

Audiência Pública do licenciamento Ambiental do Projeto de Alteração do TERMINAL INDUSTRIAL DA IMETAME, realizada em Aracruz/ES, em 28 de fevereiro de 2018.

(Transcrição)

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Boa-noite a todos.

Vamos dar início a nossa Audiência Pública.

O Governo do Estado do Espírito Santo, por meio da Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos – SEAMA e do Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos – IEMA, realiza a Audiência Pública par ao processo de análise de alteração do Projeto do Terminal Industrial da IMETAME.

O mediador dessa reunião será eu, Giulianna Calmon Faria, Agente em Desenvolvimento Ambiental e Recursos Hídricos do IEMA; o suplente Sr. Elias Alberto Morgan, Coordenador de Área e o Secretário Sr. Franz-Schubert Sathler Alves Ambrósio, Taquígrafo Parlamentar.

O desenvolvimento da Audiência Pública terá a seguinte dinâmica: apresentação do IEMA com o tema: “Participação Pública no processo de licenciamento ambiental”; apresentação do projeto pelo representante da IMETAME, seguido da apresentação do estudo pela Consultoria Econservation; intervalo de 15 minutos e o debate, e após o debate haverá o encerramento.

Daremos início à leitura das regras, para o bom andamento da Audiência Pública.

- 1. Todos os que se encontram nesta Audiência Pública deverão assinar a Lista de presença;*
- 2. A duração da Audiência Pública poderá ser de 02 (duas) horas e meia e pode ser prorrogada por mais 30 (trinta) minutos, conforme a quantidade de perguntas encaminhadas à mesa;*



3. *Os interessados em formular perguntas deverão preencher o formulário entregue na chegada, incluindo o nome e endereço para correspondência para que as mesmas sejam encaminhadas à mesa. As inscrições para as perguntas escritas e orais serão encerradas 30 minutos após o início dos debates;*
4. *As perguntas recebidas serão distribuídas aos integrantes da mesa para respectivo pronunciamento e esclarecimento;*
5. *Após todas as perguntas escritas encaminhadas à mesa terem sido respondidas, será aberto espaço para a realização das perguntas orais. Neste momento, o mediador cederá a palavra aos inscritos para as perguntas, conforme a ordem das inscrições. Somente serão respondidas questões que tratem do empreendimento em discussão nesta Audiência Pública. Não haverá debate sobre outros assuntos, como os impactos de outros empreendimentos nesta região;*
6. *Não haverá momento para se votar pela aprovação ou rejeição do empreendimento discutido nesta Audiência Pública.*
7. *É assegurado aos cidadãos, conforme a Constituição Estadual, em seu parágrafo 5º, Art. 187, o direito de pleitear referendo popular para decidir sobre a instalação e operação de obras ou atividades de grande porte e de elevado potencial poluidor, mediante requerimento à Assembleia Legislativa subscrito por, no mínimo 5% do eleitorado do município atingido;*
8. *Para as perguntas orais, cada participante terá o tempo de até 02 (dois) minutos para fazer a pergunta. O componente da mesa a quem se referir a pergunta, por sua vez, disporá de 03 (três) minutos para dar sua resposta;*
9. *O tempo de inscrição para intervenções orais será encerrado após 30 (trinta) minutos do início das respostas às perguntas escritas.*
10. *A Ata transcrita desta Audiência Pública estará à disposição na SEAMA/IEMA devidamente anexada à lista de presença e das perguntas feitas por escrito durante a mesma, a partir do dia 14 de março de 2018, ou seja, após 10 (dez) dias uteis contados a partir de hoje.*



11. Neste momento, dia 14 de março de 2018, a ata desta Audiência Pública também se encontrará disponível no site do IEMA (www.iema.es.gov.br)

Apresentamos agora a Equipe Técnica do IEMA responsável pela análise do processo de licenciamento do Terminal Industrial da IMETAME: Sra. Aline Nunes Garcia, Sr. Cláudio Dalle Olle, Sr. Elias Alberto Morgan, Coordenador, Sra. Giulianna Calmon Faria, Sr. Luiz Antônio Deister, Sra. Maria Sepulcri Salaroli, Gerente e o Sr. Sergio Fantini de Oliveira, Diretor Técnico.

Iniciarei realizando uma breve apresentação do que é uma Audiência Pública.

Então, vou falar um pouco do que é uma Audiência Pública, porque este momento é realizado no processo de licenciamento ambiental. Entendemos como uma tomada de decisão, o órgão realiza essa tomada de decisão e, é interessante que a comunidade participe, até porque é onde eles moram, o meio em que vivem, o meio em que os senhores vivem.



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos
Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - IEMA



LICENCIAMENTO AMBIENTAL NO ESPÍRITO SANTO

Giulianna Calmon Faria
Agente de Desenvolvimento Ambiental e de Recursos Hídricos
Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos – IEMA
Núcleo de Análise de Impactos Socioeconômicos



 GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos
Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - IEMA



Novos Projetos

- ✓ Chegada de empreendimentos acaba gerando expectativas na comunidade;
- ✓ Mudança de qualidade de vida;
- ✓ Entendemos que é importante a inclusão da sociedade no processo de tomada de decisão;

 → 

Então, o que representa novos projetos numa região?

A chegada de empreendimentos acaba gerando expectativas na comunidade, expectativas boas e expectativas ruins. E existe sempre uma alteração na qualidade de vida, algumas vezes para melhor outras vezes para pior. Essa alteração nem sempre é perceptível, mas é existente. E aí, entende-se que é importante a inclusão da sociedade nesse processo de tomada de decisão, ouvindo, discutindo, dotando a comunidade de informações e, esse aqui é o momento para isso.



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos
Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - IEMA



O que é uma Licença Ambiental?

Ato administrativo pelo qual o órgão competente, **estabelece as condições, restrições e medidas de controle ambiental** que deverão ser obedecidas pelo empreendedor, de forma **a prevenir os impactos ambientais.**

O que é uma licença ambiental?

A licença ambiental nada mais é do que um ato administrativo pelo qual o órgão competente estabelece as condições, restrições e medidas de controle ambiental para um projeto, que deverão ser obedecidas pelo empreendedor, de forma a prevenir os impactos ambientais, nos meios físico, biótico e socioeconômico.





GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos
Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - IEMA



Licenciamento Ambiental

Quem precisa licenciar?

Todas as atividades que utilizam os recursos naturais e que possam causar degradação do meio ambiente necessitam da licença ambiental.

Quem precisa licenciar?

Todas as atividades que utilizam os recursos naturais e que possam causar qualquer tipo de degradação do meio ambiente, necessitam da licença ambiental.





GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos
Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - IEMA



Licenciamento Ambiental

O que subsidia essa análise?

Avaliação Ambiental

✓ São todos os **estudos relativos aos aspectos ambientais** relacionados à **localização, instalação, operação e ampliação** de uma atividade ou empreendimento apresentado como subsidio para análise da licença requerida, tais como:

- **RAP** – Relatório Ambiental Preliminar
- **PCA** – Plano de Controle Ambiental
- **RCA – Relatório de Controle Ambiental**
- **PRAD** – Plano de Recuperação de Área Degradada
- **APR** – Análise Preliminar de Riscos
- **EIA/RIMA** – Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental
- **AAE** – Avaliação Ambiental Estratégica

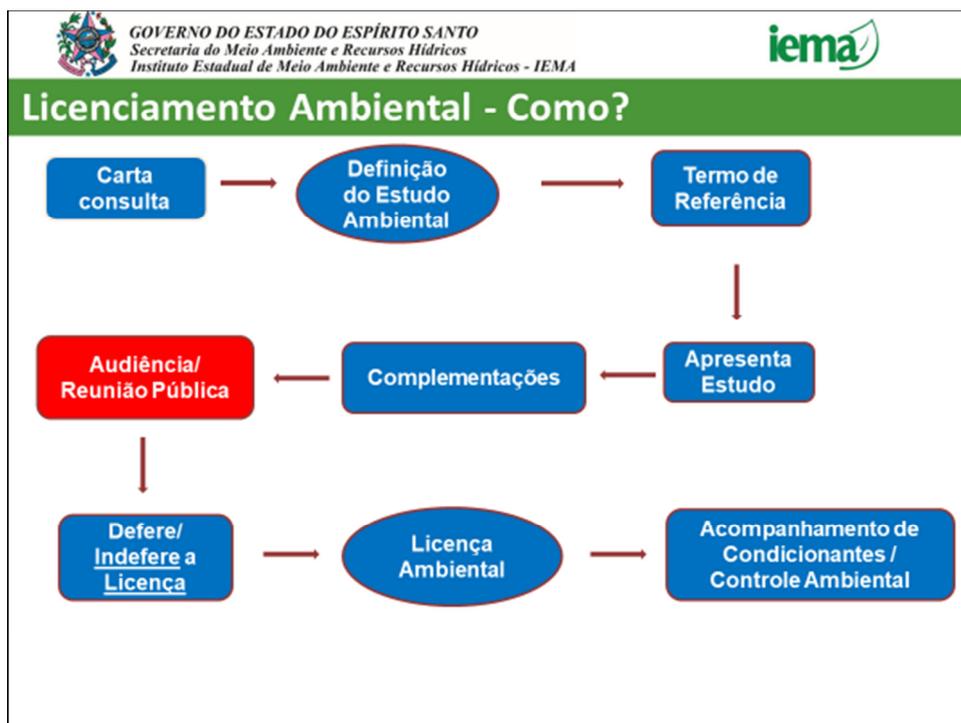
Decreto 4039-R, de 07 de dezembro de 2016

O que subsidia essa análise, dessa fase de tomada de decisão?

Então, geralmente são apresentados estudos relativos aos aspectos ambientais, relacionados a localização do empreendimento proposto, do projeto proposto, instalação, operação e ampliação.

Nesse caso aqui, o estudo que foi apresentado é um Relatório de Controle Ambiental – RCA, porque trata-se da alteração de um projeto, que já teve Estudo de Impacto Ambiental – EIA.





Licenciamento Ambiental, como começa?

O interessado, pode ser uma pessoa física, uma pessoa jurídica, ele envia uma carta consulta ao órgão competente, que aqui no estado poder ser o IDAF ou o IEMA, depende da atividade. Essa carta consulta é analisada e define-se o estudo ambiental, que tipo de estudo ambiental será necessário para a tomada de decisão. Depois da definição do estudo ambiental vem o Termo de Referência, a empresa apresenta o estudo, pode ser solicitado complementações, audiência pública ou reunião pública. Em seguida o órgão competente indefere ou defere a licença, é emitida a licença ambiental e depois o acompanhamento de condicionantes, que chamamos de controle ambiental.



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos
Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - IEMA



Licenças Ambientais

TIPOS DE LICENÇAS AMBIENTAIS

Licença Prévia - LP - emitida na fase inicial - aprovação da área pretendida - aspectos locacionais, tecnologia a ser utilizada, concepção do sistema de controle ambiental proposto. É na LP que se atestará a viabilidade ambiental do empreendimento, aprovará a localização e concepção, e se definirá as medidas mitigadoras e compensatórias aos impactos negativos.

Licença de Instalação - LI - Fase de detalhamento dos projetos (projeto executivo e programas ambientais)

Licença de Operação - LO - Emitida após finalização das obras e atendimento das condicionantes da LI. Órgão realiza vistoria para verificação da eficiência do sistema de controle ambiental

Quais são os tipos de licenças mais básicas?

Temos outros tipos de licença no nosso Decreto, mas basicamente são esses três:

Licença Prévia – que é emitida na fase inicial do projeto, ela diz que aquela área é apta a receber aquele tipo de empreendimento.

A Licença de Instalação – que torna apta a instalação do projeto.

E a Licença de Operação – que é emitida após a finalização das obras de instalação para que o projeto possa começar a operar, a empresa possa começar a operar.



 GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos
Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - IEMA



Participação Pública no Processo de AIA

A Participação Pública tem como objetivo **principal informar a sociedade** das possíveis alterações no meio em que vivem.

No Estado, a participação pública no processo de licenciamento ambiental tem caráter informativo, consultivo e deliberativo servindo de subsídio para tomada de decisão do órgão ambiental.



A participação pública no processo de licenciamento, tem como objetivo principal informar a sociedade das possíveis alterações no meio em que vive. É muito importante a participação dos senhores. No estado a participação pública no processo tem caráter informativo, consultivo e deliberativo, servindo de subsídio para tomada de decisão do órgão ambiental.



Quais são os momentos de participação pública no processo de avaliação de impacto que temos aqui no estado. É interessante falar que, essa é uma peculiaridade do estado.

Temos a consulta pública de Termo de Referência, que é bem no início do processo de licenciamento, depois temos audiência pública. Na verdade, o início é a publicação do requerimento de licença, que torna público o que aquela empresa ou aquela pessoa física, solicitou uma licença ambiental.

Temos os conselhos, tem a possibilidade da realização de referendo e depois do licenciamento temos a fase da comissão de acompanhamento, que temos instituído em alguns empreendimentos aqui no estado.



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos
Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - IEMA



Importância da Participação

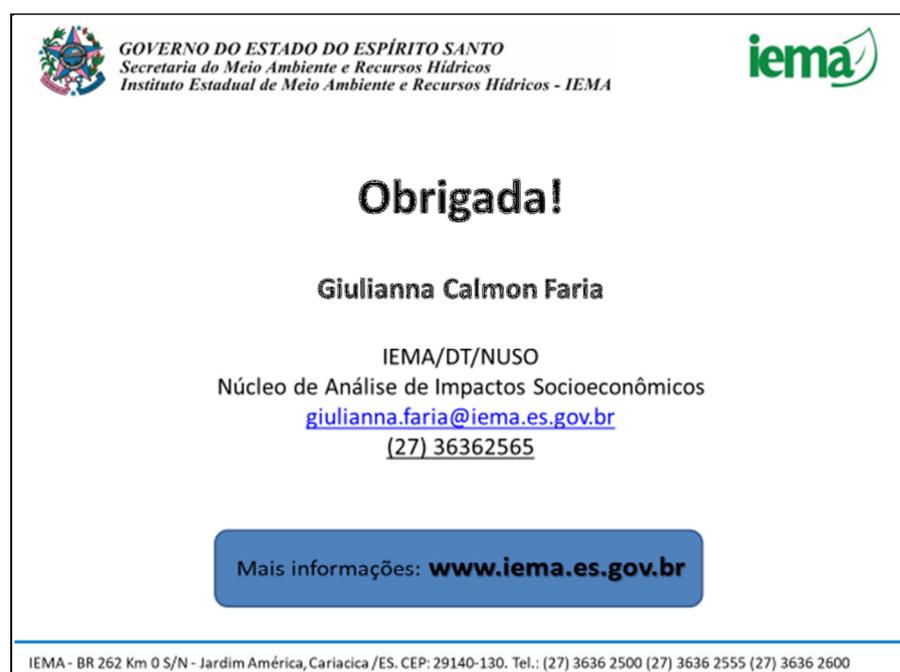
A participação pública está prevista no processo de licenciamento ambiental com os seguintes objetivos:

- **Transparência** acerca das informações sobre projetos a serem licenciados, especialmente quanto a possíveis riscos à qualidade ambiental das áreas de influência;
- Captar as expectativas e inquietações das populações da vizinhança e permitir ao órgão ambiental recolher as manifestações, dúvidas e interesses destes grupos;
- **Conhecimento ambiental**, fortalecendo participação da sociedade nas questões ambientais;

Então...

A participação pública está prevista no processo de licenciamento ambiental com os objetivos de manter transparência acerca das informações sobre os projetos; captar as expectativas e inquietações da comunidade e, aumentar também o conhecimento ambiental, fortalecendo participação da sociedade nas questões ambientais.





Então, participe!

Agora quem vai dar continuidade a apresentação é o representante da IMETAME e depois da empresa de consultoria Econservation.

Passo a palavra ao Sr. Giuliano Guasti Favalessa, da IMETAME.





IMETAME LOGÍSTICA PORTO



✓ CONTEÚDO

- Introdução;
- Breve Histórico e situação atual;
- Síntese das mudanças;
- Aspectos socioambientais;

O SR. GIULIANO GUSTI FAVALESSA – (EMPREENDEDOR) – Ótima noite a todos.

Gostaria de saudar a todos presentes, comunidade, autoridades, associações.



IMETAME LOGÍSTICA PORTO



✓ **BREVE HISTÓRICO**

- Terminal Industrial IMETAME;
- Focado na prestação de serviços logísticos e de montagem final para a cadeia de suprimentos de Óleo e Gás;
- LI: Maio de 2014;
- Desaceleração da economia causando recessão nesse mercado.



Antes de começarmos, gostaria de falar um pouquinho do porquê estamos aqui novamente. Já passamos por esse processo, como a Sra. Julianna explicou bem, em 2014.

Esse é um processo que vem desde 2012, já foram feitas duas audiências, uma consultiva e outra audiência pública.

Em 2014 obtivemos a Licença de Instalação. E essa Licença de Instalação previa inicialmente que o nosso empreendimento fosse instalado com o objetivo de atendimento a parte offshore, Supply, fornecimento de suportes as embarcações para as plataformas, construção de equipamentos.

Houve uma desaceleração da economia, esse é um fato muito bem acompanhado por todos nós, tenho certeza de que a comunidade aqui presente tem ciência desse fato.

IMETAME LOGÍSTICA PORTO

✓ SITUAÇÃO ATUAL



- De 2014 a 2017:
- Supressão vegetal;
- Terraplanagem;
- Construção do galpão industrial.

Nenhuma intervenção em área marítima.



Falando um pouco desse breve histórico, nós focamos nessa primeira parte da licença em construir uma pequena unidade operacional, que é uma extensão dos negócios da IMETAME Metalmecânica, que já fazia parte da licença obtida, como estamos vendo nesse slide.

Isso tudo com base na licença de instalação obtida em 2014.

Na situação atual, como nos encontramos hoje.

Temos toda uma área de supressão vegetal já realizada, aqui. A área do galpão industrial, que, inclusive, hoje está com uma pequena atuação, mediante um contrato que nós temos de montagem de equipamentos, mas é uma atuação bem menor do que a capacidade total instalada do galpão.

E nenhuma intervenção na área marítima ainda foi realizada, por que isso?

IMETAME LOGÍSTICA PORTO

✓ **SITUAÇÃO ATUAL**

- Início da Operação do Gapão Industrial: Agosto de 2016



- Em produção:
08 equipamentos Subsea;

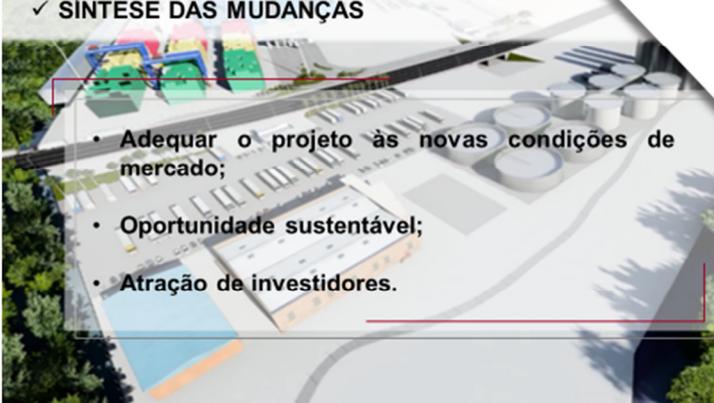
Obs.: Equipamentos para
operação submarina a
mais de 2.000 m de
profundidade;



Porque com essa desaceleração da economia, especialmente no mercado de óleo e gás, tivemos que buscar alternativas para manter sustentável o nosso empreendimento.

IMETAME LOGÍSTICA PORTO

✓ **SÍNTESE DAS MUDANÇAS**



- Adequar o projeto às novas condições de mercado;
- Oportunidade sustentável;
- Atração de investidores.



Então, por que nós mudamos, de verdade?

Para adequar o projeto as novas condições de mercado; buscar situações sustentáveis que mantivessem o negócio, que fossem geradoras e promissoras.

E, também para a parte de atração de investidores.

Observamos que, manter o negócio aliado somente ao mercado offshore trazia consigo um risco grande para o empreendimento que nas fases futuras poderiam não se concretizar em instabilidade. E atraindo mais investidores, mudando a matriz de carga, teríamos uma condição de tornar sustentável e não estar suscetível a risco de ter um negócio numa linha somente.



Síntese das mudanças.

Esse é o layout que temos hoje licenciado, na licença de 2014. É um layout que tem um avanço dentro da área marítima com esse quebra-mar, e qual é a alteração de fato?

Falando um pouco das alterações.

Em área estamos ocupando mais um pedacinho pequeno de área a oeste da ES-010, existe uma redução, como podem observar, pegando com base na parte tracejada que era o original, existe uma redução grande de construção na área marítima, recuou, está mais ou menos na linha de praia.

E o quebra-mar aumentou um pouco porque de acordo com os estudos que fizemos, para mantermos as embarcações estáveis atracadas nos píers aqui, precisamos aumentar um pouco o quebra-mar. Essa animação que estão vendo é o quebra-mar final hoje, certo?

Então, utilização de área a oeste ES-010, redução da área construída em mar, agora ficaram dois píers longitudinais perpendiculares a costa e aumento do quebra-mar e da bacia de evolução na parte externa do quebra-mar.



IMETAME LOGÍSTICA PORTO



✓ **SÍNTESE DAS MUDANÇAS**

- **Matriz de carga:**
 - **Antes:** Off-shore e Carga Geral;
 - **Atual:** Off-shore, Carga Geral, Container e Granéis.

- **Fase Implantação:** Mão de obra
 - **Antes:** Média de 700 empregos diretos, com pico de 900 (**02 anos**);
 - **Atual:** Média de 350 empregos diretos, com pico de 650 (**03 anos**);

- **Fase Operação:** Mão de obra
 - **Antes:** Média de 160 empregos diretos, com pico de 1.100;
 - **Atual:** Média de 640 empregos diretos, com pico de 1.100;

Falando um pouco mais das mudanças.

Tivemos na matriz de carga, que foi um dos principais objetivos da mudança, estávamos voltados a atendimento *offshore* e carga geral, hoje, na matriz atual continuamos o atendimento *offshore*, carga geral, container e granéis.

Essa foi a mudança na alteração matriz de carga.

Na fase de implantação, tínhamos uma previsão média de 700 empregos diretos, com pico de 900 empregos por um período de 2 anos.

Agora nossa média está de 350 empregos diretos, com pico de 650, entretanto, os senhores observem que aumentou o período para 3 anos na implantação. Então, há uma redução aqui, mas há um aumento durante o período de implantação.

É importante lembrar que estamos falando aqui de uma primeira fase da implantação que é voltada a extensão para o container e granéis, mas que esse empreendimento é suscetível de uma segunda fase com a vinda de novos investidores. Isso geraria mais empregos diretos e mais empregos durante a fase de construção novamente. É importante colocar esse ponto para ficar essa percepção correta.

Na fase de operação, tínhamos antes uma média de 160 empregos diretos, com pico de 1.100, isso aqui bastante voltado a atividade e construção de módulos e *offshore*.



E atualmente temos uma média de 640 empregos, com a realização da primeira fase, com pico de 1.100. Esses 640, é importante deixar claro, irão ocorrer ao longo dos anos, não vão ocorrer todos de uma vez só. Porque o empreendimento inicia com uma demanda e, essa demanda é crescente, e a demanda é crescente também por mão de obra para atender o empreendimento.



IMETAME LOGÍSTICA PORTO



✓ **SÍNTESE DAS MUDANÇAS**

- **Tráfego de veículos: IMPLANTAÇÃO**
 - **Atraídos / Gerados** : De 89,3 para 124 UCP/h pico;
- **Tráfego de veículos: OPERAÇÃO**
 - **Atraídos / Gerados**: De 50,8 para 238 UCP/h pico;

Sem alteração na rota: ES 257, 445 e BR 101.

- **Utilização lado Oeste à ES010**

Na integração das duas áreas, será criado um túnel sob a ES010, mantendo o bom andamento do tráfego e segurança.

Mais um ponto importante dos três pontos que iremos falar em relação as mudanças, é a situação do tráfego.

Esses números são números de estudo, tivemos aqui, durante a parte de implantação de 90 unidades de transporte, é um número utilizado, difícil converter em veículo, mas assim que os estudos são feitos; de 90 unidades de transporte um aumento para 120 durante a implantação. E na época da operação vai chegar até 238 unidades de transporte, de 50 para 238.

Esse é para nós o aumento mais significativo e também um dos motivos pela realização da audiência aqui em Aracruz. Foram feitas já duas, na comunidade de Barra do Sahy relativa a toda comunidade litorânea, mas esse é um dos motivos dessa audiência estar sendo feita aqui, porque um dos maiores impactos que tem é o tráfego na ES, 257, quando ela atravessa por Aracruz.

E é importante ressaltar também, que estamos mantendo tanto no primeiro estudo do licenciamento de 2014, como agora, mantendo os tráfegos na ES-257, 445 e BR-101, então, não houve alteração de rota. O que houve foi um incremento



especialmente na ES-445, que aquela que liga a Fibria até a BR-101 perto de Jacupemba, conhecida com estrada das carretas e também da ES-257.

Um fato importante é que hoje já existe uma condição de tráfego nos horários de pico, na entrada e saída de Aracruz, de acúmulo de veículos, na rotatória próxima a Arca, aqui e também na saída de Aracruz. Essa situação já existe hoje pela e ao fim do dia, nos horários de pico.

Com o aumento das cargas, com certeza vai ter um aumento também e os órgãos públicos, a prefeitura já tomou ciência disso e tem se antecipado no estudo de impacto de vizinhança nosso e, também com os empreendimentos que ao longo dos anos cresceram suas cargas. Já é um fato consumado e o órgão público já tem tomado ciência e já tem tomado ação também, e pode ser mais explicado depois se for do desejo dos senhores.





Utilização do lado oeste da ES-010, queremos comentar isso aqui por quê?

Como temos uma área a oeste da ES-010 que é separada na verdade, da área primária pela rodovia, pode surgir alguma dúvida em relação ao tráfego na ES-010, será que vamos atrapalhar o tráfego na ES-010?

Então, para essa situação está sendo prevista uma passagem subterrânea na ES-010, sob a rodovia, lógico que aqui é um detalhe, é um disquete, mas serão túneis, para que a gente não interfira no tráfego de ir e vir da ES-010. É importante deixar claro isso também para a comunidade.

IMETAME LOGÍSTICA PORTO



✓ **SÍNTESE DAS MUDANÇAS – Informações adicionais**

- **Volume Dragagem:**
 - **Atual:** 8,8 Milhões m³;
 - ✓ **Profundidade:** 17 metros no cais, e 18 metros na área de manobra;
 - ✓ **Bota-fora Marítimo:** 5,2 Milhões m³
 - Local já autorizado na licença de 2014;
 - ✓ **Bota-fora Terrestre:** 3,6 Milhões m³;
 - ✓ **Aterro Hidráulico:** 0,5 Milhões m³;

Agora falando um pouco do volume de dragagem.

Teve um aumento do volume de dragagem o nosso empreendimento, especialmente devido a condição dos containers, os navios para transporte de containers são navios que dependem de uma profundidade maior, então, tivemos que estender na profundidade da dragagem até 17 metros na área dos cais, onde os navios ficarão atracados. E até 18 metros na área de manobra, aquela bacia de evolução que está desenhada do lado de fora do quebra-mar.

Basicamente será utilizado um bota-fora marítimo e esse bota-fora vai hoje comportar 5,2 milhões de m³, ele é o mesmo bota-fora que está na licença de 2014. É um bota-fora antigo, desde a época da construção do Portocel e, está autorizado desde a licença de 2014.

A área que será utilizada é exatamente a mesma área, é importante ressaltar aqui, porque pode ficar alguma dúvida se vai haver uma extensão muito grande da abrangência da área onde será colocada a dragagem. A área é exatamente a mesma e foram feitos estudos para se acumular um pouco mais de material na mesma área, então, não tem uma área maior, a área é exatamente a mesma, vamos ter que ter maneira de controle para usar exatamente a mesma área, é isso que está sendo previsto.



Um bota-fora terrestre numa área que também já tem impactos para acúmulo de 3,6 milhões m³, também está dentro do licenciamento, foram feitos todos os estudos para ele.

E tem um aterro hidráulico, que chama aterro hidráulico, mas no fundo é um aterro dentro da área nossa de construção que uma parte do material que será retirado aqui, será colocado dentro no próprio empreendimento. Para que a gente não coloque em outro lugar, já que vamos precisar de aterro também, então, a parte de areia que será retirada, será colocada aqui dentro, mais ou menos 0,5 milhões metros³.





IMETAME LOGÍSTICA PORTO

✓ O QUE NÃO MUDA?

Nosso compromisso
com as comunidades.



Falei até agora do que muda, um pouco em relação ao tráfego, em relação a dragagem, o *layout*, as áreas, a matriz de carga.

E o que não muda é o nosso compromisso com as comunidades.

Fizemos um compromisso de não falar dos programas sociais da IMETAME, não ficar estendendo para não deixar cansativo para todo mundo, mas isso é um compromisso que sempre teve, sempre fica, que as comunidades também já conhecem, acho que isso aí já está mais validado.



IMETAME LOGÍSTICA PORTO



✓ **CONTEÚDO**

- Introdução;
- Breve Histórico e situação atual;
- Síntese das mudanças;
- Aspectos socioambientais;

Passo a palavra ao representante da Econservation para falar um pouco da parte dos impactos e dos estudos, Sr. João Paulo da Rocha Cerutti Pinto.





O SR. JOÃO PAULO DA ROCHA CERUTTI PINTO – (CONSULTORIA)

– Boa noite a todos.

Meu nome é João Paulo, sou gerente de projetos da Econservation – Estudos e Projetos Ambientais, empresa responsável pela elaboração desse estudo ambiental na modalidade de Relatório de Controle Ambiental – RCA, projeto de adequações da IMETAME logística porto.



Elaboração do RCA

- Observância a Legislação Ambiental em vigor (diretrizes gerais) para o processo de licenciamento ambiental;
- TR – Termo de Referência consolidado (IEMA) – Diretrizes específicas para a elaboração do estudo ambiental;



Qual foi o nosso ponto de partida para a elaboração do RCA?

Como qualquer outro estudo ambiental, observância a Legislação Ambiental em vigor. Ela nos fornece as diretrizes gerais para o processo de licenciamento ambiental e o Termo de Referência – TR.

O Termo de Referência é um instrumento que nos dá as diretrizes específicas para a elaboração do estudo ambiental. É um documento emitido pelo IEMA, é praticamente um roteiro a ser seguido para elaboração do estudo.



Premissa Básica para a Identificação e Avaliação dos Impactos do RCA

FASE DE INSTALAÇÃO	FASE DE OPERAÇÃO
Contratação de pessoal, compra de insumos e equipamentos e contratação de serviços.	Contratação de pessoal, Compra de insumos e equipamentos e contratação de serviços.
Transporte de equipamentos, insumos, cargas e pessoal.	Transporte de equipamentos, insumos, cargas e pessoal.
Construção das Estruturas Marítimas (Cais Píeres e Quebra Mar).	Recebimento, entrega de materiais (terrestre), inspeção e armazenagem.
Execução da dragagem (Dragagem e Descarte em Bota Fora Marinho).	Operações de carga e descarga (embarcações).
Execução da terraplenagem (Aterros e cortes do terreno no Terminal e no Bota Fora Terrestre).	-
Construção da retroárea (Graneis Sólidos, Líquidos e Contêineres).	-
Recebimento e montagem dos equipamentos e sistemas.	-



Qual foi a premissa básica que nós utilizamos para o desenvolvimento da avaliação de impacto ambiental desse estudo ambiental?

Como se trata de obras de adequação a um projeto já licenciado através de um EIA/RIMA, identificamos todas as atividades de implantação e operação relacionadas ao empreendimento e, destacamos aquelas que são novas em relação ao projeto anterior. E trouxemos à discussão, a apresentação apenas os impactos relacionados a essas novas atividades, bem como aqueles impactos chamados recorrentes, impactos que aconteceram no projeto anterior e que se repetem nesse novo projeto, mas com a sua classificação alterada, a sua classificação modificada.

Então, aqui nós temos na fase de instalação essas atividades identificadas, como nova atividade gostaria que os senhores prestassem bem atenção aqui, porque aqui tem um fato novo que é a questão da existência do bota-fora terrestre, que não existia no projeto anterior. As demais atividades já eram previstas na fase de instalação do projeto anterior, nós repetimos aqui, mas estou destacando apenas a atividade nova, identificada na fase de instalação.

Na fase de operação temos também essas quatro atividades, mas de novo, em relação ao projeto anterior só temos essa que se refere a questão do transporte de cargas, muito relacionado a questão da mudança de matriz de carga do terminal da IMETAME.



Premissa Básica para a Identificação e Avaliação dos Impactos do RCA

- Novos impactos – Provenientes das novas atividades de implantação e operação do terminal;
- Impactos Recorrentes – Discutidos no EIA do projeto original e que se repetem no novo projeto com uma nova classificação.



Aqui são as premissas que acabei de falar, ratificando, então, o que nós trouxemos à discussão para essa reunião?

Os novos impactos, aqueles impactos relacionados as novas atividades identificadas no terminal e os impactos recorrentes. Aqueles impactos que aconteceram no projeto anterior e voltam a se repetir nesse novo projeto, porém com alguma alteração na sua classificação, passou de intensidade franca para intensidade média, isso é só um exemplo, passou de intensidade média para intensidade forte, vamos falar disso um pouco mais a frente.

Separamos os impactos em três blocos, impactos sobre o meio físico, impactos sobre o meio biótico e impactos sobre o meio socioeconômico.

Meio físico é aquele espaço geográfico, são aqueles fatores ambientais presentes naquele espaço físico, refere-se a solo, água, ar.

Meio biótico se refere também a alguns fatores, mas agora seres vivos, naquela região de implantação do empreendimento, naquele espaço onde se insere o empreendimento, vegetação, fauna, animais, então, esses são fatores bióticos.

E o meio socioeconômico.



O meio socioeconômico gira em torno de toda uma população afetada positivamente ou negativamente pela implantação e operação do empreendimento. Quando falo população, não só comunidade, poder público, todas as pessoas envolvidas com a implantação e a operação do empreendimento.



Identificação e Classificação dos Impactos e Medidas do Meio Físico

IMPACTO	MEDIDA MITIGADORA/POTENCIALIZADORA
Risco de Salinização dos Recursos Hídricos Superficiais e Subterrâneos	<ul style="list-style-type: none">• Secagem do material úmido;• Impermeabilização;• Gestão e controle do descarte;
Alteração da qualidade do ar	<ul style="list-style-type: none">• Lonamento de caminhões;• Umectação das áreas de intervenção;• Controle de velocidade dos veículos
Alteração da hidrodinâmica	Aplicação de Programa de Gestão e Monitoramento da Linha de Costa
Alteração da morfologia de fundo	Não existe mitigação direta para esse impacto, a não ser a possibilidade da reversibilidade natural em função do abandono da área
Alteração da qualidade dos sedimentos	Aplicação de um Programa de Monitoramento Sedimentológico
Risco de contaminação ambiental	<ul style="list-style-type: none">• Monitoramento Lençol freático• Monitoramento de Efluentes• Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos• Ações de prevenção de acidentes com produtos perigosos como bacias de contenções

No meio físico destacamos o impacto risco de salinização dos recursos hídricos superficiais e subterrâneos.

Porque está relacionado a uma nova atividade.

E a questão agora de utilização de bota-fora terrestre.

Ele é um impacto da fase de implantação e tem uma intensidade classificada como média.

Como se dá esse risco de salinização dos recursos hídricos superficiais e/ou subterrâneos?

Tem o transporte de material da dragagem para bota-fora terrestre, você vai dispor esse material nessa área de bota-fora terrestre. Esse material, muito embora exista uma área interposta para secagem desse material, e isso falarei depois, uma medida mitigadora de proposta no projeto, ele vem úmido para o bota-fora terrestre, vai ser despejado naquela área e eventualmente pode ocorrer uma infiltração daquela água mais salgada atingindo os corpos hídricos subterrâneos. Teria esse risco da salinização desse recurso hídrico subterrâneo através da infiltração.

Em relação ao recurso hídrico superficial pode ter a ação da chuva, que pode lavar esse material ali, que está sendo disposto naquela área e, águas da chuva conduzir



esse material para os corpos hídricos mais próximos. Também causando a salinização dos recursos hídricos superficiais.

Quero ressaltar que esse é um impacto potencial, não é um impacto real. Só é um impacto real se acontece.

Para isso são propostas algumas medidas que visam minimizar esses impactos. Como falei, a área de secagem temporária, antes desse material ser levado e disposto no bota-fora terrestre. Tem essa área temporária, vai secar o material, tornar o material um pouco mais seco ou muito mais seco para ser levado até o bota-fora terrestre.

Essa medida já é uma medida proposta dentro do projeto.

Tem a questão da impermeabilização da área do bota-fora, pode usar um material impermeabilizante com alto poder de permeabilização, evitando a questão da infiltração dessa água com contaminação nos recursos hídricos subterrâneos. Pode fazer isso com argila impedindo a infiltração e a contaminação de recursos hídricos subterrâneos.

Em relação aos recursos hídricos superficiais tem a questão da gestão e controle do descarte. O que seria gestão e controle do descarte?

Controlar o despejo priorizando áreas mais distantes dos corpos hídricos superficiais. Pode pegar esse material, tem o terreno, você vai levando esse material para a área mais distante dos corpos hídricos superficiais. É uma medida também.

Além disso, pode também trazer esse material mais salino para as áreas mais distantes e conformando o restante do material menos salino, se não tiver outra forma de se fazer, mais próximo dos corpos hídricos, porque não é todo material que vem salino. Atinge uma certa profundidade nessa dragagem no leito marinho, que vai começar a dragar material sem contaminação salina, existe isso.

Os demais impactos já foram tratados no âmbito de estudo de impacto ambiental, foram discutidos, foram avaliados e as medidas mitigadoras propostas ou foram implementadas ou estão em curso, ou não foram implementadas ainda porque a atividade não aconteceu, como o próprio Sr. Giuliano já falou, não existe construção de obras marítimas, não foi feito dragagem, então, tem uma série de atividades que não foram executadas.



Então, as medidas mitigadoras fatalmente não foram implementadas. São essas: Alteração na qualidade do ar, alteração da hidrodinâmica, etc. Esses outros impactos estão avaliados, já foram discutidos no âmbito do estudo de impacto ambiental.

Identificação e Classificação dos Impactos e Medidas do Meio Físico

IMPACTO	MEDIDA MITIGADORA/POTENCIALIZADORA
Desencadeamento de processos erosivos	Implementação de um Programa de Prevenção de Processos Erosivos ;
Contaminação ambiental devido ao lançamento acidental de cargas gerais no mar	<ul style="list-style-type: none">• Aplicação de normas de segurança da navegação• Plano de Emergência Individual
Contaminação Ambiental devido ao Lançamento Acidental de Oleo no Mar	<ul style="list-style-type: none">• Ações educativas e de fiscalização• Programa de Monitoramento da Biota Aquática



Aqui é continuação do *slide* anterior.



Identificação e Classificação dos Impactos e Medidas do Meio Biótico

IMPACTO	MEDIDA MITIGADORA/POTENCIALIZADORA
Atração de Fauna Sinantrópica	<ul style="list-style-type: none">• Evitar o armazenamento de produtos (grãos) por longos períodos de tempo;• Promover e remoção de quaisquer condições que sirva de abrigo à fauna sinantrópica.• Limpeza sistemática das áreas de transporte e armazenamento
Aumento da Atividade de Caça	<ul style="list-style-type: none">• Ações educativas com os trabalhadores• Ações de fiscalização interna
Afugentamento de Fauna	<ul style="list-style-type: none">• Projeto de iluminação de acordo com a normas operacionais de segurança ;• Utilização de equipamentos com tecnologias mais silenciosas
Risco de Atropelamento da Fauna	<ul style="list-style-type: none">• Instalação de redutores de velocidade;• Ações educativas junto aos trabalhadores da obra



Meio biótico.

No meio biótico destaquei a atração de fauna sinantrópica. O que é fauna sinantrópica?

Fauna sinantrópica é uma fauna indesejada, constitui-se de ratos, roedores, pombos, baratas, insetos. Esse impacto está relacionado a questão também da mudança de matriz de carga do porto, por que?

Agora está previsto a implantação de um terminal de grãos e, essa carga é atrativa desse tipo de fauna. Então, ela vai atrair esse tipo de fauna indesejada.

É um impacto de baixa magnitude, de média para baixa magnitude, foi classificada assim na avaliação de impacto e tem essas medidas mitigadoras para atenuar ainda mais ou até mesmo anular esse impacto, que é evitar armazenamento de produtos por longos períodos de tempo, produtos (grãos), ou seja, tem que sempre que estar movimentando essa carga. Promover a remoção de qualquer lugar que possa servir de abrigo para essa fauna, isso tudo são medidas simples e medidas atenuantes desse tipo de impacto. Além da questão de limpeza sistemática das áreas de transporte e armazenamento.



Os impactos que não estão destacados, como falei em relação aos impactos no meio físico, eles também já foram discutidos, avaliados, discutidos e suas medidas já implementadas ou em curso, no âmbito do estudo de impacto ambiental.

Identificação e Classificação dos Impactos e Medidas do Meio Biótico	
IMPACTO	MEDIDA MITIGADORA/POTENCIALIZADORA
Perturbação da Biota Aquática Continental	<ul style="list-style-type: none">• Implantar sistemas de drenagem no entorno de áreas geradoras de resíduos sólidos;• Evitar a movimentação de terra durante períodos chuvosos e promover a construção de barreiras de contenção de sólidos antes que o fluxo alcance os corpos hídricos próximos
Interferência na Biota Marinha devido ao Lançamento Acidental de Cargas Gerais no Mar	<ul style="list-style-type: none">• Ações educativas e de fiscalização• Programa de Monitoramento da Biota Aquática
Interferência na Comunidade Pelágica	Aplicação do Programa de Monitoramento de Quelônios e Ictiofauna no âmbito do Programa de Monitoramento da Biota Aquática
Interferência na Biota Marinha devido ao Lançamento Acidental de Óleo no Mar	<ul style="list-style-type: none">• Ações educativas e de fiscalização• Programa de Monitoramento da Biota Aquática
Risco de Introdução de Espécies Exóticas	Aplicação do Plano de Gerenciamento da Água e do Sedimento dos Tanques de Lastro. Além de serem citadas no livro de registro de água de lastro (IMO, 2004)

  econservation
Estudos e Projetos Ambientais

Isso aqui também faz parte do meio biótico.



Identificação e Classificação dos Impactos e Medidas do Meio Socioeconômico

IMPACTO	MEDIDA MITIGADORA/POTENCIALIZADORA
Geração de Empregos	<ul style="list-style-type: none">• Priorização a trabalhadores da AID com ênfase ao entorno do empreendimento;• Programa de qualificação de mão de obra dos trabalhadores;
Alteração da Paisagem	<ul style="list-style-type: none">• Execução de cortina vegetal;• Projeto paisagístico;• PRAD
Aumento do Tráfego Local	<ul style="list-style-type: none">• Planejamento nas operações de transporte• Evitar horários de pico;• Utilização de rotas alternativas
Aumento da Arrecadação Tributária	<ul style="list-style-type: none">• Priorização da aquisição de mão de obra local, bens e serviços na área de influência do empreendimento.
Interferência no Cotidiano da População	<ul style="list-style-type: none">• Ações e atividades relacionadas ao tráfego de veículos deverá focar em estratégias de menor interferência no cotidiano da população;• Medidas para o controle da emissão de poeira e de ruídos deverão ser tomadas dentro das exigências legais a fim de mitigar os efeitos deste impacto

Meio socioeconômico.

Impacto - Geração de empregos.

Geração de empregos já é um impacto recorrente da fase de operação, porque na fase de operação no projeto anterior tinha uma disponibilidade de postos de trabalho, uma oferta de postos de trabalho e, está relacionado também à questão da mudança de matriz de carga.

Porque mudança de matriz de carga representa maior diversidade de cargas, maior diversidade de postos de trabalho, diversidade e quantidade. Então, é um impacto recorrente, tinha uma intensidade no projeto anterior, essa intensidade foi ampliada em função da criação de novos postos de trabalho, em função da diversificação dessas cargas. Era um impacto que tinha uma intensidade média no projeto anterior e agora tem uma intensidade, foi considerada com uma intensidade forte nesse novo projeto. É um impacto positivo.

Como é que você potencializa um impacto positivo?

No caso da geração de empregos, pode-se de algumas formas potencializar esse impacto.

Priorização de mão de obra local, com ênfase na população do entorno, é uma medida potencializadora, qualificar essa mão de obra para eventualmente estar



assumindo postos de trabalho em fase posterior, por exemplo, você tem trabalhadores na fase de implantação que pode qualificar e, esse trabalhador assumir um posto na fase de operação, através da qualificação recebida.

Além disso, qualificar essa mão de obra para eventualmente estar assumindo postos de trabalho em outros mercados de trabalho, que não só ali da implantação e operação da IMETAME.

Então, essas medidas são medidas potencializadoras que costumeiramente utilizadas para potencialização do impacto geração de empregos.

Alteração da paisagem – novamente é um impacto da implantação e está relacionada a questão da utilização do bota-fora terrestre. Porque hoje tem a área de bota-fora terrestre numa cota atual, numa altura atual e com esse despejo desse material proveniente da dragagem na área de bota-fora terrestre, vai ter um aumento das cotas atuais desse terreno. Vai aumentar a cota atual desse terreno e, isso vai gerar um impacto visual. Hoje você olha para o terreno, vai olhar novamente e vai ver um terreno com uma elevação maior. Ele é um impacto da implantação.

Qual o tipo de medida mitigadora que podemos executar para esse tipo de impacto? E esse é um impacto real, não é um impacto potencial. Isso vai acontecer possivelmente.

Execução de cortina vegetal, pode fazer um cordão verde em volta dessa área de bota-fora para minimizar, atenuar o visual dessa área.

Execução de projeto paisagístico tem o mesmo objetivo, o objetivo final é o mesmo da execução da cortina vegetal.

E, PRAD, para promover a revegetação dessas áreas de bota-fora, depois de sua utilização.

Essas seriam as medidas atenuantes para alteração da paisagem.

Aumento do tráfego local.

Na fase de implantação esse impacto está muito relacionado com a questão de transporte de rocha para a construção das obras marítimas do terminal, e transporte do material proveniente da dragagem para o bota-fora terrestre.



Então, o aumento do tráfego local na implantação é isso. Vai ter um aumento da pressão do sistema viário nesses momentos, mas é um impacto temporário, encerrou o processo de construção das obras marítimas, encerrou a dragagem, tem o impacto encerrado, finalizado porque é temporário.

Na fase de operação, ele está ligado a questão também da mudança de matriz de carga. Vai ter uma maior diversidade de cargas, logo vai ter uma maior circulação de cargas, naquele sistema viário. Conseqüentemente tem um aumento da pressão sobre esse sistema.

Queria abrir um parêntese porque foi feito uma simulação, uma simulação com cenário sinérgico de tráfego. O que é cenário sinérgico de tráfego?

Essa simulação foi feita através de modelagem computacional, é um *software* que faz isso. Cenário sinérgico é você simplesmente somar os impactos de forma cumulada, desse empreendimento, empreendimentos já implantados e empreendimentos previstos. Então, esse seria um cenário sinérgico, é um pior cenário. É somar os impactos de vários empreendimentos juntos.

E os resultados dessa simulação apontaram sim, aumento da pressão desse sistema, mais do que isso, ele mostrou que embora haja esse aumento da pressão no sistema, as vias de tráfego ainda apresentam níveis de serviços aceitáveis, ou seja, em outras palavras, as vias do sistema viário local ainda absorvem esse tráfego, mesmo considerando o cenário sinérgico.

Além disso, ainda pode minimizar esse impacto promovendo essas medidas mitigadoras: planejamento nas operações de transporte, pode planejar as gerações de viagens do seu empreendimento, fugir dos horários de pico; utilização de rotas alternativas para os seus transportes, isso tudo são medidas mitigadoras que tendem realmente a minimizar esses impactos.

Aumento da arrecadação tributária – outro impacto relacionado a questão da mudança de matriz de carga do terminal. É um impacto que teve sua intensidade ampliada em relação ao projeto anterior, pois tinha um número x de carga e hoje tem um número 5x de carga, vai ter esse aumento na arrecadação tributária. É um impacto positivo e ainda pode ser potencializado.



A arrecadação tributária geralmente está relacionada a toda comercialização dessas cargas, vai ter uma diversidade maior de carga, vai ter uma arrecadação de tributo maior.

Então, as medidas potencializadoras que verificamos para esse impacto é a questão de priorização da mão de obra local, já falamos aqui até para a questão da geração de emprego. Priorização da aquisição de bens e serviços. O que seria aquisição de bens e serviços? Compra de material, insumos na região, além, da contratação de empresas locais para execução de serviços na fase de implantação ou operação do terminal.



Identificação e Classificação dos Impactos e Medidas do Meio Socioeconomico

IMPACTO	MEDIDA MITIGADORA/POTENCIALIZADORA
Pressão sobre Infraestrutura e Serviços Públicos Essenciais	Aplicação de ações que visem a priorização de aquisição de mão de obra, bens e serviços evitando a mão de obra de outras regiões o que poderiam aumentar a pressão sobre os equipamentos sociais
Incômodos à População	<ul style="list-style-type: none">• Utilização de equipamentos que possuam tecnologia mais silenciosa;• Manutenção periódica dos equipamentos de modo a manter o nível de ruído esperado;• Deve-se coibir a circulação de veículos pesados em zonas estritamente residenciais
Geração de Expectativas	Ações de comunicação com a população envolvida
Interferência na Atividade Pesqueira	<ul style="list-style-type: none">• Programa de Comunicação Social a ser implantado contemple ações específicas a serem desenvolvidas com os pescadores, incluindo informativos sobre dias, horários e posição da movimentação de embarcações;• Para que seja reduzido o risco de choque entre embarcações envolvidas na obra e barcos de pesca, é importante que se sigam as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), principalmente a referente ao tráfego e permanência de embarcações em águas jurisdicionais brasileiras (NORMAM-08/DPC), e também que seja seguido o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (Ripeam-72).

Os demais impactos também consideramos já discutidos em fase anterior e suas medidas mitigadoras também, com aquele mesmo status, ou em curso ou já implementadas, ou por serem ainda implementadas.



Contatos

OBRIGADO

João Paulo da R. C Pinto
Gerente de Projetos
27 3025-3182
27 99942-9575
joaopaulo.cerutti@econservation.com.br

Meu nome é João Paulo, sou gerente de projetos da Econservation. Esses são os meus telefones e o meu e-mail.

Coloco-me à disposição dos senhores para qualquer tipo de esclarecimentos adicionais, de repente não tenha conseguido esclarecer aqui para os senhores.

A todos, muito obrigado pela atenção.

**“O impossível é aquilo que
ninguém faz até que eu faça”.**



SOMOS IMETAME!

AGRADECIDO!



A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANA CALMON FARIA) – Lembrando que os estudos estão à disposição ali na entrada para quem quiser folhear, olhar e, também podemos tentar conseguir uma cópia no IEMA, lá na biblioteca também do IEMA.

Informamos que as perguntas poderão ser formuladas de maneira escrita ou oral.

Os interessados em formular perguntas escritas, deverão preencher o formulário que se encontra à disposição na plenária, incluindo o nome, o endereço e a pergunta. Pode colocar só o bairro de residência.

As inscrições para perguntas orais deverão também ser feitas no formulário padrão, colocando o nome, o bairro ou o endereço se preferir, e a seguir a palavra “oral”.

As inscrições para as perguntas serão encerradas após 30 minutos do início dos debates.

Iremos para o intervalo e retornaremos dentro de 15 minutos.

(A reunião é suspensa às 20h08min, sendo reaberta às 20h36min)

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANA CALMON FARIA) – Convido a compor a Mesa Sr. Sérgio Fantini de Oliveira, Diretor Técnico do Iema e o Sr. Elias Morgan, Coordenador de Área, do Iema; o Sr. Giuliano Guasti Favalessa, representante da IMETAME e o Sr. João Paulo Cerutti, representante da empresa consultora Econservation.

Informamos que ao terminar o tempo estabelecido de 30 minutos após o início das discussões, novas perguntas não serão mais aceitas pela Mesa. Lembramos, ainda, que outros assuntos que não dizem respeito ao empreendimento não serão respondidas nesse fórum.

Vamos iniciar com a pergunta da Sra. Leticia Castilho, de Mar Azul.

“De que forma vocês vão controlar para que o bota-fora marítimo não ultrapasse a área licenciada, e para não causar mais impacto ao meio ambiente?”



O SR. GIULIANO GUSTI FAVALESSA – (EMPREENDEDOR) – A atividade de dragagem hoje, descarte e bota-fora, é uma atividade que tem bastante monitoramento através de GPS, e tem também bastante fiscalização. Não sei se o pessoal do Iema gostaria de complementar alguma coisa. Mas, essa atividade será totalmente fiscalizada durante todo tempo que ela estiver sendo realizada, em todo tempo do descarte, através do próprio equipamento da balsa, e também, pela fiscalização que terá acompanhar o tempo todo da atividade.

Não sei se o Iema quer completar alguma.

A Sra. Letícia está satisfeita com a resposta? **(Pausa)**

A SR.ª MEDIADORA – (GIULIANA CALMON FARIA) – Temos em mãos a pergunta do Sr. Francisco Lopes.

“Quanto ao aumento do tráfego rodoviário na região de Aracruz, que foi apresentado, qual será a solução?”

O SR. GIULIANO GUSTI FAVALESSA – (EMPREENDEDOR) – Como falei na apresentação, não só devido ao empreendimento da Imetame Logística, mas tem devido ao aumento do volume de transporte de carga dos outros empreendimentos, que ao longo dos anos foi crescendo, já existe hoje, uma situação de pico nos horários de manhã e à tarde, em algumas intersecções em Aracruz, na ES-257. Concomitante, nosso empreendimento vai trazer também o aumento desse tráfego. A prefeitura de Aracruz já se encontra hoje tratando dessas situações através do Estudo de Impacto de Vizinhança do nosso empreendimento, junto com a sinergia com a atualidade.

Então, estão tomando medidas, estão chamando as empresas, e nós estamos sendo chamados nesse âmbito, o secretário de Desenvolvimento Divaldo Crevelin está presente, que pode até confirmar isso para nós, e já estão sendo feitas ações para mitigar essa situação da forma de solucionar a questão do trânsito, possivelmente, uma nova via.

Está sanada a dúvida? **(Pausa)**

A SR.ª MEDIADORA – (GIULIANA CALMON FARIA) – Temos em mãos a pergunta da Sra. Lúcia Oliveira.



“Como vai funcionar a contratação do pessoal local. Hoje a comunidade sofre muito porque as empresas se instalação e trazem mão de obra de fora?”

O SR. GIULIANO GUSTI FAVALESSA – (EMPREENDEDOR) – Qual é o histórico nosso? É importante colocar aqui. Vou falar um número sem dúvida de errar; temos mais de oitenta e cinco por cento de colaboradores locais. Quando falo “locais”, são aqui de Ibirapu, João Neiva, Aracruz e da Orla. Esse é o histórico da Imetame, em todos os empreendimentos da empresa na região. Isso vai continuar.

Sempre teve maneiras e medidas para controlar isso; título eleitoral e outras coisas desse tipo, aqui não compensa detalhar muito, mas o histórico nosso é esse, e pode ser aferido, que são mais de oitenta e cinco por cento de colaboradores locais. Isso será mantido dessa forma.

Está satisfeita com a resposta? **(Pausa)**

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Temos em mãos a pergunta da Sra. Zelita Novaes, de São Marcos, Aracruz.

“Há algum projeto que visa proteger as vidas marítimas que ali se encontram?”

O SR. JOÃO PAULO CERUTTI – (CONSULTORIA) – Na verdade o que existe são programas de monitoramento. Esses programas estão ali para atestar a eficácia das medidas mitigadoras dos impactos identificados no meio marítimo para esse empreendimento.

O que existe são esses programas, as medidas mitigadoras para minimização de eventuais impactos naquele meio, e os programas de monitoramento para atestar a eficácia das medidas. Não é um projeto de proteção, mas é uma forma de se proteger a biota aquática marinha.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – A Sra. Zelita Novaes está satisfeita com a resposta? **(Pausa)**

Temos outra pergunta da Sra. Zelita Novaes.



“Com a construção do empreendimento na costa marítima, há possibilidade da água ficar imprópria aos banhistas, tendo em vista que haverá derramamento de rejeitos e outros no período de construção?”

O SR. JOÃO PAULO CERUTTI – (CONSULTORIA) – Não se pode afirmar que haverá derrame de rejeitos no mar. As medidas mitigadoras estão aí para, além de atenuar os impactos, tentar anular seus efeitos, prevenir. Além disso, você tem toda a fiscalização da obra, que estará atenta a esse tipo de ação.

Então, a princípio, não. a água não ficará imprópria.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Temos em mãos a pergunta da Sra. Jesiane Fagundes Pereira, da aldeia Pau-Brasil.

“Na fase de operação, quais são os impactos que vão atingir a vida marinha, e se visam algum projeto para recuperação da restinga perdida?”

O SR. JOÃO PAULO CERUTTI – (CONSULTORIA) – Na fase de operação, quais seriam os impactos potenciais; não sabemos se vai atingir ou não, é um impacto potencial.

Ressalto que esses impactos já foram avaliados e discutidos no âmbito do projeto anterior.

Risco de colisão com embarcações. É um potencial impacto; perturbação da biota marinha. É um outro impacto em potencial. Então, você tem esses impactos potenciais para a biota aquática marinha, mas ninguém sabe se efeitos irão se manifestar. Volto a dizer; as medidas mitigadoras estão aí para atenuar e para anular esse tipo de efeito. Além disso, você tem toda a questão de segurança de navegação a ser respeitada; no caso de risco de colisão com animais marinhos, por exemplo. Então, todas essas medidas visam a atenuação do impacto ou até mesmo a sua anulação.

A priori é isso. Ela continua com sua pergunta: e se visa algum projeto para recuperação da restinga perdida?

Também é um impacto avaliado no âmbito do projeto anterior.



O SR. GIULIANO GUSTI FAVALESSA – (EMPREENDEDOR) – Tem u ponto importante, somando ao que o João falou; hoje já existe uma área de fundeio que atende a Portocel, e existe uma área licenciada, se não me engano, para a Jurong também. Essas áreas já existem. Muito possivelmente, o fundeio de embarcações está no âmbito dessas áreas. Basicamente é só entrada de navio, que será uma entrada em curso, praticamente em linha reta, que vai vir pela área dragada.

O SR. ELIAS ALBERTO MORGAN – (IEMA) – Gostaria de convidar o Cláudio, que é o biólogo que participou da análise desse processo, para falar um pouco mais, com propriedade sobre essa recuperação de restinga. Só ressaltando que isso já aconteceu, essa provocação, lá no início do processo de licenciamento em LP.

O SR. CLÁUDIO DALLE OLLE – (IEMA) – Boa noite. Quanto à restinga na área do empreendimento da Imetame. Quando do projeto original, já foram analisados, na fase de supressão de vegetação, foi analisada toda fauna e flora que existia no local; e foram já executados os programas de monitoramento, de afugentamento, resgate de fauna, e, junto com os programas de fauna foram feitos programas de compensação da retirada da vegetação, que, se não me engano, foram de duas áreas; no Parque de Itaúnas, está sendo feita uma recuperação da vegetação nas dunas, e, outra área no litoral, onde também está sendo feita uma recuperação da restinga, em compensação àquela vegetação que já foi suprimida.

Ressalto que área do empreendimento, toda essa supressão de vegetação já foi feita na fase anterior. Então, agora, estamos numa fase modificação de projeto, mas o projeto já vem sendo executado desde a primeira licença.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANA CALMON FARIA) – Temos em mãos a pergunta da Sra. Juliara Santana Moreira.

“Qual será o meio de compensação usada pelo empreendedor para compensar a perda de um patrimônio natural. Se existe, qual?”

O SR. GIULIANO GUSTI FAVALESSA – (EMPREENDEDOR) – Se entendi bem a pergunta, as formas de compensação são essas que estão colocadas nas condicionantes hoje; as formas de controle, de monitoramento, as compensações com o PRAD. Só ressaltando, com relação ao PRAD, foi realizado no litoral de Aracruz, em



Barra do Sahy, na praia dos 15; em Coqueiral, na praia das Baleias, próximo à APA; na área do André Ruschi, que é filho do Augusto Ruschi, e participou bastante da última audiência. Estive, inclusive, hoje com o filho dele, está aqui presente; ficou muito bonito lá, uma restauração que foi feita também na parte do museu deles, a parte dos beija-flores, todas essas coisas; e foi feita também em Itaúnas, uma atividade muito difícil nas dunas. Foi até objeto de um elogio hoje, pela dificuldade que é e o que está se conseguindo fazer lá.

Então, com relação à compensação, elas estão sendo feitas na forma legal, conforme preconiza a legislação, e conforme preconizam as condicionantes que estão colocadas pelo órgão.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Qualquer você pode se inscrever para a Pergunta Oral, se quiser falar mais alguma coisa. Estamos finalizando aqui as Perguntas Escritas, então, quem quiser fazer perguntas, ainda estamos no prazo, e só falta mais uma Pergunta Escrita. Podem procurar as meninas do apoio e fazer sua inscrição.

Temos em mãos a pergunta da Sra. Sandra, do Conselho APA Costa das Algas, e RVS Santa Cruz, para empresa de consultoria.

“Enquanto, exatamente o tráfego de embarcações será aumentado com o empreendimento?”

Essa é a primeira pergunta, e a segunda pergunta:

“Quais são as rotas previstas e qual o potencial, e proposta de mitigação para áreas de pesca das comunidades locais para as espécies de cetáceos, especialmente, as baleias e para as unidades de conservação?”

O SR. JOÃO PAULO DA ROCHA CERUTTI PINTO – (CONSULTORIA)

- Em relação a quanto exatamente, na verdade, essa conta é feita através de nível de serviço. Se não me engano, vai de A a H; são oito níveis de serviço. Cada nível de



serviço desse, a partir do nível A para o nível H, ele tem uma representação dentro da fluidez daquele tráfego. Vou dar um exemplo; Nível de serviço A: você tem bons níveis de tráfego, vias sem congestionamento, vias com fluidez. Então você não tem um valor exato de quanto esse tráfego vai ser aumentado. O que você tem é a classificação dos níveis de serviço das vias em função da quantidade de veículos que ali trafegam.

Desculpe-me, é tráfego de embarcações! Acho que é com o empreendedor.

O SR. ANDERSON DA SILVA DE CARVALHO – (EMPREENDEDOR) –
Boa noite. Com relação à parte de tráfego marítimo. As embarcações hoje que já trafegam na costa do Espírito Santo, você não terá um aumento significativo de tráfego; na verdade, as embarcações que já passam por aqui, pela costa, você vai ter uma aproximação dos navios aqui na região. Então, estamos falando das operações internacionais de navios de contêineres, pode ter de grãos, então você terá um aumento de embarcação aqui na região, especificamente, aqui em Barra do Riacho relacionadas à essas atividades, que geralmente depende muito da quantidade de linhas internacionais que podem aportar aqui no porto.

Então vai depender bastante de qual tipo de linha internacional que aporta para termos essa quantidade de navios. Mas geralmente são navios semanais que aportariam. Então, dependendo da quantidade de linhas, você tem um navio para cada linha semanal. Então podemos estar falando de um navio chegando a cada quarenta e oito horas, aportando aqui no porto, mas lembrando que esse tráfego já existe aqui na costa, principalmente para a porto de Vitória.

O SR. GIULIANO GUSTI FAVALESSA – (EMPREENDEDOR) - Tem outra pergunta aqui que fala sobre a questão das baleias, teve alguma ocorrência com elas. Me recordo dessa pergunta na audiência anterior, e fora colocado que não tinha um registro, visto o que o Anderson acabou de colocar.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Não temos mais Perguntas Escritas, então vamos passar para a fase das Perguntas Oraís, mas ainda temos tempo para elaboração de perguntas.

Concedo a palavra a Sra. Marisa Giacomini Lozer, pergunta que será dirigida à consultoria.



A SR.^a MARISA GIACOMIN LOZER – Boa noite a todos. Gostaria de fazer a seguinte indagação à consultoria. Foi falada a questão do bota-fora terrestre. Eu milito na área ambiental, o grande desafio se chama resíduos sólidos, não é a toa que Governo Federal emplacou a lei, a Política Nacional de Resíduos Sólidos.

Tratando-se de um empreendimento tão grande, e sabemos da quantidade de bota-foras terrestres que haverão; você falou da questão de “potencialização”, não quer dizer que será efetiva; da possibilidade de salinização da água. Você mencionou também, medidas mitigadoras que podem ser adotadas para evitar ou evitar, ao máximo, diminuir a possibilidade desse tipo de dano ambiental.

A pergunta é; a exemplo do que acontece em aterros sanitário, que temos o grande desafio do chorume, que contamina e muito o lençol freático, a exemplo do que fazem, aplicam em aterros, a impermeabilização dos solos que você propôs, seria feito através de aplicação de manta? Seria o mesmo caso?

O SR. JOÃO PAULO CERUTTI – (CONSULTORIA) – Não. Você tem várias alternativas de impermeabilização de área. No caso da Imetame, o que está sendo proposto é a utilização de uma argila de alto teor de impermeabilização, retirada do próprio leito durante a dragagem, é um material muito impermeável e você pode usar no processo de impermeabilização da área de bota-fora. A manta seria outra alternativa. Mas para o projeto da Imetame, o que se propõe é a utilização dessa argila impermeável.

A SR.^a MARISA GIACOMIN LOZER – Eu coloquei essa indagação, até mesmo a título de curiosidade, não sei se os colegas presentes se preocuparam com isso, porque tratar de recursos hídricos é um grande desafio ao se empreender, principalmente, tendo em vista a escassez que vivemos, embora, momentaneamente, suspensão, e a preocupação é realmente de atingir o lençol freático.

Então, essa certeza científica dessa maneira de impermeabilização, seria a maneira correta de se fazer.

O SR. JOÃO PAULO CERUTTI – (CONSULTORIA) – É uma das medidas, não é só ela; ela em conjunto com outras, por exemplo, a própria secagem desse material na área temporária de secagem, antes de ser levada para o bota-fora, também é uma medida que vai contribuir em conjunto. E, além disso, você tem os programas de



monitoramentos específicos que vão estar acompanhando todo o processo, o desenrolar das obras da dragagem. Você vai ter um programa de monitoramento específico de recursos hídricos, das águas subterrâneas, para testar se essas medidas mitigadoras propostas estão sendo eficazes na anulação dos efeitos desse impacto.

A SR.^a MARISA GIACOMIN LOZER – Só uma última questão. Quando participamos de audiência, nos preocupa muito com a área do entorno do empreendimento, dos impactos decorrentes do empreendimento no entorno. Mas quem tem a visão ambiental se preocupa com o meio ambiente natural, com o que realmente a obra pode ocasionar. Então parabéns, porque essa é a resposta que eu esperava. Além, claro, sempre pensamos na manta, mas, realmente, não tinha pensado, nunca tinha ouvido falar dessa possibilidade. Parabéns. Obrigado.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – O Elias do Iema, vai completar a resposta.

O SR. ELIAS ALBERTO MORGAN – (IEMA) – Só para esclarecer um pouco mais. Com certeza haverá uma condicionante de monitoramento. Outro detalhe é ter o branco da situação. O branco é o estágio zero, é como está a situação hoje. E o monitoramento vai mostrar se isso está acontecendo ou não.

Outra coisa; essa condicionante vai de encontro a uma exigência que está apresentada no estudo ambiental, que é fluxo da água subterrânea. Normalmente ali, o sentido é para o mar. E o empreendimento é bem próximo ao mar. Então, o quanto vai representar se houver essa possível salinização, o quanto isso está representando e qual o risco que está representando para o lençol freático como um todo.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Próxima pergunta do Sr. Israel Azeredo de Oliveira, Presidente da Associação de Moradores de Barra do Riacho.

O SR. ISRAEL AZEREDO DE OLIVEIRA – Boa noite a todos. Primeiramente, gostaria de fazer uma solicitação ao Iema, que fosse revista essa audiência, que fosse feita uma nova audiência pública na orla, devido ao que diz a lei, que tem que haver uma divulgação com antecedência, fato esse, que viemos com ônibus de Barra do Riacho e Vila do Riacho com quatro pessoas dentro, em uma comunidade com mais de doze mil moradores, está sendo representada por quatro pessoas.



A minha colocação é a seguinte; eu fico preocupado como liderança hoje na minha comunidade por ouvir certas coisas que são aqui ditas, como, por exemplo, qualificação de mão de obra e contratação de mão obra local. Se você hoje passar no entorno de Barra do Riacho, Vila do Riacho e Barra do Sahy, o que você encontrar mãe e pai de família desempregado. Não condiz com o que é dito nas audiências públicas.

Segundo; o melhor ramo hoje para se ganhar dinheiro, nessas comunidades que são impactadas diretamente, e que teria que ter sido feita audiência pública, é vender água mineral, por quê? Tanto a água do subsolo quanto a água que sai da torneira, fornecida pelo SAAE é de péssima qualidade, quase todos os moradores que tomam banho saem do chuveiro se coçando, até com problemas alérgicos.

Terceiro ponto. Recentemente, final do ano passado, tivemos um acidente gravíssimo no trevo de Vila do Riacho com uma carreta de uma grande empresa, com um ônibus de transporte público de Aracruz, em que houve morte, e que é de conhecimento de todo município de Aracruz. Esse também é um ponto que deve colocado, o Tráfego, que vai aumentar ainda mais.

Outra questão que vimos colocando, o adensamento populacional. Que está dentro de um inciso do EIV, do Estudo de Impacto de Vizinhança. O que tem que ser feito? Hoje você traz um empreendimento, o progresso é bem, mas ele tem que ser feito com gestão e com transparência, até mesmo, por parte do poder público. Porque o adensamento populacional que está no EIV, traz gente boa e gente ruim; aumenta o número de drogas, os postos de saúde ficam cheios, daquelas comunidades onde serão impactadas diretamente; as creches que tinham limite de vagas, ficam superlotadas. E a comunidade fica sofrendo.

As comunidades ali do entorno, Vila, Barra do Sahy, Barra do Riacho, já vêm sofrendo com o rompimento da barragem de Mariana, que é uma tragédia de conhecimento nacional, pela Samarco. E hoje estamos com índice altíssimo de pessoas, de pescadores, de moradores. Existem três tipos de moradores nessas comunidades tradicionais do entorno; comunidade tradicional, comunidade indígena e vila de pescadores, que deve ser relevante, deve ser estudado por vocês que fizeram o estudo, pela potencialização, acho que deveriam fazer um bate-papo com essas comunidades, porque eles é que sabem, o calo aperta no pé deles.



Acho que deve ser feita sim, uma nova audiência pública na orla de Aracruz. E fica minha pergunta, hoje o aterro marítimo que tem lá fora, o pescador está proibido de pescar de 0m a 25m de profundidade pela Justiça Federal; esse aterro vai receber mais resíduos sólidos, como que vai ficar a vida do pescador da orla hoje? Vai existir algum tipo de compensação para esse pescador?

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Israel, foram várias perguntas e tentamos anotar tudo aqui. Qualquer coisa, se nos perdermos você nos ajuda.

A primeira que você solicitou uma audiência pública na Orla. Vamos avaliar isso e responder para vocês.

A outra pergunta foi sobre qualificação de mão de obra local. Depois você afirmou a questão da água, da qualidade da água fornecida pelo SAAE, que é de péssima qualidade. E falou sobre o acidente que teve lá na via de acesso, e a questão na pressão nas vias que vai acontecer, de acordo com a apresentação. Depois você perguntou sobre o estudo de impacto de vizinhança e adensamento populacional e a pressão nos serviços sociocomunitários, e, por último, vê se está certo; sobre o aterro marítimo.

O SR. GIULIANO GUAСТИ FAVALESSA – (EMPREENDEDOR) – Vamos começar pela mão de obra. Como falei antes, mais oitenta e cinco por cento da mão de obra da Imetame hoje é das regiões que falei. Hoje atuamos, por exemplo, no Terminal, naquele galpão montando, temos vinte e cinco colaboradores diretos atuando lá, alguns flutuantes, que vão e voltam, mas temos vinte e cinco lá. Desses, metade, em torno de catorze, quinze pessoas são da orla; entre Barra do Riacho, Barra do Sahy, Santa Cruz ou dessa região. Então, mais da metade é de lá, da região. Esse é o compromisso que podemos fazer, até demonstrando o que tem hoje e como está, dessa forma.

O outro item, sobre adensamento populacional. Acho que é algo que diz mais respeito ao poder público, não consigo responder aqui.

Salinidade da água. Em relação a salinidade da água, as medidas que foram colocadas pelo João, serão as medidas de controle. Estará acontecendo o controle durante todo o tempo. Isso será fiscalizado pelo Iema o tempo todo. Serão enviados



relatórios, e serão tomadas todas as medidas para que não ocorra ou que minimize ao máximo esses impactos. É realmente da forma como ele colocou.

Sobre a questão da pesca hoje, a gente sabe, temos acompanhado, especialmente, no que aconteceu com a Samarco, com o Rio Doce; temos acompanhado tudo isso, e entendemos essa questão em relação aos pescadores. Entretanto, quando se fala no bota-fora, esse bota-fora já existe, já é licenciado há muitos anos, ele já está utilizado. Então, não tem uma medida nova nesse bota-fora, ele é o mesmo bota-fora, o mesmo já licenciado desde 2014. O mesmo que a Fibria também já utilizou ao longo dos anos. Só para deixar claro que não tem uma nova área, não tem um novo impacto, uma nova área para se colocar materiais e impedir a pesca; e, realmente, numa profundidade como você falou; está para cima de vinte metros.

Sobre o acidente. Não sei o que colocaria para você aqui. O que está estudamos, e o que foi enviado ao órgão, é que está dentro da parte de comportamento de tráfego das vias, com exceção dessa colocação que fizemos, realmente, à ES-257, que atravessa Aracruz, para a qual está sendo tomada medida, ação, a prefeitura está aqui também, e é nesse ponto que acho importante mencionar.

A via da ES-445, que é aquela que passa mais próxima da comunidade, Israel, de Barra do Riacho, essa via vai comportar naturalmente o trânsito que tiver, num grau de serviço normal. Isso é que os estudos indicaram até agora.

Tem alguma pergunta que ficou sem resposta?

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Infelizmente tem dois papéis aqui; também sou analista da parte econômica, então vou falar da questão que você perguntou tanto do impacto em relação ao acidente na via e quanto ao EIV e adensamento populacional e pressão.

A pressão sobre os serviços sociocomunitários, ela está prevista na Constituição Estadual, tem um artigo que diz que todo projeto de grande porte, tem que vir listado qual é o impacto que vai trazer nos equipamentos sociocomunitários daquela região, e de onde vão sair os recursos para esse aumento, se houver esse aumento. Então, isso tem que estar muito bem delimitado no estudo. Apesar desse não ser um Estudo de Impacto Ambiental, ele vem alterar um Estudo de Impacto Ambiental que foi apresentado. É aquela que explicamos no início.



A empresa apresentou um Estudo de Impacto Ambiental, ela teve uma Licença Prévia, teve uma Licença de Instalação, e agora ela se colocou numa posição de solicitar alteração do projeto. Então solicitamos um Relatório de Controle Ambiental – RCA, com um Termo de Referência bem específico, focado nessas alterações. Então, nós consideramos aquele Estudo de Impacto Ambiental também que foi apresentado lá no início; todos os documentos e informações já apresentados no processo da Imetame e nos outros processos ali, da região e que podem ajudar nessa tomada de decisão do órgão, eles estão sendo considerados.

Então, a questão do EIV, sabemos que é uma competência da prefeitura, mas o adensamento e a pressão dos serviços comunitários têm que estar delimitados no estudo. É uma coisa que o Iema irá fazer a análise ainda, não realizamos essa análise ainda.

O SR. SÉRGIO FANTINI DE OLIVEIRA – (IEMA) – Boa noite. Queria comentar aqui dois pontos. Primeiro que você colocou sobre o acidente ocorrido com a carreta. Só queria ressaltar um ponto, que esse tipo de risco de um acidente rodoviário, é um risco associado à natureza desse empreendimento, como de outros empreendimentos que temos aqui na área. Então, por ser um risco associado, a possibilidade de acontecer existe; só que as empresas trabalham com medidas mitigadoras, da mesma forma que o Estado cobra das empresas as medidas mitigadoras, também têm obrigações. Então a sinalização das estradas, a manutenção da qualidade da estrada é uma medida que visa evitar acidentes. Por outro lado, toda empresa quando um acidente desse gênero acontece, ela executa investigações sobre aquele acidente, para que sejam determinadas as causas reais daquele acidente, e essas causas sejam tratadas para que os mesmos erros não aconteçam novamente, evitando-se que tenha acidentes, que se evitem mortes, entre outras coisas.

E, as empresas também mantêm programas de treinamento dos seus trabalhadores, programas de direção defensiva. E isso é monitorado, tanto pelas empresas, quanto por diversos órgãos governamentais, não só de meio ambiente; o Ministério do Trabalho exige a comprovação desse tipo de treinamento. Quanto mais essas coisas acontecem, infelizmente os acidentes acontecem, mais as empresas avançam no conhecimento das formas de evitar que esse tipo de acidente aconteça.



Temos certeza disso; é uma responsabilidade social, que exigimos de toda empresa, mas que toda empresa com atuação profissional tem essa preocupação também.

Outra coisa que queria colocar. Você falou do bota-fora marinho. Os representantes da empresa já colocaram a respeito disso. Só para reforçar. O bota-fora, além dele já ter sido licenciado há algum tempo, para o licenciamento do bota-fora, toda essa questão da diversidade marinha é muito cobrada e observada dentro desse licenciamento. São feitas modelagens com tecnologias importadas, com tecnologia brasileira que já existe hoje, porque o licenciamento de bota-fora vem acontecendo em todo litoral brasileiro. Então hoje já é uma disciplina bastante dominada pelas empresas de consultoria, pelas universidades, pelos centros de pesquisa, que visa evitar ao máximo a perda de diversidade marinha, e também criar limites para o uso de cada bota-fora.

Então não é porque o bota-fora já está licenciado e é utilizado por Portocel e qualquer outra empresa que venha a utilizá-lo, que ele não tem um limite. Aquele bota-fora tem um limite de uso, de tempo e de capacidade de receber material; e no momento que ele atinge esse limite, ele tem que parar de ser usado, para que aquela área tenha chance de se recuperar e voltar ao seu estágio natural.

Só queria complementar com essa informação.

Sr. Israel está satisfeito?(Pausa)

O SR. ISRAEL AZEREDO DE OLIVEIRA – O Giuliano falou aqui o bota-fora já está licenciado e já está sendo utilizado por outras empresas, só que é diferente; você pega um copo e enche o copo até ao meio de leite, e depois você vai colocando mais, colocando mais, vai esburrar. O que acontece hoje? Hoje o que está sendo utilizado pelo Portocel é suficiente, mas quem garante quando for usado pela Imetame se ele será suficiente?

Outra questão que colocamos muito é em relação a esses acidentes. Parece que o que é colocado aqui é que o acidente, é a teoria do risco; para se fazer um empreendimento tem que haver mortes, acho que não é por aí, por quê? Recentemente, há vinte dias, tivemos um acidente com o funcionário da SIJ, bateu de frente com a van da empresa Fortes. Há quinze dias teve um acidente, uma caçamba bateu num ônibus da



Jurong, próximo ao Terminal Imetame. Então, estamos tratando de assunto sério e que dispõe de vidas. Acho que o assunto não é simplesmente falar que existe o risco e pronto, não! Existe o risco sim; mas, o que vai ser feito? Fala para mim, o que será feito para amenizar esse risco? É isso que quero saber.

O SR. SÉRGIO FANTINI DE OLIVEIRA – (IEMA) – Vou falar primeiro do bota-fora. Eu tinha dito, acho que tinha falado sobre isso já, vou reiterar.

O bota-fora tem um limite de utilização, independente de quantas empresas vão utilizá-lo, a área que foi licenciada tem uma capacidade máxima, tanto de material que vai receber, quanto do tempo que ela pode ser usada. Isso é monitorado pelo órgão ambiental, e as modelagens demonstram isso, quanto que pode ser jogado de material lá. Então é óbvio, que quando chegar no máximo, o monitoramento vai nos dizer que atingimos o máximo, e todo material que for levado por Portocel, por Imetame ou por qualquer outra empresa para lá, ele é controlado, e temos o somatório disso ao longo do tempo. Então quando atingir o máximo, esse bota-fora deixa de ser utilizado, e as empresas têm que já estar licenciando outro bota-fora ou parar de usar.

Outra questão, com relação a acidentes. Não sei se não fui claro, mas não quis dizer que simplesmente há um risco associado com o qual temos que conviver; é um risco associado para o qual temos que estarmos muito atentos para as medidas mitigadoras e de bloqueio desses acidentes, não é simplesmente administrar acidentes, essencialmente, quando se trata de vidas. Acho que para todo tipo de empresa e empresas da magnitude das que estão se instalando aqui, a segurança é um valor prioritário. Então, se isso não está sendo tratado como deve, tenho certeza de que em algum momento, as empresas terão que parar e reavaliar, mas não é o que acredito; acredito que a segurança é um valor primordial para qualquer empresa que deseja se instalar aqui.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – O Marcelo da consultoria Econservation vai complementar.

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) - Complementando só a questão do bota-fora. A Jurong tem um bota-fora licenciado, tem uma área e a Portocel tinha uma área específica. As atividades que foram desenvolvidas de dragagem para a Portocel utilizou só parte, uma parte pequena de toda área que eles



tem licenciada e que foi estudada. Para esse empreendimento especificamente, foi selecionada um área dentro dessa área maior da Portocel, que ainda não foi utilizada. Então não é a questão do copo cheio, ele está vazio nessa área, não foi utilizada. Mas já era uma área que tinha sido estudada, avaliada como potencial para receber, capaz de receber todo material, mas, mesmo assim, foram feitos estudos específicos para avaliar o recebimento desse material, como ele ficaria ali, como ele se comportaria, visando, justamente, chegarmos a uma conclusão sobre a capacidade de suporte dessa área. Hoje ela é uma área não utilizada ainda, mas capaz o material previsto.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Próxima pergunta do Sr. Herval Nogueira Junior, de Barra do Riacho, ao Iema, Imetame e Consultoria.

O SR. HERVAL NOGUEIRA JUNIOR – Boa noite a todos e a todas. Vou me sentar porque estou com o joelho operado.

Até aproveitando esse tema do bota-fora. Tem uma preocupação, me veio agora, uma é o seguinte; tem espaço para fazer esse empreendimento, desse material, mas lembrando que no dia 08 de dezembro de 2016, teve reunião pública da Portocel II. A pergunta é a seguinte; essa capacidade desse bota-fora, está incluído volume do Portocel II, conforme dito na reunião? Essa é uma pergunta.

Outra pergunta. Quando se mexe com carga em geral, significa que passa a ser operadora portuária, não é isso Imetame? Deixou-se, saiu do seu projeto original, você passou a ser operadora portuária, dentro da Lei 12.815/13. Não é isso? Que mexe com granéis, contêineres, rochas, veículos, todo esse material, então passa a ser um porto operacional; então, a pergunta, quantos berços operacionais vocês tem nesse primeiro projeto?

O SR. GIULIANO GUAСТИ FAVALESSA – (EMPREENDEDOR) – São três berços grandes, dois perpendiculares à costa e um paralelo com a costa.

O SR. HERVAL NOGUEIRA JUNIOR – São três berços e automaticamente com calado de 17m, 18m, de navio de porte médio, em nível de celulose, praticamente, daqueles que estão aí na Portocel.

O que temos que estamos preocupados é com o fluxo. Na verdade, quando isso foi colocado aqui, de um navio a cada 48h, o fluxo de navio cresce em um número



expressivo. Já temos uma sinergia de navegação ali, que é tenso; é intenso e tenso. É mais uma prova que o presidente da comunidade aqui está coberto de razão, reforçando uma audiência naquela geografia, até mesmo, por respeito aos pescadores, porque são mais embarcações.

E, lembrando também que não tem dados sobre baleias, mas eu ajudei a enterrar duas baleias mortas naquela região ali, de 2000 para cá. Uma é na Barra do Riacho e outra antes do empreendimento da Jurong. Acho que precisa levantar esses dados Iema, e olhar com mais carinho, temos fatos, principalmente nesse período de agosto, setembro, é o período mais comum delas estarem na nossa costa. É de conhecimento de todos, não porque não foi registrado isso.

Outra questão, quem vai controlar, se estamos falando de *commodities*, daqui a pouco estamos falando de contêineres e mais granéis. Daqui a pouco vamos falar de veículos, porque você abre, cargas gerais são gerais, então, aí no crescimento do agronegócio, e vem esses produtos nocivos. Quem nos garante que mais tarde esse berço, essa operadora portuária não estará trabalhando com esses produtos nocivos, porque é de cargas gerais.

Qual é o plano de ação por parte do Iema para controlar isso? Outra coisa; se é *commodities* nós vamos embarcar, porque nosso país somos ricos em *commodities*, e depois vem industrializado para cá, um pouco mais caro, é sempre assim; aqui tira a matéria prima, leva pra lá, depois vem pra cá.

A pergunta é a seguinte; qual será o controle do lastro do navio. Não vi na consultoria uma explicação sobre o lastro do navio, que é suma importância, porque um navio para fazer seu trajeto quando ele está vazio, o que ele faz? Ele tem a sucção, ele apanha várias espécies endêmicas, são espécies específicas da sua região, asiática, europeia, não importa, e chega aqui, ao entrar no porto para pegar a carga, o que faz? Ele descarrega, então tem um grande problema; o Brasil é signatário, mas tem uma lei internacional ainda. Não vi a consultoria citar como é que vai controlar isso, com essas espécies invasoras, exemplo, em Barra do Riacho, os barcos estão sendo comidos pelos busos. E não vi nenhum técnico da área pública dar uma solução, que mistério é esse? Está lá mais, há mais de dez anos isso ocorrendo; é de onde, será da sinergia que está ocorrendo das empresas; será que é da Evonik, será que é da Fibria, será que são do



navio que chegam na Portocel; será que são os navios que chegam do gás líquido? Então, é uma coisa que precisa se olhar com carinho, isso precisa ser mais estudado.

A última questão é com relação ao consumo de água para estrutura desse empreendimento de operadora portuária, até mesmo porque, se tem três berços, sempre tem, o navio nunca chega já abastecido para suas necessidades, ele acaba sendo amparado pelo abastecimento daquela operadora portuária.

De onde que vai sair essa água, qual a previsão do volume de água para três navios?

O SR. JOÃO PAULO CERUTTI – (CONSULTORIA) – Com relação a água de lastro, não sei se você acompanhou a apresentação. No âmbito do projeto anterior, existe um impacto chamado de produção de espécies exóticas. Espécies que vem exatamente nessa água, e não só água, água e sedimentos de lastro. Para esse tipo de impacto você tem o monitoramento, chamado de monitoramento de água de lastro. Em relação ao dispositivo legal ou a norma que normatiza essa questão gerenciamento de água de lastro, gostaria até de contar aqui com a colaboração de Marcelo.

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Especificamente, como é tratada a questão da água de lastro no Brasil? Temos a NORMAM 20, que segue os protocolos internacionais; estabelece que toda embarcação que vem de fora com água de lastro, ela tenha uma certa distância do litoral, ela tem que fazer essa renovação cem por cento dessa água, antes de aportar aos portos. Isso é uma forma de garantir a não introdução a partir da água de lastro especificamente.

A introdução de espécies exóticas não ocorre só pela água ou sedimento, como foi colocado; você também pode ter a presença de organismos aderidos aos cascos das embarcações. Essa estratégia, obviamente, você tem as embarcações que usam tinta anti-incrustantes, para evitar esse problema, mesmo assim é um risco. Não existe uma maneira de controlar cem por cento. O mundo todo está sujeito a essa situação desde a época das caravelas. Atualmente se tem maior preocupação porque se conheceu o problema efetivamente. O que se faz, é o que o João colocou, existe um programa de monitoramento focado em tentar identificar espécies exóticas presentes no ambiente. Então você tem o conhecimento prévio do ambiente, antes da chegada dessas embarcações, e a partir do momento que há essa movimentação, você tem o



monitoramento constante, não só em água, em rochas, onde normalmente ocorre incrustação desses organismos e você faz o monitoramento. A partir do momento que é identificado, existem vários estudos, principalmente, o pessoal do IAPM no estado do Rio de Janeiro, tentando fazer, estabelecer alguns controles, é extremamente difícil.

Então, é um risco potencial e existem algumas estratégias para tentar se detectar o problema logo no início e tentar eliminar, porque a partir do momento, se ocorrer uma introdução e ela tem uma disseminação muito grande, você terá um problema e então, você tem que estabelecer alternativas de pesquisas para tentar controlar.

O projeto prevê todos os controles, certamente as embarcações serão monitoradas ao acessar os portos, elas têm que apresentar um protocolo onde registra aonde houve a troca da água de lastro, eles têm que comprovar que foi feito cem por cento a troca da água de lastro.

Então todos os protocolos serão considerados dentro dos procedimentos de fiscalização do porto.

Gostaria de aproveitar, sobre outra questão que foi colocada, em relação aos cetáceos, baleias.

Historicamente, temos um programa no Brasil, que é o programa Baleia Jubarte e o Baleia Franca, são dois grandes programas que monitoram esses cetáceos no Brasil. Historicamente eles vêm registrando um aumento de populações significativamente, uma recuperação. A baleia franca e a baleia jubarte são dois organismos que estavam ameaçados de extinção. Essas populações vêm se recuperando e vem aumentando cada vez mais. Os registros no Brasil, justamente nesse período que você falou, pega a partir de julho, setembro, outubro, que é o principal pico delas, elas saem da Antártida, principalmente, e vão em direção a Abrolhos, existe um ponto de concentração próximo à região do Rio Doce também.

O que as pesquisas tem mostrado é um incremento dessas populações. Com o aumento tanto dos monitoramentos, como das populações, o que tem ocorrido também é uma maior mortandade de baleias, porém, nada associado, até agora, a, justamente, atividades que são preocupações, tanto atividade de petróleo *offshore*, como movimentações de embarcações, são riscos para essas comunidades. Mas até o momento não há relações, obviamente, que existem, em certas questões pontuais, uma



identificação de que uma morte foi causada por colisão com embarcação, mas são poucos os casos, efetivamente. Hoje não se tem associado o impacto de alto risco das atividades portuárias com a mortandade de baleias, ela está muito mais relacionada realmente, com o aumento de população, indivíduos mais velhos mortos, alguns novos, mas que ainda também, muitas vezes associada à presença de parasitas e outras coisas. Então, assim, não existe uma relação de causa-efeito entre o aumento da atividade portuária e a mortandade de baleias. E isso vem sendo acompanhado pelo Instituto Baleia Jubarte, pelo Baleia Franca, e medidas, obviamente, vem sendo adotadas para tentar minimizar esses riscos pontuais.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Tem mais perguntas suas aqui anotadas.

O SR. HERVAL NOGUEIRA JUNIOR – Marcelo, o senhor é da equipe de consultoria? Só para complementar. Automaticamente o senhor tem um contrato estabelecido com o empreendedor, certo? E aí terá outras tarefas para o senhor. Nós precisamos ter garantia aqui, Iema, é o que ele está dizendo, esse relatório chegar à comunidade. A comunidade estar ciente de como está esses relatórios, porque é muito fácil, com todo respeito, Marcelo, o senhor está aqui, é profissional, o senhor realmente tem conhecimento técnico para passar isso, porque, não é uma coisa tão segura, corre o risco de não só com crescimento da comunidade de baleias, mas também o crescimento do tráfego de navegação, principalmente nesse trecho nosso de Barra do Riacho, é um negócio impressionante, para se ter ideia, são quatro barça a cada vinte e quatro horas, indo e voltando; uma lá em Eunápolis, outra no Portocel, uma cheia e uma vazia, isso par celulose, e para madeira, a mesma coisa. Só aí estamos falando de oito. E ainda, Portocel, em torno de vinte dias, tem uma média de três navios. Percebam o fluxo disso! Você tem ainda o gás líquido da Petrobras, tem ainda as embarcações menores, rebocadores, etc. Então, você tem mais um empreendimento que vai movimentar mais três navios e que não vai parar por aí; tomara que não pare, porque isso é progresso, mas quanto ao progresso, precisamos ter cuidado, e o Iema precisa estar controlado, dar essa condição para a sociedade, acompanhar, porque nós podemos ajudar o projeto, mas precisamos estar conscientes e informados.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Senhor Herval, o senhor conhece nossas comissões de acompanhamento também. Temos feito



comissões, por exemplo, no caso do Terminal Norte Capixaba, que é no norte do Estado, existe uma comissão de acompanhamento que ela é mais específica, principalmente, para a área da pesca. Então, temos vários tipos de comissão de acompanhamento. E nessas comissões, a maioria dos relatórios ficam disponíveis, é só a comunidade pedir.

Então, são coisas que podemos acrescentar ao empreendimento.

O Iema vai complementar mais algumas coisas.

A SR.^a ALICE NUNES GARCIA – (IEMA) – A complementação é sobre as cargas gerais, que o senhor colocou.

Apesar de ali estar “cargas gerais”, quando da fase de operação, a empresa terá que informar quais são as cargas que de fato ela quer operar, e, em cima dessa informação, o órgão ambiental fará uma análise específica, verá se aqueles controles que sugeriram, ao informar que determinada carga que será operada, se eles são suficientes ou não. Não sendo, e sendo possível a operação com alguns novos controles, o órgão faz essa avaliação e sugere esses controles para a liberação dessa carga. Caso contrário, se o órgão entende que ela carga não é viável, essa carga não será autorizada a sua operação.

Então, aqui vem como cargas gerais, isso funciona na Codesa, para cada nova carga que a empresa desejar operar, ela tem que informar ao órgão. Na fase de operação isso sai bem específico na Licença de Operação, quais são as cargas, pelas quais ela pode operar. Tem uma lista que acompanha essa licença nessa fase.

Em relação a isso, o nome ‘Cargas Gerais’, não significa qualquer coisa.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Sr. Herval, por favor, fale ao microfone que estamos gravando a audiência, para na transcrição sair tudo.

O SR. HERVAL NOGUEIRA JUNIOR – Se o Iema tem isso em parceria com a Lei 12.815/13, uma lei específica de operadora portuária, porque tem a Lei 8.630/93 foi revogada em 2013, e veio a Lei 12.815/13, a nova Lei Portuária. Inclusive, depois da Lei 12.815/13, a operadora portuária não precisará mais contratar mão de obra avulsa, ela pode fazer sua operacionalidade com seus funcionários, não precisa mais contratar



conforme porto público, lá tem as regras, ela não precisar dar obediência sobre qual carga vai mexer.

A pergunta é se o Iema está conciliando o que está dizendo, com essa lei, porque no diz a lei, está contradizendo um pouco, me desculpa.

A SR.^a ALICE NUNES GARCIA – (IEMA) – Uma coisa, tudo que for para melhorar a questão do controle ambiental, cabe ao órgão definir. O que acontece; o mínimo está estabelecido na lei, temos que realmente seguir todas as diretrizes e normas legais, não precisamos ficar nem citando isso nas condicionantes. Contudo, o órgão é livre para estabelecer novos controles que ele achar pertinente. Não é porque a lei diz que não precisa que não podemos dizer que tem. Isso é importante deixar claro. Aqui, principalmente quando falamos de uma questão que pode mover outro risco, o senhor pode ter certeza de que o Iema, inclusive, os técnicos que são responsáveis, pois, no final das contas somos nós que estamos liberando esse empreendimento, temos que ter esse cuidado.

Que fique claro; apesar da norma dizer que não precisa, o órgão pode sim, ainda estabelecer novos controles e mais rígidos. Não podemos é afrouxar mais do que a lei está permitindo ali nesse caso, em termos de controle.

O SR. HERVAL NOGUEIRA JUNIOR – Quer ver um exemplo; Portocel começou a mexer com mármore. Nós, da comunidade, não tivemos conhecimento se foi liberado ou não. É isso que estou querendo dizer; é isso, falta transparência na questão. Só dei um exemplo. Mas acho que precisamos melhorar nesse ponto.

A SR.^a ALICE NUNES GARCIA – (IEMA) – O problema é que no caso da Portocel, foi passado pelo órgão, e não foi autorizado.

O SR. HERVAL NOGUEIRA JUNIOR – (...) a sociedade não soube, não participou, a nossa preocupação é com os produtos nocivos. Foi igualzinho à Nutripetro, está lá emperrado. Mas se a Nutripetro, se colocar um produto nocivo, em Barra do Riacho predomina o vento nordeste, nossa preocupação é com a saúde da sociedade, e tenho certeza de que o Iema está preocupado também, mas precisa ser ajudado pela sociedade, e aqui é o momento de discutir.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Sr. Herval, nós entendemos a sua preocupação. A questão da lei que disse, de OGMO, que rege a



questão portuária, nós não nos atrelamos a essa lei, porque o licenciamento ambiental é atrelado a impactos que cada carga pode oferecer à operação portuária.

Se, por exemplo, a Imetame ou qualquer outro porto, quiser fazer uma solicitação de aumento de carga, então o Iema irá identificar quais são os estudos que precisão ser feitos, se precisa ser feito, para proceder a autorização. Essa relação trabalhista de OGMO, se precisa contratar OGMO ou não, não arbitramos nisso.

O SR. HERVAL NOGUEIRA JUNIOR – E quanto à água? O consumo de água, como que vai ser?

O SR. ANDERSON DA SILVA DE CARVALHO – (EMPREENDEDOR) – Em relação ao consumo de água para navio. Para consumo próprio do terminal, isso já está até na licença anterior, teremos poço artesiano porque não tem um consumo muito alto para funcionamento do terminal em si. Agora, para fornecimento de navio, o porto ele não é obrigado a fornecer água para navio. Só será fornecido se tiver disponibilidade.

Então, não tem essa obrigatoriedade do porto em fornecer, isso é uma facilidade que o porto oferece para seus clientes, mas caso não tenha essa condição, não será fornecida para navio água potável.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Vamos passar para a próxima pergunta. A Sra. Maria das Graças, de Vila do Riacho.

A SR.^a MARIA DAS GRAÇAS ALBINO – Boa noite a todos. Moro na Vila do Riacho faz cinco anos. Nossa preocupação, mineiro não sabe de muita coisa, sabe aproveitar do mar, vem para passear e acaba ficando morando.

É essa preocupação. Soube há pouco tempo dessa água de lastro, porque vem tanta coisa ruim, de bom, quase não vem; e agora tive essa resposta, que vocês controlam, é onde entra tanto esses caramujos, atingiu Minas Gerais, já está lá, entrou por aqui e já está lá, não temos mar.

A resposta já foi dada aqui, vocês controlam, mas dá para controlar tudo, não chega a cem por cento. Fiquei satisfeita; através da pergunta dele, é a que eu faria. É uma coisa controlada, mas vamos até que nível seremos atingidos. E, espero que vocês continuem com esse controle, que é muito triste, recebermos só bomba de lá.



Muito obrigada, é isso que tinha para falar.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – Obrigada, e a última pergunta é do Sr. Vanderlei Andrade, de Marobá, é uma pergunta escrita, mas como recebemos por ordem e já tínhamos iniciado a parte das Oraís.

“O que vocês tem a dizer sobre as oportunidades sustentáveis? Esclareça.”

Não entendi bem a pergunta.

O SR. GIULIANO GUSTI FAVALESSA – (EMPREENDEDOR) – Se foi sobre a parte que apresentei; no começo da apresentação falei, com o declínio, a recessão da economia em relação à atividade *offshore*, tivemos que buscar novas atividades sustentáveis para manter o porto com uma atividade econômica interessante para o empreendedor e também para comunidade, e também, para os novos interessados.

Sustentabilidade é no sentido do negócio ficar, realmente, de pé, e que os riscos fossem minimizados, que ele fosse um negócio sólido.

Sustentabilidade da minha explicação foi isso. Não sei se é exatamente essa pergunta. Gostaria de saber se a minha resposta atende ou se foi em respeito a outra explicação.

A SR.^a MEDIADORA – (GIULIANNA CALMON FARIA) – o Sr. Vanderlei está na plenária ainda?

Como ele já foi, vamos encerrar as perguntas.

Serão recebidas manifestações adicionais por escrito sobre o empreendimento no Iema, até o dia 14 de março de 2018, prazo final dos dez dias úteis para manifestação. A ata, lista de presença e perguntas realizada na audiência pública, estarão à disposição no Iema – Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos, rodovia BR-262, Km 0, Pátio Porto Velho, Cariacica, ES, a partir do dia 14 de março de 2018, ou seja, após dez dias úteis contados a partir de hoje. Nesse mesmo dia, 14 de março de 2018, a ata desta audiência, também, se encontrará disponível no site do Iema: www.iema.es.gov.br.

Solicitamos cinco voluntários para assinarem a ata.

Passo a palavra ao representante do Iema – Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos, Sr. Sérgio Fantini, para fazer o encerramento desta audiência.



Boa noite a todos.

O SR. SÉRGIO FANTINI DE OLIVEIRA – (IEMA) – Antes de fechar, só queríamos deixar claro que essa audiência não é o que garante a licença para a empresa; a audiência é um passo do processo de licenciamento, com as observações, as sugestões e os questionamentos que recebemos hoje. Eles vão se juntar à análise dos estudos que vimos já fazendo, para determinar a viabilidade do empreendimento. Havendo a viabilidade do empreendimento, são determinadas as condicionantes, e da mesma forma as condicionantes ambientais que a licença leva, elas vão levar em consideração não só o que vem sendo já estudado pelos técnicos, com base nos estudos, mas também, todas as colocações aqui feitas.

Agradecemos, quero reiterar aqui, ainda continuamos abertos a novas colocações, novos questionamentos que pode ser encaminhados para o órgão ambiental, e daremos retorno às solicitações feitas. Também informamos que estiveram presentes na audiência cento e cinquenta pessoas, e, solicitamos que cinco voluntários da plenária assinem a ata conosco. Já temos lá uma voluntária, o Sr. Herval, se quiser assinar conosco também.

Declaramos encerrada a audiência pública de hoje, agradeço a presença de todos. Uma boa-noite e um bom retorno.

**Responsável:
Franz-Schubert S. A. Ambrósio
Taquígrafo Parlamentar
CPF 720.962.257-87**

