



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

Ata da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Otimização do Transporte Ferroviário de Cargas entre o Planalto e a Baixada Santista-Projeto TCLD”, de responsabilidade da MRS Logística S.A, realizada na cidade de Cubatão, no dia 11 de abril de 2006.

Realizou-se, no dia 11 de abril de 2006, às 17h00, no Bloco Cultural da Prefeitura de Cubatão, Praça dos Emancipadores, s/nº, Vila Martin Smith, Cubatão-SP, a Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental-EIA/RIMA do empreendimento “Otimização do Transporte Ferroviário de Cargas entre o Planalto e a Baixada Santista-Projeto TCLD”, de responsabilidade da MRS Logística S.A. Dando início aos trabalhos, **a Secretária-Executiva Adjunta do Consema, Cecília Martins Pinto**, 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 vieram participar da Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental-EIA/RIMA do empreendimento “Otimização do Transporte Ferroviário de Cargas entre o Planalto e a Baixada Santista-Projeto TCLD”, de responsabilidade da MRS Logística S.A. Declarou que tinha a missão de inicialmente compor a Mesa de Trabalhos, chamando para dela fazerem parte a representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Neusa Marcondes e o representante do Consema, Carlos Alberto Cruz Filho. Depois de a Secretária-Executiva Adjunta expor resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação Consema 34/2001 para a condução das audiências, passou a palavra ao representante do empreendedor, **Felix Lopes Cid**, Superintendente de Planejamento da MRS Logística S.A., que apresentou o projeto, e, em seguida, ao biólogo **Sérgio Pompéia**, que apresentou, com detalhes, as diversas análises que compunham o EIA/RIMA. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema. **Fábio Dib** comentou sua preocupação não somente com esse empreendimento em si, mas, também, com o que vinha ocorrendo em toda a Baixada Santista e que, por uma deficiência óbvia de informação, a maioria das pessoas desconhecia, pois, embora o Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA declarasse que só existiam dezenove, se comentava que trinta projetos tramitavam na SMA com vistas ao licenciamento, e que se propunha fossem todos eles implantados na Baixada Santista - excetuando-se a Embraport já licenciada pelo Ibama. Declarou que se falava, como fez o representante da MRS, que a Baixada Santista travava o desenvolvimento do Estado de São Paulo e do país, e talvez fossem os obstáculos aqui existentes e que dificultavam a descida da serra que seguravam um pouco a qualidade ambiental da região, e reconheceu a necessidade de um retorno ao desenvolvimento que ora se propunha. Declarou que a Ordem dos Advogados do Brasil batia nessa tecla do retorno há muito tempo, porque reconhecia a necessidade de se criar emprego de forma contínua para a população de Cubatão, e que a implantação do empreendimento cuja discussão era objeto dessa audiência fosse a oportunidade esperada. Comentou que percebeu algumas articulações entre as pessoas que estavam presentes nessa audiência e que tais articulações visavam à busca de compensações para o município, e que todas essas pessoas ficassem certas de que essa discussão que ora acontecia era só um pedaço daquela que era necessária. Comentou, também, que, no entendimento de algumas entidades, uma avaliação ambiental estratégica deveria preceder o licenciamento desse empreendimento, pois era incorreta a compreensão de que só para os empreendimentos do Estado esse instrumento se fazia necessário. Declarou que discordava desse ponto de vista, porque, a seu ver, a avaliação ambiental estratégica deveria ouvir todos os “atores” da



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

Baixada Santista, inclusive a indústria do turismo que, como outras indústrias - exceção feita unicamente à especulação imobiliária -, poderia ser prejudicada pelo aumento expressivo de empreendimentos na região. Acrescentou que, como todos sabiam, que, com o funcionamento da Embraport, se previam mais 1 mil 283 atracações ao ano, já se tendo cogitado que esse número seria dez vezes maior. Comentou que, como havia comentado em reunião do Consema, algumas entidades protestavam com o tratamento dispensado à Baixada Santista, embora ela constitua área de influência direta desse empreendimento, por ocasião do licenciamento do Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano Mário Covas, e, pouco tempo depois, se discutia esse empreendimento sem que tivesse sido objeto de uma avaliação ambiental estratégica. Declarou que talvez essa conduta revele que União e o Governo do Estado de São Paulo concebam a Baixada Santista como uma área de sacrifício, motivo pelo qual sequer perguntem se aqueles que residem nessa região desejem ou não ter qualidade ambiental. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. Depois de **Antônio Nogueira Clementino**, representante da Associação dos Usuários de Transporte Coletivo da Baixada Santista, declarar seu apoio ao projeto, **Florisvaldo Rodrigues**, representante da Associação Beneficiária dos Desempregados de Cubatão e Região, comentou a importância desse projeto e à necessidade de se reivindicar compensações sociais e ambientais, e declarou que, com as informações recebidas, uma das preocupações que tinha, como, por exemplo, com a poeira que seria gerada, tinha ficado esclarecida porque os cuidados que seriam dispensados eram adequados. **José Fernando Rebelo Gonçalves**, representante da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária-São Paulo, comentou que não era contrário ao projeto e que dava os parabéns aos seus formuladores, porque entendia que ele constituía um passo importante a ser dado, que os estudos apresentavam o ponto de vista da empresa, e não da comunidade; que era a primeira vez que tinha notícias da implantação de uma esteira sobre um patrimônio histórico, cujo tombamento fora feito pelas diversas esferas, quais sejam, municipal, estadual, federal e mundial; que tal implantação alteraria algumas características desse patrimônio, principalmente entre o quarto e o quinto patamares; questionou a recuperação “cosmética” que os empreendedores realizariam, e se esse tipo de recuperação do patrimônio histórico poderia ser aceito pela comunidade; que o RIMA apresentava cinco alternativas de descida da serra e que, se sabia, que a Rodovia dos Imigrantes a realizou totalmente através de túneis, o que o levava a questionar por que não foi pensada a alternativa de se fazer a descida através de túnel, evitando-se a travessia pela área tombada; que o RIMA, entre outras informações, fazia referência ao aumento de turistas, na década de 90, e à falta de estrutura local, representada pela ausência de transporte e de outros tipos de infra-estrutura; que a população mostrou descontentamento com o gerenciamento do transporte ferroviário feito pela MRS Logística, e o que ela queria era que essa empresa tentasse, juntamente com outras, resolver esse problema, e ela não pretendia que a MRS conversasse com ela para explicar os motivos das dificuldades com o transporte; que o gargalo se situava precisamente entre Rio Grande da Serra e Campo Grande, o que, juntamente com outros problemas, tornava inviável o transporte de passageiro. Depois de **Márcio José dos Santos**, representante da Paróquia Bom Jesus de Paranapiacaba, declarar seu apoio ao projeto, **Saulo Machado de Souza**, representante da OCIP-Verde Amarelo de Franco, representante da Associação Beneficiária dos Desempregados de Cubatão e Região, comentou que a hipótese de que o empreendimento não provocaria interferência na paisagem de Paranapiacaba era questionável porque, a seu ver, a construção do túnel e das vias que conduzirão a ele provocará impacto significativo na paisagem dessa cidade cuja beleza cênica exerce importante papel em sua estrutura turística, e que, portanto, constituía um equívoco afirmar o



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

contrário. Comentou também que tudo levava a crer que essa esteira, com essas proporções, seria a única no Mundo, motivo por que não compreendia que se investissem recursos tão altos num empreendimento experimental, ou seja, que não possuía antecedentes técnicos que comprovassem sua eficácia, e que o estudo do RIMA demonstrava que os dados técnicos utilizados se referiam ao gênero, e não à espécie, uma vez que diziam respeito a sistemas de tremalheiras, dutovias, ferroanéis e ao transporte por esteiras a longa distância. Comentou, ainda, que as variáveis do ponto de vista ambiental foram pobremente explicitadas no RIMA, que os recursos hídricos sofrerão significativos impactos com a construção dessa obra, que os passivos ambientais, apesar de descritos, se encontravam maquiados nos estudos à medida que eram apresentados de forma genérica, e que a hipótese de se anexar mais uma linha às já existentes produziria um impacto bem menor do que elevar uma estrutura, e que propunha que os representantes ou da empresa consultora ou do empreendedor discutissem essas questões mais uma vez. **Sandi Cláudio**, representante do Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Cubatão-Condepac, comentou que era de grande interesse esse projeto, principalmente para quem residia na Baixada Santista, e que se sabia que ele traria impactos para a economia não só da região, mas do Brasil como um todo, e, principalmente, na Vila de Paranapiacaba; que havia encaminhado, em janeiro de 2006, ao Conselho Estadual do Meio Ambiente, relacionado com o Proc. SMA nº 13.554, documento em que a entidade que representava posicionava-se favorável à implantação desse projeto, desde que a tecnologia implantada fosse um sistema de esteira fechado não só com o objetivo de agregar qualidade ambiental ao projeto, mas, também, em virtude das interfaces que teria com a população e com o meio ambiente. **Zulma dos Santos**, representante da Associação Teto e Chão da Baixada Santista e Cubatão, comentou que, embora esse projeto fosse interessante para a Baixada Santista e Cubatão, preocupava-se com as comunidades de Paranapiacaba e Cubatão no tocante às correias que seriam usadas, mas que, além de o consultor ser muito responsável e buscar o melhor para a comunidade e para a Serra do Mar, que era o pulmão da região, observou, durante a audiência de Paranapiacaba, algumas pessoas reunidas e motivadas a buscarem o melhor para a região, e informava a essas pessoas que um arquiteto da Cosipa elaborou há pouco um projeto que muito se assemelhava com a estação ferroviária da Vila que estava desativada, e a proposta desse arquiteto continha vários atrativos para as pessoas que viessem de São Paulo e desejassem praticar ecoturismo, e que encaminhou essas informações para os técnicos da MRS Logística e lhes pedia que as analisassem com carinho. **Sebastião Ribeiro Zumbi**, representante da entidade Educação Ambiental de Bem com o Mundo, comentou que, como muitos nordestinos que moravam em Cubatão, haviam ajudado a construí-la, e que, ao lado do desenvolvimento, se deveria lutar também pela preservação ambiental, e que havia trazido consigo uma ata de uma reunião realizada com o Ministério Público numa área em Vila Esperança, onde todos lutaram, por mais de onze anos, para conseguir água, e que foi necessária muita luta para cercar o bairro e conscientizar os técnicos de diferentes órgãos - Cetesb, DEPRN, Ibama e Secretaria do Estado de Meio Ambiente - da necessidade de que chegassem a um acordo com a Prefeitura. Declarou, também, que, em relação a essa correia de longa distância, embora muitas pessoas duvidassem, acreditava no preparo dos técnicos desses órgãos ambientais para fazer com que a implantação dessa esteira fosse acompanhada da preservação ambiental, e que tinha segurança de que todos eles, juntos, fariam o melhor pela comunidade. Declarou, ainda, que iria lutar para que se implantasse em Cubatão uma indústria turística, para a qual contribuiria a abertura da estrada velha, que era uma atração turística natural, assim como também será o percurso da correia, e que tudo tornará a cidade de Cubatão uma das melhores de São Paulo, além da riqueza que possui como



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

consequência do funcionamento do pólo petroquímico, da cultura, da mata atlântica recuperada, dos mangues fechados e da própria comunidade, que se juntou e controlou as invasões, limpou o mangue e conseguiu seus objetivos. Concluiu sua manifestação dizendo que haverá, sim, compensação ambiental e que apoiava esse empreendimento e dava as boas vindas a todos que vierem com esse empreendimento. **Zilda Maria Bergamini**, representante da entidade Associação dos Empreendedores de Hospedagem e Alimentação de Paranapiacaba, comentou que essa associação estava preocupada, porque ela queria ter prioridade, pois, como empreendedores, já fornecia alimentação, hospedagem e prestação de serviços, além de ter formado muitos monitores, como amigos do parque, o que vinha ao encontro da ansiedade desses jovens de trabalharem e serem úteis à comunidade, além de ter renda. Comentou que, há muito tempo, se tentava encontrar uma atividade que segurasse os moradores da região, os quais vinham enfrentando muitas dificuldades, e já haviam aparecido várias oportunidades e estas lhes foram negadas, porque apareceram várias pessoas que a gente considerava ambientalistas, mas que não estavam preocupados com a situação financeira das pessoas que moravam aqui na região, e que esses ambientalistas fizeram colocações que, em sua opinião, eram até demagógicas, porque a população, ao longo desses anos, vinha enfrentando vários impactos, muito graves, e esses ambientalistas nunca demonstraram qualquer preocupação com ela, mas, sempre que aparecia uma oportunidade, eles faziam muitas perguntas e a pergunta que ela lhes fazia era a seguinte: qual impacto é maior, o impacto social, causado pelo desemprego e pela falta de oportunidade desses jovens de trabalharem, estudarem, praticarem esportes, viajarem, enfim, caminharem sozinhos, ou o impacto ambiental. Comentou que, por essas razões, pedia àqueles que não estiverem de acordo que contribuíssem para resolver os problemas, ajudassem a modelar, mas não atrapalhassem nem retardassem esse projeto, que era motivo de ansiedade para todos os moradores de Paranapiacaba. **Manoel Bispo**, representante da Vila Esperança de Cubatão, declarou ter ficado contente com a explanação feita por Sérgio Pompéia, técnico altamente competente para elaborar um projeto dessa natureza, e que Cubatão era uma fabrica de oportunidade para aqueles que quisessem investir, e que, quando o governador teve a idéia de construir a primeira Rodovia dos Imigrantes, uma pessoa lhe disse o seguinte: “Mas, governador, o senhor tem um sonho faraônico para construir esta pista aqui e descer e cortar tudo lá para baixo?”. E ele, muito sábio, olhou para a Baixada Santista e falou a seguinte frase: “Eu tenho a certeza de que a Baixada Santista vai crescer tanto que daqui a vinte anos será preciso construir uma segunda Rodovia dos Imigrantes”. Esse representante declarou, então, que, atualmente, essa segunda Rodovia dos Imigrantes já se encontrava funcionando porque a primeira não conseguiu atender à demanda, e que Cubatão possuía mais de vinte e oito indústrias pesadas e, graças a elas, não era uma cidade desprovida economicamente, embora ainda fosse necessário se construírem mais indústrias e crescer, porque Cubatão também aquecia a economia do país. Declarou, ainda, que se sentia orgulhoso em morar em sua cidade, que era o maior pólo industrial da América Latina, e que dizia aos técnicos da MRS Logística que eles estavam muito atrasados com esse projeto. Declarou, ainda, que, se fosse governador, já teria implantado essa correia há vinte anos, e que, há poucos dias, houve um congestionamento que impedia que se saísse da cidade ou se chegasse a ela. Ao concluir, comentou que, em virtude do avanço da tecnologia, daqui a alguns dias seria construída uma correia que levaria os habitantes da Terra para outro Planeta, e que essa correia poderia não beneficiá-lo, poderia não lhe servir, mas, com certeza, serviria àqueles que viriam depois dele. **Edinei Noel de Souza**, representante da Sociedade Amigos do Bairro Vila São José de Cubatão, declarou que, para ele, era uma satisfação participar dessa audiência pública e ouvir alguns líderes comunitários, algumas



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

pessoas falarem também sobre o projeto turístico, e não só desse projeto de transporte de cargas, porque o turismo também fazia parte do desenvolvimento, e que essa linha que levaria as pessoas da Baixada Santista para o Planalto seria muito importante para a população da região. Depois de dar os parabéns à MRS Logística pelo trabalho que realizou, esse manifestante declarou ter ficado surpreso com esse trabalho do qual não tinha conhecimento, e também com a empresa, que se preocupava tanto em melhorar seu trabalho como líder comunitário como se preocupava também com os moradores e com as autoridades da cidade. Comentou, também, que a cidade estava se desenvolvendo e tentando melhorar sua qualidade de vida, em consonância com a Agenda 21, de cuja implementação participava. Ao concluir, deu os parabéns também às indústrias de Cubatão e às autoridades da cidade. **Edson Carlos da Silva**, representante do Conselho Municipal de Cultura de Cubatão, comentou que os membros desse conselho tiveram o privilégio de conhecer por dentro esse projeto que trará muitos benefícios para a cidade, pois, como se podia avaliar, a partir da experiência de congestionamentos que se viveu nesses últimos dias, era necessário dar um jeito na malha viária do município. Comentou, também, que Paranapiacaba era um diamante encravado na Serra do Mar, e que se estava passando uma grande responsabilidade para os técnicos da MRS Logística, mas que, ao mesmo tempo, se tratava de um investimento muito bom economicamente para todos e para o país, para a exportação e para a importação. Comentou, igualmente, que se passava para a MRS Logística também a responsabilidade de manter as características históricas de Paranapiacaba e de respeitar sua população. Declarou acreditar que todos os líderes comunitários da Vila concordavam com esses pontos de vista e com sua percepção de que as características históricas dessa cidade eram importantíssimas para o país, e, por isso, deveriam ser mantidas. A MRS Logística teria de se utilizar desse complexo de Paranapiacaba como um complexo turístico e ampliar a importância histórica que a cidade tem para o país. Declarou ter certeza de que toda a população de Cubatão estava disposta a ficar ao lado da comunidade de Paranapiacaba e que todos eram favoráveis ao projeto por reconhecer a importância da Serra do Mar para o ambiente, e que todos também reconheciam que a MRS era uma empresa responsável, até mesmo porque financiava vários empreendimentos sociais. Comentou que um dos grandes benefícios que se reconhecia que o projeto traria dizia respeito ao fato de essa empresa conhecer os malefícios causados pelo material particulado, que, em Cubatão, era causado pelo tráfego de caminhões. Declarou também que a população estava muito feliz porque existia, atualmente, em Cubatão, uma concessão da MRS Logística para construção da Estação das Artes, a antiga estação de trem de Cubatão onde funcionava uma escola de artes plásticas e que necessitava de investimento pra melhorar e ampliar suas atividades, o que a possibilitaria tornar-se um pólo de divulgação do turismo local. **Antônio Campos de Souza**, representante da Sociedade Melhoramentos Caminho dos Pilões de Cubatão, depois de declarar ser favorável ao empreendimento, comentou que ao se falar em competência se falava também em segurança, e que não se podia mais aceitar o atropelamento freqüente de crianças pelos trens na Vila dos Pescadores - e perguntou o que se faria para resolver esse problema -, e que, em relação ao trem turístico de Paranapiacaba, apelava para que ele fosse aprovado o mais brevemente, pois era de fundamental importância para o turismo e a economia de toda região. Passou-se à etapa em que as pessoas se manifestam em nome próprio. Douglas Borges Gómez comentou que, embora a região de Paranapiacaba tivesse seu passado relacionado diretamente com o transporte ferroviário, lamentavelmente os trens haviam deixado de circular naquela região, e era desejo de toda a comunidade que fosse novamente implementada a linha turística, e que, antes de apoiar ou criticar esse projeto, era preciso conhecê-lo e, como representante do segmento de monitores autônomos,



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

defendia que essa categoria participasse das discussões, especialmente daquelas que diziam respeito aos projetos de monitoria da vila, e que não aprovava que pessoas de fora da cidade monitorassem essa região, já que nela existiam profissionais habilitados. **Eder Andrade** comentou que, em relação à legalidade do projeto, era inegável que se tratava de um novo modal de transporte, diferente do rodoviário e do ferroviário, e, como a concessão da MRS era para operar apenas o transporte ferroviário, questionava se não seria o caso de se proceder nova licitação. **Rafael Duprat** questionou: 1) quais as outras empresas que participaram do processo de concorrência, propondo que fossem detalhadas as outras propostas, especialmente com relação aos aspectos relacionados com a segurança da população nas fases de construção e de operação desse sistema; 2) como seria implementado o plano de preservação do patrimônio histórico da Vila de Paranapiacaba; 3) se existia possibilidade de se implantar um traçado diferente do proposto, sem que houvesse necessidade de se seccionar a vila com o túnel e as duas pontes; 4) os possíveis impactos tanto negativos como positivos, os quais deveriam constar da maquete, pois isso possibilitaria à comunidade conhecer as possíveis interferências que essa obra provocará na paisagem da vila; 5) os critérios que serão adotados pela MRS para selecionar a empresa que realizará a obra; 6) se as vibrações provocadas pela esteira não prejudicariam os animais rasteiros; 7) como se daria o processo de blindagem da esteira; 8) se existia equipamento similar a esse em operação no Brasil; 9. quais as garantias de que os ruídos produzidos pelas esteiras estariam dentro dos limites aceitáveis. Passou-se à etapa das réplicas: **Félix Lopes Cid**, representante do empreendedor, depois de agradecer as contribuições oferecidas para o aperfeiçoamento do projeto, cuja discussão fora, desde o início, bastante participativa, esclareceu que, em relação à preocupação com a volta do trem de passageiros para a Vila de Paranapiacaba, apoiava integralmente essa proposta e se colocava à disposição de todos contribuir para sua implementação, que a esteira deverá operar por um período de dezesseis horas por dia e que o processo de concessão transcorrer de forma absolutamente legal. **Engº Sérgio Pompéia**, representante da equipe que elaborou os estudos ambientais, informou que, com relação ao seu aspecto tecnológico, esse tipo de transporte poderá ser implantado com a utilização de três tecnologias, e que a convencional não era a mais indicada para esse projeto, e que, ao comparar entre si as duas tecnologias, reconhecia-se que elas se assemelhavam muito, mas que, no transporte por correias, o minério-de-ferro seria recoberto, enclausurado em todos as fases, de modo a não sofrer com a ação das chuvas. Ofereceu explicações também: 1) sobre o monitoramento das emissões de poluentes, inclusive na área de alimentação da correia onde seria implementado um sistema de instrumentação eletrônico cuja função seria controlar a quantidade de minério a ser colocada na esteira; 2). sobre os pareceres que seriam oferecidos pelo Ipham, Condephat e Condefapasa acerca do patrimônio histórico cujas recomendações seriam observadas; 3) sobre o monitoramento da linha, que será feito, ininterruptamente, durante vinte e quatro horas; 4) sobre a demolição de algumas casas próximas da entrada do túnel, de modo a se evitar que a população sofra qualquer risco; 5) sobre o apoio que será dado pela equipe técnica. Depois de a representante do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA, **Neusa Marcondes**, esclarecer ser atribuição do setor jurídico desse departamento analisar os aspectos legais das concessões e daqueles envolvidos com o processo de licenciamento ambiental, **Fábio Dib**, representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, comentou ser muito difícil abordar o meio ambiente no contexto do licenciamento ambiental, e que, embora já se estivesse chegando à etapa final desse processo, diversas pessoas o haviam procurado para relatar que conheciam outras tecnologias, e que contribuições a esse respeito poderiam ser encaminhadas à Secretaria do Meio Ambiente no prazo



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

regulamentar de cinco dias úteis, a partir da data dessa audiência, as quais seriam de grande valia para esse processo e para um futuro questionamento judicial, se for o caso. **Carlos Alberto Cruz Filho**, representante do Consema nessa audiência, comentou que, como representante da Associação Paulista de Municípios nesse Conselho, possuía a atribuição de analisar, conjuntamente com os demais conselheiros, os projetos que eram objeto de licenciamento ambiental, e que a soma dessas contribuições dava origem ao consenso a que chegava o Conselho, que sempre espelhava o posicionamento de toda a sociedade a respeito dos empreendimentos. Comentou, também, que, igualmente como acontecia com esse processo, os EIAs/RIMAs eram discutido pela sociedade civil, e esta, nessa oportunidade, poderia expressar seu ponto de vista, questionar o projeto ou trazer sugestões para o seu aperfeiçoamento, e que o parecer técnico emitido pelo DAIA viria ao Consema, que apreciaria a indicação nele constante sobre sua viabilidade ou inviabilidade ambiental. Comentou ainda: 1) que entendia que o projeto em discussão representava um avanço, em virtude da utilização que fazia de uma nova tecnologia, a qual era compatível com a necessidade de infra-estrutura para suportar o crescimento que o País; 2) que se estava licenciando apenas o transporte desse minério, embora, futuramente, esse mesmo sistema pudesse ser utilizado para transportar outros materiais, desde que legalmente licenciado; 3) que havia experiência nacional com transporte similar a esse que estava sendo licenciado; 4) que considerou insipientes as respostas dadas aos questionamentos feitos pelos moradores de Cubatão; 5) que, em relação ao EIA/RIMA, no capítulo 5 às páginas 19 dizia que a condicionante básica para a escolha do tipo de transportador de correia a ser adotada era a confiabilidade e segurança operacional seguida do componente do custo de implantação e operação de cada tecnologia; 6) que era preciso definirem-se os trechos em que se utilizaria um ou outro sistema; 7) que havia comparecido a essa audiência com dois objetivos básicos: o primeiro era conhecer de perto o projeto e, assim, embasar seu posicionamento futuro, e a segundo era ser porta-voz de manifestação da Associação Paulista de Municípios para a população de Cubatão, que reconhecia ser um exemplo da preocupação com a recuperação ambiental, depois de ter sofrido intenso processo de degradação ambiental; 8) que o projeto apresentado foi devidamente analisado, e que se sentia suficientemente convencido de que poderia ser aprovado ambientalmente, desde ficasse bem clara a opção da tecnologia a ser empregada. Depois de declarar que todas as etapas da audiência haviam sido cumpridas, a **Secretária-Executiva Adjunta do Consema, Cecília Martins Pinto**, declarou encerrada audiência e informou que aqueles que tivessem ainda interesse em contribuir com esse processo poderiam, no prazo de cinco (5) dias úteis a partir da data de realização dessa audiência, encaminhar sua contribuição à Secretaria Executiva do Consema ou protocolá-la diretamente nesse setor. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, diretora da divisão de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do Consema, lavrei e assino a presente ata.