



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

**Ata da 27ª Reunião Ordinária da Câmara Técnica de Sistemas de Transportes, realizada em 14 de dezembro de 2007.**

Realizou-se, no dia 14 de dezembro de 2007, às 09h00, na Sala de Reuniões do Consema, a 27ª Reunião Ordinária da Câmara Técnica de Sistemas de Transporte. Compareceram os seguintes conselheiros: Manuel Cláudio de Souza, Fredmar Corrêa, Carlos Bocuhy, Uriel Duarte, Marcelo S. Asquino, Ana Cristina Pasini Costa, Pedro Umberto Romanini e Dora M. A. Whitaker. Constavam da pauta da reunião: 1) aprovação da Ata da 26ª Reunião Ordinária; 2) continuação da apreciação do Plano de Trabalho para elaboração do Termo de Referência do EIA/RIMA do empreendimento “Porto Brasil/Complexo Industrial Taniguiá”, de responsabilidade da LLX Açúcar Operações Portuárias S/A, em Peruíbe (Proc. SMA 13.782/2007). O Secretário-Executivo, **Germano Seara Filho**, depois de declarar abertos os trabalhos e de submeter à votação, nos termos regimentais, a Ata da 26ª Reunião Ordinária, que foi aprovada, informou que, como todos sabiam, a continuação da apreciação desse plano de trabalho se devia ao não-recebimento pelos conselheiros, juntamente com a convocatória para a 26ª Reunião Ordinária, dos mapas que o acompanhavam, cujos dados, como manifestaram alguns, eram imprescindíveis para que se orientassem na formulação de propostas ou sugestões, e perguntou se os conselheiros julgavam necessário que o Plano de Trabalho fosse reapresentado. Depois de os conselheiros responderem que não, a conselheira **Dora Whitaker** declarou: 1) que, embora não tivesse constado da Ata da 26ª Reunião Ordinária, chamara atenção, nessa reunião, para a necessidade da inserção urbanística e paisagística do empreendimento, o que ora ratificava; 2) que também havia solicitado que constasse do plano de trabalho estudo que detalhasse a inserção sócio-econômica da força de trabalho nas fases de implantação e de operação do empreendimento, com especial ênfase na habitação, pois era notória a carência de moradia nessa região, e esse problema poderia agravar-se muito e também atingir as áreas da saúde e da educação; 3) que chamava atenção para essas questões, porque, embora constasse da proposta apresentada a utilização da mão-de-obra local, pareceu-lhe exagerado supor que 30 mil postos de trabalho seriam ocupados pelos trabalhadores do município, uma vez que, segundo a estimativa do Seade para 2003, ele contava com 57 mil e 282 habitantes; 4) que, como exemplificara na reunião anterior, o Estado de São Paulo, por meio da CESP, construiu cidades de apoio a obras de porte, abrigando dignamente todos os trabalhadores envolvidos, e sugeria que essa possibilidade fosse contemplada nos estudos ambientais deste empreendimento; 5) que, em relação aos impactos a serem causados na paisagem, lembrava sua importância para o Consema, a ponto de ter conferido à CE de Avaliação de Impacto Ambiental, através da Deliberação Consema 11/2007, a tarefa de discutir a prevenção/mitigação dos impactos causados a esse bem paisagístico por empreendimentos imobiliários e apresentar proposta de normas para seu licenciamento, e que, por certo, o impacto que esse porto causará será bem superior àqueles provocados pelo empreendimento anterior que motivou esse tipo de discussão, o que a levava a sugerir que se contemplasse a necessidade de se estabelecer parâmetros em relação a esse aspecto; 6) que também chamava atenção para a necessidade de os estudos ambientais levarem em conta o Zoneamento Ecológico-Econômico que integra o Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro e tem a função de estabelecer um pacto sócio-econômico e ecológico intra-regional, definindo áreas que devem ser preferencialmente ocupadas, protegidas ou recuperadas na região, considerando-se o patrimônio cultural e natural existentes, como também o potencial e as oportunidades regionais para o desenvolvimento; 7) que, por todas essas razões, acreditava que o projeto proposto não era o mais indicado para a região, também em virtude de sua vizinhança da Estação Ecológica Juréia-Itatins e seu frágil ecossistema, o que colocava a necessidade de se invocar o princípio da precaução; 8) que, por outro lado, o Porto Brasil tem como objetivo expresso a distribuição de produtos para outros portos brasileiros, alterando a logística portuária atual e afetando, segundo o estudo apresentado, seis Estados, ao que se acrescentam as notícias de que o Governo Federal pretende investir pesadamente no Porto de Santos; 9) que, tendo esse projeto alcance nacional, a questão que se colocava era se saber se a proposta atendia à estratégia de desenvolvimento do Estado brasileiro e sua política ambiental; 10) que também se colocavam as seguintes questões: a) se não se deveria ouvir o Ibama; b) se o Porto Brasil era realmente necessário e, se fosse, se a localização escolhida era a única possível. **Plínio de Melo**, assessor do conselheiro Carlos Bocuhy, declarou que representava a entidade ambientalista Mongue, que, na última reunião, solicitara que o Consema realizasse audiência pública nessa etapa do processo de licenciamento, pois era relevante se ouvir a opinião da comunidade acerca do projeto, e que tivera a informação de que a Prefeitura de Peruíbe realizaria uma audiência pública no início de janeiro, o que poderia ser confirmado pelo funcionário da Prefeitura presente nesta reunião, e que convidaria o conselheiro Carlos Bocuhy e representante do Ibama para dela participarem. O conselheiro **Carlos Bocuhy** fez os seguintes comentários: 1) que o termo de referência para elaboração de um EIA/RIMA prévio à construção dessa obra deveria contemplar: a) a justificativa da localização do projeto e de sua inserção na política portuária nacional; b) uma clara definição do porte, natureza e perfil dos empreendimentos co-localizados – há referências no plano de trabalho a indústrias, retro-porto, metalurgia etc. -, pois não se pode licenciar esse porto sem se levar em conta os efeitos sinérgicos dos vários processos industriais que junto a ele ocorrerão; 2) que, a seu ver, essa miríade de empreendimentos que se agregaria ao porto demandaria planos de trabalho individuais, realizando-se outros licenciamentos, pois era temeroso que, pelo caráter prévio do EIA/RIMA, esses empreendimentos não fossem detalhados e também não fossem levados em conta os efeitos sinérgicos que o conjunto deles produziria; 3) que o DAIA deveria esclarecer qual a metodologia que utilizaria; 4) que havia referências no plano de trabalho ao transporte de grande quantidade de minério de ferro cuja origem deveria ser esclarecida e seu transporte levado em conta na análise da área de influência indireta, esclarecendo-se se ele passará



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

ou não por São Paulo, pois, como se sabia, existem gargalos, inclusive no modal ferroviário, que poderão agravar-se com um trem se movimentando a 40 km/hora; 4) que lembrava aos conselheiros que o ex-Secretário de Estado de Transportes, Dario Rais Lopes, por ocasião das discussões sobre o Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano Mário Covas, comentou que, depois da privatização de algumas redes ferroviárias, o Estado e a sociedade enfrentariam dificuldades para formular uma política estadual para esse setor do transporte; 5) que, também deveria ser levado em conta o impacto do transporte geral em algumas rodovias, principalmente nas vias de acesso às Rodovias Anchieta e Imigrantes; 6) que se fazia necessário também que esse projeto fosse conceituado em sintonia, do ponto de vista logístico, com o Porto de Santos e o de São Sebastião, levando-se em conta que o Governo Federal pretendia ampliá-los; 7) que era importante que o empreendedor detivesse a titularidade da área, pois somente assim ocorreria uma real responsabilização por possíveis contaminações futuras, pois os passivos ambientais não se equacionam tão-somente com seguros ambientais; 8) que o DAIA deveria considerar, quando da elaboração dos estudos, a presença de área indígena no contexto geográfico no qual se pretendia implantar o empreendimento; 9) que era complicada a perspectiva de implantação de um empreendimento privado com o porte deste em uma área protegida e cuja principal atividade é a turística, pois era questionável sua inserção no geo-referenciamento e sua compatibilidade com o manejo de instrumentos como o gerenciamento costeiro. Ao concluir, perguntou à conselheira e Diretora do DAIA, Ana Cristina Pasini, o posicionamento desse departamento em relação ao pedido de audiência pública que várias entidades ambientalistas a ele encaminharam. Essa conselheira declarou: 1) que esse departamento não tomara nenhuma providência, e que também não recebera ainda essas solicitações, mas que discordava de sua realização nessa fase inicial do processo de licenciamento, porque aquelas realizadas até então, com a formatação que possuíam, se mostraram pouco produtivas para a finalidade que se propunham, que era captar a percepção da comunidade acerca de determinado empreendimento, mas que, se outros órgãos ou o próprio empreendedor realizassem reuniões com essa finalidade, os representantes desse departamento a elas compareceriam; 2) que, por outro lado, todos os órgãos ambientais, que eram parceiros do sistema de licenciamento ambiental, seriam ouvidos. O conselheiro **Carlos Bocuhy** declarou que se contrapunha a esse posicionamento, pois considerava que, embora as audiências, com a formatação que possuíam, não fossem os instrumentos mais adequados para captar a percepção da sociedade, era importante levar-se em conta as opiniões que emergiriam dessas consultas acerca da escolha da localização desse empreendimento, que ia frontalmente de encontro à vocação da região, que era essencialmente turística, ou seja, era importante essa opinião sobre a falta de sintonia entre as características dessa região e esse empreendimento. A conselheira e diretora do DAIA, Ana Cristina Pasini, declarou que consideraria essa possibilidade, mas questionava se a realização das audiências do Consema, com o rito que possuíam, permitiria que a comunidade efetivamente se manifestasse, o que acha provável que ocorresse em reuniões menores promovidas pelo empreendedor e pelos órgãos municipais. O conselheiro **Carlos Bocuhy** declarou que concordava com a necessidade de se aprimorar o processo de consulta popular, mas considerava que, quando o empreendedor as realizava, essas consultas funcionavam como verdadeiras peças publicitárias, assim como aconteceu com o EIA/RIMA, que se transformou numa peça de defesa do empreendimento, diferentemente das audiências promovidas e coordenadas pelo Consema, que, além de serem um instrumento consagrado pela Constituição, eram isentas de manipulação, pois o órgão que as convocava resguardava sua isonomia, e sugeriu que o Conselho busque aprimorar os mecanismos de oitiva da sociedade. O conselheiro **Pedro Umberto Romanini** declarou: 1) que concordava com as ponderações feitas pelos conselheiros Carlos Bocuhy e Dora Withaker, as quais, pela extrema pertinência, deveriam ser consideradas quando da elaboração do EIA/RIMA, principalmente as que diziam respeito à questão habitacional, que era extremamente problemática na Baixada Santista, dado ser preocupante a ocupação de seu espaço, como bem demonstravam as dificuldades para remoção da população dos bairros-cota, e que eram esses aspectos e o dimensionamento do empreendimento que assustavam um pouco e tornavam o plano de trabalho extremamente relevante; 2) que, em relação à realização das audiências para essa etapa do licenciamento, tendia a concordar com a conselheira Ana Cristina Pasini, pois participara de algumas delas e as considerara pouco produtivas do ponto de vista da contribuição para elaboração do termo de referência, e que deveriam ser propostos e formulados mecanismos mais efetivos, mas que esses mecanismos deveriam ser utilizados somente pelos órgãos ambientais, e não pelo empreendedor. **Maria Cristina Murgel**, representante técnica da FIESP, comentou que as audiências deveriam estender seu foco ao setor produtivo, e não apenas dar ênfase à opinião da população, até mesmo porque esse setor integra o sistema logístico, e as reuniões, assim realizadas, se ampliariam na medida em que captariam a percepção da sociedade em seu todo, acrescentando sua percepção, nessa medida, ao trabalho realizado pelo DAIA. E, como nada mais foi tratado, deram-se por encerrados os trabalhos. Eu, **Germano Seara Filho, Secretário-Executivo do Consema**, lavrei e assino a presente ata.