Ata da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do "Ampliação II-Terminal Portuário VLI TIPLAM", de responsabilidade da ULTRAFERTILS/A (Processo IMPACTO nº 00135/2025, e-ambiente CETESB.036425/2025-27)

Realizou-se no dia **13 de julho de 2026, às 17 horas no Teatro Guarany, Praça dos Andradas s/nº - Centro Histórico - Santos – SP**, a Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente – EIA/RIMA do empreendimento **do "Ampliação II-Terminal Portuário VLI TIPLAM",** de responsabilidade da ULTRAFERTILS/A (Processo IMPACTO nº 00135/2025, e-ambiente CETESB.036425/2025-27). Após a abertura dos trabalhos e saudação inicial feita pelo Presidente da Sessão **Naiana Lanza,** Secretária Executiva do CONSEMA, esta informou que ainda compunha a mesa diretora dos trabalhos o representante do órgão responsável pelo licenciamento, **Camilo Fragoso**, Gerente da Divisão de Licenciamento de Empreendimentos de Transportes da CETESB - Companhia Ambiental do Estado de São Paulo. Foi realizada a explanação das atribuições do CONSEMA e das normas sobre o desenvolvimento da audiência por **Naiana Lanza,** seguida das saudações iniciais pelos demais integrantes da Mesa Diretora. Passou-se, a seguir, às exposições sobre o assunto em questão, com a fala de **Paulo Bogéa Vieira**, Gerente-geral de Operacões Terminais e Porto Sudeste da Ultrafertil / VLI e **Gimel Roberto Zanin**, Coordenador Técnico da Consultoria, Planejamento e Estudos Ambientais – CPEA, passou-se ao momento destinado às falas dos oradores, fase da qual participaram os representantes da sociedade civil **Herbert Passos Filho**, Presidente do Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Químicas da Baixada Santista, **Murilo Barbosa**, Presidente da ATP, Associação Brasileira de Terminais Privados, **Marli Vicente**, do Instituto Vila dos Pescadores de Cubatão, **Marcelo D'Antona**, da Associação Brasileira dos Terminais Portuários, **Rogério Rocha**, da Colônia Z1 José Bonifácio, **Capitão Calandrini** da Polícia Ambiental da Baixada Santista, **Omar Silva Júnior**, do Centro das Indústrias do Estado - CIESP, **Maurício Eduardo de Toledo**, da ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegárias, **Wagner Mendes** de Sá da Sociedade Melhoramentos de Caruara, **Leandro Silva de Araújo** da SOMECA, Sociedade de Melhoramento do Jardim Casqueiro, **Mauro Samarco** da Associação Comercial de Santos, **Isaura Martins** da Associação Litorânea de Pesca Extrativista do Estado de São Paulo, **Genilson dos Santos** da Associação Colônia de Pescadores Z3, seguidos pelos cidadãos **Daniel Pires dos Santos**, **Maurício de Carvalho Torreim**, **Sônia Regina**, **Marcelo Lima Marques**, **Isabelle Fajola dos Santos**, **Marcos Antônio dos Santos**, **Verônica, Luciano de Santana**, **Davi Assunção**, seguido dos representantes do Poder Executivo **Fabrício Lopes**, Secretário de Indústria, Porto, Emprego e Empreendedorismo do município de Cubatão **Glaucus Farinello**, Secretário de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano de Santos e **Mário Póvia,** Presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutua – IBI do segmento representantes de entidades. Foram inscritos, anunciados e não se manifestaram **Alessandra Oliveira Santos**, **Sônia Regina Branco, Tiago Branco Martins** e **Isa Martins**. Finalizadas as manifestações dos integrantes do Plenário, passou-se à etapa de respostas e esclarecimentos, Paulo Bogéa Vieira, Gerente-geral de Operacões Terminais e Porto Sudeste da Ultrafertil / VLI e Gimel Roberto Zanin, Coordenador Técnico da Consultoria, Planejamento e Estudos Ambientais – CPEA. Finalizadas as exposições, seguiram-se os comentários finais, feitos por **Naiana Lanza,** Secretária Executiva do CONSEMA e **Camilo Fragoso**, Gerente da Divisão de Licenciamento de Empreendimentos de Transportes da CETESB - Companhia Ambiental do Estado de São Paulo de Licenciamento de Empreendimentos Industrias, Minerários e

Urbanísticos, da Diretoria de Avaliação de Impacto Ambiental da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – CETESB. Após constatar e informar que todas as etapas da Audiência haviam sido regularmente cumpridas, que atendeu todos os requisitos segundo a Deliberação Normativa do Consema 1, de 2011, a Presidente da Sessão agradeceu a presença de todos e declarou cumprido e válido os ritos e encerrados os trabalhos da audiência. Anexo à presente ata, segue a transcrição integral das falas. Eu, Naiana Lanza, Secretária Executiva do CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

Registros Audiovisuais, Transcrição e Ata

Registro Audiovisual

Arquivo de vídeo integral disponível em:
https://drive.google.com/file/d/1qdJp9SHATdLY6M66PMLwA-RtGk6jgE3q/view?usp=drivesdk

O arquivo de vídeo integral foi registrado para encaminhamento à Secretaria-Executiva do CONSEMA, juntamente com a transcrição integral das falas e demais registros formais da audiência.

Transcrição Integral das Falas, Ata e Registros Formais

Transcrição: Audiência Pública VLI_Santos 13jul26.mp4

Naiana Lanza:

"Bom, tenham todos e todas uma excelente tarde. Agradeço a participação e a presença de todas e todos. Eu começo me apresentando. Eu sou Naiana Lanza, estou como secretária executiva do Consema, o Conselho Estadual de Meio Ambiente, e hoje designada aqui para presidir os trabalhos desta audiência pública. Então, portanto, em nome da senhora Natália Rezende, presidente do Conselho Estadual de Meio Ambiente, eu declaro abertos os trabalhos desta audiência pública sobre o Estudo Prévio de Impacto ao Meio Ambiente, o EIA, e o relatório de impacto ambiental, o RIMA, do empreendimento Ampliação 2 do Terminal Portuário VLI Tiplam, de responsabilidade da empresa Ultrafértil, processo de impacto 135/2025 e E-Ambiente CETESB 036425 de 2025. A presente audiência pública ocorre aqui no Teatro Guarany, no município de Santos. E aí eu gostaria de informar a todas e todos que hoje esta audiência não será transmitida ao vivo no YouTube da Secretaria por conta das questões eleitorais, mas aí após as eleições a gravação será disponibilizada no YouTube da Secretaria. Então gostaria de trazer este informe. Começo um pouco explicando, apresentando aqui a mesa também, né? Como eu disse, eu sou a Naiana e estou como presidente da sessão. Está aqui comigo o senhor Camilo Fragoso, que é o gerente da Divisão de Licenciamento de Empreendimentos de Transporte da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo, a CETESB. E eu passo a palavra então para ele dar as boas-vindas para gente e também se quiser fazer algumas coisinhas, algumas palavras. Obrigada, Camilo, seja bem-vindo."

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

Camilo Fragoso:

"Obrigado, Naiana. Boa noite a todas, a todos. Muito obrigado pela presença de vocês. Como a Naiana falou, eu sou o Camilo, estou à frente da Divisão de Licenciamento de Empreendimentos de Transportes, vinculado à Diretoria de Avaliação de Impacto Ambiental da CETESB. É na Diretoria de Avaliação de Impacto em que está sendo analisado o EIA/RIMA da ampliação do Tiplam, especificamente no setor de licenciamento de empreendimentos de transportes não rodoviários. A nossa equipe está aqui presente para acompanhar a audiência. Lembrando que a fase em que estamos agora é a fase de licenciamento ambiental prévio. Então, o EIA/RIMA está em análise junto à nossa equipe, e fazemos as verificações, os documentos, pedidos de complementações, E essa fase prévia, uma etapa fundamental, se não a mais importante, é a audiência pública, a que estamos aqui hoje, que é o momento em que a sociedade se manifesta, a comunidade, as autoridades passam as contribuições, o conhecimento que têm do empreendimento, da região. Então, é muito importante que a CETESB e todos aqui escutem, ouçam essas contribuições, para que essas contribuições possam ser consideradas na análise do EIA/RIMA. Ao fim dessa análise de viabilidade ambiental, a CETESB, a nossa equipe, emite um parecer técnico. E aí esse parecer técnico possui uma série de exigências para as próximas fases do licenciamento. O parecer sendo aprovado pelo Consema, é possível emitir a licença prévia. Emitindo a licença prévia... O que que tem na licença prévia? É uma série de exigências para as próximas fases. Quais são as próximas fases? Licença de instalação, que daí o empreendedor vai apresentar o atendimento às exigências, aí a CETESB emite a licença de instalação, aí sim o empreendedor vai poder começar as obras. Então, após a LI, tá? A gente está na fase de LP neste momento. E aí depois a fase de LI, terminada a obra, o empreendedor apresenta os atendimentos e solicita a licença, licença de operação. Então, temos um longo caminho pela frente, mas o dia de hoje, da audiência pública, sem dúvida, é um dos mais importantes para essa fase de licenciamento prévio. E aí a Naiana vai explicar, vai ter uma série de oportunidades para vocês mandarem também as informações depois da audiência, que são também muito importantes para nós podermos coletar e esclarecer oportunamente. Está bom, Naiana?"

Naiana Lanza:

"Obrigada, Camilo. Bom, antes de, assim como o Camilo, eu vou fazer uma fala rápida explicando um pouco a audiência pública, como será o rito aqui, falando rapidamente um pouco sobre o Conselho Estadual de Meio Ambiente. Mas antes disso, eu gostaria de anunciar algumas autoridades presentes. Então, anúncio, agradeço a presença do senhor Mário Póvia, presidente do IB, que é o Instituto Brasileiro de Infraestrutura. Agradeço também a presença do Fabrício Lopes, que é o secretário de Indústria, Porto e Emprego e Empreendedorismo do Município de

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

Cubatão. Obrigada pela presença, secretário. Bom, eu peço para colocarem aqui a minha apresentação, vamos ver se é o próximo slide. Está ligado aqui? Está."

Camilo Fragoso:

"Beleza."

Naiana Lanza:

"Então, assim, por que estamos aqui hoje? De uma forma bem simples e singela, porque nem todo mundo está acostumado a participar das audiências públicas. Então, basicamente, qual é o objetivo da audiência pública? Eu vou falar agora e vou falar um pouquinho mais para frente, porque eu acho que isso é bem importante que fique claro para todos e todas, porque isso vai ser bem importante no momento das manifestações de vocês. Então, a audiência é conduzida pelo Consema, o Conselho Estadual de Meio Ambiente. Então, ela é uma audiência pública neutra que tem justamente esse objetivo de colher o olhar da sociedade. Ele é um espaço aberto ao público, com esse objetivo de esclarecer as dúvidas e ouvir. De conhecer, registrar e analisar essas informações no contexto do processo de licenciamento. É importante que a audiência pública, ela não é uma votação do empreendimento, ou seja, o que está aqui é justamente para nós ouvirmos, o órgão licenciador ouvir a sociedade, e também o empreendedor esclarecer para a sociedade um pouco mais do objetivo do empreendimento, quais são os impactos, quais não são. Então, isso não é uma votação em relação ao empreendimento de aprovamos ou não aprovamos, é um momento justamente de colher informações para que isso seja incorporado no processo da CETESB. Muito rapidamente, falando do Consema, que é o Conselho Estadual do Meio Ambiente, que ele é um órgão consultivo, normativo e recursal do Sistema Ambiental Paulista, e ele é um conselho que ele é formado por diversos segmentos da sociedade, o que garante essa pluralidade na construção aí das políticas públicas. Então, o Consema é composto aí por órgãos públicos estaduais, por entidades profissionais como CREA, por exemplo, municípios e universidades, o Ministério Público, setor produtivo como a Fiesp, por exemplo, e entidades ambientalistas. Então, tudo o que passa no Consema, que é debatido e deliberado no Consema, é debatido por todos os segmentos da sociedade. Então, pensando em objetivos gerais do Consema, ele tem esse objetivo de debater as políticas e normas ambientais, acompanhar os temas de interesse e atua pontualmente em alguns aspectos do licenciamento ambiental, como, por exemplo, hoje, esta audiência pública. Promovendo a participação social, tanto no plenário do Consema, que tem a participação da sociedade civil, como nos momentos das audiências públicas realizadas pelo Conselho. De novo, eu vou falar aqui brevemente os objetivos das audiências públicas e as bases legais, para quem quiser conhecer um pouquinho melhor. Então, eu vou falar novamente que o objetivo da audiência pública é justamente ouvir a sociedade para colher contribuições, manifestações, esclarecer dúvidas. Quando falamos do licenciamento ambiental, justamente a

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

audiência permite que a população conheça o estudo de uma forma, numa linguagem mais fácil e acessível. Esse é o objetivo da audiência, trazer o EIA-RIMA de uma forma mais simples para que toda a sociedade consiga compreender os impactos daquele empreendimento, e não só os impactos, mas também os aspectos positivos, e as medidas mitigadoras e compensatórias propostas. Então, ela é uma etapa formal do processo de licenciamento que demanda aí a RIMA. Quem participa e como a audiência é conduzida? Todos nós participamos da audiência pública, cada um aqui no seu papel. Então, eu, por exemplo, faço o papel da presidência da sessão como secretária executiva do Consema. O Camilo aqui está representando o órgão licenciador, o órgão responsável por esse empreendimento, por esse empreendimento não, por análise técnica desse empreendimento, desculpa. O empreendedor, que vai vir apresentar para vocês um pouquinho mais do empreendimento. A equipe técnica que fez o estudo de impacto, o EIA e o RIMA, vai justamente apresentar o estudo com essa linguagem mais clara e acessível para vocês. A sociedade, ou seja, vocês, tem um momento aqui da audiência que vocês participam, e por isso que, na verdade, esse é o principal momento da audiência, ouvir vocês. Então, eu peço que todo mundo participe ativamente para que a gente consiga fazer com que a nossa audiência cumpra o nosso papel. E, eventualmente, também aqui na mesa, tem representantes, conselheiros do Consema que participam, mas hoje a gente não tem ninguém aqui do Consema. Tudo o que acontece nas audiências públicas, elas são regradas pela Deliberação Normativa do Consema 1, de 2011, e que tem justamente o objetivo de padronizar as audiências públicas, mas também garantir que ela atinja o seu objetivo. Então, uma das principais regras, ou não as principais, mas a primeira regra, relacionada à convocatória, ou seja, como a gente convida a sociedade para participar dessa audiência pública. Então a gente tem que ter aí a publicação no Diário Oficial, a gente sabe que nem todo mundo lê o Diário Oficial, por isso que a deliberação exige que também seja feita divulgação em jornais, rádios, em outros meios de comunicação, para justamente garantir que essa informação chegue na sociedade de alguma forma, para que aqueles que tenham interesse de participar, tenham tempo para se organizar, olhar o estudo, tem toda essa questão. Então, em relação ao estudo, é necessário que ele fique disponível para uma consulta prévia com antecedência à realização da audiência pública, justamente para permitir que a sociedade possa entender melhor essas informações e participar ativamente aqui da audiência pública. Mas quem não conseguiu fazer isso, não tem problema, está aqui hoje para isso, justamente para conhecer o empreendimento tirar suas dúvidas e fazer contribuições. E durante o evento, quem quiser, o evento no caso aqui é audiência pública, quem quiser consultar o estudo, o EIA-RIMA, está disponível ali na frente, perto de onde vocês fizeram a inscrição. Como essa audiência pública está vinculada ao processo de licenciamento, tudo o que está sendo realizado e feito aqui hoje é tudo registrado. Tanto de forma digital, lista de presença, tem uma ata de reunião, todos os documentos que forem entregues aqui fazem parte do processo de licenciamento da CETESB. Então, tem essa formalidade para garantir

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

que isso chegue ao processo de licenciamento para que seja analisado pela CETESB. A audiência pública é dividida em 11 etapas, mas calma que nós vamos resumir, 11 é bastante coisa, nós vamos resumir isso em 3 grandes etapas, em 3 grandes momentos. Então, nós temos esse momento de abertura, que é onde estamos agora, explicando para vocês um pouquinho como será a audiência. E aí nós vamos ter a apresentação do projeto, depois nós temos o momento de manifestação, ou seja, o momento em que vocês participam, em que vocês sobem aqui no palco, nesse palco maravilhoso, inclusive, para todo mundo se sentir artista. E, por fim, o encerramento, que aí vêm as contribuições, os esclarecimentos por parte do empreendedor, da equipe técnica e também os comentários finais da CETESB. Cada momentinho desse tem uma regrinha, tem um detalhamento, eu vou mostrar aqui um pouquinho para vocês entenderem. É mais simples do que parece. Então, o primeiro momento é destinado à apresentação do estudo, que tem 40, no total ele tem aí 45 minutos, então, 15 minutos destinados à exposição pelo empreendedor, que é o responsável pelo projeto, e ele apresenta a proposta de forma clara, descrevendo seus objetivos, enfim, principais características, uma coisa mais geral para vocês entenderem. E aí o empreendedor terá 15 minutos. Depois disso, a gente tem a exposição da equipe técnica para conhecer mais profundamente o estudo de impacto ambiental, aí o EIA-RIMA. E aí a equipe técnica tem 30 minutos para fazer essa apresentação. Esse é o momento importante da audiência onde, de fato, serão apresentados os aspectos ambientais da proposta, né? E aí depois a gente tem o segundo momento, que é a participação do plenário, ou seja, quando vocês participam. Essa participação é regrada pela Deliberação Normativa do Consema, então tem uma ordem de falas por segmento e cada segmento tem um tempo definido na Deliberação Normativa do Consema. Então, aqui, quando vocês estiverem aqui participando, vocês vão ver que tem um reloginho, eu estou vendo, acho que vocês não estão vendo nessa tela de retorno, tem um reloginho para ajudar a gente a controlar a fala, que é justamente: o Ministério Público tem 5 minutos de fala, entidades da sociedade civil 5 minutos, pessoas físicas 3 minutos, órgãos ou entidades públicas 5 minutos, conselhos de meio ambiente 5 minutos, parlamentares e Poder Executivo também com 5 minutos. Então, são nessa ordem que nós vamos chamar as pessoas para falar mediante inscrição. Isso eu vou falar um pouquinho mais para frente, acho que a Laura Lima, que estava ali na frente, na mesa, orientou vocês, mas a gente vai reforçar isso. Depois a gente vem para o terceiro momento, que são as respostas e comentários. Então, novamente, o empreendedor e a equipe técnica vão subir aqui para fazer os esclarecimentos em relação às perguntas que foram apresentadas por vocês, eventualmente o conselheiro do Conselho, que hoje não temos, e por fim a manifestação da CETESB também fazendo os comentários finais. Então, como se manifestar? Então, para que vocês possam fazer o uso da palavra, como a gente costuma dizer, ou seja, subir aqui para falar, tirar dúvida, criticar, críticas também são bem-vindas, a pessoa tem que se inscrever lá na frente até às 18:10. A gente começou a nossa audiência pública às 17:10, então as inscrições para fazer uso da palavra vão até às 18:10. Então

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

quem quiser falar, tirar dúvida, qualquer questão, por favor se inscrevam. Pô, estou meio na dúvida, não sei se quero falar ou não. Melhor se inscrever e deixar de falar, porque se você não se inscrever, passadas as 18:10 você quiser fazer alguma pergunta, não poderá fazer neste momento de forma oral, mas poderá mandar isso depois, posteriormente, para o e-mail do Consema. Então, na dúvida, se inscreve, se desistiu, depois levanta a mão aqui e fala, não, não preciso mais falar. Então, como eu disse, eu gosto de falar que essa audiência pública ela não se encerra hoje, mas eu até vou falar isso mais para frente. Então, 5 dias úteis após a realização da audiência pública, qualquer manifestação pode ser encaminhada para o e-mail do Consema, no Consema@sp.gov.br, que isso será incorporado a toda essa documentação que faz parte da audiência pública para que a CETESB faça a análise no contexto do processo de licenciamento. Regras de convivência. Eu acho legal só trazer aqui para nós entendermos um pouco como é a dinâmica. Hoje, está relativamente tranquilo, mas, normalmente, é permitida uma manifestação de apoio ou reprovação, então, qualquer tipo de manifestação é bem-vinda, qualquer tipo de faixa é bem-vindo. Aqui é um espaço, como eu disse, a audiência pública é pública, ela é aberta para todas se manifestarem. Aplausos são super bem-vindos, faixas, cartazes. O que não é permitido, justamente com esse olhar de que a audiência pública é aqui para ouvirmos todos e todas que estão presentes, aqueles que que desejam se manifestar. Não é permitido interromper os outros participantes durante a fala, uso de apito ou instrumentos sonoros, principalmente meios que dificultem a escuta, porque vamos pensar no objetivo da audiência pública, é ouvir vocês. Então, aqui é o nosso exercício de empatia do colega, porque nem sempre é fácil subir aqui no púlpito também, falar no microfone. Às vezes a gente não está acostumado, então eu peço a colaboração de todos e todas, porque eu mesma sou uma dessas que dou uma sofrida no microfone. E aí, por fim, contribuições por escrito, vou falar de novo. Então, quem não se manifestar aqui hoje, não está confortável, a dúvida veio depois, não tem problema, pode mandar para o e-mail do Consema, 5 dias úteis após a realização da audiência, para o e-mail com o consema@sp.gov.br. Então, esse era o recadinho meu que eu gostaria de dar para vocês. Então, agora eu já vou passar para a nossa primeira etapa da audiência pública, que é para apresentação do empreendimento pelo empreendedor. Eu não sei se está tudo aqui na sequência ou se depois eles vão projetar outra. Enquanto eles colocam a outra apresentação, eu chamo, então, o senhor Paulo Bogea Vieira, gerente-geral de operações terminais e Porto Sudeste da Ultrafértil. Paulo, seja bem-vindo. Acho que você precisa disso aqui."

Paulo Bogea Vieira:

"Obrigado. Boa tarde. Eu queria primeiro começar me apresentando. Meu nome é Paulo Bogea, sou engenheiro de formação, estou na VLI há 7 anos e atualmente sou gerente-geral responsável pelas operações do Tiplam e dos terminais do Corredor Sudeste. Quero agradecer a presença de cada pessoa que está aqui hoje,

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

principalmente num dia chuvoso, frio, que se disponibilizou a se locomover até aqui e vir ver a apresentação do nosso empreendimento. Muito obrigado a presença de todos aqui. Como já foi muito bem explicado pela mesa, nós vamos estar fazendo a apresentação aqui, o objetivo dela, primeiro, é apresentar o empreendimento e depois ouvir as dúvidas e comentários a respeito dele, que será feito pela audiência. Ok? Bom, como é que está a nossa agenda aqui? Nós vamos falar da operação atual, e o que é o projeto de expansão. Depois, nós vamos falar do estudo de impacto ambiental, os impactos identificados e medidas previstas. E vamos, por fim, deixar o nosso canal de diálogo aberto com a comunidade, seja para falar desse empreendimento ou de qualquer operação que a VLI tenha. Aqui, nós vamos começar apresentando onde fica o Tiplam. Como vocês podem ver nessa imagem cinza, à esquerda, nós estamos na área continental de Santos, dentro da Baixada Santista. Quando a gente dá um zoom nessa imagem e vem para a imagem da direita, você vê que nós estamos, tem uma linha azul ali no meio, nós estamos localizados exatamente na divisa entre Santos e Cubatão. Então, o empreendimento fisicamente fica nessa localidade. O que que tem de interessante nessa localização? Que nós já estamos posicionados onde tem um acesso ferroviário, tem um acesso rodoviário, o acesso de canal, e nós estamos fora da região de moradia de Santos. Aqui nós vamos falar um pouco do que é o Tiplam hoje. O Tiplam hoje, ele movimenta, tem uma capacidade de movimentação de 17 milhões de toneladas por ano. Nós temos 4 berços de atracação, nós temos 7 armazéns, temos aproximadamente 1000 colaboradores diretos e indiretos na nossa operação. Hoje, o TIPLAM é administrado pela Ultrafértil, que é uma empresa do Grupo VLI. O que quer dizer TIPLAM? É Terminal Integrador Luiz Antônio Mesquita. E a primeira ampliação do TIPLAM ocorreu entre 2014 e 2017. A expansão, ela faz parte de uma operação que todos já conhecem na região. Esse é um dos pontos positivos dessa expansão. A gente traz aqui também um pouco, para tornar essa apresentação maior, uma facilidade de entendimento pelos presentes, traz um pouco de alguns termos que nós vamos utilizar aqui. Então, berço, o que seria o berço, para aqueles que não conhecem? É o local onde a gente para o navio, seja para carregar ou descarregar. Outra é a moega. Moega é o local onde a gente descarrega o produto, seja via trem ou caminhão. Temos o tombador de caminhão, que é o equipamento que levanta o caminhão e faz com que aquela carga dele vá para dentro da moega. Temos também os armazéns, que é onde nós iremos armazenar a nossa carga antes dela embarcar para poder ser exportada, ou vamos armazenar a carga que nós descarregamos no sentido de importação. Dragagem. O que seria essa dragagem? É a retirada de areia e produtos sólidos do fundo do rio ou do mar, ou do braço de rio, para que a gente consiga atingir o calado, que tem na imagem da direita, que é aquela altura entre a linha inferior do navio e a linha d'água. A dragagem, ela vai garantir esse calado para que a gente possa fazer a navegação com segurança. Por que ampliar o Tiplam? Primeiro, porque nós estamos na Baixada Santista, que é uma área estratégica para o Brasil, é o maior porto da América Latina, e nós já temos toda a infraestrutura, rodoferroviária, e de acesso de canal marítimo para que nós

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

possamos operar. Além disso, na região Sudeste, segundo estudos da Infra S.A., nós já temos 90% de capacidade já comprometida para movimentação de granéis sólidos vegetais. Além disso, de acordo com os estudos da Embrapa, nós temos uma previsão de ampliar em 50% a exportação de grãos até 2030. E 20% é de celulose. Com isso, faz total sentido ampliarmos o TIPLAM na região da Baixada Santista. Temos algumas informações dos órgãos, que mostram a CONAB estimando recorde de produção de açúcar, temos uma safra de grãos recorde também prevista, e a celulose bateu recorde de produção no ano passado. Tudo isso nos motiva a ampliar o Triplan. E aí, pessoal, nós falamos aqui: mais ferrovia, melhor logística. O que nós vamos fazer? Primeiro, nós vamos estar ampliando o Triplan em uma pera ferroviária. O que é isso? É um formato da linha no qual o trem entra e sai sem fazer nenhum tipo de manobra, fazendo com que nós tenhamos maior fluxo, maior eficiência no fluxo desses trens. Nessa ampliação, nós estamos prevendo aumentar 25 km de ferrovia. Além disso, nós estamos conectados nas 3 ferrovias. Nós atendemos a FCA, a MRS e a Rumo. Ou seja, podemos atingir diversas regiões do país através dessas ferrovias. E, reforçando a questão do porquê as ferrovias, nós temos menor emissão de CO2 por tonelada movimentada quando a gente movimenta através das ferrovias. Isso é importante ressaltar, que isso facilita muito a questão do trânsito na região. Nós conseguimos trazer maior volume de carga com menos quantidade de caminhões. Aqui, nós vamos apresentar um quadro que mostra como é que nós estamos hoje e aonde nós vamos chegar, de uma maneira simples. Então, aqui hoje, o Tiplam, ele tem 4 berços, tem 7 armazéns, temos 2 pátios, 2 moedas e trabalhamos com calado de 14,10 metros. E temos 16 km de ferrovia. Com isso, nós temos uma capacidade de movimentar 17 milhões de toneladas. Nós devemos mais que dobrar essa capacidade, indo para 45 milhões de toneladas. E o que nós vamos implantar com isso, na expansão 2? Nós vamos colocar mais 4 berços, mais 7 armazéns, Mais 2 moegas ferroviárias, 2 moegas rodoviárias, 2 tombadores, vamos levar o calado para 17,25 **(*errata)** metros, vamos acrescentar 25 quilômetros de ferrovia e vamos ampliar a portaria, ponte ferroviária, viadutos e acesso rodoviário. Isso é importante trazer, porque muitas vezes as pessoas perguntam: mesmo você focando na ferrovia, como é que você vai tratar o seu acesso rodoviário? Então, tudo isso vai ser tratado no projeto de ampliação, tanto da portaria quanto dos acessos rodoviários, para que a gente garanta um fluxo adequado na região. Aqui, eu vou tentar explicar, como o pointer não vai funcionar, eu vou falando e apontando ali nas bolinhas para tentar deixar claro como é que está a nossa ampliação. Quando vocês veem no desenho ali o cinza mais claro, é o Tiplam como ele é hoje. Começamos mostrando ali à esquerda, as duas bolinhas, o novo acesso-rua do ferroviário. Você vê que tem um cinza mais escuro, que vai ser o novo acesso-rua do ferroviário. Vamos ampliar usando a maior parte da área já existente, atual, que já utilizamos para operar, crescendo somente aquela linha mais cinza escura ali por fora, E aí vamos, você vê que os novos armazéns, quando nós olhamos ali em cima, no Wey, eles estão dentro, você olha as duas bolinhas laranjas, você olha aqui também à esquerda uma bolinha laranja com novos armazéns, eles

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

estão dentro da pera existente atual. Aí nós vamos para onde? Para novas moegas ferroviárias, vai ficar um pouquinho fora dessa pera, igual nós mostramos na imagem ali, e nós temos 4 novos berços, com o mínimo de projeção sobre a área de mangue, fazendo o crescimento através de pontes para garantir o máximo de preservação ambiental. Depois, nós descemos aqui embaixo e mostramos com a seta apontando lá para o meio do desenho os tombadores e as moegas rodoviárias, e mais um armazém aqui embaixo, onde nós mostramos como é que vai ficar. Então, vocês veem claramente que toda a área de armazenagem fica dentro da pera existente, acrescendo somente o acesso rodoferroviário, e os berços fora da área existente. Então, quando nós falamos e olhamos para o que nós vamos gerar dentro de uma nova área, você vê que nós dobramos, mais do que dobramos a nossa capacidade usando a maior parte de áreas que já são utilizadas pelo terminal. E aqui é importante ressaltar um termo que nós sempre utilizamos, que é intervenção mínima. O que nós queremos dizer com isso? Nós estamos usando uma área já existente, estamos aproveitando rodovia, ferrovia e o canal, já conectados, estamos ampliando dentro da área já acompanhada por estudos e programas ambientais, nós estamos instalando berços afastados da linha de costa para proteção da faixa de manguezal, a dragagem está restrita para a área de novos berços e bacia de evolução, no estudo de impacto nós vamos mostrar isso, E o material a ser retirado do fundo do canal foi considerado limpo para destinação em área oceânica já licenciada. E aqui, pessoal, o que nós vamos trazer de ganho para as pessoas e para a comunidade? Nós estamos falando de trazer trabalho, renda e capacitação. Nesse projeto, nós prevemos cursos e treinamentos de aperfeiçoamento profissional para a região. O nosso objetivo e a prioridade nossa é a admissão de pessoas da região, sempre que possível, por isso nós também vamos desenvolver programas de capacitação para que nós possamos priorizar isso. Nós prevemos, de acordo com a mobilização das pessoas e desenvolvimento da obra, um pico de 4 mil pessoas diretamente na obra, e depois, quando nós atingirmos a capacidade máxima, nós prevemos 600 pessoas trabalhando direto na nossa operação. Lembrando que essa mobilização é sempre gradativa, de acordo com o desenvolvimento da obra e com o crescimento do volume movimentado no terminal. Quais são os nossos compromissos que nós queremos deixar firmados? Primeiro, crescer com diálogo, com segurança e com respeito ao território. Nós vamos aproveitar toda essa estrutura existente, nós vamos manter um diálogo aberto, por isso vocês vão lembrar que lá no começo eu falei que nós vamos deixar nossos contatos para a operação atual e para o desenvolvimento do projeto, tanto antes, durante e após a obra, e nós vamos priorizar a gente da nossa região. Isso é muito importante deixar bem claro aqui. Desculpa. Agora nós vamos apresentar um vídeo de como o Tiplam vai ficar após a expansão, para que a gente possa ter uma noção melhor e mais didática aqui."

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

Áudio do Vídeo:

"A Baixada Santista é um dos principais eixos logísticos do Brasil, um território estratégico que conecta produção, infraestrutura e desenvolvimento. Com o crescimento da demanda e os desafios de infraestrutura e impacto local, surge a necessidade de expandir a capacidade com responsabilidade ambiental e desenvolvimento social. É nesse contexto que nasce a Expansão 2 do Tiplam. O projeto prevê 4 novos berços, mantendo o alinhamento atual e preservando áreas ambientais importantes. A armazenagem também será ampliada, com 7 novos armazéns para grãos, açúcar, farelo e celulose. Na ferrovia, serão implantadas 2 novas moegas para descarga dos produtos dos trens. No modal rodoviário, estão previstos tombadores e moegas dedicados. A expansão também inclui novo acesso rodoferroviário, nova portaria, novos acessos rodoviários aos berços e linhas ferroviárias para acesso e ampliação da pera ferroviária. Além de elevar a eficiência logística, o projeto representa oportunidades. O investimento pode chegar a até R$7 bilhões, considerando todas as estruturas, com 4 mil empregos diretos na fase de obras e mais 600 diretos na operação portuária. Desde sua concepção, o projeto busca gerar o menor impacto ambiental possível, priorizando o uso da ferrovia e o aproveitamento da área portuária existente. A proposta incorpora estudos técnicos e programas voltados à proteção ambiental e controle das operações. A expansão do Tiplam é um novo capítulo na história desse terminal de quase 60 anos, que já foi ampliado uma vez e poderá contribuir ainda mais com o desenvolvimento, geração de emprego e renda na Baixada Santista."

Paulo Bogea Vieira:

"Bom, vou agradecer à atenção de todos, passar a palavra para o Gimel, que vai falar do estudo de impacto ambiental. Muito obrigado."

Naiana Lanza:

"Obrigada, Paulo. Na sequência, então, eu chamo o Gimel Roberto Zanin, que fala— desculpa, pessoal— que vai falar em nome da consultoria que fez o estudo. Ele terá 30 minutos. Perfeito. Gimel, seja bem-vindo."

Gimel Roberto Zanin:

"Obrigado. Boa tarde a todos. Meu nome é Gimel Zanin, eu sou oceanógrafo de formação, e hoje aqui eu represento a empresa CPEA, Consultoria Planejamento Estudos Ambientais, que esteve à frente dos estudos ambientais desse empreendimento. O empreendimento, em função das suas características, ele necessita passar pela etapa de licenciamento ambiental pela legislação brasileira. Isso vem sendo feito, aqui nós trazemos uma linha do tempo do empreendimento. Foi feita uma consulta prévia ao órgão ambiental através de um processo específico, onde foi definido como instrumento de licenciamento a elaboração do

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

EIA-RIMA, que já foi colocado aqui, o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente, que é um instrumento de maior complexidade que nós temos hoje na legislação ambiental brasileira. Ele é acompanhado de um termo de referência para os estudos, que é como se fosse um roteiro, com tudo o que tem que ser feito e apresentado dentro do processo de licenciamento. O estudo ambiental foi protocolado em 2025, a gente está hoje aqui na etapa da audiência pública, que é essa etapa muito importante do processo, e como próximos passos, a gente tem a previsão de 2026, 2027 ter a emissão da licença prévia e esclarecimentos técnicos para solicitação de licença de instalação, a instalação do empreendimento e execução das— a emissão da licença de instalação e execução das obras ali no período de 2027 a 2031, e emissão da licença de operação em 2031. Então vocês vejam que é um processo bastante longo e ele é muito dinâmico. Ao passar do tempo, conforme vão sendo atualizadas as legislações, as normas, as metodologias, isso vai sendo incorporado ao longo dos estudos ambientais e do processo de licenciamento. Aqui nós trazemos uma estrutura geral do EIA-RIMA para todos terem conhecimento. E tudo começa muito antes da própria abertura do processo de licenciamento ambiental, com o estudo de alternativas, onde o empreendedor já estuda as alternativas tecnológicas, de localização, de arranjo estrutural, visando sempre já obter um contexto de menor impacto. Conhecendo esse cenário, é feito um detalhamento da caracterização do empreendimento que pretende ser licenciado, e em torno desse empreendimento, são desenhadas as áreas de influência, onde se prevê que ocorram os impactos sobre os diferentes meios. Nessas áreas, são realizados estudos de alta complexidade por equipe técnica especializada em 3 grandes meios: meio físico, biótico e socioeconômico, atendendo ao termo de referência da CETESB. E conhecendo o empreendimento, conhecendo a área onde ele vai ser implantado, nós entramos na etapa de avaliação de impactos ambientais, onde eles são identificados e caracterizados. E, para os impactos ambientais, são desenhados planos e programas ambientais para acompanhar a ocorrência desses impactos, sejam eles positivos ou negativos, olhando sempre para o prognóstico, que é a visão de futuro que se espera da área com o empreendimento implantado, e a conclusão sobre a viabilidade ou não. Todo esse estudo de alta complexidade é traduzido nesse documento de mais fácil acesso, que chamamos de RIMA, que também acompanha lá o processo protocolado. Então, como a CETESB colocou, o estudo está atualmente em análise pela CETESB, e esse momento é fundamental para a divulgação do empreendimento e para a participação da sociedade também dentro do processo. Todas as opiniões e contribuições aqui vão ser levadas em conta no processo. Começando pelo estudo de alternativas, começamos olhando em uma visão mais regional, onde foram estudadas especialmente a ampliação do Tiplam, atualmente em operação, comparado com a implantação de um mesmo empreendimento, do mesmo porte, dentro ou fora da região do Porto Organizado de Santos ou do Canal de Piaçaguera, onde ele está localizado. Então, nós temos nesse primeiro quadro esse cenário de ampliação do Tiplam, o empreendimento dentro do Porto Organizado, um outro

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

empreendimento dentro do Porto Organizado do Canal de Piaçaguera, e a terceira coluna em área fora do Porto Organizado. Foram considerados diversos aspectos, sejam eles econômicos, sociais, especialmente ambientais, olhando para o menor impacto potencial possível. Então, considerou-se a questão de localização estratégica, pressão sobre tráfego, espaço aquaviário, dragagem, intervenções em áreas de preservação permanente, que chamamos de APPs, supressão vegetal nativa, magnitude dos impactos ambientais, e observou-se, pelo estudo, que a ampliação do Tiplam, atualmente em operação, se tornara mais favorável frente aos outros cenários estudados. E olhando para a ampliação do Tiplam, atualmente em operação, também foram pensados em vários arranjos das novas infraestruturas. No quadro aqui da esquerda, os novos armazéns do lado direito da pera ferroviária que foi apresentada, o outro cenário do lado esquerdo. Vocês veem que as infraestruturas, elas buscaram não sobrepor com a área ocupada, então haveria a necessidade de uma maior supressão vegetal, de vegetação nativa. Trouxe para um terceiro cenário, com uma otimização com a localização dos armazéns mais próximos aos novos berços. E chegou-se a uma alternativa, que foi a alternativa selecionada para a condução dos estudos, que é a otimização da área já atualmente em operação pelo TIPLAM, e isso gera uma grande complexidade também na etapa de implantação, de conseguir conviver a operação atual com a nova implantação. Então, também é um desafio que foi pensado especialmente visando a menor interferência possível sobre vegetação nativa e sobre as áreas de preservação permanente. Então, essa alternativa foi selecionada para a condução dos estudos do licenciamento ambiental também. Aqui trazendo uma visão geral, né, que já foi apresentada, essa área hachurada em vermelho a gente chama no processo de licenciamento de ADA, Área Diretamente Afetada, que é a área onde realmente vai haver a intervenção pelo empreendimento, que é a área de ampliação. Então a gente vê que 100% da área do Tiplam, ele está localizado no município de Santos, mas a gente tem uma parte ao norte do acesso rodoviário do ferroviário e uma parte ao sul do polígono de dragagem, que também está hachurado em vermelho, que estão dentro do município de Cubatão. Aqui nós mostramos uma comparação com imagens de satélite. À esquerda, o cenário do Tiplam atual em operação, e no quadro da direita, todo o layout das novas infraestruturas com o Tiplam ampliado, após a segunda ampliação. Então, vocês veem que foi apresentado que mais do que dobra a movimentação e a operação do terminal, sem que seja dobrada a área de ocupação. É um aproveitamento máximo da área já atualmente ocupada pelo terminal. Então, em torno do terminal, são desenhadas as áreas de influência onde se prevê que ocorram os principais impactos. Com relação ao meio físico e biótico, a gente tem a AID, área de influência direta, que está desenhada no quadro da direita em amarelo, onde espera-se que ocorram os impactos diretos, e no quadro da esquerda a gente tem em roxo a área de influência indireta, onde se espera que ocorram os impactos indiretos. Aqui na parte mais sul da figura a gente colocou em azul o polígono de disposição oceânica, que é importante destacar que ele não faz parte do empreendimento, ele não está

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

sendo licenciado pelo empreendimento, mas ele pode ser utilizado para a disposição de sedimentos dragados. Esse polígono, ele é atualmente licenciado junto ao IBAMA, pela Autoridade Portuária de Santos, que faz o gerenciamento dessa área. O material pode ser disposto aqui nessa região mediante aprovação da CETESB e da Autoridade Portuária também. No caso do meio socioeconômico, consideramos os limites municipais, então, como AID, a gente considera os municípios de Santos e Cubatão, e, no caso da AII, a gente incorporou também Guarujá e São Vicente. Aqui, passando os principais, entrando no diagnóstico ambiental dessas áreas de influência, passando pelos principais temas que foram tratados no diagnóstico do meio físico, em atendimento ao termo de referência da CETESB, falando especificamente de alguns temas, com relação à qualidade de sedimentos, nós tivemos, no projeto, desenhado um polígono de dragagem com base em estudos de manobrabilidade, visando a segurança operacional de atracação e desatracação e giro dos navios. Foram atendidos todos os requisitos da legislação brasileira para avaliação de qualidade do sedimento e gerenciamento da disposição, que é a CONAMA 454, com volume estimado em torno de 4,5 milhões de metros cúbicos. De acordo com o dispositivo legal, haveria necessidade da coleta de 55 amostras, mas o estudo foi além. Realmente foi buscado um maior detalhamento horizontal e vertical da qualidade desse material, foram coletadas mais do que o dobro das amostras, 125. Todas as análises foram feitas por laboratórios acreditados pela CGECR, junto ao Inmetro, e 100% do material apresentou qualidade apta para disposição oceânica, que está desenhado em verde no quadro à esquerda. Além disso, foi feito um estudo de circulação das águas. No quadro da esquerda, a gente observa uma comparação da velocidade das correntes. A gente visualiza que existe uma tendência de redução da velocidade da água, especialmente sobre o polígono de dragagem e nas imediações. Isso é esperado, porque nós temos a mesma quantidade de água passando por uma área muito maior. Isso tem um resultado sobre a movimentação dos sedimentos. Nós temos aqui no quadro central, em roxo, uma tendência de maior deposição de sedimentos na área dos berços e regiões ao redor, que é principalmente trazido pelo rio Quilombo, que é onde tem os berços, e, consequentemente, você tem uma menor deposição ao longo do canal de Piaçaguera, esse sedimento que antes depositava no Canal de Piaçaguera, ele se deposita antes na região dos berços. Então, a mancha em verde, ela não é uma erosão, é uma menor deposição em relação ao cenário atual. E no quadro da direita, nós fizemos também uma comparação com os valores de sanidade, onde se observou um aumento de sanidade, especialmente no entorno da Ilha do Cardoso, entrando no Rio Quilombo. Agora, entrando no meio biótico, os principais temas que foram tratados: flora, fauna terrestre e fauna aquática. Com relação à flora, retomando aquela questão da otimização do layout na área já ocupada, nós temos que 71% da área de intervenção em terra, ela já está em área antropizada, já ocupada pelo terminal. Ainda assim, com a necessidade de supressão em torno de 23,17 hectares de vegetação nativa, nessa faixa marginal da pera ferroviária atual para ampliação dessa malha rodoferroviária. E foi proposta a utilização dos valores

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

mais exigentes dentre os dispositivos legais para compensação florestal, totalizando um quantitativo de 132,45 hectares, ou seja, 5,7 vezes acima a área que pretende-se suprimir, e, além disso, a manutenção da área preservada de 85 hectares, em atendimento à Prefeitura de Santos. Aqui é importante destacar também que o empreendimento já possui a Declaração de Utilidade Pública, a DUP, emitida pela União, em função da supressão vegetal e intervenção em área de preservação permanente, especialmente por ser um empreendimento de interesse nacional e essencial à infraestrutura portuária. Com relação à biota aquática, além dos monitoramentos que já são realizados na região, também foram executadas duas campanhas sazonais, em estação seca e chuvosa. O que se observa é uma composição característica do ambiente estuarino, influenciado por fatores naturais e também pelas atividades humanas. Observamos comunidades ecologicamente estáveis e já adaptadas a essa condição, e com uma tendência de rápida recuperação em atividades de estresse, como dragagens. Entrando no meio socioeconômico, os principais temas que foram tratados também nesse meio para atendimento ao termo de referência. Com relação ao zoneamento municipal, nós temos, pela legislação vigente à época do EIA-RIMA, que Santos, a maior porção está inserida em zona portuária ou retroportuária, e Cubatão, acesso ao empreendimento em zona de desenvolvimento econômico, ou seja, de acordo com a legislação vigente, ele apresenta compatibilidade com o zoneamento municipal. E nós trazemos uma atualização, como eu comentei no começo, a questão de atualização do projeto em relação às legislações. Nós tivemos uma atualização em dezembro de 2025 da Lei de Uso e Ocupação do Solo na área continental de Santos, onde toda a área do empreendimento passa a ser zona portuária e retroportuária de processamento e exportação, seguindo ainda compatível com o zoneamento municipal vigente agora, na data de hoje. Também foi feita a identificação e percepção das principais partes interessadas ou afetadas pelo empreendimento, envolvendo órgãos reguladores, autoridades, academia, associações e entidades de classe, empresas privadas e também as comunidades no entorno do empreendimento. Então, foi feito um estudo de percepção socioambiental com as comunidades no entorno do empreendimento, com aplicação de um roteiro de entrevistas específico para percepção em relação ao ambiente e ao empreendimento. Além disso, foi feito um estudo voltado para a atividade pesqueira, no entorno do empreendimento e canal do Porto de Santos, sendo identificado o predomínio da pesca artesanal, com embarcações de pequeno porte e uma intensa relação com o ambiente, com os saberes tradicionais, que são passados de geração em geração, e levantado, foi relatado durante as entrevistas, as principais preocupações relacionadas à degradação ambiental, impacto de embarcações maiores, realização de dragagens, que pode afetar a distribuição e a quantidade dos peixes e o comportamento da fauna também. No quadro à esquerda, apresentamos um levantamento de dados primários que foi feito durante a elaboração do estudo ambiental, com os diversos tipos de pesca ao longo do Canal do Porto, onde se observa que a atividade está distribuída ao longo de todo o Canal

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

do Porto de Santos e Canal de Piaçaguera, com uma menor intensidade na parte mais ao norte, próximo ao empreendimento. Conhecendo bem as características do empreendimento, as atividades nas suas diferentes fases e o meio no qual esse empreendimento está inserido, entramos na etapa de avaliação de impactos ambientais, onde são levantados, são identificados e caracterizados os impactos ambientais previstos, separando especialmente dois grandes grupos: impactos positivos e negativos. Para os impactos positivos, buscam-se desenvolver medidas para potencializar os efeitos, e para os impactos negativos, ações para acompanhamento, controle e minimização dos efeitos. Todas essas ações estão agrupadas nos programas ambientais, que são apresentados, são propostos junto ao estudo ambiental, e todos esses programas são avaliados complementados e aprovados pelo órgão ambiental e também são acompanhados por ele durante todas as etapas de implantação e operação do empreendimento no rito do processo de licenciamento. Nós trazemos aqui alguns exemplos de algumas atividades para ilustrar para vocês o processo de análise. A primeira atividade delas é a dragagem. Aqui é importante considerar que ela é uma condição temporária dentro do ciclo de vida do empreendimento, ela ocorre na fase de implantação, enquanto a dragagem de aprofundamento, e também durante a operação, para manutenção do calado operacional. E destacar também que o sedimento apresenta uma boa qualidade, em função da caracterização que foi realizada. Como os principais aspectos relevantes, nós trazemos a ressuspensão de sedimentos, as questões de circulação da água, transporte de sedimentos e salinidade que mostramos anteriormente, e também a sobreposição com a pesca. Dos potenciais impactos, destacamos alteração de qualidade de água e sedimento, especialmente em função da suspensão de sedimento, que é inerente à operação de dragagem, alteração na biota aquática, considerando tanto o afugentamento quanto efeitos na ressuspensão e aumento da turbidez na água, alterações de hidrodinâmica local e salinidade, que nós comentamos, e também interferências sobre a pesca, especialmente relacionadas ao deslocamento dos pescadores e ao afugentamento da fauna aquática em função da operação. Para esses impactos são agrupadas diversas ações em programas ambientais apresentados ao longo do estudo ambiental, com principais ações voltadas a gestão e controle da operação de dragagem, e, claro, o gerenciamento da disposição junto à autoridade portuária, o acompanhamento da qualidade ambiental, seja de qualidade da água e sedimento e do comportamento da fauna aquática também, acompanhamento dessa movimentação de sedimentos e salinidade para ver se realmente esses impactos se comprovam durante a execução da implantação e operação, e comunicação com todas as partes envolvidas no processo. Especialmente na fase de implantação, nós trazemos uma das atividades que é a supressão vegetal e remoção da camada superficial do solo, especialmente em função da supressão de vegetação nativa e intervenção em área de preservação permanente. Os principais aspectos, os hábitats de fauna e flora e movimentação de terra e uso do solo e da paisagem. Como principais impactos, que nós destacamos: perda de habitat e

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

alteração das propriedades da paisagem, especialmente pela alteração do uso do solo, pela ampliação do empreendimento, perda de indivíduos e perturbação da fauna terrestre, e perda de cobertura vegetal e intervenções em áreas protegidas, conforme nós colocamos anteriormente. Também são listadas uma série de programas ambientais associados para minimizar ou acompanhar os efeitos desses impactos ambientais, especialmente com ações voltadas ao acompanhamento de supressão por profissionais capacitados, resgate e soltura da fauna, medidas de controle também de marcação de terreno para que a supressão ocorra exatamente onde está autorizado, o acompanhamento da população da fauna terrestre também, não só durante a implantação, especialmente durante a implantação, em função das obras, e programas de compensação florestal, que comentamos anteriormente com aquele quantitativo, e proposta de compensação também pela intervenção em áreas de preservação permanente. Durante a fase de operação, destacamos também atividades de movimentação de embarcações, com embarque e desembarque de cargas, e a presença de novas estruturas do ambiente aquático, que são as pilastras de sustentação dos novos nos berços. Como aspectos, nós trazemos o incremento no tráfego de embarcações e a disponibilidade de um novo ambiente para organismos aquáticos. E um impacto que nós trazemos para destacar para vocês é o aumento de risco da bioinvasão, especialmente pela água de lastro das embarcações e pela disponibilidade de estrutura para os organismos se instalarem, e o risco da entrada de espécies não nativas e invasoras, que pode causar algum tipo de desequilíbrio ecológico e diminuição da variedade de espécies hoje que ocorrem na região. Também foram desenhados programas ambientais para minimizar os efeitos desses impactos, considerando especialmente o cumprimento das diretrizes com relação ao gerenciamento da água de lastro, atendendo às diretrizes da Marinha, e da autoridade portuária. O acompanhamento ambiental, tanto da qualidade de água, para ver se tem algum organismo em suspensão, alguma larva de um organismo que é trazido pela água de lastro, e também o monitoramento no entorno do empreendimento, para ver o quanto essas espécies estão se instalando ou não. E, claro, a notificação para a autoridade portuária, marinha, no caso de ocorrência de espécies não nativas ou invasoras na região. A gente traz também, durante a fase de implantação e operação, duas principais atividades: implantação de canteiro de obras, na fase de implantação, com a contratação de mão de obra e aquisição de bens e serviços, e, durante a operação, movimentação de cargas, especialmente com embarque e desembarque de cargas, movimentação de pessoas. E o aspecto principal, relevante, é a contratação de trabalhadores, geração de renda e aumento de consumo, especialmente destacando a quantidade de funcionários diretos nas obras e depois na fase de operação. Os potenciais impactos: aumento de postos de trabalho e geração de renda, e dinamização econômica e arrecadação tributária, com o aumento da dinamização da economia e pagamento de tributos, aumento da renda média da população e melhoria da qualificação da mão de obra. Apesar de serem impactos positivos, ainda assim, existem ações desenhadas em

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

programas ambientais para potencializar ainda os efeitos positivos desses impactos, através de programas ambientais voltados especialmente à contratação prioritária de mão de obra em Santos, Cubatão e região, parceria com o PAT, e manter um canal gratuito de comunicação com a comunidade. Treinamento também de educação ambiental para adoção de boas práticas de trabalho e, sempre que possível, aproveitamento dos trabalhadores das obras na etapa de operação. Nós temos programas específicos também de capacitação para que isso possa acontecer. Aqui nós trazemos um quadro com os principais impactos identificados por fase. A fase de planejamento, que é onde nós estamos, o principal impacto é a geração de expectativas, acredito que todos aqui criam uma expectativa, estando aqui hoje, escutando sobre o empreendimento. Durante a fase de implantação, nós temos os principais impactos identificados sobre os meios físico, biótico e socioeconômico, que estão descritos e classificados no estudo ambiental. E aqui, na fase de operação, também, alguns dos principais impactos identificados. Aqui vocês notem que alguns dos impactos se repetem na fase de operação, mas é importante destacar que eles ocorrem de maneiras diferentes em função das atividades de implantação e operação do empreendimento, que são distintas. Para acompanhar a ocorrência desses impactos ambientais e minimizar os efeitos dos impactos negativos e potencializar os positivos, nós temos levantado em torno de 36 planos, programas e subprogramas ambientais, a gente destaca aqui na tela os principais. Em azul, a gente tem novos programas que estão sendo propostos para esse projeto da segunda ampliação. E em amarelo, a gente tem programas que já são executados desde a primeira ampliação do Tiplam. Então, existe um histórico bastante grande de dados desses monitoramentos, e eles vão ser continuados e, quando necessário, intensificados durante a etapa da segunda ampliação do Tiplam. Nós temos esses programas ambientais com um conjunto de dados bastante denso, bastante extenso na região, além de, claro, reforçar esse compromisso ambiental da VLI na região, também demonstra o grande conhecimento que se tem de dados do empreendimento, da região, antes da implantação do empreendimento. Então, dá uma segurança maior no acompanhamento e na identificação dos possíveis impactos que possam acontecer durante a implantação e operação. Dentre os programas, destacamos o programa de comunicação social, com principais objetivos de estabelecer campanhas de comunicação entre os diversos públicos e também apoiar a forma de se comunicar entre as diferentes equipes, divulgar informações relacionadas tanto à riqueza ambiental da região como também aos riscos envolvidos na etapa de construção do empreendimento, estabelecer contato com todas as lideranças das comunidades no entorno do empreendimento, conscientizar os trabalhadores sobre o respeito a essas comunidades e divulgar um canal aberto de contato por diversos meios para que a população possa continuamente esclarecer dúvidas e apresentar suas reclamações junto ao empreendedor. Nós trazemos também o Programa de Apoio à Pesca, que ele está proposto com base em 4 principais medidas, buscando fortalecer e valorizar a atividade pesqueira. A primeira delas é

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

propor a criação de um espaço de discussão periódico, visando à melhoria das condições de trabalho e de vida dos pescadores, considerando a interação, claro, com o empreendimento. A medida 2 é desenvolver mecanismos de geração de renda para os pescadores voltados à atividade de pesca, especialmente buscando a estabilidade financeira das famílias e buscando atividades como, por exemplo, beneficiamento do pescado, criação de algum tipo de selo de qualidade, capacitação para melhor controle de estoques e de vendas, enfim, atividades que valorizem e potencializem o pescador a seguir na sua atividade. Medida 3: estabelecer medidas que auxiliem e fomentem a qualidade de vida e a saúde dos pescadores, especialmente na questão de disponibilizar recursos para entidades representativas da pesca e grupos de assistência técnica. E a medida 4: de fortalecer a gestão das entidades representativas da pesca, especialmente através de consultoria especializada no que se refere à regularização da pesca, aquisição de direitos, como seguro-defesa, aposentadoria e programas do governo que forem oferecidos. Então, destacando os principais pontos, os estudos foram realizados em atendimento ao termo de referência da CETESB. Atualmente, o estudo está em análise pelo órgão ambiental. O empreendimento vai ser implantado em área, majoritariamente, que já é operacional, que já é antropizada. E os estudos ambientais, eles estão abertos ao público para consulta e manifestação, demonstrando a transparência e a participação social ao processo, e todas as medidas previstas ao longo do licenciamento, elas vão ser avaliadas, aprovadas e acompanhadas pelo órgão ambiental. Considerando a análise integrada de todos os fatores envolvidos e na capacidade demonstrada na prevenção e mitigação dos impactos, concluímos, no estudo ambiental, que o empreendimento apresenta a viabilidade ambiental prévia, desde que, claro, sejam atendidas todas as condicionantes ambientais que venham a ser estabelecidas pelo órgão ambiental ao longo do processo de licenciamento. Nós trazemos aqui para vocês também os canais de relacionamento, de comunicação da VLI, que eles são abertos ao público. Então, é importante que, além deste momento também, com a abertura da fala e da participação, que todos tenham registrado esses canais onde constantemente vocês podem, não só agora, mas também durante a futura implantação e operação do empreendimento, manifestar a opinião diretamente ao empreendedor. E é isso, agradeço, em nome de todos, a presença, passo a palavra de volta à mesa e obrigado pela atenção de todos."

Naiana Lanza:

"Obrigada, Gimel. Eu gostaria de aproveitar esse momento para anunciar também a presença do senhor Glaucus Farinello, secretário de Meio Ambiente de Santos. Obrigada pela presença. Então passamos agora, portanto, a nossa terceira etapa da audiência pública, momento que vocês do plenário participam. Então, como eu havia comentado inicialmente, nós iniciamos as falas com o Ministério Público, mas não teve nenhuma inscrição do Ministério Público. Então passamos aí as

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

manifestações das entidades da sociedade civil. Então, inicialmente, eu convido o senhor Herbert Passos Filho, presidente do Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Químicas da Baixada Santista, para fazer o uso da palavra. Seu Hebert, o senhor terá 5 minutos. Eu peço para tomar cuidado aí na escada. Obrigada. Seja bem-vindo, seu Herbert. O senhor tem 5 minutos. Para ajudar, o cronômetro está aqui embaixo, o senhor pode ver se precisar."

Herbert Passos Filho:

"Obrigado. Vamos saudar a presença do Consema, da CETESB aqui, da apresentação, gostei muito da apresentação. Achei importante. Fiquei só com uma dúvida aqui: onde será feita a compensação ambiental, esses 125 hectares, o número que foi colocado aqui, onde será feita a compensação ambiental? Porque nós temos costume de fazer proximamente ao local onde existe o impacto. Mas é importante demais para nós a questão do impacto social. O que é? A formação e a ocupação de trabalhadores? Não, não é só isso, não. Esses trabalhadores, esses 4 mil trabalhadores, em torno disso, eles vão consumir mais, vão consumir planos de saúde, vão consumir habitação, onde fazer e onde construir. Para isso, precisamos que esse canal seja desenvolvido com as entidades. Esqueci também de me apresentar, me desculpem. Além de presidente do Sindicato dos Químicos, sou coordenador da Força Sindical da região, representando 43 sindicatos, aqui da região. Então é devido a isso que a gente quer que esse canal com as entidades sindicais ele cresça. Para isso nós já entramos em contato com o Ministério do Trabalho, que propôs um financiamento de curso de formação e qualificação, até porque nós não temos todo o perfil da mão de obra aqui na região. E para conseguirmos adequar na região, precisamos que essa mão de obra da região seja formada e qualificada. Então, precisamos desse canal de comunicação, que ele seja ampliado, para que nós possamos trabalhar no conjunto. E, naturalmente, se vamos importar uma parte dessa mão de obra, nós também temos que, com antecedência, prever onde vamos ter a condição de hotel ou disposição para esse pessoal ficar, e, para isso, também a demanda logística que nós vamos criar. Para isso, as entidades sindicais aqui que eu represento, elas se dispõem a colaborar nesse evento, nessa ampliação, e, principalmente, depois da ampliação, a questão da mão de obra fixa que nós vamos ter, que nós vamos desenvolver. Para isso, nós já precisamos, até porque é uma mão de obra com uma tecnicidade maior, precisamos colocar e começar a formar com antecedência. Nós sabemos, demora 3, 4 anos, mas não é daqui a 3, 4 anos que nós vamos ver. Nós temos que formar com antecedência, criar grades nas universidades, criar grades na formação técnica que nós temos também na região ou não temos na região e precisamos criar. E nessas condições é que a demanda que o movimento sindical, que hoje eu represento essa parcela das entidades sindicais, eles demandam aqui em um programa junto com a VLI. Nós vamos ter o quê? 4 mil pessoas? Temos uma expectativa também de talvez o túnel iniciar o procedimento também, seriam mais 9

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

mil. Nós estamos falando no impacto de 14, 15 mil postos de trabalho, que vão consumir muita coisa aqui na região, que nós não temos condições ainda de receber essas 15 mil pessoas e nem temos essas 15 mil funções aqui disponíveis. Lembrando que essas 15 mil pessoas, novos postos, também vão demandar outros postos, quer dizer, é um volume considerável. Então, nós precisamos de uma tratativa ampliada para discutir esse impacto na região, senão, daqui a pouco, estamos reclamando de preço de condução, preço de plano de saúde, preço de hotelaria, vamos estar reclamando de tudo. Então, o impacto social que nós queremos discutir e queremos abrir esse canal. Já temos muitos canais, sempre tivemos muitos canais com a VLI, em termos profissionais, do Sindicato dos Químicos com a VLI, mas agora eu falo que os trabalhadores, em geral, da Baixada Santista, eles querem também rediscutir essa situação para que possamos suportar o desenvolvimento, porque desenvolvimento não é só bom, ele também tem seus impactos que nem sempre são bons no transcorrer, na implantação e depois na finalização. Então, esse é o aspecto que nós queríamos colocar. Somos favoráveis ao empreendimento, queremos participar, enquanto sociedade civil organizada, queremos participar para discutir e acompanhar o procedimento dos impactos que vão acontecer na vida social de toda a nossa comunidade. Sendo só isso que eu tinha a comentar, muito obrigado pelo espaço concedido."

Naiana Lanza:

"Obrigada, Herbert. Na sequência, eu chamo o senhor Murilo Barbosa, presidente da ATP, Associação Brasileira de Terminais Privados. Senhor Murilo, seja bem-vindo. E na sequência eu vou chamar Marli Vicente, só para já ficar aí se preparando. Seja bem-vindo, senhor Murilo. O senhor tem 5 minutos."

Murilo Barbosa:

"Deixe-me falar aqui. Boa tarde a todos. Vou cumprimentar os membros da mesa inicialmente, me apresentar. Sou Murilo Barbosa, exerço atualmente o cargo de diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados, ATP, que cujos associados movimentam cerca de 60% de toda a movimentação portuária que é feita no Brasil. Esses 60% representam, basicamente, as commodities que sustentam a balança comercial brasileira, que é a movimentação de minério de ferro, a movimentação de petróleos, e é a movimentação do agronegócio, todos eles no sentido da exportação. É por isso que a ATP vê esse empreendimento não só como importante para o país, mas como essencial para o Brasil. E eu explico por quê. Na parte de minério de ferro, nós temos hoje uma exportação basicamente equilibrada, e a nossa disponibilidade portuária é suficiente para ainda termos um ganho em exportação razoável. Não existe muita necessidade hoje e, além do mais, a acessibilidade a esses terminais portuários é feita dentro de uma cadeia verticalizada e, obviamente, não temos nenhum gargalo à vista para a movimentação desse minério. A segunda comodidade importante é a do petróleo.

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

Também não temos grande dificuldade na movimentação desse petróleo, porque hoje, com a instituição do movimento de ship-to-ship, que é um navio atracar ao lado do outro, fazer o transporte de um bordo do petróleo para outro e ele sair, um navio maior, levar essa carga de petróleo para o exterior, isso tem se desenvolvido no Brasil com muita rapidez. Então, não sentimos nenhum gargalo nisso, embora a exportação de petróleo venha crescendo. Onde está o nosso problema? O nosso problema está justamente no agronegócio. Nós temos essa previsão, que eu acho até um pouco conservadora, de crescimento de 50% do agronegócio em 10 anos. É bem possível que nós ultrapassemos isso, porque a necessidade de alimento para o mundo tem crescido, e o Brasil é hoje o grande espaço disponível para esse crescimento. Na celulose também acho os 20% um pouco conservador. Então, nós temos que alimentar, aonde for possível, o aumento da capacidade portuária para movimentação de grãos e de celulose. Temos crescido bastante no Norte do país, com empreendimentos portuários extremamente robustos, e na região Sul também temos, Sul e Sudeste também temos. Mas nós temos uma dificuldade muito grande, que é na parte da acessibilidade. Esse é o grande gargalo brasileiro no momento, é a acessibilidade. Então, um empreendimento que, nascendo aqui no Porto de Santos, com a sua rede ferroviária bastante incrementada, com a capacidade rodoviária em processo de expansão, com a capacidade da acessibilidade aquaviária também, com projetos pela Autoridade Portuária de Santos de incrementar bastante isso, eu acho que Santos é o local ideal hoje para nós termos aumento da nossa capacidade de exportação do agronegócio. E esse projeto da VLI, saindo de 15 milhões, 17 milhões, para cerca de 45 milhões de capacidade de exportação e importação do agronegócio, ele é extremamente importante para o país. Eu diria que ele é essencial para o Brasil. Meu tempo está esgotando? Deixe-me destacar alguns aspectos positivos do projeto. Ele vai crescer, quase triplicar, com um pequeno aumento da sua área hoje existente, já utilizada para isso, só aquela parte da Nova Pera rodoviária que vai ser expandida. Ele vai usar predominantemente o modal ferroviário, que nós sabemos que ele é o menos agressivo ao meio ambiente. A dragagem toda ela, de acordo com o que foi apresentado pela consultoria, o material é compatível com o material que já está sendo depositado no Atafona, na área do depósito oceânico. E vai gerar 600 novos empregos, que é extremamente importante, sobre o aspecto social. Então, essa é a contribuição da minha associação para esse empreendimento. Muito obrigado."

Naiana Lanza:

"Muito obrigada, Murilo. Eu aproveito para anunciar, então, o encerramento das inscrições para fazer o uso da palavra e convido Marli Vicente, do Instituto Vila dos Pescadores de Cubatão, por favor. Marli, seja bem-vinda. Você tem 5 minutos."

Marli Vicente:

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

"Eu sou Marli Vicente, represento o Instituto Socioambiental e Cultural na Vila dos Pescadores. Nós estamos na Vila dos Pescadores há mais de 40 anos, e o instituto existe juridicamente há quase 10 anos. Ele nasceu dessa necessidade desses impactos. Então, os impactos que geram na Vila dos Pescadores e no entorno, no nosso estuário, sempre foi uma coisa que nos incomodou, principalmente porque nós estamos numa área onde a população é uma população muito complexa e o entendimento com esses empreendimentos é muito relativo. E nós víamos aquilo tudo e o esclarecimento que as empresas, o retorno que nós tínhamos quando procurávamos essas empresas era um retorno muito limitado. E, principalmente, a pesca artesanal, não tinha muito entendimento do que estava acontecendo com esses impactos. Então, daí começou a nossa luta mais arduamente. Enfrentamos não só as empresas, como também, principalmente, o machismo de muitos pescadores. Então, os pescadores, principalmente, no geral, o homem, a gente, como mulher, quando se propõe a tomar uma atitude de representação, a gente choca muito. Então, a gente tem muito desafio enfrentado, só que a gente faz desses desafios oportunidades para mostrar para todo mundo que é capaz. Hoje, estar aqui é muito honroso para a gente. E elogiar a VLI com esse empreendimento pode parecer uma coisa meio antagônica daquilo que a gente luta, mas a gente se sente muito honroso de dizer para a VLI, todos que representam, que mesmo trazendo muito impacto, que não foi isso que a gente veio fazer, falar aqui dos impactos, que todo mundo sabe que os impactos são muito altos, principalmente pela dragagem. Parece um brinquedinho do capeta aquela dragagem, porque, gente, vocês não têm ideia do que é ver a dragagem em funcionamento. Eu tive o prazer de ver, eu me assustei para ver como sai do fundo do estuário, os futuros peixinhos, os futuros produtos que iriam nascer. Então, nós estamos no mangue, onde é a maternidade do que vai para o mar. Então, ver essa maternidade sendo destruída é muito doloroso para nós que amamos a natureza. Mas hoje, como eu estava falando, nós temos o prazer de dizer para a VLI muito obrigado pela comunicação, por trazer o esclarecimento, que era tudo o que nós sempre reclamávamos. Nós queríamos saber, ter essa transparência do entendimento. Então, ver como nós vimos hoje, nós já tivemos oportunidade de ver em outros momentos, a verdade, a transparência. Vai impactar? Vai. Vai trazer esse problema? Vai. O que vocês querem? O que vocês propõem? Então, hoje, a minha fala aqui é de proposta. O pescador não quer curso, o pescador não quer se formar, o pescador quer pescar. Então, uma das reivindicações que eu prometi a alguns pescadores que faria publicamente aqui era que existisse uma forma, alguma maneira que ele pudesse pescar próximo dos berçários, porque a gente sabe que vai ficar cada vez mais difícil para o pescador artesanal atravessar com seus barquinhos para ir buscar o seu peixe, o seu camarão, o seu caranguejo, para atravessar pelo mangue. Então, a gente tem muito trabalho pela frente, ainda vamos falar muito da mitigação, do que é que a empresa propõe, porque falar aqui "olha, eu quero isso em nome dos pescadores" é muito fácil. Mas, do mesmo jeito que as empresas têm condições de trazer a gente para um lugar lindo desse, de propor para a gente uma coisa bonita e que tem custo, ela

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

também tem condições de contratar profissionais, contratar pessoas que tenham capacidade e competência de conversar com a gente, e vir procurar saber o que é que é melhor para a gente e ter nessa conversa um entendimento, porque a gente não é contra o progresso nem o desenvolvimento, mas a gente quer um desenvolvimento com equilíbrio e, principalmente, que os grandes empreendedores, eles não pensem só no seu retorno financeiro, que eles não pensem só no que eles vão ter de ter o seu lucro de volta, porque falar dos milhões é muito fácil, eu nem sei calcular quantos milhões as empresas ganham, mas ali no entorno onde está sendo impactado, a 2 quilômetros, na Vila dos Pescadores, são pessoas, são gente, seres humanos que têm história, assim como eu, que tenho o melhor de mim ali, que são os meus filhos e os meus netos, assim como meus amigos, que para muita gente, quando eu falo que defendo os pescadores, muita gente fala, você não sabe nem nadar. Porque eu falo realmente, é verdade, eu não sei nem nadar, quanto mais pescar. Mas eu aprendi muito cedo a defender os meus direitos e os direitos daqueles, assim como o pescador. Eu sou filha de pescador, nasci na beira da maré, no Nordeste, num lugar alagado, num território muito parecido com o nosso, lá na Vila dos Pescadores. Então, para a empresa aqui, nesse momento, tudo o que a gente reivindica é isso, gente, que traga para nós propostas realmente. Que não venha trazer caviar, nós não queremos caviar, nós queremos o arroz e feijão, nós queremos que o nosso pescador vá lá pescar e traga o peixe, nós queremos que os nossos filhos possam ver a beleza que é o meio ambiente, que é o nosso manguezal. Eu costumo falar que o nosso manguezal é até afrodisíaco, porque você vai triste para o mangue, mas você volta cheio de amor para dar. Então, que destruam ou que impactem, mas com sabedoria. É isso, gente, muito obrigada pela atenção de todos."

Naiana Lanza:

"Obrigada, senhora Marli. Chamo agora o senhor Marcelo D'Antona, da Associação Brasileira dos Terminais Portuários. Marcelo, está por aí? E na sequência eu vou chamar o senhor Rogério Rocha, só para já ir se preparando. Seja bem-vindo, senhor Marcelo. O cronômetro fica aqui, ó, nessa televisão, para ajudar o senhor. O senhor tem 5 minutos."

Marcelo D'Antona:

"Muito obrigado e boa noite a todas e a todos. Eu vou me permitir ler a minha manifestação, mas por uma razão simples, não é por falta de espontaneidade, mas simplesmente é pelo reconhecimento da relevância deste projeto e da importância deste espaço de audiência pública, que eu não quero correr o risco de deixar de fora alguma coisa importante ou de ultrapassar o tempo. Então, procurei ser organizado aqui e escrevi a minha manifestação, que eu passo a ler agora. Meu nome é Marcelo D'Antona e eu represento a ABTP, a Associação Brasileira dos Terminais Portuários, uma entidade representativa do setor que reúne hoje 109 empresas associadas,

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

cujos grupos econômicos, a qual pertencem essas empresas operam mais de 260 terminais em toda a costa, em todos os estados brasileiros onde você tem atividade portuária. Isso dito, eu queria começar a minha manifestação reconhecendo a relevância deste processo, do processo de licenciamento ambiental como um todo. É a principal ferramenta que nós temos hoje de planejamento ambiental, do país, e também reconhecer a importância desse espaço de audiência pública para diálogo com toda a sociedade. São audiências públicas como esta que permitem que os benefícios do empreendimento que vamos discutir aqui, os seus impactos e as medidas destinadas a preveni-los, mitigá-los e compensá-los sejam avaliados com toda a transparência, participação social e rigor. A ABTP, a associação, manifesta, desde já, a sua avaliação muito favorável à iniciativa de expansão do Tiplam, porque entendemos que este é um projeto claramente vocacionado para uma necessidade que é estratégica para o nosso país, que é ampliar, de forma planejada e responsável, a capacidade logística indispensável ao crescimento da produção, da economia e do nosso comércio exterior. Esse projeto, que já foi reprisado aqui hoje mais de uma vez, eleva a capacidade para até 45 milhões de toneladas por ano, o que é uma ampliação muito significativa, especialmente levando em conta que já é uma instalação cuja vocação é consolidada para movimentação de grãos, açúcar, fertilizante e tantos outros produtos essenciais as cadeias agroindustriais do país. Essa expansão precisa ser analisada na sua correta perspectiva. Também já foi reprisado hoje que todas as projeções apontam para um crescimento significativo das exportações e da produção brasileira, especialmente de grãos, nas próximas décadas, e, ao mesmo tempo, é fato reconhecido que o Brasil é o celeiro do mundo. Essa expressão já foi reprisada algumas vezes também, mas o fato é que a demanda da população mundial, prevista para atingir, em 2050, cerca de 10 bilhões de pessoas, vai exigir alimentos, e o Brasil é que vai fornecer esses alimentos. Então, o Brasil tem um papel estratégico para assegurar a segurança alimentar global. Só que não basta produzir mais. Além disso, é necessário contar com ferrovias, corredores logísticos e terminais portuários, como o Tiplam, que sejam capazes de movimentar esta produção com segurança, previsibilidade, eficiência e menor impacto ambiental. É nesse contexto que o papel da expansão, a segunda expansão do Tiplam, fortalece o papel do Porto de Santos como um hub logístico e desenvolvimentista para o Brasil. A vocação do Tiplam para exportação de grãos e açúcares e para importação de fertilizantes estabelece essa integração de forma particularmente eficiente, principalmente porque o projeto implica na utilização de ativos logísticos, fortalece a conexão entre ferrovia e o porto, reduz ineficiências e amplia a competitividade, em última análise, dos produtos brasileiros. Os benefícios ultrapassam os limites físicos do terminal. O empreendimento representa, isso também foi dito, investimentos, empregos, arrecadação, qualificação profissional e dinamização de toda a economia regional. Um recente estudo que nós estamos preparando de contribuição econômica do setor portuário aponta, estima que, no longo prazo, cada real de demanda pela atividade gerada pelos terminais portuários, pela atividade portuária em si, produz um impacto de até 3,6 vezes esse

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

valor na economia. Cada real investido em porto, consumido no porto, vira 3,6 reais na economia como um todo. Isso mostra que o investimento portuário se dissemina por toda a cadeia logística. E está plenamente alinhado aos atendimentos e objetivos institucionais da ABTP. E, desta forma, ampliando a infraestrutura, aumentando a eficiência logística, é que podemos reduzir custos, elevar a competitividade dos produtos brasileiros e transformar o crescimento econômico em desenvolvimento sustentável. Meu tempo acabou, eu encerro aqui a manifestação e agradeço a oportunidade. Uma boa noite."

Naiana Lanza:

"Muito obrigada, Marcelo. Na sequência, então, convido o senhor Rogério Rocha, da Colônia Z1 José Bonifácio. Senhor Rogério, seja bem-vindo. O senhor tem 5 minutos e o cronômetro fica aqui na televisão para auxiliar."

Rogério Rocha:

"Boa tarde a todos, quero saudar a mesa. Quero saudar todos os presentes aqui, principalmente as lideranças da pesca artesanal da nossa região e os demais pescadores. Meu nome é Rogério Rocha. Hoje eu estou como representante da Colônia Centenária José Bonifácio, Z1, aqui de Santos. Faço parte também do gerenciamento do Recorte Costeiro da Baixada Santista, da APA Marinha Litoral Centro, sou integrante da Frente Parlamentar do Desenvolvimento da Pesca Artesanal do Estado de São Paulo e represento duas comunidades das 23 comunidades tradicionais caiçaras, a comunidade da Praia do Góis e a parte insular de Santos. Eu sempre falo nas minhas participações em reuniões, tanto na frente parlamentar como nas audiências públicas, ou mesmo em discussão com as empresas aqui que ou querem se instalar ou mesmo expandir os seus terminais. Eu digo sempre que o maior impactado com tudo não são as comunidades, mas sim o pescador artesanal, porque ele já vem sendo impactado desde o crescimento do porto, desenvolvimento da cidade. Eu conheço todas, eu tenho, talvez aqui tenha gente que, quando eu comecei na pesca, não havia nem nascido. Eu tenho 60 anos de pesca, conheço todas as artes de pesca, principalmente da pesca artesanal. E hoje eu atuo também como pescador, sou aposentado, mas pesco, porque isso é uma questão de sangue, está no sangue da gente. E a atividade, a arte de pesca que eu exerço hoje é uma arte aqui que muitos não conhecem, é o arrastão de praia, que na nossa cidade, comprovadamente, historicamente, existe há 362 anos. Ela começou logo aqui no Valongo. Onde era o colégio dos Jesuítas. Com o desenvolvimento do porto e da cidade, nós estamos há 120 anos na área insular, ou seja, nas praias de Santos. Então, eu digo o seguinte, que o maior, aquele que sofre o maior impacto é o pescador. Então, todas as medidas mitigatórias e compensatórias, eu vi lá que o Gimel falou, são 4, 4 medidas lá que vêm ajudar o pescador, que ajudem o pescador direto, porque quando se fala assim, vamos ajudar uma comunidade, vamos fazer uma compensatória de uma comunidade,

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

não, na comunidade ela não é integrada por 100% de pescadores. Eu vou falar pelo exemplo pela Praia do Góis. A Praia do Góis, ela tem 180 moradores, 35 são pescadores. Então, quem foi afetado? A comunidade? Não, são os pescadores, com a perda do seu poder econômico, da sua atividade, o cerceamento. Então, tem que ser alguma coisa voltada direto para o pescador, não só para a comunidade onde ele faz parte. Outra coisa, o tempo vai acabar, eu gostaria de aproveitar a oportunidade, porque nem sempre a gente tem essa oportunidade. Hoje o Camilo está aqui, que é da CETESB. Eu queria, isso é uma coisa pessoal, e eu gostaria, até por curiosidade, eu gostaria de saber qual é o critério que a CETESB, eu não sei se tem alguém do IBAMA, e o IBAMA também, para emitir o licenciamento ambiental. Porque eu, como pescador, se eu pescar o Mero, eu vou 3 anos, eu estou em cana, e ainda pago lá uns R$30.000, R$35.000 de multa, porque eu sou um criminoso, eu cometi um crime ambiental, matei um peixe que está em proteção. E o peixe, esse mesmo Mero, que se eu pescar eu vou pagar uma multa e vou preso, no Porto de Santos é onde mais aparecem eles mortos, entendeu? Então, eu gostaria de saber qual é o critério, que tem para expedir, para conceder o licenciamento ambiental, onde vai ser dragado, vai ser suprimido lá um monte de peixinhos do berçário natural? E qual é a relação? Isso daí. Outra coisa, a da lama, os PDOs lá, lá é um fundo arenoso, o que se extrai aqui é lama. Então, você está misturando dois ambientes. Dá impacto, sim. Tem outras medidas, eu tenho umas medidas aí para, ao invés de depositar nos PDOs, uma medida aí que talvez seja uma das soluções. Então, é isso, eu gostaria de agradecer, meu tempo já acabou, mas eu gostaria, depois, que o Camilo, ou se alguém do IBAMA estivesse aqui, me explicasse qual o critério que é adotado para um peixinho morto, e milhões de alevinos e peixes, e até mesmo a profundidade, onde era de 2 metros, e nós pescávamos, e vai para 14, 15 metros. Não somos contra o desenvolvimento, até porque eu sempre falo, em nossas famílias sempre tem alguém ligado ao porto, sempre vai ter, mas nós queremos saber o retorno que é dado para aquele maior impactado, que é o pescador. Dona Marli, um grande abraço, viu? A senhora mora no meu coração, é uma grande representante também. Obrigado a todos."

Naiana Lanza:

"Obrigada, senhor Rogério. Nós vamos fazer excepcionalmente aqui, eu vou chamar, que estavam inscritos os representantes dos órgãos públicos, que nós temos só uma pessoa inscrita da Polícia Militar Ambiental, porque o capitão Calandrini, que está inscrito, ele foi acionado por um chamado, por uma ocorrência, então ele vai ter que sair, mas então eu vou chamá-lo e depois a gente volta para as manifestações da sociedade civil. Por favor, Capitão Calandrini, é uma satisfação revê-lo. Você tem 5 minutos. Seja bem-vindo, Calandrini."

Capitão Calandrini:

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

"Boa noite a todos. Vou ser breve, talvez eu não use os 5 minutos. Na verdade, a minha ideia em primeiro momento é agradecer a oportunidade, dizer que audiência pública é sempre esse momento, é o momento, na verdade, de convergir e apresentar tudo aquilo que o empreendedor, que o poder público, já com o processo do licenciamento, vem apresentar à sociedade e, claro, abrir para essa discussão. É importante até fazer essa ponderação que muitas das vezes a polícia ambiental ou os órgãos de fiscalização são vistos como um órgão repressor. Quando estamos fazendo uma audiência pública, de forma geral, estamos falando de um empreendimento que passou pelo processo que foi criado para isso, que é o processo de licenciamento. É quando o Estado fala: Olha, haverá um dano, esse dano foi analisado, foram verificadas as medidas de prevenção, de mitigação e reparação. E dizer que a Polícia Ambiental, na verdade, ela pretende, durante o processo de instalação do próprio empreendimento, acaba sendo uma atribuição nossa, verificar o quê? Verificar se as licenças emitidas estão sendo cumpridas. Lembrar que, eventualmente, as ações da Polícia Militar Ambiental, durante a implantação do empreendimento, ela tem esse cuidado para com a sociedade e para com o próprio empreendimento de que tudo aquilo que foi tratado está sendo, de fato, ocorrendo, estamos respeitando os limites, por quê? Porque são nos limites da licença que nós temos todo o processo e o cuidado com o meio ambiente, com os pescadores, com a sociedade como um todo. Então, na verdade, eu aproveito essa oportunidade, né, estou chegando agora na Baixada Santista, tenho 15 anos de policiamento ambiental, atualmente eu sou o comandante da 1ª Companhia, juntamente ali com o Tenente Amaute, comandante do Pelotão que faz a região central do litoral. Nós colocamos, como instituição, à disposição da sociedade paulista, da sociedade de todo o litoral, e reforçamos aqui a nossa obrigação, e até fazer um pedido depois para o empreendedor, se dentro da possibilidade, antes do início das atividades de fato, de intervenção, compartilhar conosco, mandar cópias para a companhia, para o pelotão, das licenças e os limites da licença, para que nós consigamos fazer a nossa função de forma harmônica. Até se eventualmente receber a fiscalização, entender que ela faz parte do processo de importância de cada uma das suas instituições dentro do nosso ordenamento jurídico. Agradeço a todos a oportunidade, agradeço aqui a palavra, e uma boa noite a todos. Obrigado, gente."

Naiana Lanza:

"Obrigada, Capitão Calandrini. Então, voltando às pessoas aí da sociedade civil, chamo agora o senhor Omar Silva Júnior, da CIESP, o Centro das Indústrias do Estado de São Paulo. Omar, está por aí? E depois do Omar, vamos chamar o senhor Maurício Eduardo, só para já ir se organizando. Seja bem-vindo, seu Omar. O senhor tem 5 minutos."

Omar Silva Júnior:

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

"Boa noite a todos e a todas. Obrigado pela oportunidade. Meu depoimento aqui é reconhecer a importância deste evento. Acho que é muito salutar e muito democrático que a gente possa ouvir as pessoas aqui de diferentes setores para se expressar, e para falar das suas visões a respeito de um empreendimento tão importante como esse empreendimento que a VLI está trazendo para a nossa região. Acho que nós devemos nos considerar privilegiados por estar recebendo um empreendimento desse porte e, principalmente, ter uma empresa como a que nós temos aqui hoje, representados pelos empreendedores trazer uma contribuição tão importante, tão detalhada, tão respeitosa para a comunidade da Baixada Santista. Nós somos muito orgulhosos de receber e saber que o CIESP, que representa a comunidade da indústria de Cubatão e da região, tem com essa empresa uma representação responsável e competente. Essa era a minha manifestação. Muito obrigado."

Naiana Lanza:

"Muito obrigada, senhor Omar. Então, na sequência, o senhor Maurício Eduardo de Toledo, da ABTRA, Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegárias. Depois do senhor Maurício, eu vou chamar o senhor Wagner Mendes de Sá, se puder ir se organizando. Seja bem-vindo, senhor Maurício. O senhor tem 5 minutos."

Maurício Eduardo de Toledo:

"Boa noite. Não vou usar todo esse tempo, não vou ficar usando o tempo utilizado aqui, já reprisando assuntos já tratados. Tive contato com todo o planejamento e o que eu venho em nome da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegárias, a arbitrar, manifestar nosso apoio. Entendemos da importância desse projeto para cumprir uma demanda que é premente e valorizar, inclusive, o próprio planejamento. O planejamento foi grandioso, ele buscou todos os aspectos, e nessa reunião aqui, isso entendo que está ficando patente. E o andamento, com todo o atendimento às necessidades que serão implementadas, vai ser muito importante para a Baixada Santista, para o Brasil, e à frente, o Tiplam. Muito bom. Parabéns."

Naiana Lanza:

"Muito obrigada, senhor Maurício. Então, na sequência, eu chamo o senhor Wagner Mendes de Sá, da Sociedade de Melhoramento Caruará, é isso? E, na sequência, o senhor Leandro Silva de Araújo, já para ir se organizando. Senhor Maurício, seja bem-vindo, o senhor tem 5 minutos. Wagner, desculpa. Wagner, o senhor tem 5 minutos. Ali, a linha de cima, desculpa."

Wagner Mendes de Sá:

"Bom, boa noite a todos. Meu nome é Wagner Mendes Sá. Eu represento e sou presidente da Sociedade de Melhoramentos do Caruara, que fica na área

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

continental de Santos. E eu acredito que, na minha fala, eu deva representar também os meus coirmãos, que são de Iriri, bairro de Iriri, bairro de Monte Cabrão, Ilha Diana e também do Quilombo. Não os vi aqui, se estão aqui, me perdoem, mas eu penso que a fala é a mesma, que é a mesma preocupação que já foi dita por todos aqui, que representam a população, que é a questão de emprego, de manutenção nas suas funções, no caso dos pescadores, Caruara e a área continental de Santos têm pescadores. Então, as nossas preocupações são comuns. Eu acredito, eu sou professor de geografia, portanto, sou geógrafo, eu acredito que hoje, na atualidade, é impensável que uma empresa ou qualquer pessoa da sociedade desconsidere que nós estamos vivendo em um tempo em que o fundamental é o desenvolvimento sustentável nos três níveis: ambiental, econômico e social. Os três níveis. Então, assim, a questão ambiental não pode servir de amarra econômica, porém, a economia também não pode ser um desserviço para o meio ambiente ou mesmo para a sociedade. Me parece que aqui, pelos estudos, a coisa caminha para que nós nos desenvolvamos bem, e eu agradeço. Da minha parte, alguns pontos me chamaram a atenção, mas eu tenho que ficar de olho na hora aqui. É o seguinte, em primeiro lugar, nós nos preocupamos com a renda. E, principalmente, nós fizemos um pedido, durante as reuniões, de uma aproximação da empresa, principalmente com as escolas da região. No nosso caso, lá do Judoca, nós temos fundamental e médio. Nós precisamos criar nas crianças, nos adolescentes, o desejo de se desenvolver, profissionalmente, eu sou técnico também e trabalhei na área de engenharia. Então, o que acontece? Hoje não se vê mais isso, se vê muita coisa, muita cultura e até contracultura, de certa forma, mas a coisa profissional fica perdida. E nós vamos ter um apagão de mão de obra. Então, nós precisamos ter esse desenvolvimento. E nós solicitamos, eu não tive resposta ainda, eu estou aguardando. Hoje, fiquei sabendo que parece que disponibilizaram 16 vagas, mas eu não sei. Mas, de qualquer forma, nós temos que começar a levar as crianças para conhecer a empresa, dar, principalmente, cursos técnicos que as habilitem às funções de trabalho nas empresas. Isso falta muito. Nós temos lá uns 20% de alunos, não dou aula lá, dou aula em outros lugares, que realmente estão interessados em se profissionalizar. Isso, a empresa, eu peço que nos ajude nesse sentido. Normalmente, nós já passamos vários licenciamentos de várias áreas, até a Petrobras, o pessoal vem lá com cursinho de artesanato, educação ambiental, que as crianças já têm na escola, faz parte do currículo. Nós precisamos inovar, precisamos inovar. Foi falado da pesca aqui, o mangue é realmente um berçário, mas eu até vou falar aqui, vou fazer o pedido oficialmente, por que não, eu já sugeri à prefeitura no passado, não foi para frente, por que não nós repovoarmos, principalmente o guaiamum, o guaiamum está acabando lá no mangue, por que não repovoar essa espécie da fauna e mesmo algumas da flora de uma maneira profissional? Então você vai, cria, repovoou uma parte, e a outra parte você faz renda, você vende. Hoje, em vários locais, já houveram projetos, ou existem projetos, de você ter fazenda de pesca. Não seria cabível, talvez, na nossa região? Então, nós temos que inovar. Outra coisa, sai um pouco fora, mas, já que vocês estão aqui, nós

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

temos um grande problema, me preocupou quando eu vi a Polícia Ambiental, porque muitas pessoas comuns não têm um acesso facilitado para tentar uma autorização, um licenciamento ambiental. Então, tem gente que é multada, responde criminalmente pela falta de um mecanismo mais simples, porque o mesmo mecanismo é para grande empresa e é para a população comum. A população comum não faz nem ideia. Nós não somos donos de nada, achamos que somos, porque é o Estado, porque o Estado é que diz o que o que você pode é não fazer. E não tem quem explique, não tem quem vá no local e mostre, olha, vamos fazer. E muita gente na área continental de Santos está sendo prejudicada por causa disso, fora a questão de emprego, porque lá é muito longe. E daria para falar mais coisas, mas o tempo acabou. Muito obrigado pela atenção de todos."

Naiana Lanza:

"Obrigada, senhor Wagner. Na sequência, chamo o senhor Leandro Silva de Araújo, da SOMECA, Sociedade de Melhoramento do Jardim Casqueira. Senhor Leandro, está aí? E, na sequência, eu vou chamar o senhor Mauro Samarco para ir se preparando. Leandro, seja bem-vindo, você tem 5 minutos."

Leandro Silva de Araújo:

"Boa noite a todos e todas, especialmente aos pescadores e representantes da comunidade. No meu entendimento, audiência pública, ela só faz sentido quando os moradores, os impactados estão presentes, e a impressão que eu tenho, olhando aqui de cima, é que pouca gente da comunidade que não tem relação direta com o ramo portuário está presente, e isso é um problema nas audiências públicas, não só nessa. Eu sou o Leandro, eu sou vice-presidente da SOMECA, Sociedade de Melhoramento de Jardim Casqueiro, mas eu também sou filho de pescador. Sou formado em Economia, tenho mestrado em Políticas Públicas, e conheço a VLI e o ICPEA de longa data, em função, justamente, da expansão do Porto de Santos. Nós não conseguimos falar da expansão 2 do Tiplam sem falar da expansão 1, que foi traumática para nós, especialmente para os pescadores, que foi a dragagem do Canal de Piaçaguera e a deposição dos sedimentos contaminados em cava subaquática. Hoje, os sedimentos que estão lá, que estão sendo dragados, segundo a pesquisa, não estão contaminados, mas são 4,5 milhões de metros cúbicos de sedimentos, e isso significa 4 Maracanãs e meio de sedimentos que vão ser mexidos no estuário e que vão impactar mais uma vez os pescadores. Meu pai já é um senhor idoso, mas ele ainda teima em vender caranguejos no sistema cheio da Imigrantes, e, graças a Deus, já faz um tempinho que não recebe multas, mas a legislação ambiental é muito firme com o cidadão comum, mas pouco firme com os grandes empreendimentos. Nós vemos, não estou falando desse caso em específico, mas nós vemos que o cidadão comum sempre é criminalizado e as grandes empresas conseguem, entre aspas, cumprir todo o rito exigido pela legislação, a gente se posiciona, mesmo assim, não consegue alterar o rumo dos

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

empreendimentos. Isso aqui é uma manifestação de indignação em relação ao órgão ambiental, ao Conselho Estadual de Meio Ambiente, porque nós, embora não seja um lugar de votação, como foi dito aqui, aqui nós não votamos se nós somos favoráveis ou contra, mas qual é o lugar onde os moradores podem se posicionar e falar assim: Nós não queremos este empreendimento. Não estou falando desse em específico, mas estou falando de todos os outros. Porque, quando falamos do Tiplam, estamos falando também da expansão do Porto de Santos. Temos a dragagem do Porto de Santos, temos a expansão do Tiplam, temos a Arauco. E aí são sucessivos empreendimentos que impactam de forma cumulativa o nosso estuário, a Baixada Santista, e nós analisamos eles de forma isolada. E aí o principal impactado, aquele que é prejudicado, o pescador que senta lá no fundo, não senta aqui na frente, ele não tem voz, ele não tem vez, ele não é escutado, e quando vem alguma proposta para ele é, no caso de Cubatão, que foi uma cooperativa de costura industrial na fase 1 do Tiplam. É isso que nós não podemos permitir que aconteça novamente. Isso é uma ressalva, esse é um problema, porque nós temos que servir de alerta para quem está aqui, porque muitos dos que estão aqui não conhecem toda a discussão que foi em torno da expansão. Só tem Expansão 2 porque teve Expansão 1, e nós tivemos muitos problemas com essa iniciativa. Eu sou da SOMECA, nós temos vivido um problema muito grande aqui, que a expansão do Porto de Santos tem se desdobrado em trânsito, em caos logístico. Nós precisamos discutir isso também. Até que ponto esses empreendimentos que estão sendo implantados na nossa região, a nossa região tem capacidade? Todo mundo vem aqui, bate palma e parabéns, é ótimo, maravilhoso, mas nós não estamos falando do dia a dia do morador, daquele que tem que ir e vir, estudar, ir para o médico e trabalhar. Nós precisamos também pensar no impacto que esses empreendimentos têm na questão da mobilidade na nossa região e a minha entidade, que eu represento aqui, a gente aqui tem escutado muita reclamação da população em função disso. Por último, mas não menos importante, nós falamos das contrapartidas. Mesmo quando o empreendedor fala, olha, nós não vamos suprimir áreas de manguezal, mas você está impactando quando você cria um novo terminal e você impede o acesso do pescador a este espaço. Nós estamos falando que o estuário é a lavoura do pescador. Quando você não tem área de manguezal, você não tem a área onde o pescador artesanal pode estar indo lá e tirar o seu sustento. Isso automaticamente significa que ele tem que ir mais longe. Isso impacta a qualidade e a quantidade do pescado. Isso traz prejuízos diretamente à pesca artesanal. No meu entendimento, reforçando aqui a fala da capatazia, o pescador precisa ser o elemento central nas discussões relativas à compensação e mitigação dos impactos deste empreendimento e de qualquer empreendimento que ocorra na Baixada Santista, e isso também tem relação com a expansão do Porto de Santos. Sistematicamente, o Porto de Santos tem aumentado sua área oficial, expansão do polígono, e toda essa expansão se dá em áreas de manguezais, ou seja, os pescadores serão impactados hoje, amanhã e sempre. É isso."

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

Naiana Lanza:

"Obrigada, Leandro. Na sequência, o senhor Mauro Samarco, representando a Associação Comercial de Santos, e depois eu vou chamar a senhora Isaura Martins. Seja bem-vindo, Mauro. Você tem 5 minutos."

Mauro Samarco:

"Obrigado. Boa noite a todos. Cumprimentar os representantes do governo, a todos aqui presentes. Representando aqui a Associação Comercial de Santos, uma instituição de 155 anos, que atua na representação das empresas na nossa região, participou ativamente da história do desenvolvimento da Baixada Santista. Esse teatro aqui é um dos projetos que saiu lá de dentro da ACS. Dentro da ACS, nós temos cerca de 80% dos nossos associados ligados diretamente ou indiretamente às atividades do Porto de Santos. Já foi falado aqui da importância do empreendimento, a associação apoia o empreendimento. Dentro das nossas atividades, os conselhos que nós representamos, participamos ativamente das discussões da importância da expansão da movimentação de cargas no nosso país, ao crescimento da produção, principalmente do agro brasileiro. E é fundamental que nós tenhamos expansões como essa que está sendo proposta, que, por todos os elementos que foram colocados aqui, foi colocado como as melhores opções que nós temos aqui, não só na nossa região, mas para o nosso país. Foi colocado aqui, até pelo representante do Caruara, a importância social, ambiental, nós temos que olhar por todos os aspectos. O social, acho que está bem claro, bem evidente. Estamos vendo aqui nas colocações uma harmonia nas discussões. Então, dentro da associação, nós temos uma gerência de sustentabilidade, discutimos com as empresas as políticas para apoiar o Pacto das 17 ODS. De quanto as empresas estão dando o apoio, não só financeiro, mas com o seu conhecimento técnico, com a capacidade dos seus colaboradores, para que nós consigamos implantar projetos aqui de desenvolvimento ambiental da nossa região. Está aqui o nosso secretário, Glauco Farinello, que é parceiro da ACS nessas atividades. Então, acho que, por tudo o que está sendo colocado, A associação apoia e se coloca à disposição para que nós possamos discutir todas as medidas necessárias para que nós tenhamos o melhor proveito desse empreendimento. Obrigado."

Naiana Lanza:

"Obrigada, Mauro. E, na sequência, eu chamo Isaura Martins, Isaura Martins, da Associação Litorânea de Pesca Extrativista do Estado de São Paulo. Dona Isaura, está por aí? Ah, legal. Seja bem-vinda, Isaura."

Isaura Martins:

"Boa noite a todos, saudação a todos, as autoridades representantes, os pescadores. Eu quero dizer que eu sou Isaura Martins Biro, trabalho há 50 anos com a pesca, filha

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

de pescador, esposa de pescador e juridicamente há 25 anos na minha entidade, a UPESC. Eu venho falar que a pesca é a segunda profissão mais antiga do mundo. Então, antes de chegar o progresso, já existiam os trabalhadores de pesca. E precisa haver um equilíbrio, porque as empresas estão vindo mais estão, de certa forma, excluindo os mais antigos trabalhadores e suas tradições. Eu tenho 3 perguntas para fazer, mas algumas delas já foram expostas aqui, então, eu só vou falar algumas reflexões e depois protocolar um documento que eu acho importante, para os pescadores. Eu tive a oportunidade de participar de uma ação que foi apresentada sobre a primeira Estação de Memória Porto e Pesca da Baixada Santista. E uma das perguntas que eu vou fazer: gostaria de saber quanto tempo essa empresa está operando? Porque, para mim, ela é uma novidade. Então, talvez já tenham sido dito. A segunda é: essa empresa, ela está estabelecida em solo de Mata Atlântica, manguezais ou que tipo de solo? Além dessas ações, como a exposição, eu também tive a resposta que serão implementadas algumas ofertas, ou seriam algumas outras ações para os pescadores. Mas eu quero falar o seguinte, que é muito sério. A pesca artesanal está vivendo há anos momentos críticos por conta de muitas empresas que se instalaram em nossos territórios pescando, deixando rastro de destruições e as dragagens. Mas eu vivencio todos os dias e sei que as ocupações desordenadas, estão contribuindo a algumas dessas empresas, mas também eu não atribuo só a elas, eu atribuo a responsabilidade pela omissão dos órgãos federais, estaduais, das prefeituras, porque nós não contamos. Guarujá, então, não tem prefeitura que ligue para a pesca, não sei quanto a Santos - que eu pertenço a... eu sou estadual, mas eu pertenço a Guarujá - que não apoiam a pesca, não fazem chegar as políticas públicas, e os inúmeros, são inúmeros programas que existem, e o nosso estado de São Paulo é invisível. A arte da pesca, como eu disse, é a profissão mais antiga do mundo, porém, estamos sofrendo com o agravamento dos inúmeros regramentos antigos, defasados, absurdos. E o que dizer das novas portarias? Todos aqui que são representantes sabem, com vários cancelamentos, suspensões, advertências, cancelaram milhares de carteiras. E nessa somatória, muitos inocentes estão pagando o preço que ocasiona as fiscalizações da Polícia Ambiental, que nunca são de orientação, elas sempre são severamente punitivas, com multas altíssimas, e até eles perdem suas embarcações e material de pesca. Multa que chega de R$2.000 a R$100.000. Apesar de todos esses entraves, sabemos muito— apesar de todos esses entraves, sabemos que muitos pescadores, eles são polivalentes. Eu digo que na minha veia corre o sangue água salgada, guerreiros, e eles continuam lutando para sobreviver e sustentar suas famílias. Infelizmente, somos invisíveis, como disse, aos governantes, aos programas, às estruturações que nunca chegam e são vitais para equipá-los e melhorar a qualidade de vida deles, gerando renda. Em relação à grande quantidade de pescadores pescadoras, ainda existem alguns que, com a cara e a coragem, eles criam seus próprios projetos, valorizando o seu pescado, seus artesanatos e gerando empregos. Finalmente, sem a integração do governo, das empresas, para trazer esses recursos, projetos, estrutura, até como o peixamento. O que é o peixamento? O peixamento é jogar

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

dentro de todo o estuário os alevinos. A recuperação dos nossos mangues degradados, que não são— eles usam o mangue e deixam lá tudo destruído. Ainda, tudo isso é agravado pelo aquecimento global. Por que está acontecendo o aquecimento global? Porque estão desmatando os mangues, estão acabando com a Mata Atlântica, principalmente pela poluição, o pescado tende a ficar cada vez mais escasso, e o pescador e a pesca artesanal tendem a acabar se não houver essa união entre empresa, órgãos e representantes, Estado. E eu quero dizer também que eu participo da Frente Parlamentar da Pesca, pelo Desenvolvimento, pelo GERCO, APA Marinha, sou secretária da Água Viva e nem sei mais outras coisas que eu faço parte, mas tudo em nome para defender a classe pesqueira, que eu amo e sempre irei defender. Obrigada."

Naiana Lanza:

"Alô, alô, eu peço para mesa deixar meu microfone liberado, por favor, porque tem horas que eu preciso intervir aqui, tô com uma certa dificuldade. Obrigada, obrigada, Dona Isaura, pelas contribuições. Na sequência, então, o senhor Genilson dos Santos, da Associação Colônia de Pescadores Z3. Senhor Genilson, tá aí? Tá vindo? E depois, na sequência, vai ser o senhor Daniel Pires dos Santos. Seja bem-vindo, Genilson. O senhor tem 5 minutos."

Genilson dos Santos:

"Genilson, pescador, neto de pescador, e quero falar aqui uma coisa para o amigo que acabou de ir embora. É aqui o que fez a pesquisa ambiental. Eu quero saber onde foi que você fez esse estudo que não apresentou nenhum problema ambiental que venha prejudicar o pescador. Eu sou pescador, vivo da pesca, e aquela lama que vocês jogam no meio do mar me prejudica, prejudica todos os pescadores que estão aqui presentes, que não falaram aqui, entendeu? Prejudica o estuário. Não é só aquela Caratinga ali que você botou a foto ali para expor, mas tem Robalo, Pescada Amarela, Corvina, Ostra, Sururu, diversos mariscos que é no estuário. E a gente sobrevive desses mariscos. E eu tenho que perguntar: como você fez esse estudo que não impacta? Porque o impacto é grande para nós. Não só ambiental, mas a gente que sobrevive da pesca. Então eu tô falando aqui em nome de pescador, do pescador artesanal, não entidade nenhuma. Não tô falando de entidade que pode receber dinheiro ou alguma coisa de firma, empresas, em troca para falar bonito ou bem de empresa. Nós temos que representar a pesca. Pescador tem que estar unido sempre, tá sempre junto, não tá vendo conversinha, vendo o que é bom para ele, para receber alguma coisa em troca de empresa. Eu fiz o curso, me fugiu a memória aqui agora, prestado pela VLI, beleza, mas a VLI não teve mais que a obrigação de prestar esse curso da POP para o pescador, porque devido a essas intervenções ambientais, dessas dificuldades que a gente vê na pesca, né? Eu moro aqui em São Paulo, eu vou pescar em Ilhabela, em São Sebastião. Você sabe quanto custa a manutenção para fazer o abastecimento do barco para chegar lá? Ainda mais eu, é

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

chata de 6,5 metros, 7 metros, não tem como levar gelo, para levar só o combustível, para pescar em Ilhabela e voltar, sabe quanto custa que a gente paga no litro de gasolina? Eu tenho que gastar em torno de 100, 110 litros de gasolina para pescar em Ilhabela ou para ir em Peruíbe, litoral sul. Então, devido à lama, na época de sororoca agora o tempo é muito curto, na época de sororoca agora e da Tainha, vai ver litoral sul, estão pisando em Tainha. Você vê em vídeo, em redes sociais, só Tainha. Vê aqui qual é na rede social quem acertou na Tainha agora. A Tainha já está no Rio de Janeiro. Por que a Tainha não entrou no leito de Santos, no estuário de Santos para desova? Por que a Tainha não encostou na praia de Santos? Me responda, meu amigo. Eu quero que você me responda isso daqui a pouco, por favor. Se tiver como me responder, eu agradeço, beleza? Mas por que isso? Porque vocês jogam a lama aqui no meio do mar, e o meio do mar está se expandindo para o litoral norte e litoral sul, e está fazendo o quê? O peixe, em vez de entrar na nossa costa, o peixe está passando mais por fora e está indo mais para o norte, que a tendência é o peixe vir do norte agora na temporada do frio para desovar nos leitos, entendeu? Desculpa a minha fala rápida, é muita coisa, mas não dá para lembrar e raciocinar tão rápido. Entendeu? Mas vocês não estão tendo parceria com o pescador para ter diálogo, para ver se está tendo impacto ambiental. E para o pescador, quem mais sabe que está tendo impacto ambiental é o pescador. A gente que pesca, a gente sobrevive ali. A gente, quando a gente tem alguma coisa, algo errado, nós mesmos fiscalizamos, a gente denuncia. Porque a gente que pesca, a gente, nosso sangue corre nas nossas veias, esse sangue aqui, já vem de geração em geração, de tradição, entendeu? Nós somos pescadores, filhos de pescadores, é isso que eu tenho a dizer. E vocês, não só a VLI, todos vocês do Porto de Santos, tenham o mínimo de respeito pelo pescador, porque eu sei que, de qualquer maneira, esse projeto vai à frente, de qualquer maneira, o que vocês querem fazer, vocês fazem, de um jeito ou de outro vocês vão fazer, mas, de alguma forma, chamem o pescador para dialogar, entendeu? Para ver o que é melhor para ele, não fazer o que vocês querem, quando você chegou aqui, a gente já existia aqui nessa terra. A gente pescador não é de agora. Obrigado."

Naiana Lanza:

"Obrigada, Genilson. Agora, na sequência, vamos entrar aí para o segmento das pessoas físicas. Então, portanto, agora as falas passam, as falas passam a ter 3 minutos. Então, inicialmente, eu convido o senhor Daniel Pires dos Santos para fazer uso da palavra. E, na sequência, o senhor Maurício de Carvalho Torreim. Esse eu vou pular. Seja bem-vindo, senhor Daniel. Você tem 3 minutos."

Daniel Pires dos Santos:

"Boa noite a todos. Cumprimento à mesa, as autoridades, a comunidade, os pescadores, todos aqui presentes. Meu nome é Daniel Pires, eu sou engenheiro civil, estou gerente de operações de uma empresa que presta serviço aqui na região, no

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

Terminal Tiplam, e hoje nós empregamos ali 70 pessoas, a expectativa nossa é de aumentar esse efetivo com a ampliação do terminal. Eu estou gerente de operações da Manserv, é uma empresa que emprega 30 mil pessoas no Brasil e 70 pessoas ali no terminal, por volta de 500 pessoas na Baixada. Então, Manserv contribui com o sistema SESI, sistema SENAI, que nós podemos falar que Manserv contribui com a questão da capacitação, meus filhos hoje estudam no SESI. Hoje, não sei se a população sabe, quem estuda hoje no SESI, quando chega no ensino médio, ela é obrigada a fazer um curso técnico, então, recebe a capacitação para trabalhar na indústria e, especificamente, pensando na pesca, pode trabalhar na manutenção de motores, então, dar apoio ali e gerar renda, não só com a pesca, mas ali a pessoa não tem uma habilidade com pesca, mas alguém na família quer aprender a mexer com motores, então tem o SENAI, que, como a Manserv contribui com o Sistema SESI-SENAI, pode aderir a esses cursos, esses cursos, ingressar nesses cursos. Manserv também tem parceria com instituições de ensino superior, onde o colaborador pode se inscrever ali com bolsas de estudo com até 70%. Então, nossos colaboradores que estão hoje no Terminal Tiplam, além de poderem estudar no SESI, os filhos desses colaboradores também podem receber ali uma bolsa de estudo, um desconto em instituições particulares. Então, essa é a nossa contribuição. Nós acreditamos que a ampliação do terminal vai contribuir para o desenvolvimento da região. Agradeço a todos."

Naiana Lanza:

"Muito obrigada, Daniel. Sequência, então eu chamo o senhor Maurício de Carvalho. E depois do senhor Maurício, Alessandra Oliveira Santos. Seja bem-vindo, seu Maurício. O senhor tem 3 minutos."

Maurício de Carvalho:

"Boa noite a todos. Só, meu nome é Maurício de Carvalho Torrontegui, eu sou oceanólogo e atuo, sou sócio-diretor de uma empresa de consultoria que elabora projetos portuários. Tenho, acho que, mais de 20 anos atuando aqui na Baixada Santista, não exatamente pela empresa, mas ao longo da história profissional. E o nosso core principal, a empresa, é justamente os projetos de dragagem, que foram alguns mencionados aqui, e, particularmente, nós temos atuado bastante aqui na região da Baixada, fazendo projetos de dragagem ao longo desses anos todos. O que nós vemos hoje, praticamente, aqui na audiência pública é justamente um aprimoramento desses licenciamentos das obras de dragagem e um maior rigor cada vez, um rigor técnico mais avançado, não só na parte de operação, mas também na parte de controles ambientais. Então, isso era diferente, se nós formos olhar 20 anos atrás, ali no final da década de 1990, praticamente, foi quando foi instituído o instrumento do EIA-RIMA, e, a partir disso, foi sendo desenvolvido legislações ambientais e toda uma série de rigores, até chegar nesse modelo que nós temos hoje aqui, que é o que nós temos vamos chamar o estado da arte, em

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

termos de gestão, já foi comentado aqui. Apesar desses avanços todos, o que nós temos hoje? A audiência pública aqui, e nós temos uma história, e uma das histórias que foi comentada é justamente a expansão do Tiplam, a primeira fase do Tiplam. E, com respeito, dado o respeito, eu já trato a expansão do Tiplam como um case de sucesso, Ele transformou um terminal singelo, que era só um berço, para um terminal de 4 berços, que mudou totalmente a logística de grãos aqui da região da Baixada Santista. E o que nós estamos vendo agora na Expansão 2 é justamente a replicada dessa mesma metodologia, aprimorada, com muito mais amadurecimento do próprio empreendedor, então, o que nos leva a crer que essa expansão, pelo menos a rigor, ela tem um potencial muito grande de obter o mesmo sucesso que ela já teve na fase 1. Posto isso, eu queria também expor que o Tiplam é a via natural de expansão da Baixada Santista. Nós temos poucos lugares para expansão. De fato, a região do Canal do Piaçaguera, ela é, já está regulamentada para isso, tem um olhar de todos os órgãos. Então, não é, é o ciclo natural disso. O Tiplam, então, nesse ponto, ele passa a ser um ativo extremamente estratégico, já foi discutido aqui, vários deporam sobre isso, mas ele se torna um ativo estratégico que está seguindo um procedimento de licenciamento de dragagem que é o no rigor técnico e no estado da arte que se tem. Queria também, é um depoimento da minha parte, espero que isso tranquilize alguns que tenham dificuldade ou que não entendam completamente o processo, mas a VLI estendo aqui os parabéns, queria parabenizar o Gimel, parabenizar o Bogea, que fizeram uma apresentação excelente, e tenho certeza que a VLI vai estar à disposição para esclarecer tudo o que precisarem. Obrigado."

Naiana Lanza:

"Obrigada. Na sequência, então, eu chamo a senhora Alessandra Oliveira Santos e depois Sônia Regina. Alessandra? Não? Bom, se Alessandra aparecer depois, a gente chama ela de novo. Sônia Regina, tá por aí? Sônia Regina Branco? Não também. Na sequência, o senhor Marcelo Lima Marques. Senhor Marcelo, se encontra? Senhor Marcelo, tá vindo então. Seja bem-vindo, seu Marcelo. O senhor tem 3 minutos."

Marcelo Lima Marques:

"Boa noite a todos, boa noite à mesa. Eu sou Marcelo Marques, sou engenheiro civil, engenheiro ferroviário, trabalho em uma empresa de gerenciamento e projetos de obras chamada LPC Latina. Eu trabalho nela há 21 anos e ela existe há 38 anos. Nós trabalhamos no projeto executivo do Tiplam, da fase 1, e temos a honra de trabalhar também, desse projeto fase 2. Estamos participando na parte de efluentes, na parte de águas pluviais, fluviais, onde elas vão ser depositadas após a coleta, seja água de chuva, e elas vão ser depositadas em caixas enormes que constituem 2 milhões de litros de água e vão ser tratadas e depositadas de volta ao oceano. Esclarecendo um pouquinho o que aconteceu no Tiplam 1, na fase 1, que eu tive a honra de trabalhar desde o início, desde a primeira supressão até a chegada do primeiro

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

navio, toda a área de dragagem, todo o efluente que foi retirado foi acondicionado em geotubos, e esses geotubos ficou toda a parte de areia dragada nessa região, e a água foi tratada em ETELs, em tratamentos de efluentes, estações que foram construídas para devolver essa água tratada para o estuário. A VLI tem um compromisso muito grande com a parte de tratamento, de respeito ao meio ambiente, onde nós tivemos a oportunidade de presenciar. Foram 5 pontos de disposição de água que fazem parte do condicionante da CETESB para aquela obra, onde foram respeitados os pontos e, até hoje, eles existem. Nessa ampliação, eles vão continuar sendo utilizados para que a água seja depositada de volta ao estuário por esses 5 pontos. Então, todo o respeito que ela teve, ela vai manter na fase 2, com muito mais seriedade e muito mais evolução do que foi feito na primeira. Então, é um maior orgulho ter trabalhado no 1 e estar participando do 2. E eu acho que todos aqui, que vieram falar, merecem os parabéns pelo que falaram, pelas algumas contestações, mas, respeitando a todos, eu quero agradecer a oportunidade de estar aqui falando para todos. Obrigado."

Naiana Lanza:

"Obrigada, senhor Marcelo. Na sequência, o senhor Tiago Branco Martins. O senhor Tiago está por aí? Não? Então passamos para o próximo. Isabelle Fajola dos Santos. Também não? Ah, tá vindo. Legal. Isabelle, seja bem-vinda, você tem 3 minutos."

Isabelle Fajola dos Santos:

"Boa noite, eu agradeço a oportunidade. Meu nome é Isabelle, eu sou nascida e criada na Santista, e eu fui uma das pessoas que entraram para o Tiplam na primeira expansão lá em 2016. Não só eu como várias outras pessoas também foram envolvidas nessa expansão, e a gente tá aqui até hoje crescendo nossa carreira, né? Além de mim, nós temos outras pessoas que entraram como trainees operacionais, iniciando a carreira na operação, e hoje são líderes de turno, por exemplo. Mecânicos que iniciaram sua carreira como mecânico 1 e hoje são supervisores de manutenção em outros sites do Tiplam, em outros sites da VLI. Então, nós tivemos essa oportunidade. E, engraçado ou não, a minha primeira função no Tiplam, em 2016, bem no comecinho da expansão, foi na área de meio ambiente. Então, eu tive as oportunidades, no meu sangue já corre um pouco do porto, meu pai é portuário, meu avô é portuário, bisavô igualmente, e isso veio naturalmente com as oportunidades as oportunidades que eu tive, eu construí e eu usei bem enquanto eu estava aqui, enquanto eu estou aqui. Além disso, um outro fato muito importante é a visão de mulheres na nossa unidade. Antes, quando nós começamos, em 2016, contava numa mão quantas mulheres nós tínhamos. Hoje, recentemente, nós tivemos que ampliar o nosso vestiário, porque a quantidade de mulheres era tão grande que a construção anterior não suportava. E isso foi feito de forma intencional. E é o maior legado que nós temos, que é, de fato, essas pessoas que começaram de baixo, construindo as suas histórias, conforme as oportunidades que tiveram, e,

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

principalmente, a figura feminina na indústria. Nós sabemos que não é tão fácil assim, não é tão simples. Nós temos as oportunidades, agarramos e fazemos do nosso jeito para acontecer. Então, agradeço a oportunidade."

Naiana Lanza:

"Obrigada, Isabelle. Na sequência, eu convido o senhor Marcos Antônio dos Santos a fazer uso da palavra. Senhor Marcos Antônio, tá vindo? Depois do seu Marcos Antônio, a Verônica. Seja bem-vindo, seu Marcos. O senhor tem 3 minutos."

Marcos Antônio dos Santos:

"Boa noite a todos. Meu nome é Marcos Antônio, tenho 54 anos, morador de Cubatão. Desses 54 anos, 19 trabalhados dentro do Tiplam. Eu vivi e vi a primeira expansão, e a minha contribuição aqui hoje é sobre carreira profissional. Quando eu cheguei no Tiplam, em 2007, eu trabalhava com uma equipe de 5 pessoas e, com o projeto, a gente chegou a um pico de 100 e hoje estamos com quase 70 colaboradores. Hoje eu atuo na função de supervisor de segurança patrimonial, tomo conta lá do site. Junto com a minha equipe, e isso graças à expansão. O que eu quero deixar aqui como um alerta para nós é fazer com que os nossos filhos realmente estudem, para que quando chegar essa oportunidade possam estar aptos a terem oportunidades dentro do nosso polo industrial. Tirar essas crianças aí da rua, das ruas, como a gente vem vendo crescer aí. Então, eu, a verdade é estudar, se preparar para quando chegar o momento estarem prontos, para não que seja necessário trazer pessoas de fora, né, para poder ocupar as vagas que serão geradas. Essa é a minha contribuição. E agradeço aí a todos."

Naiana Lanza:

"Obrigada, senhor Marcos. Na sequência, então, a senhora Verônica, moradora do Caruara. Tá difícil para mim hoje, pessoal. Seja bem-vinda, Verônica. A senhora tem 3 minutos."

Verônica:

"Boa noite a todos, boa noite à mesa. Quem não quer tudo isso que a empresa apresentou para todos nós? Claro que todos nós queremos. Mas, diante de tudo isso, nós temos que ter respeito ao meio ambiente. E é lamentável o que nós vemos com a classe pesqueira. Eu mesma já presenciei no Caruara, muitos deles indo pescar e não trazer nada para casa, e muito menos para vender. Então, seria muito importante que a empresa realmente, que esses telefones que foram dados aí não funcionem como aquele telefone 0800 que a gente liga para médico e não consegue, para marcar consulta, que respeite o meio ambiente, respeite as pessoas, porque, lógico, a gente quer desenvolvimento, a gente quer desenvolvimento, a gente quer trabalho para os nossos jovens, a gente quer trabalho para a gente, e a

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

gente quer isso. Mas a gente quer ter, antes de tudo isso, o respeito ao meio ambiente, porque está vindo chumbo grosso para nós, o tal do El Niño, e é justamente a falta de respeito que as grandes empresas, que não é surpresa para ninguém, devem isso à sociedade. Então, se a empresa aí diz que está aberta ao diálogo. Então, nós aguardamos. Nós aguardamos. Eu vou, antes dos 3 minutos, eu nem sei quantos minutos eu já estou. Eu tenho assim: no futuro teremos peixe para comer nesse litoral todo do qual nós pertencemos? É uma pergunta. Que lá a gente já não tem mais guaiamu, na minha área do Caruara. Marisco, a gente não vê mais. E a gente também não vê ostra também, que tinha muito tempo atrás, tinha 30 anos atrás, a gente tinha bastante. E a última, uma pergunta. O pessoal lá de Caruara, os nossos jovens, qual participação terá nessa empresa? Será que a empresa vai dar a chance aos nossos jovens, às pessoas que moram longe? E é isso. Mas o respeito ao meio ambiente tem que estar em primeiro lugar. E nós aguardamos mesmo que a empresa dê esse respaldo bom à população. Está bom?"

Naiana Lanza:

"Obrigada, senhora Verônica. Na sequência, a senhora Isa Martins. Isa Martins está por aí? Não? Então seguimos. Na sequência, então, o senhor Luciano de Santana. Seja bem-vindo, senhor Luciano. O senhor tem 3 minutos."

Luciano de Santana:

"Obrigado, boa noite, a todos. Gostaria de falar em nome dos pescadores, já agradecer de antemão aí toda a liderança pesqueira que esteve aqui presente colocando aí suas demandas, e a minha é mais uma delas, tá? A gente tem preocupação muito grande na questão da dragagem, porque nós vemos que sofremos continuamente, tanto na dragagem de manutenção como a dragagem de instalação. Então, é frequente os nossos questionamentos sobre esse quesito. Como o amigo Genilson falou, nós sofremos porque, quando a dragagem é colocada no PDO, A gente não tem— o peixe que vem para entrar no estuário, ele não consegue entrar para desovar, então está passando aí para as praias vizinhas do litoral. Então, o pessoal tem que sair daqui, de dentro de casa, do berço que tem aqui, para poder pescar em outras localidades, gastando mais combustível, mais esforço físico, se colocando em risco. Então, fica complicada essa situação. Para o pessoal ter um entendimento de como funciona isso, quando acontece a dragagem, a nossa perda de território, o pescador de Cubatão, o pescador da Vila dos Pescadores, o pescador da Ilha de Ana, de Guarujá, de Praia Grande, todo o pessoal que pesca nessas localidades, ele tem que sair daquele local e ir até outras localidades. Isso, impacta na questão da sobreposição de área pesqueira. Você não tem o pescado naquela localidade, então, todos os pescadores que vivem da pesca têm que ir até outra localidade, entrando no estoque pesqueiro daquela localidade vizinha. Então, isso acaba impactando todos os pescadores. Por isso, hoje, nós já temos reconhecido, na Baixada Santista, 24 comunidades pesqueiras, reconhecida

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

pelo Ministério Público, que vem num trabalho árduo, brigando contra tudo o que vem acontecendo contra os pescadores, que todo dia é uma coisa nova para prejudicar o pescador. Então, nós continuamos nessa luta, brigando, sabemos das necessidades do pescador, que cada dia está pior. Então, eu fiquei sensibilizado com a fala do meu amigo Genilson, que veio aqui de coração, veio lá da Bertioga para poder colocar aí para fora as suas demandas, porque ele está no dia a dia na água, então sabe o que está acontecendo ali direto. Então, o pessoal aí que fala, a gente fala, não é as comunidades? Não, é o pescador que está na linha de frente, que é o prejudicado oficial, é o pescador que está. Então, queria mandar um abraço também aí para minha amiga Natália, que é lá da vida dos pescadores, pescadores extrativistas aí de caranguejo, Seu Valtinho, que veio lá também, Jardim Conceiçãozinha. Então essa é a minha contribuição. Obrigado a todos."

Naiana Lanza:

"Obrigada, senhor Luciano. Por fim, no segmento de pessoas físicas, convido o senhor Davi Assunção para fazer uso da palavra. Está vindo o senhor Davi? Legal. Eu odeio tirar foto. Seja bem-vindo, Davi. Você tem 3 minutos."

Davi Assunção:

"Boa noite a todos. Muito obrigado pelo convite. Obrigado à mesa, todos que estão aqui presentes. Bom, eu começo me apresentando a vocês. Meu nome é Davi Assunção. À frente das operações e engenharia, eu represento aqui a EOL Soluções. A EOL Soluções, ela hoje é parceira do Tiplam. Nós estamos ali aproximadamente um pouco menos de uma década, há 8 anos. Somado todos os números, o total de pessoas na VLI como um todo, nós somos hoje 400 pessoas. E no Tiplam, especificamente, nós somos em 200 pessoas. Eu tenho certeza que essa parceria nossa até aqui, de quase uma década, ela com certeza se sustentou com uma base muito forte, que é a base da relação da confiança, na qual a VLI preza muito, pautada na ética, na responsabilidade com o meio ambiente e com as pessoas, acima de tudo. Quando nós falamos do projeto, não tenham dúvida, nós vamos, com certeza, participar da primeira etapa, que é a etapa da construção, e, na fase, na etapa 2, nós estaremos preparados para apoiar a VLI, como nós fazemos hoje, no apoio das atividades operacionais. Falando de capacitação, o Rogério deixou bem claro aqui que, quando chegarmos nesse momento, teremos ali uma condição de corpo técnico muito grande e favorável para que essas pessoas estejam prontas e preparadas para assumir essas operações. Bogea, eu ratifico aqui sua colocação, e, antes de mais nada, parabéns pela apresentação. É assim que funciona. Estaremos preparados para isso também, acompanharemos os ritos da VLI, e não só isso, faremos também como fazemos hoje, a integração de cultura junto com a VLI, que é onde nós temos ali todo o compromisso com os valores de segurança como pilar principal e, acima de tudo, a ética e a valorização das pessoas. Quando falamos da comunidade, não tenho dúvida nenhuma, isso é valor na veia. Nós estamos falando

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

aqui de um crescimento, o Bogea colocou aqui 3 vezes mais, eu posso garantir para você que está sentado aí hoje, inclusive eu estive aí em 2014, 2016, na primeira expansão, não é, Ana Cláudia? E eu também, mesmo participando ativamente, eu fiquei ali um pouquinho na dúvida, eu falei: Como é que eu saio de 1 para 3 vezes mais? E eu posso garantir para vocês, se eu não me engano, Maurício Eduardo de Toledo subiu aqui para parabenizar o planejamento da VLI. Eu conheço e ratifico. Se nós entregamos de 1 para 3 vezes mais, não tenho dúvida que nós entregaremos, que a VLI entregará, e nós, como parceiros, apoiaremos a entrega desse 4 vezes para 2 vezes mais. Estamos saindo de 17 por 45, não é isso, Bogea? Um baita projeto. Nosso compromisso, Bogea, seguiremos fortes junto com o Tiplam, nós cumpriremos todo o nosso papel enquanto responsabilidade com as pessoas, com a segurança, com a ética, e quero deixar aqui inteiramente a nossa disponibilidade para vocês. Comunidade, eu sou prova viva que, acreditem, que o planejamento funcionou da primeira vez, ele vai funcionar da segunda, com certeza. Muito obrigado a todos. Estamos juntos."

Naiana Lanza:

"Obrigada, Davi. Na sequência, então, passamos para o segmento dos dirigentes do Poder Executivo. Então eu convido o senhor Fabrício Lopes, secretário de Indústria, Porto, Emprego e Empreendedorismo do município de Cubatão. Por favor, secretário. Seja bem-vindo, secretário. O senhor tem 5 minutos."

Fabrício Lopes:

"Bom, uma boa tarde a todas e todos. Quero saudar aqui as autoridades já mencionadas pelo cerimonial, os representantes da comunidade, sobretudo a comunidade pesqueira, e a sociedade em geral por participar desse momento aqui, que participam desse momento. Trazendo uma contribuição aqui do município de Cubatão nessa tarde e noite do dia de hoje, é sempre importante reforçar, Cubatão tem feito um trabalho desde 2025 muito mais alinhado às questões portuárias na nossa região. Quem acompanha a nossa história sabe que a cidade sempre teve um viés industrial muito forte, mas ao longo dos anos a economia e a região se transformou muito. E, por conta disso, o prefeito César Nascimento ressignificou o trabalho da secretaria a qual eu ocupo hoje, nominando ela como Indústria, Porto, Emprego e Empreendedorismo, e dando igual importância a esses 4 temas, ao qual ele me convidou para fazer parte e capitanear esse processo. Paralelamente a isso, a gente não pode esquecer que a nossa região, nesse momento, ela passa por um momento desafiador, e eu costumo dizer que ele é a segunda grande onda de desenvolvimento que nós vamos viver aqui. A primeira grande onda foram os anos 1950 e os anos 1960, com a chegada da Refinaria Presidente Bernardes e também a Companhia Siderúrgica Paulista, essas duas que deram muita sustentação para a nossa região. Creio que muitos aqui, sobretudo, antiga Cosipa, muitos aqui devem ter memórias afetivas de pais, irmãos, amigos que participaram e trabalharam

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

desde a construção até na operação daquela unidade, que em 2016 sofreu um revés, tendo demitido mais de 10 mil trabalhadores, cujos reflexos são sentidos ainda hoje na nossa sociedade. E essa segunda grande onda de desenvolvimento que nós vamos viver na nossa região, onde nós teremos mais de R$45 bilhões investidos aqui, passa, sobretudo, pela nova planta de bioQAV da Petrobras, pela terceira pista da Imigrantes, pelo túnel Santos-Guarujá, outras grandes obras, assim como essa expansão da VLI, que a gente tem a oportunidade de debater na tarde de hoje. Concordo em muitas falas aqui, mas é importante que a gente entenda que esses desafios, eles precisam ser feitos de forma coordenada. E esse diálogo, ele é importante, mas tão importante é a sinergia que precisamos ter entre os objetivos que temos, mas aquilo que também sustenta economicamente a nossa região. Sem pessoas trabalhando e movimentando economicamente a nossa região, a nossa região tende a sucumbir. Hoje somos a 6ª região economicamente mais importante do Estado, e isso quem faz é o porto, é a indústria e a logística, sobretudo. Que é o que alimenta, em grande parte, a mesa da nossa classe trabalhadora e é aquilo que fortalece o nosso setor de comércio e serviços, aliado, sobretudo, à questão do turismo, que ainda é um turismo de um ticket um pouco baixo, mas que movimenta muitas pessoas e os empreendedores da nossa região. É importante a gente entender que Cubatão tem uma missão importante nesses processos, sobretudo de licenciamento ambiental. Não é à toa que nós somos a cidade símbolo da ecologia, exemplo mundial de recuperação ambiental. O errado nós sabemos como foi feito. E foi assim que Cubatão, nos anos 80, virou uma cidade vista como o Vale da Morte. E ela se ressignificou, e as lições foram aprendidas. É por isso que nesta data a gente entende que há processos que podem ser melhorados, mas, sobretudo, o diálogo é o fundamental, porque um novo tempo se avizinha. Nós não queremos ter a nossa região sem indústria, nós não queremos ter a nossa região sem porto, e os impactos precisam ser pensados. Projetos como esse, onde nós temos, por exemplo, uma pera ferroviária, do qual a gente consegue, com 80 vagões, tirar mais de 1.000 caminhões das nossas rodovias, ele precisa ser visto com bons olhos. Projetos como esse, que conseguem utilizar uma área ínfima para fazer a saída do produto do nosso agro, mas também fazer a chegada de insumos, de fertilizantes para o nosso agro e para a nossa indústria de Cubatão. Porque, para quem não sabe, no início foi colocado aqui, o Tiplam nasce da Ultrafértil, Ultrafértil que hoje é a Iara, Iara essa que fabrica diversos produtos, entre eles o NPK, entre eles a própria amônia, que faz chegar na mesa, na casa de vocês, através de muitos produtos. Nós temos um ciclo produtivo acontecendo nesse exato momento diante dos nossos olhos. Então, nós precisamos entender e valorizar esse ciclo produtivo. Por fim, eu quero fazer um registro especial aqui ao Elias Rezende e ao Rodrigo Borba, que ao longo de um ano e meio do qual eu sou secretário sempre foram incansáveis em manter aberta as portas para o diálogo, tendo sempre muita transparência entre a VLI e a Prefeitura Municipal de Cubatão. Vocês estão de parabéns por prestarem bons serviços à companhia ao qual vocês estão ligados hoje. Parabéns e um forte abraço. Obrigado."

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

Naiana Lanza:

"Obrigada. Eu chamo o senhor Glaucus Farinello, secretário de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano de Santos."

Glaucus Farinello:

"Boa noite a todos. Vou tentar ser breve aqui também. Parabenizar a Consema, a CETESB, aos empreendedores, aos consultores, a todos que que estão aqui, que de alguma forma vieram trazer a sua visão, a sua contribuição, em um momento muito oportuno de reflexão, de diálogo. E é assim que se constrói uma cidade, é assim que se constrói o mundo que nós vamos viver. E é a nossa missão, não é a missão da prefeitura, não é a missão só do empreendedor, é a missão de todos nós conciliar desenvolvimento com respeito ao meio ambiente. Acho que essa é a mensagem que ficou para mim aqui hoje. Então, acho que é muito oportuno, nós estamos vivendo aqui o enfrentamento às mudanças climáticas. Aí você pensa em Santos. Santos é a cidade mais vertical do Brasil, abriga o maior porto do Hemisfério Sul, e, mesmo assim, nós conseguimos preservar 75% do nosso território. Na área continental, nós preservamos 90% do nosso território, e isso reconhecendo as áreas de expansão do porto, reconhecendo a importância para o desenvolvimento do Brasil, não é só da região. Então, eu parabenizo demais, eu acompanhei demais a consultoria, eu vi o quanto evoluiu o projeto, os estudos e alternativas locacionais, e eu acho que é assim que se constrói um bom projeto, ouvindo, com muito diálogo, com transparência, e tenho certeza que as colocações aqui hoje de todos, dos pescadores, dessas comunidades vão auxiliar tanto o empreendedor para corrigir, eventualmente, algum ponto do projeto, do estudo, como também vai auxiliar os órgãos licenciadores nessa condução e nessa avaliação desse projeto. Coloco também à disposição a Prefeitura de Santos, em paralelo a todo o processo junto à CETESB, também corre o licenciamento municipal, do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança, que também está em consulta pública, está no site da prefeitura, e também são muito válidas as contribuições. Então, me coloco aqui à disposição também. Parabéns a todos e boa noite."

Naiana Lanza:

"Obrigada, secretário. Por fim, eu vou chamar o senhor Mário Póvia, que, na verdade, ele é de outro segmento, mas eles fizeram um registro aqui que, como autoridade, ele tinha feito a inscrição para fazer uso da fala, então, é por isso que estamos ouvindo ele agora, que ele é representante das entidades. Então, senhor Mário, o senhor está por aí? O senhor tem 5 minutos. Desculpe a falha."

Mário Póvia:

"Muito obrigado, senhora secretária. Gostaria de cumprimentar o Consema, a CETESB, pela realização dessa audiência pública. E dar o testemunho do quão

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

democrático é esse ambiente. Aqui foi dado direito à palavra de forma isonômica, pouco importa quem está sentado na frente, quem está sentado atrás. E dizer para os senhores que infraestrutura e meio ambiente não são antagônicos, pelo contrário, devem conviver harmonicamente. O próprio governo do Estado de São Paulo tomou cuidado de colocar sob uma mesma pasta infraestrutura e meio ambiente. Tanto é que há sinergia entre essas áreas. Tampouco a atividade portuária é inimiga da atividade de pesca e vice-versa. É plenamente possível e perfeitamente possível essa convivência harmônica sem prejuízo das dragagens, sem prejuízo da pesca, e acho que talvez seja esse o motivo de estarmos aqui todos hoje, aqui conversando para buscar o melhor caminho. Eu também tive a impressão, e outros que me antecederam falaram isso, do zelo com que a VLI cuidou desse estudo de impacto ambiental. Nós vemos claramente uma vertente, uma preocupação com o social. E é isso que nós desejamos de empreendedores como a VLI. Eu sou testemunha do nascimento desse terminal, do que era ali antes e do que é hoje. O Brasil precisa, senhoras e senhores, de infraestrutura de transporte. O Brasil precisa de infraestrutura portuária, porque as características do Brasil assim exigem. Nós precisamos, em grande medida, exportar as nossas commodities, trazer outros insumos pela via de importação, e é exatamente essa a vocação desse terminal do Tiplam, onde escoamos basicamente grãos e trazemos basicamente fertilizantes. Isso tem tudo a ver com a expansão, com o atendimento do agronegócio, principal atividade que vem segurando a economia desse país, que vem gerando emprego, gerando renda e mantendo o nosso PIB dentro de condições harmônicas de geração de emprego. E é importante que nós geremos emprego também na Baixada Santista. Muitos de vocês devem ter familiares, parentes, que todos os dias acordam de madrugada para trabalhar em São Paulo, muitos deles vão morar em São Paulo, e acabam deixando de viver com as suas famílias. Essa é uma possibilidade que nós temos de trabalhar, de gerar empregos de qualidade na Baixada Santista. Nós temos buscado, o IBI, o Instituto Brasileiro de Infraestrutura, um braço técnico de uma frente parlamentar do Congresso Nacional de portos e aeroportos. E nós temos buscado também levar para o ensino fundamental a informação de que, na logística, também tem tecnologia, na logística também tem Faria Lima, portanto, que também esse jovem que hoje está ainda no primeiro grau, que ele busque, na atividade logística, a sua formação profissional, que é fundamental para a sobrevivência dessa nossa atividade. Então, é desnecessário dizer aqui a importância da geração de emprego, da geração de renda, do comércio exterior brasileiro. Isso já foi dito aqui pelos meus antecessores, mas é fundamental que nós entendamos que esse processo venha ocorrendo harmonicamente, e eu tenho absoluta certeza que, assim como a fase 1 de implantação do Tiplam, é bom que se diga isso, a fase 1 foi desafiadora e ocorreu dentro da mais absoluta clareza transparência e regularidade, ainda que alguns insistam em dizer que houve equívocos ali. Isso não houve, eu acompanhei de perto esse processo, eu quero testemunhar aqui a regularidade e o sucesso, sobretudo o sucesso que essa obra entregou para a Baixada Santista como um todo. O Porto de

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

Santos passa por uma repaginação, assim como a obra do Tiplam, eu colocaria aqui mais umas 7 ou 8 que vão ser, eu diria, transformadoras para a região. A Baixada Santista tem tudo para ter pleno emprego daqui a 10 anos, por conta dessas obras estruturantes que estão por vir. E é importante que se tenha em mente que não se faz omelete sem quebrar ovos, portanto, vão ter obras concomitantes aqui, elas vão, sim, afetar a mobilidade urbana, mas, depois que essa fase e passar, nós teremos efetivamente um lugar melhor para se viver por aqui. Muito obrigado."

Naiana Lanza:

"Bom, muito obrigada. Agradeço aí as contribuições de todos e todas, isso é muito importante para o processo. Então, agora nós entramos na nossa terceira etapa da audiência pública, momento em que o empreendedor e a consultoria ambiental vão aí esclarecer as dúvidas e questões que foram levantadas. Então, inicialmente, eu convido o representante da proponente, o senhor Paulo, para fazer algumas considerações aí com 15 minutos de tempo de fala. Peço que ajustem o cronômetro, por gentileza. E na sequência, o pessoal da equipe do estudo. Senhor Paulo, se não usar todo o tempo, depois a gente pode passar a parte do seu tempo para consultoria também, tá bom?"

Paulo Bogea Vieira:

"Bom, boa noite. Primeiro quero começar agradecendo a contribuição de todos. Todos fizeram, trouxeram pontos importantes para nossa reflexão e para continuidade do nosso projeto. Vou também reforçar o ponto, de que toda questão ambiental, vou deixar para a consultoria, através do Gimel, está respondendo. E aqui, focando nos pontos que cabem mais ao empreendedor neste momento, falando da geração de empregos, nós vamos reforçar o foco na região, na capacitação das pessoas que moram na nossa região, para mitigar o impacto de um grande movimento de pessoas para a nossa região que não são daqui. O ideal, e é o que nós vemos focando e vamos trabalhar, é capacitar e gerar emprego na nossa região, na nossa área de influência, que é a Baixada Santista. Esse é o foco do nosso empreendimento. Quando nós olhamos, vou dar uma lida aqui para não deixar de responder a nenhum dos pontos, e é importante também reforçar, alguém tem algum ponto que não trouxe agora na audiência, tem o tempo com a Consema e tem também o nosso canal de comunicação aberto. Então, vai ficar disponível para que a comunidade nos acesse e nós estaremos retornando, sem dúvida alguma. Um outro ponto importante que entendemos aqui é a transparência no acompanhamento dessa questão da mão de obra local, e também da capacitação que será feita para ela. Isso nós faremos junto aos órgãos e deixaremos muito claro isso para que a gente possa, que a comunidade possa também verificar isso e comprovar o que a gente está fazendo. E um outro ponto que é importante deixar claro, que alguém trouxe aqui, questão da mobilidade urbana. O projeto, ele olha e foca muito na questão ferroviária e, como trouxe também, nós estamos falando de

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

uma operação inteira que mitiga manobras, porque nós vamos rodar direto, além de dar produtividade, diminui o impacto por onde o trem passa. Então, queria agradecer a todos pelas oportunidades, pelas perguntas, dizer que todos os pontos colocados aqui estão registrados e serão levados em consideração. Muito obrigado. Boa noite."

Naiana Lanza:

"Vocês podem pausar o cronômetro, porque aí o tempo poderia continuar rodando. Então, convido aí o Gimel para falar pela consultoria. Acertei agora o nome? Você pode passar um pouquinho o tempo, se quiser pegar um pouco o tempo do microfone. Ele já ajustou? Obrigada, pessoal."

Gimel Roberto Zanin:

"Obrigado. Também trouxe uma consulta aqui para não deixar de abordar nenhum dos pontos. Com relação à compensação florestal, nós temos essa etapa agora do órgão ambiental avaliar o estudo e aprovar o cálculo de supressão que foi feito, desculpa, o cálculo de supressão e o cálculo de compensação florestal que foi proposto. Atualmente, essas áreas, nessa etapa de licenciamento, de licença prévia, elas estão em etapa de prospecção, porque você tem que identificar áreas que apresentem um tipo de vegetação e um estado de conservação compatível com o que vai ser suprimido. Isso é um esforço um esforço também grande de estudos para serem realizados. A previsão é que a compensação seja feita em zona de planície costeira, na Baixada Santista, e tem algumas áreas que já estão sendo estudadas, mas essa área vai ser definida antes da emissão da licença de instalação e aprovada antes, claro, com aprovação do órgão ambiental. Com relação à capacitação e mão de obra, o meu parceiro Paulo já comentou as questões de priorização de contratação em Santos e Cubatão e parcerias também com o PAT. Com relação ao impacto sobre a pesca, que muitas pessoas comentaram, é importantíssima a participação de vocês, realmente, para colocar essas questões. A interferência sobre a pesca, ela foi considerada dentro do estudo ambiental como um dos impactos previstos, que está lá descrito no estudo, e com as ações, com as medidas que foram apresentadas também aqui durante a minha fala. Acho que a principal delas é a criação de um fórum participativo, que vai ser posteriormente divulgado pelo empreendedor, para justamente a escuta ativa dos pescadores, para que eles possam trazer as questões que entendem que sejam relevantes, para que sejam tratadas, que sejam conversadas com o empreendedor diretamente, para encontrar, para desenhar as ações que possam ser implementadas justamente para atingir o público que realmente que está sendo afetado pela atividade. Com relação à dragagem, que foi comentado sobre a qualidade do sedimento, até uma comparação com a primeira ampliação do Tiplam, nós participamos também da primeira ampliação do Tiplam enquanto consultoria, e, na ocasião, a situação era muito mais complexa do que é atualmente.

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

Lá, até um colega comentou que parte do material que foi dragado na primeira ampliação, ele não tinha qualidade compatível com a disposição oceânica. E a alternativa proposta e aprovada pelo órgão ambiental foi a disposição em geobags, que são mantas geotêxteis em terra, onde o sedimento é acondicionado e o efluente gerado pela dragagem da mistura da água com sedimento, ele é drenado, tratado e lançado novamente ao estuário, atendendo aos parâmetros de qualidade de lançamento. Nessa dragagem da segunda ampliação, até colocamos na apresentação, essa preocupação veio com relação à qualidade do material e, por conta disso, também foi proposta uma quantidade de amostras muito superior ao mínimo que a legislação exige. Vocês viram que é mais do que o dobro do número de amostras, justamente para ter esse detalhamento horizontal e vertical com relação à representatividade da qualidade do material, do sedimento, com todas as análises sendo realizadas conforme a aprovação prévia da CETESB. E agora essas análises estão em poder da CETESB para poder avaliar e deliberar sobre a qualidade do material e se ele realmente é apto para disposição oceânica com base na legislação, que é o nosso entendimento. Com relação ao impacto sobre o PDO, nós entendemos e reconhecemos essa preocupação com relação aos impactos da disposição de sedimentos no PDO. É importante destacar que o PDO, que atualmente é gerenciado pela Autoridade Portuária de Santos, ele não faz parte deste empreendimento. É um empreendimento que é tratado, ele é gerenciado pela Autoridade Portuária de Santos, atendendo uma série de requisitos e monitoramentos ambientais junto ao IBAMA, e são realizados diversos monitoramentos ambientais no processo específico de operação do polígono de exposição oceânica para acompanhar a ocorrência desses impactos. E a disposição do sedimento no PDO, se autorizado pela CETESB e também pela autoridade portuária, ela vai seguir uma série de controles ambientais e cronograma pré-definido durante a etapa de dragagem de implantação. Com relação à escuta ativa dos pescadores, também, que foi colocado, o Programa de Apoio à Pesca prevê a participação nesses fóruns para alinhar as ações. Eu acho que eu percorri todas. Caso não tenha sido contemplada alguma dúvida, algum esclarecimento de vocês, eu fico à disposição também para a gente conversar na sequência aqui, mas peço, claro, conforme a gente conversou no começo, todas as dúvidas, questionamentos, elas podem ser endereçadas ao Consema, que é responsável também por endereçar ao empreendedor para indicar os esclarecimentos necessários ao longo do processo de licenciamento. É isso. Queria agradecer a presença de todos e fico à disposição também na sequência, se alguém tiver mais alguma dúvida, comentário para colocar. Obrigado, gente."

Naiana Lanza:

"Bom, muito obrigada. Então, agora seguimos caminhando para o final da nossa audiência pública, para as manifestações da CETESB. Antes, eu só queria destacar, provavelmente eu vou falar isso novamente, mas só para esclarecer esse rito, caso

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

vocês encaminhem o e-mail direto para empresa, a empresa que vai responder. Se vocês encaminharem para o e-mail do Consema, entra na análise do processo de licenciamento. Eu só queria deixar isso claro porque é importante que todos que queiram aí fazer as contribuições entendam o melhor local para fazer esse tipo de acionamento, se vai ser via Consema ou via empresa. Só para não perder. Dito isso, então, eu passo ao Camilo, representante da CETESB, para suas considerações e comentários finais."

Camilo Fragoso:

"Obrigado, Naiana. Obrigado pela participação de vocês todos, sociedade como um todo, população, entidades, autoridades, empreendedor, consultor. É isso que a audiência pública representa. Essa participação é fundamental para essa fase do licenciamento. Eu já tenho 20 anos, praticamente, de CETESB, que eu acompanho essas audiências públicas. Eu gostei do respeito, da educação, dos posicionamentos de vocês. Já vi muitas audiências públicas. Estamos com um time novo, renovado, na CETESB, chegando também, então, acho que é uma oportunidade para eles verem como funciona essa etapa que nós sempre defendemos ser uma das mais importantes do processo de licenciamento. Não é à toa que toda vez que algum representante da CETESB está do lado aqui da Naiana, todo mundo fala isso. Então, muito obrigado mesmo, até tarde aí, todo mundo acompanhando. E fazendo esse lembrete também, que tudo o que foi discutido aqui, tudo o que ainda vai chegar para nós, a gente organiza e também demanda ao empreendedor para maiores esclarecimentos no processo, para alguns detalhamentos que não foram colocados aqui em resposta, mas no processo estarão. Para a gente é superimportante, foram levantados aspectos que vão ser considerados na nossa análise, fiquem tranquilos com isso. Direcionando um pouquinho, o senhor Rogério comentou a história do pescador e tal. Até ele colocou a questão do IBAMA, se estar presente ou não. De fato, acho que é o IBAMA que poderia estar aqui para colocar alguma resposta, algum esclarecimento, porque nós, a nossa área da Diretoria de Avaliação de Impacto, a nossa tarefa, o nosso papel é exatamente esse, acompanhar o licenciamento desses grandes projetos, grandes empreendimentos. Então, eu estou levando, nós estamos levando a questão da eventual mortandade, do impacto que um empreendimento como esse ou outros da região podem causar. Então, é isso que nós temos que levar para as avaliações, colocar nas exigências, cobrar do empreendedor, esse é o nosso papel. Sobre a questão do Wagner, sobre como os pescadores podem ter mais... agilidade nos processos etc., eu entendo que o licenciamento em si, ele está se modernizando, a gente tem novas leis, novas formas de trabalho, novos sistemas, então eu acho que tem que continuar insistindo aí, procurando os órgãos específicos, no caso, eu não sei se a CETESB regional possa, porque a gente tem duas diretorias na CETESB, a Diretoria de Controle e a Diretoria de Impacto. A Diretoria de Impacto está aqui representada para acompanhar esse licenciamento. E a Regional é que toma conta de pontos mais específicos, pequenos

Docusign Envelope ID: CAF9F349-49E0-8B91-81BF-CAF972DB7F7F

empreendedores. Então, talvez buscar outros canais da CETESB também. E eu estou à disposição aqui para tirar algumas dúvidas pontuais. E do senhor Leandro, que colocou a questão da cumulatividade dos empreendimentos, sim, estamos atentos. Estamos recebendo vários empreendimentos. Todos esses que ele citou estão em licenciamento na nossa diretoria. Então, nós estamos super preocupados também, atentos, cobrando dos empreendedores como um todo essa avaliação sinérgica também. Estamos atentos também. Então, ficou um recado final para os que direcionaram um pouco para a mesa. E é isso. Então, acho que agradeço novamente mesmo e nós ficamos à disposição e aguardando eventuais contribuições no e-mail do Consema. Obrigado, gente. Boa noite."

Naiana Lanza:

"Passamos, então, agora para o momento final mesmo da nossa audiência. Eu queria fazer o repeteco aqui da fala do Camilo, de agradecer a presença de todos e todas. Foi uma audiência pública bem rica, com posicionamentos favoráveis e contrários, de uma forma bastante respeitosa, isso foi muito bacana de ver. Eu queria só relembrar que essa audiência pública ela não se encerra hoje, então, como eu disse anteriormente, todos e todas podem encaminhar um e-mail para o Consema, para que isso seja analisado pelo licenciamento ambiental. É necessário que seja encaminhado para o Consema, no e-mail consema@sp.gov.br. Na página da secretaria dá para achar também o contato. Então, dito isso, eu gostaria de declarar que esta audiência pública atendeu todos os requisitos da Deliberação Normativa do Consema 1, de 2011. Então, ela é considerada válida pela presidência. Então, eu declaro ela encerrada hoje, no dia 13 de julho, às 20h14. É isso, pessoal, muito obrigada e até a próxima."

***Errata: diferente do informado em uma das falas, o calado previsto e registrado no EIA e RIMA é de 14,25 metros. A medida correta é apresentada nos slides (8, Infraestrutura portuária; 22, Layout geral; e 38, Avaliação de Impacto Ambiental)**