perto o licenciamento deste projeto e



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

feito várias intervenções; 4) que os três rios que formavam a Bacia Hidrográfica do Rio Juqueri-Querê eram muito importantes e todos os cuidados seriam dispensados para minimizar os possíveis impactos que eles poderão sofrer; 5) que funcionários dos órgãos municipais tiveram a oportunidade de visitar várias obras de Petrobrás no Brasil inteiro – Manaus, Santos, Macaé e outros Municípios –, oportunidade em que constataram que a Petrobrás era uma empresa muito séria, embora não se pudesse perder de vista que os empreiteiros, na ânsia de querer fazer, acabavam prejudicando e não respeitando a comunidade local, entre outros motivos, com o movimento de caminhões em lugares onde residiam famílias, atividade esta que levantava muita poeira, o que tornava necessário que, com o objetivo de minimizar esse desconforto, fosse utilizada água de reuso, respeitando-se desse modo a população; 6) que medidas como esta constavam do EIA/RIMA, das normas e dos cursos ministrados pela Petrobrás para os empreiteiros e empregados; 7) que a Prefeitura do Município de Caraguatatuba era a porta-voz da comunidade e, quando surgir algum problema, ela poderia ser procurada, embora, como todos soubessem, se tratava de uma obra simples; 8) que não poderão suprimir-se vegetação nas áreas de intervenção e nas áreas de preservação permanente; 9) que, para implementação da compensação ambiental, obrigatoriamente deverá ser ouvida a Secretaria Estadual de Meio Ambiente e consultado o Conselho Municipal de Meio Ambiente e as entidades ambientalistas com atuação em Caraguatatuba, porque, muitas vezes, a compensação ambiental ERA feita em um lugar que a população não desejava, e isso deveria ser evitado; 10) que, por vários motivos – e isso vinha acontecendo ao longo dos anos –, não se tem protegido a bacia hidrográfica formada por esses três rios, e que parte dessa compensação ambiental deveria ser destinada à recomposição de parte de sua mata ciliar, cuja falta é a principal causa do assoreamento dessa bacia; 11) que este procedimento era muito importante, e que era preciso, portanto, realizar uma reunião pública com a comunidade do Pegorele e pedir à Secretaria Estadual de Meio Ambiente e à Petrobrás que as medidas de compensação ambiental não ficassem apenas no papel. Ailton Guedes, representante da Petrobrás, teceu os seguintes comentários: 1) que o Projeto Mexilhão, como qualquer outro projeto, foi entregue à Agência Nacional de Petróleo e ela estabeleceu um prazo da concessão, que irá até o ano de 2032, e que, a essa altura, o campo ainda não estará exaurido, pois ainda existirão reservas de gás, e que, portanto, essa concessão provavelmente será prorrogada, pois só no o campo Mexilhão, haverá gás para produção até, no mínimo, 2050; 2) que esta bacia como um todo, através das descobertas recentemente anunciadas, se manterá por mais de trinta anos; 3) que, em relação à interrupções de acesso, a Petrobrás era uma empresa extremamente profissional, e tal interrupção não ocorrerá, pois, em primeiro lugar, será construído o acesso provisório e, só depois, se interromperá o acesso principal; 4) que, em relação ao valor pago pela Petrobrás para a compensação ambiental, tratava-se de um valor já estabelecido, e era bem diferente da indenização por servidão de área; 5) que, em relação ao Bairro do Pegorele, o duto não o atravessará, pois passará a uma distância de 250 metros; 6) que a Petrobrás era uma empresa internacionalmente conhecida e, recentemente, foi premiada entre oitocentas empresas de cinquenta países, e a primeira colocada, segundo critério de sustentação ambiental, e detentora do melhor balanço social entre as empresas avaliadas; 7) que, para dirimir possíveis dúvidas, as pessoas deverão entrar em contato com a Petrobrás, através do número 0800-7700112, ou encaminhar correspondência para o endereço eletrônico comunica.unbs@petrobras.com.br. Ricardo Simonsen, representante da empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA, esclareceu: 1) que um possível vetor para a invasão no Parque Estadual da Serra do Mar era a ocupação e que esse empreendimento, pelo fato de atravessar a Serra do Mar através de túnel, não corroborará para o surgimento deste vetor, pois nenhuma faixa será desmatada,



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

de modo a possibilitar o acesso a essa unidade de conservação, e todas elas serão construídas em lugares providos de acesso, que era área de planície; 2) que, no Município de Caraguatatuba, já foi realizada vistoria no trecho do duto, do qual participaram alguns técnicos da Secretaria Estadual do Meio Ambiente; 3) que se tinha acesso praticamente ao duto inteiro através das vias vicinais; 4) que, em relação à travessia dos cursos d'água, a intervenção para a construção do duto era muito localizada, muito pequena, e, no momento da escavação, ocorrerão a suspensão de material e um processo de acomodação desse material, e este processo durará pouco e será de pequenas dimensões; 5) que, em relação ao questionamento do representante dos moradores de Ilha Bela, não foi possível identificar impactos desse empreendimento neste Município, por ser muito pequeno, e a que a fase de obras demandaria um contingente pequeno de trabalhadores; 6) que os impactos eram localizados nos Municípios onde a obra será realizada, ou seja, em Caraguatatuba e São Sebastião, cada uma com sua peculiaridade, com um impacto maior acentuado em São Sebastião, o qual decorreria do tráfego de veículos na fase de execução das obras, mas havia formas de controlá-lo com a implementação dos programas ambientais pertinentes; 7) que a distância, a existência do canal e a inexistência de necessidade da utilização de infra-estrutura de Ilha Bela faziam com que não houvesse impactos neste Município; 8) que a decisão de se destinar parte da verba ao Parque Estadual de Ilha Bela era uma determinação da legislação do Sistema Nacional de Unidade e Conservação-SNUC; 9) que se entendia que existia uma zona de 10 km em torno do PE da Serra do Mar, e esta zona-tampão estava dentro da área de influência do túnel, por isso foi sugerida a destinação de parte desta verba à esta porção desta unidade de conservação no Município de Ilha Bela; 10) que era muito rigorosa a lei que criou essa compensação ambiental, estabelecendo não só o tipo de unidade de conservação que poderia receber tal verba como também a forma como deveria ser aplicada; 11) que alguns outros pleitos não se encaixavam na ação ambiental criada pela Lei Estadual 9985/2000, e que, em relação ao decreto anteriormente referido e que não possuía número, ele estabelecia a faixa de servidão, era conhecido como autônomo, não estando relacionado à nenhuma lei, ou seja, não possuindo número, o que tinha o propósito de facilitar o acompanhamento do processo, tendo sido publicado no Diário Oficial da União, página 103 – seção 1, em 30 de maior de 2007; 12) que, em relação à publicidade do empreendimento, ela se deu através de vários meios de comunicação, como rádio e faixas, inclusive no Bairro Pegorele, e que foram colocados meios de transporte à disposição de todas as comunidades; 13) que, em relação à dimensão da faixa de servidão, o EIA fazia referência a uma faixa mais larga, mas que não se tratava da faixa de servidão, e, sim, de uma faixa de estudo, pois não se poderia limitar a avaliação ambiental a uma faixa de 30 metros para cada lado do duto, pois constituía uma visão um pouco truncada da realidade ambiental, e que, por isso, se abria essa faixa, trabalhando-se com uma área de influência indireta – a qual, em alguns casos, abrangia os Municípios de Ilha Bela, Caraguatatuba e São Sebastião – e uma área de influência direta onde havia algumas centenas de metros para cada lado, cujo exemplo era o Bairro Pegorele, que, por se encontrar incluída nessa faixa de estudo, mas fora da faixa de servidão, não sofrerá interferência direta do duto; 14) que existia uma série de programas ambientais que serão detalhadas nas etapas subseqüentes do licenciamento, tratando-se de um processo bastante longo; 15) que os consultores e empreendedores eram demandados pela Secretaria do Meio Ambiente, e todos os programas conceituados no EIA serão detalhados para as etapas subseqüentes do licenciamento; 16) que, entre estes programas, se incluía o de controle de tráfego, como será feito, por onde passará, qual medida será adotada, de modo que a população não venha a sofrer com a implantação dessa obra; 17) que outro programa era o de contratação e desmobilização da mão-de-obra, e que, por se



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

tratar de uma obra de curta duração, ela terá, no máximo, trezentos e cinquenta funcionários, e isso ocorrerá em Municípios populosos. Eduardo Hipólito do Rego, representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, declarou acreditar que essa obra poderia ter uma publicidade maior, para que mais pessoas pudessem participar, e que a divulgação da audiência foi pequena, e que, em Caraguatatuba, participaram das audiências anteriores estudantes das faculdades e da comunidade, por se tratar de uma etapa que diz respeito ao princípio da cooperação, que era o mais importante dentro do processo de licenciamento ambiental. Depois de declarar que todas as etapas da audiência haviam sido cumpridas, o Secretário-Executivo informou que todas as pessoas que ainda desejassem cooperar com o aprimoramento deste projeto, poderiam enviar sua contribuição, no prazo de cinco (5) dias úteis, contados a partir da data dessa audiência, o que poderá ser feito ou enviando sua correspondência através dos Correios ou protocolando-a diretamente neste setor. E, como mais nada foi tratado, deram-se por encerrados os trabalhos desta audiência. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, Diretora da Divisão de Documentação e Consulta, lavrei e assino a presente ata.