



Ata da 28ª Reunião Ordinária da Câmara Técnica de Sistemas de Transportes, realizada em 11 de abril de 2008.

Realizou-se, no dia 11 de abril de 2008, às 09h00, na Sala de Reuniões do Consema, a 27ª Reunião Ordinária da Câmara Técnica de Sistemas de Transporte. Compareceram os seguintes conselheiros: Lauro Pedro Jacintho Paes, Manuel Cláudio de Sousa, Fredmar Corrêa e Pedro Umberto Romanini. Constavam da pauta: 1) aprovação da Ata da 27ª Reunião Ordinária; 2) apreciação do Plano de Trabalho para elaboração do Termo de Referência do EIA/RIMA do empreendimento “Novo Píer no Terminal Aquaviário de São Sebastião” de responsabilidade da Petrobrás S/A, em São Sebastião (Proc. SMA 13.807/2007). Abertos os trabalhos a Secretária-Executiva Adjunta, **Cecília Martins Pinto**, submeteu à aprovação, nos termos regimentais, da Ata da 27ª Reunião Ordinária, que foi aprovada. Passou-se ao segundo item da pauta, qual seja, apreciação do Plano de Trabalho para elaboração do Termo de Referência do EIA/RIMA do empreendimento “Novo Píer no Terminal Aquaviário de São Sebastião” de responsabilidade da Petrobrás S/A, em São Sebastião. Depois de **Glaucio Sobral Vaz**, gerente do projeto, informar que o novo píer seria utilizado exclusivamente para recepção de petróleo, que seria enviado via dutos às grandes refinarias da Petrobrás do Estado de São Paulo, o geógrafo **Fábio Amaral**, da Petrobrás, apresentou o respectivo plano de trabalho, abordando os principais tópicos que serão analisados e aprofundados no EIA/RIMA, como a flora terrestre e aquática, geomorfologia, oceanografia, biota aquática, recursos hídricos subterrâneos, entre outros. Passou-se à discussão. O conselheiro **Pedro Humberto Romanini** questionou: 1) como a Petrobrás definiu os limites das áreas de influência direta-AID (raio de 2 km) e área de influência indireta-AII (raio de 5 km) se os estudos oceanográficos só seriam aprofundados no EIA/RIMA, e considerando-se que os principais impactos de píeres estavam relacionados com correntes marítimas, declarando que seria importante se vincular a definição precisa das AID e AII com base na realização dos estudos oceanográficos; 2) se o transporte de petróleo seria via dutos ou seriam utilizados outros meios de transporte entre o terminal e as refinarias, considerando-se que São Sebastião já tinha seu tráfego saturado, e qualquer acréscimo no trânsito da cidade seria extremamente prejudicial; 3) que tipo de modelagens seriam realizadas e como seriam feitas. Respondendo aos questionamentos, o representante da Petrobrás, **Fábio do Amaral** esclareceu: 1) que os estudos oceanográficos extrapolariam os limites do Canal de São Sebastião; 2) que para a definição das AID e AII foram considerados dois critérios: a) estudos anteriores realizados pela Petrobrás em terminais, que definiram os respectivos raios, o que não significava que eles seriam adotados neste caso; b) as cadeias de alteração definidas levando-se em conta os contextos geográficos da área, definindo-se o que seria afetado diretamente ou indiretamente, e como se daria a dispersão nos diversos compartimentos geoambientais presentes nestas áreas; 3) que pela experiência da empresa acredita-se que para este projeto as alterações não devem ultrapassar os limites do canal de São Sebastião, porém a confirmação destes dados viria somente com a elaboração do EIA/RIMA; 4) que o transporte do petróleo se daria somente através de dutos; 5) que as modelagens contemplariam o andamento da dispersão de eventuais vazamentos, os ruídos, dados climatológicos, correntes marítimas e de sedimentos, população futura com base nos dados do censo do IBGE, entre outras. E, como nada mais foi tratado, deram-se por encerrados os trabalhos. Eu, **Cecília Martins Pinto**, Secretária-Executiva do Consema, lavrei e assino a presente ata.