

Audiência Pública do licenciamento Ambiental da Ampliação Projeto do TERMINAL INDUSTRIAL DA IMETAME, realizada em Barra do Sahy, Aracruz/ES, em 20 de março de 2018.

(Transcrição)

O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – 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.

Meu nome é Ulisses Louzada Mantovani, sou Agente em Desenvolvimento Ambiental e Recursos Hídricos do IEMA, farei o papel da mediação nesta noite, a suplente Sra. Giulianna Calmon Faria, Agente de Desenvolvimento Ambiental e Recursos Hídricos e o Secretário Sr. Franz-Schubert Sathler Alves Ambrósio, Taquígrafo Parlamentar.

Gostaria de saber se todos assinaram a lista de presença e se receberam as regras da Audiência Pública. Todos estão com as regras na mão?

Vou explicar a dinâmica do evento desta noite.

Começaremos com uma apresentação do IEMA com o tema: “Participação Pública no processo de licenciamento ambiental”; logo em seguida passará a apresentação do projeto pelo representante da IMETAME, seguido da apresentação do estudo pela Consultoria Econservation; em seguida haverá um intervalo de 15 minutos, será servido um lanche para os presentes, haverá um debate, e em seguida o encerramento.

Passarei agora a leitura das regras, para que todos possam conhecê-las e aí teremos uma Audiência Pública bem encaminhada.

- 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. Lembrando que esse é um outro momento que a população pode pleitear.*
8. *Para as perguntas orais, na fase seguinte dos debates, 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 03 de abril de 2018, ou seja, após 10 (dez) dias uteis contados a partir de hoje.

11. Neste momento, dia 03 de abril de 2018, a ata desta Audiência Pública também se encontrará disponível no site do IEMA: www.iema.es.gov.br

Vamos apresentar agora a Equipe Técnica do IEMA responsável pela análise do processo de licenciamento do Terminal Industrial da IMETAME: Sra. Aline Nunes Garcia, são todos também Agente em Desenvolvimento Ambiental e Recursos Hídricos; Sr. Cláudio Dalle Olle, Sr. Elias Alberto Morgan, Coordenador da área, Sra. Giulianna Calmon Faria, Sr. Luiz Antônio Deister, Sra. Maria Sepulcri Salaroli, Gerente no IEMA e o Sr. Sergio Fantini de Oliveira, Diretor Técnico.

Faremos agora uma breve apresentação sobre a participação pública no processo de licenciamento.

Passo a palavra a Sra. Giulianna Calmon Faria, Agente em Desenvolvimento Ambiental e Recursos Hídricos do IEMA, para fazer essa apresentação.







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



A SRA. GIULIANNA CALMON FARIA – (IEMA) – Boa-noite.

Algumas pessoas já viram essa apresentação, mas é bom nivelarmos para poder dar oportunidade às pessoas que nunca viram, nunca participaram de uma audiência, saber o que fazemos aqui, o que esperamos dos senhores nessa audiência, nesse momento.

Vou apresentar aos senhores um pouco do que é o licenciamento ambiental, de que momento do processo de avaliação de impacto ambiental que estamos e do que esperamos que aconteça nessa audiência de participação pública.



 **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;


 → 

A chegada de novos projetos sabemos que cria expectativas na região, ele altera a qualidade de vida e, entendemos a inclusão da sociedade nesse processo é primordial. Então, a gente tenta criar espaços para que a sociedade possa se manifestar e ajudar nesse processo de tomada de decisão.





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?


Atto 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 nele o órgão competente estabelece as condições para que a licença se instale, durante o período de construção da empresa e que ela opere, de forma a prevenir os impactos ambientais e temos medidas de mitigação de impactos, que reduz os impactos ambientais, potencialização dos impactos positivos, tentamos fazer com que o impacto positivo seja maior do que o previsto e, compensação ambiental também.







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 precisam licenciar.

Sabemos que a Aracruz exerce o licenciamento ambiental, então, aqui no município de Aracruz, os senhores têm a prefeitura, o IEMA e o IBAMA, que também licencia algumas atividades, mais de importação de petróleo, mais off-shore.





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 subsídio 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

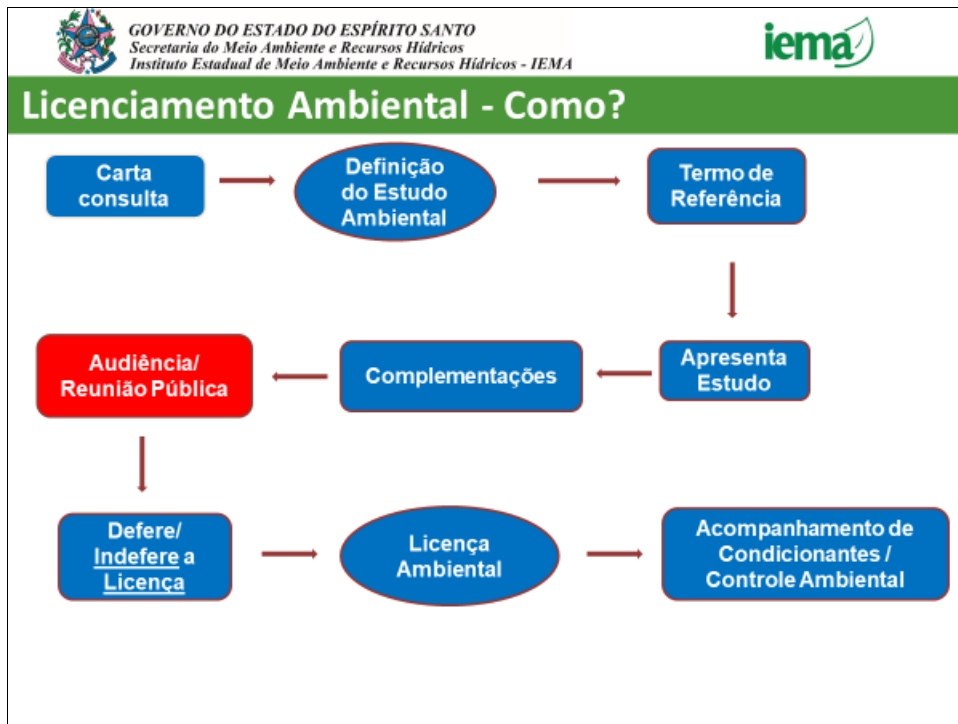
O que subsidia a análise desse processo de avaliação de impacto ambiental e de licenciamento?

Avaliação de impacto ambiental são estudos que são apresentados ao órgão ambiental para que traga informações da área pretendida para o empreendimento. E aí temos vários tipos de estudos que podem ser apresentados ao órgão ambiental.

Temos o RAP – Relatório Ambiental Preliminar, o PCA – Plano de Controle Ambiental, tem o RCA - Relatório de Controle Ambiental, PRAD – Plano de Recuperação de Área Degradada.

Nesse caso aqui, do projeto da IMETAME, o projeto começou com apresentação do Estudo de Impacto Ambiental, obteve a licença prévia e a licença de instalação e, agora a empresa solicitou alteração do projeto.

Então, o órgão ambiental achou necessário a apresentação de um Relatório de Controle Ambiental, que ele complementa as informações do EIA que foi apresentado lá no início do processo, e traz mais informações em relação as novas atividades que a empresa quer implantar na região.




Como é o processo de licenciamento? Onde começa, onde termina? Onde estamos aqui nesse processo?


Tudo começa numa carta consulta, a empresa, qualquer empresa ou pessoa física faz uma consulta ao órgão ambiental. O órgão ambiental define qual é o tipo de estudo que será apresentado, depois, tendo com base nesse estudo é elaborado um Termo de Referência.

O Termo de Referência é a itemização do que tem que ter nos estudos.

Depois a empresa apresenta o estudo, pode ser solicitado complementação dos estudos, acontece a audiência pública ou reunião pública, o órgão então, indefere ou defere a licença. No caso de deferimento é emitida a licença ambiental, depois vem os acompanhamentos, condicionantes e 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 locais, 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


Tipos de licenças.


Temos:

Licença Prévia – que é emitida na fase inicial do empreendimento. Ela diz que aquela área comporta aquele tipo de empreendimento, mas a empresa não está autorizada, quando ela tem licença prévia não está autorizada a mexer na área.

Na licença de instalação pode começar a instalação. Grifei aqui porque a IMETAME tem a licença de instalação de um projeto.

E depois a licença de operação, que diz que a empresa pode 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 avaliação de impacto.

A participação tem como objetivo principal informar a sociedade das possíveis alterações do seu meio.

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



E aí, são os momentos de participação pública que temos aqui no estado.

Primeiro é a publicação do requerimento de licença. A empresa, quando dá entrada na licença, no requerimento, ela publica isso no jornal, então, torna público que requereu a licença.

A consulta pública para o Termo de Referência, os senhores já tiveram várias aqui na região. Audiência pública, conselhos. Os conselhos têm participação pública. Referendo popular e as comissões de acompanhamento também que temos algumas funcionando aqui na região.



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...

Então, a participação está prevista no processo com objetivos de transparência, captar as expectativas da população da região e conhecimento ambiental, fortalecendo a participação da sociedade nas questões ambientais.

A partir do momento que se começa a participar desses momentos, acaba adquirindo conhecimento, conhecimento dos termos, da própria informação que está sendo passada, você se torna conhecedor da área.




É importante que os senhores não tenham vergonha de participar, então, se tiver vontade de fazer pergunta, aproveita o intervalo e elabora a pergunta, coloca o nome, estamos aqui para ouvir os senhores.

Então, participe!



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



Obrigada!

Giulianna Calmon Faria

IEMA/DT/NUSO
Núcleo de Análise de Impactos Socioeconômicos
giulianna.faria@iema.es.gov.br
[\(27\) 36362565](tel:(27)36362565)

Mais informações: www.iema.es.gov.br

IEMA - BR 262 Km 0 S/N - Jardim América, Cariacica /ES. CEP: 29140-130. Tel.: (27) 3636 2500 (27) 3636 2555 (27) 3636 2600

O SR. ULISSES LOUZADA MANTOVANI – (MEDIADOR) - Vamos dar continuidade. Esqueci de registrar a hora, vamos anotar, considerar que a audiência começou às 19h35, para podermos controlar o tempo de duração. Então, deve durar até às 22h05, pelo menos, vamos ver como será o andamento.

Passo a palavra ao Sr. Anderson da Silva de Carvalho, Diretor Comercial – IMETAME logística, que vai apresentar o projeto, em seguida o Sr. Marcelo Travassos irá apresentar o estudo ambiental pela empresa de consultoria Econservation.



O SR. ANDERSON DA SILVA DE CARVALHO – (EMPREENDEDOR) –

Boa-noite a todos e a todas.

Gostaria antes de iniciar e fazer uma introdução, de apenas pontuar a ausência do Sr. Giuliano Guasti Favalessa, o diretor que apresentou o projeto na última audiência devido uma questão de saúde ele não pode estar aqui presente.



IMETAME LOGÍSTICA PORTO



✓ CONTEÚDO

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

Farei uma breve apresentação com relação ao projeto, principalmente pontuando as mudanças em relação ao projeto original.

Vamos falar, então, sobre esses três pontos, basicamente explicando exatamente essas mudanças em relação ao projeto original, que foi um projeto constituído inicialmente para dar apoio como uma base *offshore*, dar apoio para essa atividade de exploração de óleo e gás em mar e, também uma extensão das atividades que IMETAME Metal Mecânica hoje tem atuado, que a comunidade conhece bastante.

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.



Então, o nosso projeto de um Terminal Industrial, como falei, focado na prestação de serviços logísticos e de montagem final para a cadeia de suprimentos de óleo e gás.

Esse empreendimento apresentado, que iniciou na verdade, em 2011, obteve a licença de implantação, a LI em maio de 2014. E houve nesse meio tempo, logo após isso, uma desaceleração da economia que fez com que a IMETAME revisasse o projeto original, para que pudéssemos realmente ter o empreendimento sustentável, que iremos falar um pouco mais à frente.

IMETAME LOGÍSTICA PORTO

✓ **SITUAÇÃO ATUAL**



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

Nenhuma intervenção em área marítima.



Com essa LI iniciamos a supressão, na verdade já realizamos a supressão vegetal de toda a área licenciada, estamos numa fase de terraplanagem e já com a construção do galpão. Esse galpão industrial já está em funcionamento, operando.

E um ponto importante é que, mesmo com a licença não fizemos ainda nenhuma intervenção na área marítima, justamente devido essa nova adequação, essa mudança principalmente do layout que vamos apresentar. Preferimos não atuar e fazer nenhuma intervenção para não ter retrabalho.

IMETAME LOGÍSTICA PORTO



✓ **SITUAÇÃO ATUAL**

- **Início da Operação do Galpão Industrial: Agosto de 2016**



- Em produção:
08 equipamentos Subsea;

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

Esse é o galpão que já está lá em operação desde de agosto de 2016. Um galpão industrial, está basicamente sendo utilizado para essa montagem de estruturas ou equipamentos para o óleo e gás, que são equipamentos Subsea e também módulos. Então, esses equipamentos desse contrato, são 8 equipamentos de um contrato que nós obtivemos com uma empresa que é a Aker Solutions.

É um equipamento que é utilizado para a conexão dos poços de petróleo em altas profundidades, demarcamos de 2.000 m de profundidade de lâmina d'água. Eles fazem a consolidação desses poços para que haja a produção do petróleo, retirada do petróleo de baixo, do fundo do mar.



Por que nós alteramos o projeto? Por que houve essas alterações?

Primeiramente, foi necessário adequarmos o projeto as condições atuais de mercado. Como comentamos anteriormente, houve uma desaceleração da economia que afetou diretamente esse seguimento de petróleo e gás e aí, o nosso empreendimento passaria a sofrer essas variações ou essas influências de variação econômica, o que não seria sustentável para o nosso empreendimento.

Então, decidimos realmente focar nessa oportunidade e, criar essa oportunidade sustentável do empreendimento para a comunidade, para a economia também aqui do nosso estado.

E, também, principalmente um ponto para atração de investidores. Ter um ativo ou um empreendimento, ele sendo sustentável com certeza conseguimos atrair mais investidores e ter esse projeto ou esse empreendimento muito bem estruturado.



Esse *layout* é do projeto original, como foi concebido, como falei, um projeto realmente muito focado como uma base *offshore*, para atendimento desse seguimento petróleo e gás. E, nós, alteramos o projeto para esse novo *layout*, ele acaba sobrepondo ali. Esse traçado aqui, conseguimos observar mudanças do projeto original para esse projeto, no caso o *layout* atual, com algumas mudanças que pontuamos aqui as principais.

Uma delas é utilização de parte da área do lado oeste da ES-010, o que não tinha no projeto original. Então, crescemos em tamanho de área, usando essa área do outro lado da avenida, da ES-010.

Outro ponto é a redução da área construída em mar, como os senhores podem observar no *layout* anterior e sobrepondo o *layout* atual, reduzimos a construção do empreendimento, parte do empreendimento na área de mar, aumentando a área para movimentação de navios.

Outro ponto também que pontuamos aqui é o aumento do quebra-mar e da bacia de evolução. Bacia de evolução é a área de manobra dos navios, então, aumentamos um pouco aqui a área, a entrada dos navios e uma área melhor para adequação e movimentação dos navios dentro do nosso empreendimento.

Então, esses são os pontos principais destacados na mudança do nosso empreendimento.

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;

Os outros pontos a serem destacados não são em relação ao *layout*, mas em relação ao modelo que concebemos, que é justamente que daria sustentabilidade para o empreendimento.

Então, saímos, antes de uma matriz de carga para *offshore*, atendimento *offshore* e também carga geral para uma matriz atual, que é o que estamos buscando licenciamento, mantendo *offshore* e carga geral e, acrescentando containers e granéis.

Outro ponto é com relação a criação de empregos diretos e indiretos. Na fase de implantação no empreendimento anterior apresentado e licenciado, teríamos uma média de 700 empregos diretos, com pico de 900 num período de implementação e implantação de 2 anos. No atual nós temos uma média 350 empregos diretos, com pico de 650, sendo que um ponto a ser observado é que esse período aumentou para 3 anos, ou seja, é um período maior para implantação do empreendimento, gerando um período maior de empregos diretos e indiretos na implantação.

Já na fase de operação, a mão de obra também sofre uma mudança, antes tínhamos uma média de 160 empregos diretos, com pico de 1.100 e, agora para esse novo empreendimento temos uma média de 640 empregos diretos, com pico de 1.100.

Então, acabamos que, na mão de obra que é algo mais perene, que é a parte operacional, temos realmente um aumento significativo em relação a oferta de empregos diretos, esse é um ponto muito importante a ser pontuado.



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.

Na parte de tráfego, realmente quando mudamos a matriz de carga os senhores observaram que acrescentamos container e granéis. Com isso temos um aumento, um incremento na movimentação, no trânsito de veículos para o empreendimento, a gente sai de 89,3 para 124 UCP/h, que é o equivalente a carros de passeio. Essa é uma medida que se faz avaliação, a transformação de caminhões, ônibus, etc para uma única unidade de medida para avaliar.

E durante a operação saímos de 50,8 para 238 UCP/h, que seria equivalente a carros de passeio.

Na questão de rota, não teremos alteração em relação ao que foi apresentado no licenciamento e, estaríamos utilizando a ES-257, 445 e a BR-101.

É importante também colocar que a ES-445 hoje é uma rodovia que não é muito utilizada, tem uma ociosidade, então, estaríamos atuando para que as carretas, os veículos que estariam aportando o nosso empreendimento pudessem estar utilizando mais essa rodovia.

É importante também colocar que, esse aumento de incremento de veículos é ao longo do tempo. Obviamente, inicia, faz start da operação, essa operação inicia com a quantidade de veículos bem menor do que isso, obviamente, ao longo dos anos a gente alcança esse pico de movimentação de veículos.





Perdão, só para colocar o último ponto aqui, com relação a ES-010.

Como coloquei, vamos utilizar uma área do outro lado da rodovia ES-010, então, essa conexão entre uma área, que é área de mar e essa área do outro lado da rodovia, ali vai existir uma conexão que vou mostrar agora, para que não haja cruzamento de veículos na pista.

Então, como vamos ficar?

Estaremos criando entre uma área e a outra, essa aqui é a rodovia ES-010 onde estão essas setas, então, para não haver interferência de veículos que estariam entrando na nossa área ou atuando no porto, estaremos criando essa passagem, que é como os senhores estão vendo aqui, destacado para que os caminhões trafeguem entre as duas áreas não tendo interferência na rodovia ES-010.

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;


Como informações adicionais com relação a dragagem, é outro item que gostaríamos de estar colocando, esclarecendo.

Temos no novo empreendimento, nessa mudança do *layout* do empreendimento, um volume atual de 8.8 milhões m³ de dragagem para uma profundidade de 17 metros na área dos berços do cais e 18 metros na área de manobra.

O bota-fora marítimo estaria absorvendo um volume de 5,2 milhões m³ desses 8 milhões. Esse local está atualmente já licenciado, na licença que obtivemos em 2014.

O bota-fora terrestre estaria absorvendo desse volume total, 3,6 milhões m³ e o aterro hidráulico estaríamos utilizando 0,5 milhões m³.

IMETAME LOGÍSTICA PORTO



✓ O QUE NÃO MUDA?

Nosso compromisso
com as comunidades.

Com relação ao que colocamos dessas mudanças, então, tivemos a mudança do layout para adequação ao mercado, mudando a matriz de carga, apresentamos as principais alterações e mudanças, a Econservation vai continuar apresentando mais as questões com relação ao meio ambiente.

E o que não muda é em relação ao nosso empreendimento, é o nosso compromisso, compromisso que a IMETAME tem com as comunidades.

Muitos que estão aqui presentes, se não todos, conhecem da responsabilidade e atuação que a IMETAME tem perante as comunidades.

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



SOMOS IMETAME!

AGRADECIDO!

Agradeço a todos e desejo a todos uma boa audiência.

Muito obrigado.

O SR. ULISSES LOUZADA MANTOVANI – (MEDIADOR) – Passo a palavra ao Sr. Marcelo Poças Travassos, da Econservation para apresentar os estudos ambientais.



O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Boa-noite a todos.

Meu nome é Marcelo Poças Travassos, sou oceanógrafo, diretor de operações da empresa Econservation. E foi a empresa responsável pela elaboração dos estudos ambientais relativos ao processo de licenciamento das adequações propostas para o Terminal da IMETAME.

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;



Como já foi exposto aqui, basicamente o projeto em discussão aqui é um projeto de adequações ao projeto original do Terminal, o qual já foi licenciado lá em 2012.

Na ocasião daquele licenciamento foi elaborado um Estudo de Impacto Ambiental que passou por discussões, inclusive nesse mesmo local foi feita uma audiência em 2012, onde foram apresentados todos os estudos executados, foram feitas abordagens sobre os impactos relativos a esse projeto no seu plano original.

E agora, nessa nova fase, com a proposta de alterações, adequações do projeto por demandas do mercado, conforme exposto pelo empreendedor, houve a necessidade de uma ida novamente ao IEMA para buscar uma consulta sobre o procedimento legal a ser seguido, visando a adequação da própria licença existente, que já possuíam licença de instalação do empreendimento, qual seria o rito e o processo que deveria ser seguido.

Na ocasião, em consulta ao IEMA ficou definido que seria elaborado um Relatório de Controle Ambiental – RCA, seria a base para a análise dos impactos decorrentes dessas adequações ao meio ambiente e a sociedade e, que subsidiaria o processo de tomada de decisão em relação a adequação da licença ora vigente.

O Relatório de Controle Ambiental tem as mesmas características de um Estudo de Impacto Ambiental, com todo o seu rito de avaliação de impactos e, em relação a isso o IEMA, na ocasião, emitiu um Termo de Referência – TR, que nada mais é do que um documento que define, traça as diretrizes a serem seguidas para elaboração do estudo ambiental.



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 Piers 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. | - |



Como premissas para o desenvolvimento desse estudo, partindo do princípio que a área onde a empresa está em implantação já era uma área bastante estudada em decorrência, não só do empreendimento da IMETAME, na fase de licenciamento inicial, mas também em decorrência de vários outros empreendimentos que estão em implantação, em desenvolvimento na região.

Nós partimos para fazer uma caracterização ambiental das novas áreas afetadas pelo empreendimento em função das adequações propostas, aqui chamo atenção principalmente para as áreas de bota-fora terrestre que não existiam no projeto original, área de bota-fora marítimo, da dragagem, ela se mantém a mesma originalmente proposta na fase inicial do processo de licenciamento, a despeito do aumento de volume de dragagem.

Então, a principal área a ser estudada, a ser avaliada seriam as áreas de bota-fora terrestre e, além disso, foi feita toda uma atualização de informações ambientais da área de influência do empreendimento.



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.



Como foco principal do nosso estudo seria fazer uma reavaliação dos impactos sob a ótica de analisar os novos impactos. O que seriam os novos impactos?

Frente as novas atividades propostas, seja de manuseio, manipulação, transporte das novas cargas propostas pela IMETAME, essa nova matriz de cargas propostas para o Terminal isso acabou gerando, definindo novos impactos, que não estavam previstos no projeto original. Um exemplo também, a questão do bota-fora terrestre que era um impacto que não estava previsto, todos os impactos associados a esse processo de retirada de material, transporte, disposição em terra, foram avaliados como novos impactos nesse estudo.

Foram revisitados os impactos já identificados na fase do EIA, lá naquele processo inicial do Terminal da IMETAME, porque vários daqueles impactos que já haviam sido identificados e classificados naquela ocasião, passaram por alterações devido as novas adequações, as novas atividades propostas nesse projeto.



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 Piers 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. | - |



O cunho da apresentação aqui vai focar muito mais na avaliação justamente desses impactos, que são os aspectos mais importantes nossos para o processo de tomada de decisão e para conhecimento do público da área de interesse.

Então, nesse primeiro aspecto qual é a questão mais relevante para nós?

Primeiro seria identificar quais são as atividades potencialmente capazes de gerar impactos. Então, temos algumas atividades previstas tanto para a fase de instalação do Terminal, algumas delas já previstas na fase do EIA/RIMA.

Em verde destacamos aquela que é específica dessa fase de adequação do projeto da IMETAME, mas temos na fase de instalação aspectos da atividade relacionados a contratação de pessoal, compra de insumos, transporte de equipamentos, movimentação de insumos, a questão da dragagem, a questão de movimentação de terra, seja no processo de escavação, seja no processo de transporte, disposição final desse material, construção da retroárea, são vários aspectos relacionados a fase de instalação e que tem potencial de gerar impactos, seja sobre o meio físico, meio biótico ou sobre o meio socioeconômico.

Então, o destaque aqui é a movimentação de terra, que é justamente essa etapa principal dessa fase do projeto de adequação que não estava previsto na fase do EIA.



Na fase de operação, nós temos da mesma forma impactos que já haviam sido previstos e que de alguma forma acaba agora pelas mudanças propostas, gerar alterações na classificação desses impactos, seja na forma de incidência desses impactos ou na magnitude com que eles se manifestam. Temos a questão da contratação de pessoal, compra de bens, contratação de serviços, transporte de equipamentos, insumos, cargas e pessoal.

Aqui nesse caso, apesar de já está previsto na fase do EIA/RIMA, está em destaque o transporte de cargas, principalmente na fase de operação do Terminal, conforme foi apresentado pelo empreendedor, aqui tivemos realmente um aumento substancial na questão do tráfego, mas que foi bastante avaliado sobre todas as consequências disso e as medidas que deveriam ser tomadas para minimizar esse impacto.



Ainda temos questões relacionadas ao recebimento, entrega de materiais, operação de cargas e descargas, que é a operação propriamente dita do Terminal.

Então, essas são as principais atividades e, agora como falei, vou procurar uma forma rápida, objetiva, passar os principais impactos que foram identificados e aqueles que foram reavaliados.

Em verde são impactos que não estavam previstos na fase do licenciamento inicial, e os demais impactos são impactos já previstos, mas que acabaram sendo reavaliados em função das adequações do projeto.



| 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 |

Primeiro impacto na questão do meio físico.

O meio físico são aspectos relacionados a qualidade do ar, alteração da qualidade da água, sedimentos, questão de circulação hidrodinâmica, marinha, questões relacionadas a ruídos, então, tudo isso são impactos sobre o meio físico.

Chamo atenção, então, para um primeiro impacto relacionado a questão da movimentação de terra. Parte do material que será dragado no Terminal, através de nova metodologia, será escavado a parte de terra, avançando sobre o mar. Esse material será retirado, será disposto numa área ainda dentro da área do próprio site do Terminal para haver um processo de secagem primário e, esse material possivelmente será transportado para a área de disposição final.

O processo de disposição nessa área em terra, representa riscos, principalmente porque esse material em algum momento vai ter uma contaminação pela água do mar, então, vai levar sal consigo. Nem todo material que vai ser transportado estará contaminado com sal, mas parte dele sim. Então, existe o risco de salinização dos recursos hídricos superficiais e subterrâneos, ou seja, água subterrânea e possíveis corpos de água que passam próximos as áreas de disposição em terra.

Como medidas mitigadoras existe esse processo que falei, que é a secagem do material úmido no próprio site, permitindo que essa água escoe de volta para o mar, esse material seco, ou seja, levando o mínimo possível de água salgada para a disposição final. Impermeabilização de toda a área que vai receber esse material em terra e todo um processo de gestão e controle do descarte, ou seja, tentando manter mais afastado, mais isolado possível esse material que possa estar contaminado com sal, das áreas que têm maior interesse para proteção.

Temos a questão da alteração da qualidade do ar, há um aumento de movimentação de veículos. Só um detalhe, estou abordando os impactos que estão tanto na fase de implantação e operação. Estarei falando de alguns aspectos relacionados especificamente a fase de instalação, mas também de operação.

Então, alteração na qualidade do ar é possível ter nos dois momentos. Na fase de implantação está mais relacionada à área, principalmente do site onde vai ficar o Terminal, que é movimentação de terra, que já boa parte dela foi feita o processo de terraplanagem, com todos os seus controles, que é umectação de solo, abatimento de poeira e tudo mais.

Na fase de operação, agora com a movimentação de granéis sólidos, temos aqui a movimentação de grãos, fertilizantes que têm potencial para emissão de poeiras. Então, foi feito como medidas mitigadoras para isso o próprio projeto apresentado ao IEMA, sob análise da equipe do IEMA, já conta com vários mecanismos de controle ambiental, seja filtros de manga, áreas cobertas para estocagem dos materiais, as esteiras confinadas, sistemas de transferência também confinadas, ou seja, todos mecanismos de controle modernos previstos em sites, portos que operam dessa forma, esse tipo de granéis e que realizam esse tipo de controle, então, basicamente é isso.

Em relação a alteração hidrodinâmica, o relevo submarino, processos erosivos em função da construção da estrutura marítima, que é aquele quebra-mar, da dragagem, entre outros aspectos, da disposição do material dragado no mar, teremos alterações, padrões circulações são extremamente localizados pela configuração do Terminal, mas que podem desencadear alguns impactos, como processo erosivo na praia, principalmente entre o mole sul de Barra do Riacho e o mole norte do Terminal, mas que por estudos de modelagem já mostraram que são bastante incipientes, baixo risco de



acontecer, mas existem programas de monitoramento previsto para acompanhar esses possíveis impactos, os efeitos dessas alterações aqui citadas.

Temos ainda contaminação ambiental devido lançamento acidental de produtos no mar, risco de contaminação ambiental também relacionados, seja em terra ou no mar, relacionados as atividades que são normais a qualquer atividade portuária. Tem uma alteração, tem geração de efluentes, tem geração de resíduos sólidos, tem riscos de acidentes, manipulação de cargas e, como todos os terminais portuários no Brasil, existem diretrizes legais que tem que ser obedecidas e controles ambientais já bastante consagrados, que são aqui propostos e apresentados ao IEMA.

Então, além desses controles ambientais existem os planos de emergência para atuar no caso de acidentes, se ocorrer um acidente, existe todo um plano já pronto, previsto para atuação no caso de evitar maiores danos decorrentes do acidente.



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 |



econservation
Estudos e Projetos Ambientais

Além disso, programas de monitoramento que ficarão sistematicamente, funcionam como fiscalizadores da atuação dos controles ambientais, ou seja, se estão sendo eficientes conforme previsto para minimizar possíveis riscos de contaminação ambiental.

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 |




No caso do meio biótico, também associado principalmente a movimentação agora de granéis sólidos, é bastante conhecido em alguns casos associado a questão de soja, entre outros produtos associados a granéis sólidos, que você tem atração se não bem feito toda a manipulação desses granéis sólidos, você tem atração de fauna indesejada associada. Tem desde pombos, ratos, insetos que não são desejáveis e que para isso existe todo um procedimento para evitar, desde limpeza sistemática de todas as áreas de armazenamento, de transporte, tem controle de pragas, tem enclausuramento desse como já falei, dos sistemas de armazenamento de transporte desses materiais, minimizando a queda deles no ambiente e atração dessa fauna.

Então, esse é um impacto, existem medidas para minimizar esse possível efeito.

Ainda sobre a fauna terrestre, a presença do Terminal associado a presença humana, maior movimentação de veículos e tudo mais, isso representa uma maior pressão sobre a fauna terrestre. Então, existem vários programas, de afugentamento, de monitoramento de fauna, tudo para acompanhar, programas de educação ambiental voltados aos trabalhadores para maior conscientização, voltados também as comunidades para minimizar essa pressão sobre a fauna terrestre.



| 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) |



Temos ainda a possível perturbação a biota aquática continental, principalmente associado mais uma vez a questão do bota-fora terrestre. Como falei, esse material tem um potencial de levar sal e, se não bem manuseado como previsto no projeto onde tem sistemas de drenagem, impermeabilização, gestão desse material, ele pode causar impactos sobre os recursos superficiais e indiretamente sobre a biota aquática.

Então, todos os cuidados previstos e o monitoramento desses corpos d'água e dessas biotas são previstos nesse projeto.

Interferência na biota devido lançamento acidental de produtos no mar, na comunidade pelágica são inerentes também à atividade, como falei, você tem riscos de acidentes, tem lançamento de efluentes, agora, existem os controles que preveem que esses efluentes sejam lançados em concentrações permitidas por lei, ou seja, que não causariam impactos sobre a biota. A questão dos riscos de acidentes, eles podem realmente ocorrer, mas existem todas as medidas para evitar que eles ocorram e, no caso de ocorrer combatam esses acidentes da forma mais rápida e, que menos impactam o meio ambiente, mas são impactos potenciais previstos no projeto, com as suas medidas de atuação.

A questão do risco de introdução de espécies exóticas.



Inerentes a qualquer porto, atividade portuária no mundo todo, a questão das espécies exóticas é uma questão hoje, muito mais debatida porque se conhece o



problema, mas isso transcende lá época ainda das caravelas, já havia essa troca entre espécies nas caravelas que vinham da Europa trazendo espécies fixadas nos seus barcos, chegavam aqui nas Américas, introduziam essas espécies. Então, isso é uma questão global, portanto existem normas globais hoje internacionais, o Brasil reconhece essas normas. Existe norma nacional para que todas embarcações que venham de fora, procedam com a troca de água de lastro, existem outras medidas tentando minimizar ao máximo o risco de introdução de uma espécie no ambiente.



| 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 |

Em relação ao meio socioeconômico vários desses impactos já tinham sido avaliados também na fase do EIA/RIMA, mas como falei, seja pelas alterações, adequações propostas, foram apresentadas aqui a diferença na questão de contratação de mão de obra, os quantitativos e, isso tem um impacto significativo.

A geração de empregos é um aspecto favorável, mas também tem riscos e, esses riscos têm que ser tratados, então, para evitar atração de trabalhadores de fora da região para cá uma das medidas mais amplamente difundidas é a questão da contratação de mão de obra local.

A IMETAME tem na sua linha de atuação muito forte essa questão já incutida dentro da empresa, então, hoje basicamente 85% dos trabalhadores da empresa são de municípios de Aracruz e vizinhanças, e o que se pretende é implantar a mesma filosofia para esse projeto. Então, é contratação de mão de obra local, e além disso, um programa de capacitação de mão de obra para treinar as populações locais para poderem atuar, seja na fase de implantação do empreendimento ou até mesmo na operação.

Alteração da paisagem.

Na área de bota-fora terrestre onde será disposto aqueles 3 milhões m³ de material que foi colocado pelo Sr. Anderson, obviamente que se tem uma área que tem



uma topografia e irá colocar esse material em cima. Então, isso vai gerar um desnível grande de material e para minimizar esse impacto visual desse procedimento serão feitos: cortina vegetal, tem um programa de recuperação de áreas degradadas, ou seja, vai ter todo um aspecto de paisagismo, de revitalização daquela área.

A questão do tráfego local, falando de movimentação de carretas principalmente. Como foi colocado na fase de implantação, basicamente não temos grandes alterações em relação ao projeto original, porém na fase de operação há um incremento sim no volume de tráfego.

Esse volume foi avaliado, apesar das rotas, já tem rotas bem definidas para o tráfego desses caminhões. Foi feita toda uma análise considerando não só os aspectos hoje, de qual é o cenário atual, nível de serviços dessas vias, onde tem problemas mais críticos de engarrafamentos ou não, foi considerado também todo sinergismo, a movimentação das outras empresas existentes na região. E se avaliou quais seriam as melhores rotas, onde estaria comportando melhor essa frota que está sendo introduzida na região. Para isso foram definidas então, as rotas, foram propostas ao IEMA. Existem rotas alternativas em alguns casos, principalmente a questão de movimentação de pedras na época de construção do enrocamento.

E, como foi colocado, esse processo de frota vai aumentando com o desenvolvimento do projeto, não vai ser uma coisa instantânea chegar aquele volume todo, e aí a partir do momento que vai se desenvolvendo é que se espera que também haja investimentos nessa região para melhoria de todas as vias.



Aumento da arrecadação tributária decorrente obviamente do empreendimento de grande porte como esse que está sendo implantado, isso trará benefício tanto para o município como para o estado em termos de arrecadação.

Geração de expectativa.

Já foi colocado pela própria Sra. Giulianna, é uma questão que realmente o empreendimento desse gera expectativas positivas e negativas, então, isso tem que ser bem tratado. Para isso existe um programa de comunicação social institucional da IMETAME para estabelecimento de um canal aberto com as comunidades para tirar dúvidas, receber reclamações, dar informações, visando justamente minimizar essas expectativas.



| 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). |

Em relação ainda o meio socioeconômico, temos a preocupação bastante grande que é a pressão sobre infraestrutura e serviços locais. A chegada de novos trabalhadores nessa região para atuar, seja na fase de implantação ou operação, teremos certamente também uma pressão sobre essas questões, hospitais, escolas, a questão de segurança, tudo isso já foi avaliado pelas equipes de socioeconomia, então, se tem claramente hoje quais são as deficiências. Isso vem sendo discutido, a nível, não só do empreendedor, mas a nível institucional com prefeituras, com o governo do estado para gerar justamente uma estrutura que comporte esse pessoal.

Chamo atenção aqui que o aspecto da contratação de mão de obra local, minimiza muito esse problema, já que vários trabalhadores vêm e vão se deslocar para suas casas, ou seja, já vivem dentro desse contexto da região.

Então, para questões como essa, a questão incômodo à população, obviamente que você tendo trabalhadores nessa região, que é uma região mais bucólica, você pode ter conflitos e isso é muito importante, então, temos todo um programa de comunicação, de educação ambiental para os trabalhadores, como foi falado e, teremos procedimentos e regras que serão implementadas, seja diretamente pelo empreendedor ou seus funcionários ou aos terceirizados que prestarem serviços a ele, para que evitem o máximo possível interferir no vida, no cotidiano das comunidades.

Interferência na atividade pesqueira.



Qualquer empreendimento que se instale na região marinha, obviamente tem esse potencial, de gerar conflito com a atividade pesqueira.

A implantação de novas estruturas, estabelecimento de um canal de navegação, uma área de bota-fora, movimentação de embarcações, tudo isso já gera um conflito com a atividade pesqueira.

Essa abordagem, essa análise já foi feita lá atrás, no EIA/RIMA, identificadas as principais comunidades que atuam nessa região, foram feitas entrevistas nessas comunidades, mas obviamente, nem todos os impactos associados ao empreendimento são mitigados, então, existe também um Plano de Compensação da Atividade Pesqueira que será desenvolvido.

Acredito inclusive, que essas comunidades já tenham sido contempladas por planos de compensação da atividade pesqueira relacionados a outros projetos, principalmente da área de exploração de petróleo e gás, mas são programas que têm um caráter de serem participativos, discutidos com as comunidades, ver as principais carências e definir projetos estruturantes para essas comunidades, como uma forma de compensar pela perda de área que possa ocorrer em função da implantação de um empreendimento desse.

A questão da segurança na navegação, existem normativas, seja a NORMAM, bem como o projeto, que prevê que vai ter todo um projeto de sinalização náutica, seja na fase de implantação, no processo de dragagem, como depois o estabelecimento do canal de navegação e áreas de manobra.

Por fim, gostaria de chamar a atenção, associados aos impactos temos, como já foram apresentadas, algumas medidas que visam minimizar ou até eliminar alguns impactos, mas desde a primeira licença o projeto já prevê 20 programas socioambientais.

Programas como, Programa de Gestão de Ambiental que vai acompanhar toda obra, desde a fase de implantação e durante a fase de operação, ou seja, definindo procedimentos operacionais, procedimentos para cada atividade, para os conjuntos de trabalhadores, para suas terceirizadas, visando as boas práticas ambientais.

Esse Programa de Gestão Ambiental, ele mesmo já cria um processo de autofiscalização interna.



Temos o Programa de controle de poluição que visa basicamente atuar sobre as principais fontes de poluição, seja emissões atmosféricas, efluentes, resíduos sólidos.

Temos Programa de controle de processos erosivos associados a questão de movimentação de terra. Um Programa de recuperação dessas áreas, também um programa de áreas que foram desmatadas, com compensação.

Programa de Comunicação Social Institucional, como falei.

Programa de Educação Ambiental para trabalhadores, que visa conscientizar os trabalhadores e diminuir possíveis interferências com as comunidades.

Programa de Educação Ambiental para comunidades do entorno. Aqui já um programa de sustentabilidade, de conscientização das comunidades em relação as questões ambientais.

Programa de Apoio a Capacitação Profissional e Contratação de mão de obra local.

Programa de Compensação para a Atividade Pesqueira, como falei anteriormente.

Programa de Prospecção Arqueológica Educação Patrimonial, programa esse já executado. Não foram identificados na área de interferência nenhum bem patrimonial histórico.

Programa de Gerenciamento de Riscos.

Plano de Emergência Individual, muito associados a questão de riscos, de acidentes, de forma preventiva e corretiva para atuar em caso de acidentes.

Programa de Verificação de Gerenciamento de água de lastro nos navios, é um programa naturalmente instituído por norma, então, é implementado no Terminal.

E Programas outros de acompanhamento, de qualidade de água, sedimentos marinhos, biota aquática, que é basicamente para acompanhar possíveis alterações na qualidade ambiental e verificar a eficiência dos controles ambientais. Então, ele acaba funcionando basicamente como um programa informativo e de fiscalização para o órgão ambiental.



Por fim, os Programas de Fauna Terrestre, como já falei, alerta a fauna terrestre, resgate de fauna, monitoramento de fauna. Esses programas já foram basicamente implementados aqui no site. Conforme já foi exposto, já houve todo desmatamento, esse desmatamento foi acompanhado, foram resgatados os animais ali encontrados e foram soltos em áreas equivalentes e hoje são monitorados para isso.

Aqui de forma rápida e objetiva, apresentamos os principais impactos previstos para essa fase de adequação do Terminal.

Coloco-me à disposição.

Agradeço a atenção de todos e, estaremos aqui para responder as dúvidas.

Contatos

OBRIGADO

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

  **econservation**
Estudos e Projetos Ambientais

O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – Antes de passarmos ao intervalo, só reforçar como vai acontecer na fase seguinte de debates.

Só para informar, as perguntas poderão ser feitas de forma escrita ou oral. No formulário tem o espaço para colocar o nome, endereço e a pergunta escrita. Quem quiser fazer a pergunta oral, no lugar para escrever a pergunta, escreva a palavra “oral”, incluindo o nome, endereço.

Como falei no início, as inscrições para as perguntas se encerram 30 minutos após o início da fase de debates.



Agora são 20h20min, passaremos para o intervalo de 15 minutos e às 20h35min retornamos. **(Pausa)**

O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – Convidamos a todos para retornar para iniciarmos a fase dos debates.

Convido a compor a Mesa o Sr. Sérgio Fantini de Oliveira e o Sr. Elias Morgan, representando a SEAMA e o IEMA, o Sr. Anderson da Silva de Carvalho, Diretor Comercial da IMETAME e o Sr. Marcelo Travassos, da empresa consultora, Econservation.

Até o momento temos apenas seis formulários de inscrições de perguntas.

Vamos iniciar o debate agora, às 20h40min. A pessoa que faz a primeira pergunta não colocou o nome, apenas diz que é representante do Conselho da APA Costa das Algas, RVS de Santa Cruz.

A pergunta não foi direcionada a ninguém especificamente.

“Haverá diferença no valor de implementação do empreendimento com as novas atividades da Imetame?”

O SR. ANDERSON DA SILVA DE CARVALHO – (EMPREENDEDOR) - Boa noite a todos e a todas. Com relação à pergunta feita se haverá mudança do valor do empreendimento, sim; haverá. Em princípio, como mudou o *layout* de matriz de carga o valor do empreendimento será maior do que o investimento previsto do empreendimento anteriormente licenciado.

O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – As perguntas por escrito são da mesma pessoa, representante do Conselho da APA da Costa das Algas e RVS de Santa Cruz.

Caso a pergunta não tenha sido satisfatoriamente atendida pela Mesa, quem fez a pergunta pode fazer de forma oral em seguida.

A outra pergunta:

“Quanto ao risco de introdução de espécies exóticas, considerando que o coral-sol pode ser introduzido por meio bio incrustação no casco de navios que deslocam em baixa velocidade, navios de grande porte.



Há alguma medida prevista específica para prevenir a introdução do coral-sol na região, como por exemplo, a Declaração do Casco Limpo, para navios vindos, de áreas, países onde há o coral-sol?”

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) - Como falei na apresentação, basicamente, todas as regras estabelecidas pela NORMAN 20, que trata da questão de controle de espécies exóticas, serão adotadas dentro desse empreendimento. A questão da incrustação é um pouco mais complicada, principalmente, até mais que a água de lastro e os sedimentos presentes nos tanques de navios, porque basicamente o controle que se tem são as pinturas de embarcações que evitam a incrustação, e existe uma periodicidade que isso é feito e tal.

Em relação a um documento específico, que é apresentado, falando do tempo de validade das pinturas, eu desconheço esse documento. Não sei, inclusive, se o Terminal teria autonomia para exigir isso de uma embarcação estrangeira que aportasse o seu terminal. Mas é uma questão a ser vista.

Acho que a pergunta é interessante, é pertinente, e deveria ser investigado como se tratar isso. Mas, basicamente o controle de espécies incrustantes se dá por meio de pintura antincrustante as embarcações. Existe toda uma normatização internacional, porque várias tintas foram banidas nos últimos anos, porque causam mais problemas, inclusive, até que o próprio risco de introdução de espécies. E, chamando a atenção de um detalhe; os programas de monitoramento da biota aquática que foram apresentados aqui, eles têm dentro de seus objetivos, justamente a identificação de possíveis espécies exóticas que possam ser introduzidas. Esse monitoramento tem uma sistemática, uma frequência, onde se intenta num primeiro momento, se ocorrer a introdução de espécies exóticas isso seja detectado e seja estabelecidos os controles que sejam os mais adequados, obviamente, quem trabalha com isso, sabe da dificuldade que é, mas, a estratégia, a princípio, é esta.

O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – Outra pergunta da mesma pessoa.

“O norte do Espírito Santo é bastante utilizado pelas baleias Jubarte durante essa época reprodutiva. As novas atividades da Imetame preveem o recebimento de 27 embarcações de grande porte por mês.



Quais as medidas previstas para mitigar possíveis colisões e impactos sobre populações de baleias?”

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Uma pergunta similar foi feita na última audiência em Aracruz. Em relação à questão das espécies Baleias Jubarte, suas áreas de concentração; elas já são, realmente, bastante conhecidas aqui no Espírito Santo, inclusive, foi fruto do desenvolvimento de um projeto portuário Caravelas. Que começou com um monitoramento intensivo da rota de barcaças que se dirigiam aqui até a Fibria; e esse programa de monitoramento permitiu identificar essas áreas. Uma área, mais ou menos, na altura do Rio Doce, com bastante concentração, e, obviamente, que isso tudo aqui é uma rota de migração.

O que temos hoje em dia; existe uma rota das embarcações, elas vão sair do porto, segue o canal de navegação, e a partir dali o Terminal já não tem autonomia sobre a navegação em si. Existem rotas estabelecidas pela Marinha do Brasil, rotas internacionais e os navios vão seguir essas rotas.

O que posso dizer pela experiência, o que se observa ao longo dos últimos anos de monitoramento é que as populações de baleias Jubarte vem crescendo, a despeito de todo incremento que era uma preocupação, de toda atividade portuária que vem crescendo, das atividades de exploração e produção de petróleo offshore, e sempre houve uma grande preocupação em relação às comunidades de baleias, que era uma população sensível, ameaçada, e os programas de monitoramento vem mostrando que essas populações vem se recuperando, isso é um sinal muito positivo.

Monitoramentos estabelecidos em outros terminais, outros portos não têm conseguido associar diretamente, como principal causa de morte de alguns organismos que tem aparecido e que tem também aumentado a frequência de encalhes, que é normal também. Mas não tem associado diretamente, a maioria das vezes a associação de um impacto com embarcações; isso ocorre, tem registros obviamente, mas não é causa principal. Existem outras causas.

A medida que o porto determinar é fazer todo controle das saídas das embarcações, elas têm uma velocidade de navegação até chegar a mar aberto que é estabelecida, que é menor, e depois eles seguem sua rota, que é estabelecida pela Marinha do Brasil, que são rotas nacionais e internacionais.



O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – Outra pergunta da mesma pessoa.

“Quanto à possibilidade de geração de erosão nas praias. Caso o programa de monitoramento acusar a ocorrência de processos erosivos, quais os métodos mitigadores previstos?”

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Como também coloquei na apresentação; foram feitas várias simulações. Primeiro foi feito um estudo específico para essa área, onde o Terminal está se implantando para conhecer o histórico de evolução daquela linha de costa. Se observa é que nesta região temos uma área com estabilidade de linha de costa, ou seja, não temos nenhum processo erosivo implantado, nem um processo de engordamento implantado. Então é uma linha de costa que há anos se mantém estável. Isso tem explicação, vocês conhecem essa região, ela tem aquelas cangas lateríticas no fundo do mar, em frente, e que isso diminui o ataque do mar direto na praia, que favorece esse processo.

Em relação à área onde o Terminal está se implantando, chamo a atenção que ele está numa área já confinada entre o molhe sul de Barra do Riacho e a área da Jurong. E essa área se formou, hoje temos uma célula ali isolada. Se estamos falando de erosão especificamente relacionada a esse projeto, a área que poderia ocorrer erosão é, basicamente, nesse trecho, mais ou em frente à casa de hóspede, ao sul do molhe de Barra do Riacho até o Terminal da Imetame, que é um trecho pequeno de praia. Mesmo assim, foram feitas simulações matemáticas; existem programas de computador, que rodam, simulam esses processos, ou seja, consideram a área sem o porto, depois com o porto. Esses programas são calibrados com dados medidos no campo, ou seja, colocamos equipamentos no mar que mede altura de onda, velocidade de correntes, e tudo isso alimenta um programa que simula se haverá erosão ou não.

Foi detectada uma pequena possibilidade de processo erosivo nesse trecho em a casa de hospede, mas bastante pequeno. Isso será monitorado para ver se realmente ocorre na proporção esperada, e, se ocorrer, existem mecanismos que podem ser adotados, como uma possível recomposição da linha de praia com engordamento ou até uma obra marítima para evitar que o processo ganhe grandes proporções. Mas, a princípio, não é esperado um processo forte, ativo, e a área afetada é muito pontual.



O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – A pergunta seguinte:

“O local do bota-fora está licenciado, mas há algum estudo que indique a capacidade de suporte deste bota-fora, é suficiente para receber o volume previsto sem comprometer o entorno?”

O SR. ANDERSON DA SILVA DE CARVALHO – (EMPREENDEDOR) – Com relação ao bota-fora, ele está licenciado, e essa área licenciada tem capacidade para esse volume que iremos dragar para o nosso empreendimento. Como falei na apresentação, são 5 milhões de metros cúbicos. A área tem essa capacidade, sim.

O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – Outra pergunta do representante do conselho da APA.

“Quais os impactos de sedimentação do bota-fora no longo prazo, nas áreas da APA Costa das Algas e RVS Santa Cruz?”

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Da mesma forma que falei agora sobre o processo erosivo. O processo de descarte no mar, também passa por simulações matemáticas, nesses mesmos programas, obviamente, com outros módulos, eles simulam todo o processo do material que está sendo descartado, como ele fica lá, e como as plumas de sedimentos se comportam na água. Foram feitas várias simulações, e se avaliou todo processo, todo período de deposição desse material e como que isso é retrabalhado ao longo do tempo.

A área de descarte tem 27 metros de profundidade aproximadamente. Essa área já que não permite retrabalhamento de material de fundo, por ondas. Haveria, basicamente, em casos extremos, de ondas extremas em que parte do material poderia até ser retrabalhado. O retrabalhamento desse material, basicamente, se dá por correntes marítimas de fundo, e que tem baixo potencial para dispersar esse material.

As simulações representaram, indicam, que basicamente o material descartado tende a se concentrar em grande parte, grande massa de sedimentos na própria área que irá receber esse material, com baixa dispersão.

A parte das plumas, existe os próprios cenários que demonstram isso, vários estudos, já estudos com calibrações em outros processos de dragagem, demonstram que



o material que se dispersa na pluma de dragagem, representa de 3% a 5% do material que é descartado. Esse material tem um potencial, sim, de se dispersar, inclusive, atingir a Costa das Algas, se não me engano, não estou afirmando aqui, não me recordo porque esses estudos foram feitos lá atrás, mas a Revis não tem risco de ser atingida, basicamente, a pluma atinge a Costa das Algas, mas com concentrações muito baixas. Isso, em termos de deposição de material no fundo, um risco de afetar as comunidades biológicas, principalmente rodólitos que existem nessas áreas é muito incipiente. Por isso a avaliação foi feita e foi repassada ao Iema para tomada de decisão.

O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – Outra pergunta do representante da APA e RVS.

“Se haverá sobreposição de área de influência direta do Botafora com a APA Costa das Algas, - citando a página 70, 74 do RCA -, quais as medidas mitigadoras e compensatórias previstas para essa unidade de conservação?”

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Em relação à área de influência direta (AID), ela justamente se deveu a esse fato da pluma de sedimentos da área de descarte poder atingir a área de costa da APA Costa das Algas. Como falei, as concentrações previstas que chegaria nessa área da Costa das Algas é bastante baixo, inclusive, está da faixa de ocorrência de concentrações naturais.

Então, não se esperam impactos significativos realmente dentro dessa área. O que se tem proposto, neste momento, são os programas de monitoramento que vão avaliar a conformidade disso tudo que foi simulado e analisado, para definir; se for identificado algum impacto que seja significativo, terão que ser adotadas medidas mitigadoras em relação ao processo de dragagem, e, talvez, um processo de compensação para a APA Costa das Algas. Cabe salientar que um projeto como esse tem em si, 0,5% destinado a compensação ambiental, que já é destinada às unidades de conservação, possivelmente, não sei se já foi definido pela câmara de gestão de compensação quais unidades serão contempladas, mas possivelmente, a Costa das Algas e a Revis serão contempladas nesse processo.

O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – Representante dos conselhos.



“Em quanto aumentará a área de exclusão de pesca com as novas atividades da Imetame?”

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Especificamente, em termos de números não tenho como passar essa informação agora, posso ficar com o contato, depois levantar com mais precisão, mas basicamente o que estamos falando aqui são as áreas onde teremos a implantação das estruturas marítimas, a área próxima à costa já não é uma área de pesca intensiva, justamente até pela ocorrência daquelas cangas lateríticas, mas, sim; a área do canal, a área do bota-fora, essa área de um quilômetro quadrado, que durante as atividades de dragagens, tem sim, restrições, mas após a dragagem ela não é uma área que fica excluída. Temos as áreas de fundeio de embarcações, que também teria de ser avaliado o tamanho dessas áreas. Não tenho os números de cabeça.

Temos um canal de navegação, onde tem a sinalização; esse canal será sinalizado, ele está muito próximo ao canal da própria Portocel, e, obviamente, com a proposta de compartilhamento com a Jurong. Então, tem essa área do canal, tem as áreas de bacia e de evolução e manobras, as áreas onde estão as estruturas marítimas, áreas de fundeio e o bota-fora, que é temporário.

O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – A última pergunta do representante do conselho da APA Costa das Algas e RVS Santa Cruz.

“Como será o programa de medidas compensatórias para as comunidades pesqueiras?”

O SR. ANDERSON DA SILVA DE CARVALHO – (EMPREENDEDOR) - Como já foi também até respondido pelo Marcelo, a questão do programa, tecnicamente será avaliado, inclusive, até em conjunto com os outros empreendimentos que tem ao entorno. Se tecnicamente realmente houver comprovação de que existe o impacto, com certeza, a Imetame estará atuando, e respondendo a necessidade em relação a essa questão da pesca.

O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – Pergunta do Sr. Julio Cesar Florentino Perini. São duas.

“Haverá ferrovia? No empreendimento haverá termo socioambiental?”



O SR. ANDERSON DA SILVA DE CARVALHO – (EMPREENDEDOR) –
É importante que o RCA, com relação às mudanças, elas estão apresentadas ali na mesa, e como nós fizemos na apresentação; os pontos de mudança foram aqueles apresentados. Então para esse licenciamento não previsão para acesso ferroviário ao empreendimento.

O SR. ELIAS ALBERTO MORGAN – (IEMA) – Gostaria de convidar a Sra. Julianna Faria para falar sobre a questão do Termo Socioambiental.

A SR.^a GIULIANNA CALMON FARIA – (IEMA) – Não está previsto para esse empreendimento um Termo de Compromisso Socioambiental. Já temos experiência com esse termo aqui, e estamos considerando essa experiência no parecer. Mas ainda não tem previsão, pelo menos da parte técnica do Iema. Pode ser que a Secretaria de Meio Ambiente junto Governo do Estado proponha junto à empresa, faça essa proposta de Termo de Compromisso, mas, por enquanto, isso não está sendo desenhado não.

O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – Sr. Israel Azevedo, da Associação de Moradores de Barra do Riacho, a pergunta vai para a Imetame.

“Qual a medida utilizada pela Imetame, para realmente priorizar a mão de obra local?”

A segunda pergunta;

“Em relação aos pescadores, qual a compensação que os pescadores de Barra do Riacho terão?”

O SR. ANDERSON DA SILVA DE CARVALHO – (EMPREENDEDOR) –
Em relação à questão da priorização da mão de obra, já faz parte do histórico da empresa sempre priorizar a mão de obra local. Estamos falando aqui em termos de 85% da mão da obra, mas na verdade, podemos afirmar que é mais de 95%. É mão de obra local, inclusive, para obras e outras atividades, que a Imetame atua em outros estados. Ela prioriza sempre em levar mão de obra daqui.

Gostaria de passar para o Etope para poder comentar um pouco sobre essa questão.

O SR. ETORE SELVATICI CAVALLIERI – (EMPREENDEDOR) – Boa noite. Meu nome é Etores. A Imetame tem uma história de valorizar a mão de obra local, como o Anderson falou; nossa mão de obra hoje é superior a 95%, de Aracruz, Ibirapu, João Neiva e região. Na reunião passada o Juliano trocou 95% por 85%, e o Marcelo hoje acabou trocando também.

Para essa região aqui, sabemos que há constantes conflitos nesse quesito. Nós conhecemos, acompanhamos, há constantes conflitos. É sabido que nos últimos empreendimentos que tiveram na região, uma grande quantidade de pessoas de outras regiões do país vieram se instalar. É por isso que essas comunidades aqui do entorno tanto se preocupam com esse item.

O que a Imetame quer deixar claro e pode assumir um compromisso com a comunidade, se assim a comunidade quiser, é que vamos priorizar os nativos da região. O controle disso é feito historicamente pela Imetame através de um instrumento muito simples; porque a questão de você pedir o comprovante de residência, o comprovante de aluguel, todas essas coisas, infelizmente, essas coisas todas podem ser manipuladas, podem ser fabricadas; agora, o título de eleitor, não pode ser fabricado. Então, a nossa proposta para as comunidades aqui do entorno, seja Mar Azul, a orla, toda orla, Vila do Riacho, Barra do Riacho, é que no nosso empreendimento vamos admitir pessoas prioritariamente dessa região, prioritariamente; e é claro; se não tiver a mão de obra necessária disponível, a segunda prioridade é Aracruz, Ibirapu ou João Neiva, como sempre foi feito, porque entendemos que há um impacto socioeconômico em toda região, incluindo os municípios vizinhos.

Nós podemos exigir quatro anos, no mínimo, de título de eleitor aqui na região, quatro, cinco, seis, a comunidade é que vai dizer. Porque, como houve uma migração muito grande nos últimos empreendimentos, há uma superlotação das cidades pequenas; é uma reclamação contínua dessas comunidades. Nós podemos privilegiar os nativos, através do título de eleitor. Mas, o rapaz que é jovem, tem só dois anos de título de eleitor, tem desafio nenhum; vamos procurar a família dele. Ele vai ter que apresentar o dele e da família dele. Ah, mas aquela pessoa que é nativo daqui, mas por falta de opção aqui, agora está trabalhando lá em outros locais, está morando lá em Linhares e quer voltar para a terra dele, sem desafio; o cartório eleitoral tem o registro da família dessa pessoa, se realmente ele é nativo da região.



Então, a Imetame cumprindo o seu compromisso social que se estabeleceu por vontade própria desde muitos anos atrás, pode assumir o compromisso com a comunidade, a comunidade vai dizer quantos anos a Imetame tem que exigir, e nós vamos acatar com o maior prazer, com a maior alegria, exatamente para privilegiar os nativos da região.

Essa é nossa colocação e é o nosso compromisso com a comunidade. A comunidade vai definir, o que é que devemos fazer, e, junto com a comunidade vocês vão nos fiscalizar, como já acompanham a gente no dia a dia das nossas atividades.

Muito grato.

O SR. ANDERSON DA SILVA DE CARVALHO – (EMPREENDEDOR) –

Com relação aos pescadores, foi o que coloquei anteriormente, tendo, tecnicamente, sendo comprovado algum tipo de impacto, a Imetame está realmente aberta a avaliar as compensações necessárias.

O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – A próxima pergunta está sem identificação, só colocaram o endereço de Barra do Sahy, e a pergunta é a seguinte:

“Existe algum projeto preparado para a restauração do entretenimento de esporte e lazer que serão perdidos nessa área de implantação do negócio?”

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Especificamente o projeto da Imetame não foi identificada dentro da área de influência das obras e tudo mais, uma área ativa de lazer, reconhecidamente utilizada. Sei que existe uma questão de área de surfe aqui próxima, não sei se do outro lado de Barra do Riacho, mas na região defronte, ou seja, na área de influência direta do empreendimento da Imetame, realmente não foi identificada nenhuma área de lazer relevante, de uso contínuo pela comunidade.

O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – Antes de passar à próxima pergunta, informo aos senhores presentes que se encerrou o prazo para inscrição de novas perguntas. A última foi recebida agora.



A próxima pergunta é da Sra. Roseane, do bairro Santa Marta, Barra do Sahy, em relação à mão de obra local.

“Nativo seria, por assim dizer, deveria ser pela certidão de nascimento do candidato, não o título de eleitor.”

O SR. ETORE SELVATICI CAVALLIERI – (EMPREENDEDOR) – Acredito que se formos selecionar pela certidão de nascimento teremos alguns desafios com a comunidade. Acredito que se quatro anos é pouco tempo para contemplar os nativos, as comunidades se reúnem, as comunidades aqui todas são organizadas, nós sabemos, muito bem organizadas; elas se reúnem, se não for quatro anos, se for seis anos, e aquilo que a comunidade decidir, vamos praticar. Acho que é por aí. Porque a certidão de nascimento, propriamente dito, acredito que vocês terão desafio entre vocês, porque essa definição, a Imetame vai esperar que vocês deem para ela.

Então eu acredito que vocês precisam se reunir, vocês são organizados, repito, e vocês estabelecem para gente o que temos que contemplar.

O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – A última pergunta escrita é do Sr. Silvio Musso de Oliveira, em prol de todos os nossos jovens e de toda comunidade de Barra do Riacho.

“Até hoje nossa comunidade já abriu mão de importante meio de lazer gratuito que são as nossas praias para abrigar projetos semelhantes ao da Imetame Logística e porto. Não queremos atrapalhar o progresso da região com a implantação de vossa empresa, logo, precisamos de uma área com todos os tipos de esportes que poderiam ser desenvolvidos nessa área cedida para executar o seu projeto.

Queremos e precisamos de uma área que tenha opção para todas as faixas etárias, tipo um ginásio poliesportivo que atenda a demanda da população. Sendo que esse ginásio após sua conclusão necessita de uma manutenção constante bancada pela empresa, que está usando a nossa praia para aportar o seu projeto.”

O SR. ETORE SELVATICI CAVALLIERI – (EMPREENDEDOR) – Sua pergunta é pertinente, você citou todos os projetos. O nosso projeto por si só, ele ocupa uma área relativamente pequena de praia, até em comparação com todos os outros



projetos. A questão dos mecanismos, dos equipamentos públicos é, com certeza, um compromisso, uma obrigação do poder público. A empresa está sujeita a todas as avaliações de impacto socioambientais e aquilo que for definido nas compensações para ela cumprir, ela irá cumprir.

Aqui, neste momento, não é possível se confirmar, se debater um assunto como esse, eu não tenho como fazer compromisso nenhum nesse sentido aqui.

O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – Vamos passar às perguntas orais. Só lembrar e pedir para todos respeitarem o tempo de dois minutos para elaboração das perguntas e também, os componentes da Mesa devem se limitar a três minutos para dar as respostas. Temos várias perguntas, é possível que tenhamos de alongar o tempo da audiência.

A primeira inscrição é da Sra. Graça do Couto, de Vila do Riacho.

A SR.^a GRAÇA DO COUTO – É uma pergunta que há dois anos que estive aqui numa audiência pública, e foi muito falado sobre tratamento do esgoto local, principalmente da praia, onde existe aqui grandes empresas, e vem Jurong, tem a Fibria, e não existe uma ETE? Tem o projeto desde 2010. Só está no papel? E todo mundo está sofrendo com isso, e é sabido que temos praias lindas, mas todas contaminadas; e as empresas, e a prefeitura, cadê as parcerias, porque tem partir de vocês, existe esse projeto pela Jurong de doze milhões, de 2010. Só está no papel? É uma pergunta que não quer calar. Há dois anos fiz essa mesma pergunta, foi debatido isso.

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Vou tentar responder, foi direcionada para a consultoria.

Especificamente em relação a esse projeto, não sei realmente do que se tratou essa audiência há dois anos, não está se referindo à audiência de 2012, da Imetame, referente a esse projeto, vou responder especificamente a esse projeto.

Esse projeto tem a sua perspectiva de geração de efluentes e foram apresentados os sistemas de tratamento que serão utilizados dentro do projeto, de forma a garantir que, aquilo que está será lançado, conforme previsto no projeto no mar, estará enquadrado conforme normas legais. A questão de o município não dispor de um sistema de tratamento, de captação, tratamento e destinação adequada dos seus efluentes é um problema, realmente, sério, mas é um problema mais público, e o que posso dizer



especificamente desse projeto que foi apresentado a nós para avaliação de impactos é que esse projeto não está lançando numa rede, ele está tratando especificamente o que está gerando e está lançando no mar, enquadrado conforme a legislação.

A SR.^a GIULIANNA CALMON FARIA – (IEMA) – Olá dona Graça.

Sou Analista de Meio Ambiente, na área de socioeconômica, e na verdade, temos um artigo na nossa Constituição Estadual que diz que todo empreendimento quando vai ser instalado ele precisa traçar, por exemplo, qual é o incremento que ele traz de pessoas para aquela comunidade.

Por exemplo, no caso da Imetame, tivemos a palavra do Sr. Etoze que eles têm uma perspectiva de contratação de mão de obra de 95% local, que talvez chegue a isso.

Então, na verdade, a infraestrutura sociocomunitária que eles teriam que arcar ou mostrar de onde viria o recurso, é aquele incremento que ele traria. Por exemplo, se ele fosse trazer 2 mil trabalhadores de fora. Seria avaliado se esses 2 mil trabalhadores viriam com suas famílias, e iriam usar a escola da região, seria estudada a captação de água, do tratamento de esgoto, do resíduo, toda a infraestrutura sociocomunitária de vocês. Então, ele teria que demonstrar de onde vem recurso para poder pagar esse incremento na infraestrutura de vocês.

Hoje, o projeto Imetame não tem a obrigação de arcar com essa infraestrutura, porque ele não tem comprovadamente um incremento de população. No caso, diferente de outros empreendimentos que temos na região.

Nesse sentido, só estou querendo esclarecer para vocês. No Estudo de Impacto Ambiental tem que vir, no caso, esse aqui é um RCA, é um complemento, então, entendemos que seja um apêndice do Estudo de Impacto Ambiental. Ele tem que vir descrito que tipo de incrementos de pessoas ele irá gerar na região. Para a Imetame, é interessante de todas as formas fazer a contratação de mão de obra local, porque ele não vai ter incremento de infraestrutura sociocomunitária, ele vai acabar economizando recursos, inclusive. E, os impostos gerados, os tributos gerados ficam, mesmo, para investimento no município.

A SR.^a GRAÇA DO COUTO – (Inaudível) – Estou falando que você está dando uma resposta individual da Imetame, estou falando de parcerias, todas as empresas que operam aqui. Se a Imetame não gera, então ela não vai chamar a Jurong,



as outras empresas, a prefeitura. Eu venho de um local que somos um modelo em reciclagem; isso é meio ambiente. E sobre ETE, eu venho do Vale do Aço. Somos modelos em Minas Gerais, segundo lugar, porque o primeiro é Matozinhos. Todo mundo copia da gente. É da empresa, e lá tem várias empresas que se juntaram e fizeram o melhor projeto sobre ETE e meio ambiente.

Não tem individualismo nisso, não é a Imetame que tem de assumir esse compromisso.

A SR.^a GIULIANNA CALMON FARIA – (IEMA) – Eu entendi seu ponto de vista, Dona Graça, acho que pode ficar aqui como sugestão. Nós tivemos em Anchieta alguns exemplos das empresas se juntarem com o poder público, tanto municipal quanto estadual para poder agir em prol da região.

Acho que isso pode ficar como sugestão para a própria Imetame, para buscar, junto ao poder público municipal, estadual e até as empresas vizinhas deles, o tratamento desses impactos sinérgicos. Isso que a senhora está falando; que é aquele impacto que vai, um monte de gente fazendo um pouquinho, acaba virando uma situação maior para vocês.

Acho que pode isso como sugestão.

O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – Vamos passar à pergunta seguinte. O Sr. Valdinei Tavares de Souza, da ONG Amigos da Barra do Riacho. A pergunta é direcionada aos representantes do Iema/Seama.

O SR. VALDINEI TAVARES DE SOUZA – Boa noite a todos e a todas. Na verdade eu queria saber do Iema, quando vai ser o momento das comunidades propor suas sugestões para constar como condicionantes ambientais. Fiquei muito feliz, nosso parceiro, Dr. Etores colocou já essa expectativa, 95%, pelo trabalho que a empresa faz com as comunidades, no município, pela palavra que ele sempre deu. Fico muito feliz que sempre honrou essa palavra.

Acho que a comunidade vai criar uma expectativa positiva, porque o histórico da empresa, realmente é esse.



Mas, como ainda não tem resposta, queria colocar a proposta, se for possível, baseado no que as comunidades, o que os moradores nos falam nas nossas reuniões, que é a qualificação profissional antes da instalação e da operação do empreendimento.

Então, as mulheres sempre colocam que elas ficam muito à mercê da contratação, sobre essa mão de obra. Elas vêm com uma pauta de reivindicação que as funções recrutadas do empreendimento sejam dados cursos de qualificação, pelo menos num período mínimo de dezoito meses, antes do empreendimento e na mesma carga de cursos de dezoito meses, para que as mulheres tenham condição de estarem dentro do site trabalhando.

Também queria saber o que será feito com a mão de obra que já é registrada em carteira, mas que não tem certificação, e estamos vendo em outros momentos que a certificação é exigida, e às vezes o profissional tem na carteira, mas não tem a certificação, e se é possível fazer a qualificação desse profissional, uma espécie de reciclagem para que ele possa ter a certificação, já que ele é um profissional da área, para ele estar preparado.

E uma grande reivindicação da comunidade também é a preparação de Moço de Convés para operar dentro do porto.

Ficam essas perguntas, se a qualificação e esses cursos podem ser implementados, em especial o curso Moço de Convés. Iria falar da obrigatoriedade da lei municipal de 75% por cento da mão de obra local, mas não vou nem entrar nessa questão porque o Etope superou a meta, 95%, até me abstenho dessa proposta que iria fazer.

O SR. SÉRGIO FANTINE DE OLIVEIRA – (IEMA) – Valdinei, boa noite. Inicialmente, sua primeira pergunta em que momento a comunidade pode sugerir e dar e suas contribuições para as condicionantes. Esse aqui é o momento; essa reunião pública é o momento em que os técnicos do licenciamento estão presentes, que estão envolvidos com a análise desse empreendimento estão aqui para ouvi-los.

Como a maioria das pessoas sabem, já é a segunda reunião pública desse projeto; tivemos uma em torno de vinte dias atrás, esperamos os dez dias, aguardando as contribuições, após a reunião, e, da mesma forma, agora, após essa reunião, durante a



reunião e após a reunião ainda existe um tempo em que o Iema aguarda as sugestões, as colocações, as contribuições das comunidades, que podem ser enviadas por escrito.

Com relação às capacitações de mão de obra, vou pedir que o Sr. Etoze faça uma contribuição.

O SR. ETOZE SELVATICI CAVALLIERI – (EMPREENDEDOR) – Valdinei, boa noite. Te agradeço pelas palavras. Com relação à capacitação, também é do conhecimento da comunidade a prática nossa, da nossa história, do desenvolvimento próprio da mão de obra, a nossa escolinha que você conhece, que a comunidade conhece. Nós podemos falar também, acho que um número parecido com 95%, dos nossos profissionais são formados em casa, são da região e são formados em casa pela nossa escolinha.

Nós já iniciamos nosso programa de capacitação do pessoal da região, daqui, do entorno. Alguns meses, acho que já até completou ano, vimos na Associação de Barra do Riacho, fizemos um programa extenso, durou vários meses; não tenho aqui agora a quantidade de pessoas que fizeram um treinamento de informática, nós aperfeiçoamos aparelhos que tinham lá, trocamos computadores, contratamos profissionais para dar o treinamento, fizemos acompanhamento, e eu não sei te responder, com exatidão, no momento os computadores estão parados, acho que foi por falta de demanda, acho, não posso te afirmar isso, mas acho que o pessoal da comunidade pode te responder isso.

Na verdade já começou um tempo atrás e outras funções, podemos fazer na nossa escolinha. Entendi sua preocupação com profissionais, acredito que você se referiu, por exemplo, um caldeireiro ou um soldador, que, digamos, está desatualizado e precisa de uma recertificação. Um soldador que precisa se qualificar novamente; isso estamos à disposição de vocês para poder fazer.

O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – A pergunta seguinte é do Sr. Marinaldo Antunes, da Associação Comunitária de Barra do Sahy.

O SR. VALDINEI TAVARES DE SOUZA – Por isso fiz a pergunta a eles, então a minha fala quero colocar como proposta, para que as mulheres tenham como medida compensatória as funções que serão executadas lá, seja de caldeireiro ou de soldador, que seja aberto curso nessas áreas para as mulheres, tem muitas mulheres que querem fazer isso. Então que isso entre como medida condicionante, que o Moço de



Convés, também entre como medida e que, esses cursos que já estão sendo feito na escolinha da Imetame possa passar pelas comunidades aqui diretamente impactadas, se ele fez parcerias com as ONGs, associações. Então, quero colocar como proposta, já para condicionante.

O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – Agora o Sr. Marinaldo.

O SR. MARINALDO ANTUNES – Boa noite a todos. Meu nome é Marinaldo Antunes, da Associação de Moradores de Barra do Sahy, representante, porque o presidente no momento não pode estar.

Como condicionantes, como o Valdinei colocou as dele, vou colocar a minha e após eu faço a pergunta.

Temos a associação aqui, é pequena, precisa ser alterada algumas coisas, então peço que seja anotado se a Imetame pode fazer para nós um micro empreendimento, uma coisa bem pequena anexa à nossa associação.

A pergunta; quanto à biota. Vemos que somos muito castigados em relação a isso, vejo que dou minhas pescadas de vez em quando, minhas fastiadas, mariscadas à noite, quando não estou trabalhando estou pescando. Observo que temos ali nossas algas que elas estão sendo soterradas, com esse empreendimento a possibilidade disso acontecer é maior. Logo com o empreendimento da Jurong eu observei isso, inclusive, eu conversei com a Diretora do Iema à época, que estava de passei na Barra do Sahy, eu tive o prazer de subir e ver com eles o problema. Me perguntaram se achava que isso iria prejudicar. Disse que já estava prejudicando, sou nativo daqui e conheço muito bem a praia aqui. E como foi falado pela Mesa que é uma área muito pequena do empreendimento da Imetame. Essa área muito pequena, antes do empreendimento era uma coisa muito linda, maravilhosa; hoje, esses dias fui lá e tive o desprazer de ver o que está acontecendo ali. E esses dias estava aqui, em frente ao nosso mar, e observei esse soterramento das pedras, e a nossa preocupação é essa; o que a Imetame vai fazer pós-empreendimento, quais soluções serão tomadas quanto ao problema relatado.

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Marinaldo, boa noite. A situação é realmente onde temos sim, perdas de habitats, e essas pedras que você está se referindo junto às praias, parte desses empreendimentos, Jurong, Imetame,



vão consumir, não tem jeito; é uma questão de instalar e ocupar esse espaço físico, onde existem esses ambientes.

O que se avalia é que num contexto mais amplo, a presença, a ocorrência desses ambientes, temos uma situação onde o desenvolvimento, a vocação portuária, que já vinha com Barra do Riacho e toda questão logística, favoreceu a implantação de empreendimentos como esse na região, e, realmente, temos situações onde tínhamos praias com aspecto paisagístico, a presença desses habitats e estão sendo suprimidos para implantação desses empreendimentos.

Nesses casos específicos, não tem muito que se fazer. Existe uma questão que, obviamente, avaliamos, como biólogos, oceanógrafos, na ocasião é que à medida que estamos construindo, estão sendo construídos enrocamentos com pedras e tudo mais, de certa forma, a parte de recomposição de algas associadas e que vão colonizar esses recifes artificiais, teoricamente, manteria um habitat equilibrado, por exemplo, para espécies de peixes ou tartarugas que se alimentam dessas algas e tudo mais. Mas, obviamente que são enrocamentos artificiais, não é mais aquela praia natural.

Essa situação é que conduz, muitas vezes, à questão da compensação. Existem impactos que não temos como mitigar, não existe mitigação para isso, obviamente que estamos olhando o empreendimento como um todo, temos programas de monitoramento para entender aspectos ecológicos, possíveis mudanças, como é que isso se dá, como é que o ambiente se recupera; que serão monitorados e irão alimentar e vamos conhecer melhor o comportamento e a resposta que o ambiente vai dar.

Mas, para impacto como esse, que o senhor relatou, que é inevitável, não tem como se mitigar num primeiro, é por isso que esses empreendimentos tem um valor de compensação ambiental previsto em lei de 0,5%, do valor total do empreendimento, que são valores bastante vultosos, e são aplicados em áreas de conservação, como o caso, já falei aqui, possivelmente, serão aplicados na APA Costa das Algas, na Revis de Santa Cruz e outras unidades de conservação da região.

O SR. MARINALDO ANTUNES - Só lembrando para todos aqui que temos pescadores, porque aqui fala muito pescadores de Barra do Riacho. Nós temos pescadores de Vila do Riacho até Praia Formosa, só para deixar bem claro, não é só em Barra do Riacho que tem pescador não. Só isso.



O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – Vou passar a palavra agora ao Sr. Vicente Buteri, da Federação das Associações de Pescadores do Espírito Santo, de Barra do Riacho.

O SR. SEBASTIÃO VICENTE BUTERI - Boa noite. Vicente Buteri, sou vice-presidente da Federação das Associações de Pescadores do Espírito Santo,

Cumprimento a Mesa, os colegas aqui do Iema, estamos juntos novamente; o ICMBio, a turma da APA que está aqui também, e o Secretários e os nossos companheiros das associações.

A verdade é a seguinte; ficamos satisfeitos em saber que é um companheiro nosso de Aracruz que está montando um empreendimento desses, que não é fácil, ficamos muito felizes com isso; não é um japonês, nem chinês.

Bom a verdade é que temos que cumprir a lei; se existe lei é para cumprir. Temos LP, LI e LO, temos condicionantes em cima desse estrago que vai ser feito. Vocês colocaram no impacto físico, principalmente a dragagem. A dragagem vai desgraçar uma área de pesca das maiores, porque essa parte aqui, junto com a Jurong é a maior área de algas marinhas do Estado. E vocês vejam; está sendo tudo destruído.

Aqui só fala desse impacto físico na terra, não fala no mar. Queria saber do Iema porquê, porque é um impacto físico no mar violento com a dragagem, vocês estão sabendo disso. Isso teria que ser feito a parte, não é feito.

A dragagem vai trazer esse impacto físico, perdemos ali criadouro, perdemos área de pesca. E pega essa dragagem e vai jogar aonde? Vai jogar no bota-fora que já está criando peixe, que já tem muito tempo que não é jogado nada ali. Ali se tornou num criadouro. Quer dizer, estamos perdendo uma área aqui e estamos perdendo outra área lá, e os pescadores como é que ficam?

Temos que saber que é uma comunidade tradicional, esse local é um local de pesca do tempo antigo, e eles são comunidades que tem de ser obedecidas. Quer dizer, até agora, vocês não apresentaram nada para o pescador; o que vão fazer para os pescadores; não apresentou nada de condicionante, quer dizer; estão incorrendo no mesmo erro das outras. Resultado, o que fazemos? Entramos na Justiça, vai para o Ministério Público, o que não gostaríamos de fazer. Queremos que haja um pouco mais de contato.



O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – Sr. Vicente, informo que o seu tempo já se esgotou, peço que conclua.

O SR. SEBASTIÃO VICENTE BUTERI – Eu sei, mais um minutinho, porque isso é importante, inclusive, para o empreendimento; o que adianta fazer uma coisa e amanhã não está dando certo isso, tem que dar certo para os pescadores, não podemos deixar o pescador numa situação, pega uma área deles e fica por isso mesmo. Assim não dá.

Queremos conversar, saber qual o interesse da Imetame, o que ela pode oferecer para nós, o que a Imetame pode fazer para o pescador que vai perder essa área, duas até, porque está jogando no bota-fora, e lá já um criadouro. Não estou aqui querendo botar fogo não; apenas lembrando, porque amanhã é pior, vamos fazer hoje? Vamos resolver?

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Sr. Vicente, primeiramente, peço desculpas se não ficou muito claro na apresentação, mas todo o aspecto relacionado a atividade de dragagem no mar e suas consequências, foram sim, abordadas no estudo, seus impactos, a questão da área de disposição, bem como toda questão da interferência sobre a atividade pesqueira. Foi mapeada, suas áreas de atuação, as próprias comunidades que pescam, quais os tipos de pescaria que são executas e tudo mais.

Obviamente, concordo, mais uma vez temos um conflito de interferência, é disputa por um espaço físico, que tem a questão do desenvolvimento, a área portuária que divide o mesmo espaço com uma área de pesca. Esse conflito vai existir.

Essas abordagens são feitas, são propostas questões para o acompanhamento do nível de impacto, para entendimento disso, para discussão com as comunidades, e até corrigindo um pouco a posição que o Anderson colocou; existe, sim, já estabelecido como condicionante, um programa de compensação da atividade pesqueira, porque alguns desses impactos é mais ou menos o que foi colocado na linha do habitat, é um impacto que ter interferência e não tem como, tenta se minimizar algumas questões, mas outras são inevitáveis.

Então, existe um programa de compensação previsto para a atividade pesqueira, e esse programa, imagino que vários pescadores aqui, já tiveram a oportunidade de



participar em outros fóruns na mesma situação, porque é um programa que vem cada vez mais implementado, exigido pelos órgãos ambientais, frente alguns projetos.

Esse projeto será ainda desenvolvido, não foi desenvolvido porque não começaram as atividades, a partir do momento que começar as atividades no mar, se houver o licenciamento pelo Iema, esse programa será implementado. Ele é implementado de forma participativa, as comunidades participam, discutem, definem suas prioridades, são montados projetos, e esses projetos são discutidos com o empreendedor; obviamente, tem que ter um nível de razoabilidade entre o nível de compensação disso. E eles são submetidos para aprovação pelo Iema.

Em linhas gerais é isso; temos realmente impactos, com propostas de mitigação, e outros que não são mitigados, serão discutidos num programa de compensação.

O SR. SEBASTIÃO VICENTE BUTERI - Qual é a área, quanto de hectares está entrando no mar, a Jurong entrou 87 ha no mar; você tem ideia de quanto de hectares irão entrar no mar?

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – De cabeça, lamento, não tenho. No RCA, no final da audiência posso passar informação mais precisamente. Em termos de número, não tenho. Tenho, por exemplo, a área de descarte ocupa uma aera de 1km²; somados o canal, bacia de evolução e presença de quebra-mar, não tenho de cabeça esse número para lhe dar.

O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – Sr. Júlio César Florentino Perine.

O SR. JÚLIO CÉSAR FLORENTINO PERINE – Sou presidente do Partido dos Trabalhadores e resido em Barra do Riacho, desde os meus catorze anos.

Infelizmente não citou que nesse empreendimento que foi construído, esse galpão, não foi colocado nem um ônibus da Vila do Riacho até esse empreendimento, de Coqueiral, Santa Cruz, ou seja, ao longo da orla para esse empreendimento. Por quê? Se esse trabalhador que é morador de Barra do Riacho, da orla, ele provavelmente não vai ficar. Vemos na prática que as pessoas ficha em Aracruz, apesar da Imetame contratar gente de João Neiva, Ibirapu.

Fiz essa reclamação em 2012, fiz várias audiências, inclusive, pedi uma audiência para Barra do Riacho também, até já protocolei no Iema, pedindo uma audiência, e espero que seja feito em Barra do Riacho essa audiência. Para a população ver de perto o que é a Imetame. Não é uma empresa só que dá caderno, que dá mochila, mas que deixa o principal, o trabalhador desempregado, essa é a prática da Imetame.

Quanto ao termo socioambiental que foi a pergunta escrita; fico muito triste, é um retrocesso do Iema. A comunidade de Barra do Riacho está sendo tratada, da orla, porque, se a condicionante, por exemplo, o Estaleiro Jurong, está sendo feita uma obra em Barra do Riacho na creche, e foi feito um termo socioambiental, que é um compromisso entre a empresa, a prefeitura, entre o Governo do Estado, Iema, enfim, todos os atores. O Sr. Vicente apontou bem, talvez tenha que ser feito um Termo de Ajustamento de Conduta, porque do jeito que órgão público defenderia a sociedade, não está defendendo.

Então, é assim; em Barra do Riacho vai ficar sem a parte desse mar. Quero pedir que se faça o termo socioambiental, que bote uma passarela da Barra do Riacho até o outro lado, na Praia da Curva, porque nós perdemos área de lazer. Vou pedir um porto abrigado para os pescadores de Barra do Riacho, porque eles terão que ir mais longe agora, porque a Imetame está fazendo isso com nossa comunidade. Vou pedir também que se faça investimentos no posto de saúde de Barra do Riacho, no pronto-atendimento, porque se faz muito no Hospital São Camilo, mas a orla está esquecida pela Imetame, então tem que fazer as obras aqui na nossa região. Vou pedir também que seja feito obras de infraestrutura nas unidades educacionais, porque não sabe, na prática vem milhares de pessoas, centenas e mais centenas de pessoas que vem para nossa região em busca do emprego e não tem nem um ônibus, o morador tem que ir de bicicleta para trabalhar na Imetame porque não dá vale transporte, não tem ônibus, não ficha o pessoal da região.

Essa é prática. Parabéns Etores por seu empreendimento, mas está tratorando, o Iema está indo pelo mesmo caminho. O expositor, me desculpe, mas muito mal informado, pudemos ver.

Não vou me alongar mais, mas gostaria que a Mesa se manifestasse.



O SR. SÉRGIO FANTINE DE OLIVEIRA – (IEMA) – Sr. Júlio César, boa noite. Em relação ao aproveitamento do Iema de suas sugestões, vou até repetir o foi dito no começo; essa reunião está sendo gravada, a ata desta reunião vai ficar disponível com sua fala, com suas sugestões; será utilizada pela equipe técnica na elaboração do parecer final que é prévio à emissão de qualquer tipo de licença, caso ela seja emitida. Em relação a outras contribuições que a Imetame pode ou não pode dar para a comunidade, vou pedir que o Anderson responda.

O SR. ANDERSON DA SILVA DE CARVALHO – (EMPREENDEDOR) - O Sr. Etores vai responder.

O SR. ETORE SELVATICI CAVALLIERI – (EMPREENDEDOR) – A Imetame tem um história que a comunidade conhece, é obvio que não conseguimos atender todos os anseios da comunidade. Hoje nós temos um número de pessoas muito pequeno, e acredito que 50% dessas pessoas são de Barra do Riacho, atuando aqui. Na época da construção do galpão, foi uma coisa pequena, também foi utilizada mão de obra da região, Barra do Riacho, falo da região, aqui do entorno.

Com relação a mão de obra aqui da orla para Aracruz, não sei precisar quantos colaboradores nós temos na empresa que são da região, mas são muitos colaboradores, eu posso garantir para vocês.

A tentativa de colocar ônibus da orla, daqui da Barra do Riacho, Vila do Riacho, nós já fizemos por três vezes, e nós podemos comprovar isso, e não foi possível a continuidade. O que foi possível é alocar os colaboradores, como hoje nós temos, em obras fora, onde eles ficam um período grande, vem para casa e tal, e assim, seguimos com a boa relação com toda comunidade no nosso entorno.

Repetindo; óbvio, até gostaríamos de poder atender todos os anseios, mas não é possível. Peço perdão se deixamos de cumprir aquilo que nós entendemos que é um princípio nosso, é um valor nosso, que é a nossa responsabilidade social.

O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – Passo a palavra ao Sr. Marinaldo Miranda, de Barra do Riacho, Colônia Z-7.

O SR. MARINALDO MIRANDA GONÇALVES – Boa noite. Marinaldo Miranda Gonçalves. Sou pescador, Colônia e Associação de Pescadores de Barra do



Riacho. Quero ser mais rápido aqui, porque você vai me dar 2 minutos só, mas se me cortar não vou parar, porque deram 3 para resposta, vou continuar um pouquinho.

Quero falar rapidinho aqui para o Iema sobre discutirmos melhor essa dragagem, sobre esse batelão, ele não pode ser furado mais, porque nós tivemos o maior problema, problema enorme, e o batelão que vai levar para o bota-fora. Não pode ser furado porque ele está jogando essa argila, acabando com as redes do pescador, vai atravessar em cima da lama, onde trabalhamos com o camarão.

No repeteco vou adiantar isso, porque ele vai me cortar.

É difícil viver da natureza, eu vivo do natural, eu defendo a natureza, talvez você não vive, mas infelizmente, você diz que não terá exclusão da pesca? 8.800 milhões/m³ tirados dali um berçário. Conheço muito bem o berçário, 5 milhões para o bota-fora, que será seletivo também, nós podemos discutir isso. No repeto também vou falar. Temos que discutir isso, seletivo, para fazer como a Jurong; parabéns pela Jurong, nós trabalhamos nisso. Trabalhamos no bota-fora lá. Hoje tem toneladas de peixe lá, os pescadores sabem muito bem disso. Vamos trabalhar em cima disso no repeteco também.

Outra coisa; exclusão, 8 milhões, vou voltar nisso, 8 milhões/m³? Como você não excluiu espécies de pescador, ou espécies que se reproduzem ali? E sem falar na escoação que vai ter de soja e outros mais. Você sabe quantos navios vão encostar ali na área de fundeio onde é nosso pesqueiro? Não está excluindo, você vem dizer isso? Viver da natureza é difícil! Talvez você não vive.

Outra coisa também que quero ver. A manutenção periódica, outro perigo. Vocês vão lá, a gente pede, vocês jogam, todo calcário, rocha, o que for, nesse bota-fora, o que acontece? Depois vem a manutenção periódica, pegam a lama, jogam em cima de novo.

Voltando ao assunto do batelão, é muito importante que a gente discuta isso, já discutimos há muito tempo, vou para o repeteco.

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Na verdade, não entendi se foi uma pergunta.



Marinaldo, estava se referindo a mim falando que não há exclusão para área de pesca?

O SR. MARINALDO MIRANDA GONÇALVES – Positivo. É isso aí!

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Em momento eu falei que não tem área de exclusão.

Tudo bem. Só reforçando então, talvez eu tenha me expressado mal. Peço desculpas se alguém entendeu dessa forma. Há sim, exclusão de áreas de pesca. A gente sabe, falei que as áreas onde serão construídas as estruturas marítimas, onde tem bacia de evolução, canal de navegação, área de bota-fora; tudo isso são áreas de exclusão. Falei que área de bota-fora é uma área de exclusão temporária, ainda falei que as áreas de fundeio são áreas de exclusão também. Então, tudo isso são áreas de exclusão e tem um conflito com a atividade pesqueira. Isso está claro.

Isso foi apresentado ao Iema, existem questões de programas para tentar mitigar alguns sobre a atividade da pesca, e também, existe o programa de compensação da atividade pesqueira. Então, peço desculpas se o entendimento foi de que não há área de exclusão; há área sim, de exclusão. Isso é um conflito identificado dentro do programa, e foi repassado o nível de conflito para o Iema com as medidas propostas.

O SR. MARINALDO MIRANDA GONÇALVES – A área de exclusão é permanente, não é área momentânea não, porque a partir do momento em que você destrói um berçário e que não me deixa mais as espécies, seja ela pescador... você excluiu totalmente, ali não posso entrar mais, então não é temporária. Estou falando isso, isso já acabou você destruiu, ali não vou voltar mais, e o estoque que dava ali, não vai dar mais, é só isso. Não estou aqui querendo engessar o empreendimento, só defendendo o natural, que vivo da natureza, é só isso.

Agora, quero deixar bem claro, ouvir do Iema, que temos que discutir melhor, vamos amadurecer isso, sobre o batelão, tivemos o maior problema dentro daquela área pesqueira da laminha que temos, do camarão. Temos os berçários, os manguezais, que infelizmente, entrou lá, tudo porque esse batelão era peneirado, era buracado. Toda vez que sai dali carregado e vai jogar lá fora, ele sai pedaço, e sai muito mesmo. Não é pluma como você falou, é pedaço mesmo, a ponto de entrar na boca da barra e destruir o manguezal, que já aconteceu. Procuramos o meio ambiente municipal e eles falaram que



nem disso sabiam. Temos que discutir muito isso, Iema, por favor, esse batelão não pode ser furado, se der mais duzentas mil viagens, que dê, mas leva, e tem que ser feito como foi feito com o Jurong, tem que ser a base de chip para ver onde vão jogar. Vamos trabalhar nisso; o chip tem que estar lá, se jogar antes, você sabe, ele tem que jogar naquele local, e o processo seletivo tem que ser calcário num bota-fora aqui, lama e areia aqui, é um processo seletivo, não adianta vocês jogar embolado que vocês vão amenizar o impacto que estão causando no berçário.

Quero deixar isso bem claro, pelo menos para dar uma qualidade, uma quantidade de estoque para tentar amenizar o que estão fazendo. É só isso, e tem muito mais coisas para falar aqui, que seria até bom para o empreendimento, mas eles copiarem de nós isso.

O SR. ANDERSON DA SILVA DE CARVALHO – (EMPREENDEDOR) - Marinaldo, só comentando sobre os equipamentos que serão utilizados na dragagem, o próprio batelão que você comentou. Obviamente que o interesse da Imetame é realmente que seja o equipamento adequado para esse tipo de ação para utilização na dragagem.

Existe já também, no próprio RCA, a metodologia, o tipo de monitoramento que estaremos usando, para que realmente tenhamos esse tipo de cuidado, e não ter esse despejo ao longo da navegação do próprio batelão.

O SR. SÉRGIO FANTINE DE OLIVEIRA – (IEMA) – Marinaldo, só para complementar, vou repetir a informação que tinha dado antes ao Júlio, que as suas todas as suas contribuições serão utilizadas no parecer final. Temos representantes aqui do núcleo de socioeconomia, temos biólogos, oceanógrafos, técnicos do Iema, que irão estudar todas as contribuições que estamos recebendo aqui, antes da elaboração do parecer final.

Suas colocações serão úteis nessa elaboração.

O SR. MARINALDO MIRANDA GONÇALVES – Conheço, são todos profissionais, há muitos anos que estamos juntos. Mas gostaria que você procurasse mais as associações, a colônia para discutir isso. Não ficar apenas entre vocês, porque fica muito difícil para nós, depois ficamos voando, não sabemos o que se trata, o que faz, o que fez, quem fez ou quem não fez.



O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – Agora sim, o Sr. Herval Nogueira Júnior.

O SR. HERVAL NOGUEIRA JÚNIOR – Boa noite a todos e a todas. Gostaria da Mesa, aquele espaço para explicação Meio Socioeconômico. Observei ali que ele não está em verde. A impressão é que se tem é que vocês basearam aquilo em 2014 ou estou errado? Se não tem nada verde, não é alteração; se não é alteração, está se tratando de 2014.

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Não. O que fiz, procurei em destacar em Verde, são questões que não existiam lá atrás no Eia-Rima, são impactos novos decorrentes das adequações. Os demais impactos eles já haviam sido contemplados lá em 2011, mas foram revisados; níveis de classificação, análise da forma como se manifesta esse impacto; a magnitude que ele se manifesta, em função das adequações. Ou seja, aqueles impactos foram revisados.

O SR. HERVAL NOGUEIRA JÚNIOR – Obrigado Marcelo. Vou continuar, então chega a Giulianna Calmon, explica aqui que tem todo um estudo daquela questão da infraestrutura. Nós vivemos num país, que em 2016, o Governo Federal deixou de investir vinte anos, tanto na educação e na saúde, pergunto: se ali não está em verde; qual é o estudo, se estamos sem 42 escolas hoje, o nosso município está fechando escola. Pergunto se vocês revisaram isso? Eu não vi isso, porque ali não está verde. Essa é uma pergunta que precisamos discutir com a sociedade.

Outra questão é a proliferação dos pombos. Qual a garantia, porque temos o exemplo do Peiu, em Capuaba, não sei qual o porto do Espírito Santo, que tem outro exemplo digno dessa maravilha de cem por cento, que o senhor acabou de dizer. E o exemplo que não vai ter esse problema, e ir para a comunidade mais próxima que temos aqui em volta, sobre essa questão dos pombos, e aí tem um problema nas comunidades.

Outro ponto é com relação, quando a Mesa disse, não qual dos senhores, que o empreendimento não tem área de lazer. Oh, meu pai, respeita a comunidade! Respeita a comunidade porque aquela área é de lazer sim! Nós temos ali no verão, mais trezentas, quatrocentas pessoas com suas famílias, é ali que passamos o final de semana no verão. Que estudo é esse que não consegue ver o lado antrópico, que estudo é esse que vê o



lazer da sociedade? Onde está esse estudo que não conseguiu enxergar do lado do empreendimento, e qual é a garantia da nossa praia ali, que é a última que nos resta?

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Vamos tentar responder por partes aqui.

A questão daquela fauna indesejada, em relação a granéis sólidos, em vários portos, vários terminais que manipulam soja é um problema implantado, instalado que vem sendo tratado, porque, realmente, é um problema recorrente em vários terminais como esse. As medidas que estão sendo propostas foram buscadas com base já em experiência de terminais que têm esse problema. Garantia de cem por cento? Não temos garantia de eficácia de cem por cento. Então podemos ter sim a situação de ter ocorrência de pombos. Isso será monitorado para identificarmos e tentar buscar as soluções, esse é um fato. Agora, não falei em tempo algum de cem por cento de garantia, que as medidas propostas estão alinhadas com as melhores práticas para minimizar ao máximo esse problema; agora, garantia de cem por cento de eficácia, não temos. É difícil ter controles ambientais que sejam cem por cento, isso é em todas as circunstâncias.

O SR. HERVAL NOGUEIRA JÚNIOR – Marcelo, a sua empresa de consultoria tem algum exemplo, como ali está feito isso, em Peiu, Capuaba, estamos falando de 80 quilômetro ao sul. Os senhores têm conhecimento daquilo ali?

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Sim, conhecemos lá o Terminal.

O SR. HERVAL NOGUEIRA JÚNIOR – E é viável, é bem à sociedade, às comunidades aquilo ali?

O SR. ANDERSON DA SILVA DE CARVALHO – (EMPREENDEDOR) – Sr. Herval, eu atuei por vários anos ali na área de Capuaba, e para conhecimento de todos ali é uma área pública, um porto público, então toda gestão pública da autoridade portuária que é a Codesa. A parte de granéis é movimentada justamente na área do porto público, cuja gestão é dessa autoridade portuária que faz gestão do controle desses animais. Logo ao lado ali tem o Terminal de Vila Velha, tem o Peiu, que é um terminal de uso privativo, dentro da área do porto organizado que não movimento granéis, é soja e tipos de alimentos que possam atrair esses animais. Posso falar onde atuei, ali no porto



de Capuaba, especificamente, no Terminal de Vila Velha, onde no Terminal de Vila Velha era feito um controle efetivo de pombos para redução. Mas aonde tem que se trabalhar é na origem, e a origem é onde tem o grão, e a proposta aqui é justamente trabalharmos na origem com uma gestão efetiva desse tipo de animais. Um pouco diferente como acontece lá, porque todos aqui sabemos a dificuldade, muitas das vezes, que os órgãos públicos têm de implementar certos tipos de controle porque tem que fazer licitações, essas licitações demoram, acaba o contrato, não conseguem fazer outro contrato, e isso acaba com a proliferação novamente desse tipo de animal, que é diferente do nosso caso, que é uma empresa privada, e não terá esse tipo de leque ou esse tempo sem esse tipo de controle e monitoramento constante, e ações efetivas para que realmente não ocorra essa proliferação desse tipo de animal, tanto esse como outros tipos de roedores, por exemplo, etc..

O SR. HERVAL NOGUEIRA JÚNIOR – Nós gostaríamos de discutir isso melhor com a comunidade, o empreendedor, mais o Iema.

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Outra colocação em relação a desconhecimento sobre o uso da praia, a questão do lazer.

O que coloquei anteriormente, nós temos sim, o mapeamento, foram feitas entrevistas, foram feitas visitas a campo pelas equipes de socioeconomia envolvidas nesse projeto. Sabe-se que aquela área é utilizada, existiam trilhas que chegavam até à beira da praia, pessoas que frequentam aquela área, tem pessoas que pescam de forma esportiva ou fazem catação naquela área, catação de algas na praia por famílias da comunidade de Barra do Riacho. Tudo isso foi avaliado, foi colocado, e aquela questão; mais uma vez é a disputa do espaço. Ali não é uma área de balneário, não é uma área, que digo, com frequência contínua, é uma questão pontual. Obviamente que foi avaliado, foi demonstrado que existe, sim, a frequência, inclusive, até de comunidades indígenas, que também utilizam aquela área para algumas questões. E tudo isso foi colocado no papel. É mais uma questão de conflito pelo espaço.

A Imetame tem aquela área de frente à praia, e fez a opção de implantar um porto com toda sua retroárea, associada a toda aquela vocação que a região se mostra ali, como portuária. Então, é uma questão de tomar decisão, obviamente. Implantar o porto ou deixar realmente aquela área para uso de algumas pessoas que utilizam aquela região.



É assim; o desenvolvimento traz esses conflitos. Isso foi colocado, foi levantado, nós temos isso nos pareceres, nos levantamentos, realmente é uma questão de tomada de decisão.

O SR. HERVAL NOGUEIRA JÚNIOR – Gostaria de deixar bem registrado, que vocação, é habitação nativa que centenária já está aqui. Essa questão de vocação industrial ela é artificial, ela é criada pelo capitalismo. Não podemos ser expulsos de um lugar que sempre tivemos ali, e não é poucas pessoas não, é uma média de mais de trezentas pessoas a quinhentas pessoas, não só de Barra do Riacho, está vindo de todos os cantos para aquela beleza natural que nos resta ainda.

E aí, esse desprezo, com todo respeito, Marcelo, mas dá a impressão que aquilo não tem valor de lazer, que a sociedade não tem direito, que a sociedade não vale nada; que temos que colocar porto. Gente; até onde vocês querem chegar com isso? Penso que temos que discutir isso sim. Temos que discutir.

Você está dizendo logo de cara, que o projeto que não teremos mais a praia, é que está querendo dizer? Até onde, pelo visto, onde está esse quebra-mar, a expansão dele, a questão da bacia de evolução. Queremos discutir isso. Você está dizendo para nós que frequentamos aquela praia, tem três anos que fazemos programa de educação ambiental ali. Ali nos dá a certeza que estamos convivendo com a natureza.

Querem dizer que vão destruir isso? O que pouco que nos resta? Precisamos discutir isso Iema, Seama, precisamos, se não isso vai complicar, precisamos chegar a um meio termo nisso.

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Bom, reforçando, o projeto prevê a implantação de um terminal num trecho de praia.

O SR. HERVAL NOGUEIRA JÚNIOR – Até onde isso. Você sabe dizer...

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Aproximadamente 500m de faixa de praia.

O SR. HERVAL NOGUEIRA JÚNIOR – Coloca na tela, vamos tirar a dúvida, não é aqui o lugar para tirar as dúvidas? Não é isso Seama, que é para tirar dúvida? Então vamos tirar.



O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Essa figura aqui (slide). O ideal que tivéssemos uma perspectiva melhor, para situar onde que está a Portocel, o Terminal de Barra do Riacho. A área amarela é área de faixa do site da Imetame, ela é vizinha, coloca à Jurong, que já ocupou todo esse trecho ao sul, até quase Barra do Sahy e o trecho ao lado, ao norte é trecho da casa de hóspede, ou seja, o trecho de praia hoje que restaria para utilização é esse trecho, que pega o limite norte da Imetame, todo trecho da casa de hóspede até o molhe sul de Barra do Riacho, tem uns mil e poucos metros talvez.

O SR. HERVAL NOGUEIRA JÚNIOR – É atrás da casa de hóspede que vai passar o quebra-mar norte? É isso que precisamos ver, como faz uma audiência que não mostra isso para a sociedade?

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Estou tentando mostrar aqui, naquela figura, a área amarela é essa que pega aqui, ou seja, está mostrando só a parte continental. Esse é molhe norte, e esse é o molhe sul, e aqui tem o quebra-mar.

O SR. HERVAL NOGUEIRA JÚNIOR – Ele vai ao norte... é isso que precisamos saber, é importantíssimo para nós, talvez estejamos enxugando gelo aqui, de repente pode ter o projeto sem ter problema para nós. O que queremos entender é até onde vai esse quebra-mar do norte. A distância dele que fica para o molhe sul.

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Você que tem conhecimento melhor, até aqui é onde está construído o molhe da Jurong. Ele tem, mais ou menos, a mesma altura. Esse braço aqui é que vai se estender mais para fora. Aqui fora tem os efluentes da Fibria, ele, mais ou menos, termina na altura dos efluentes da Fibria.

O SR. HERVAL NOGUEIRA JÚNIOR – Você está dizendo claramente, acho que você está sem jeito de dizer. Você está dizendo o seguinte: Que nós vamos perder a praia; é isso que você está dizendo!

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Meu amigo, vou ser bem claro; aqui, você vai perder a praia. Você não vai mais ficar pegando praia aqui.



O SR. HERVAL NOGUEIRA JÚNIOR – Semana passada, domingo agora, estava cheio de gente, domingo.

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Aqui, de frente dessa área da Imetame?

O SR. HERVAL NOGUEIRA JÚNIOR – Onde está a casa de hóspede ali?

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – A casa de hóspede está para cá.

O SR. HERVAL NOGUEIRA JÚNIOR – Marcelo, acho que precisamos discutir isso melhor, porque isso está muito complicado. O que estou tentando dizer, o interesse da empresa, de repente atende ao nosso interesse. Não vai ter aquela praia ampla, mas ter ela pequena.

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Herval, estou entendendo sua preocupação. A situação toda... esses slides foram montados pelo empreendedor para mostrar as adequações. O problema é o seguinte; lá atrás quando se discutiu esse projeto, em 2012, foi apresentado o projeto, foram apresentadas as adequações, esse projeto ocupa o mesmo espaço, praticamente, daquele projeto anterior, a mesma faixa de praia. Isso tudo já houve toda uma discussão lá atrás, não mudamos, não ampliamos a faixa de praia que está sendo ocupada agora.

Então, isso já foi licenciado lá atrás, já tinha Licença de Instalação. As adequações que estão sendo feitas agora, mudou a configuração, praticamente, interna aqui no terminal, basicamente é isso; por isso que não trouxemos, talvez, imagens.

O SR. HERVAL NOGUEIRA JÚNIOR – Olha ali; aumento de quebra-mar e bacia de evolução...

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Perfeito, essa área aqui é o quebra-mar e isso aqui é a bacia de evolução. Houve alteração e é o que está sendo apresentado. A faixa de praia, estamos falando aqui, é esse trecho aqui. Talvez tenha ocorrido a falha de termos trazido uma planta de situação, de macrolocalização, mas a qualquer momento pode ser apresentado.

O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) - Vamos retomar, porque isso só será esclarecido numa reunião com a comunidade.





O SR. HERVAL NOGUEIRA JÚNIOR – Já está visto que temos um problema seríssimo, em relação que precisamos de entendimento, Seama, Iema.

O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – A queixa está registrada. Só queria reforçar que ainda há 10 dias úteis até o dia 03 de abril para que essas e outras colocações sejam feitas. Só lembrar que já estouramos o tempo em 15 minutos, e temos tempo para a última pergunta que é do Sr. Vilmar Florêncio.

O SR. HERVAL NOGUEIRA JÚNIOR – Não foi respondido com relação a questão da infraestrutura, no verde, que não citou um projeto como se tivesse “paz e amor” em 2016; de lá para cá, temos escolas fechando no nosso município, fechando no Estado, 42 escolas, e não vimos essa questão da infraestrutura ser discutida no momento, porque é outro cenário o que vivemos hoje, já tem reflexo no nosso município, onde vai ter esse empreendimento. As escolas estão sendo fechadas, Mar Azul é um exemplo.

O SR. MARCELO POÇAS TRAVASSOS – (CONSULTORIA) – Só complementado essa questão. Quando falei no início das premissas desse projeto, houve sim, uma atualização de informações. Novamente as equipes estiveram em campo, foram utilizados, a própria Jurong tem um monitoramento socioeconômico intenso, de vários aspectos. Esses dados foram trazidos para atualizar as informações. Então, foram utilizadas, sim, informações para embasar as discussões dos impactos.

O ponto era esse, talvez você estivesse achando que estávamos trabalhando só com informações lá de trás. Então, foram utilizadas, sim. Sabemos que tem uma situação; a perspectiva do projeto, a premissa, considerando mão de obra local, isso é uma premissa importante, e que, obviamente, terá que ser trabalhada, fiscalizada, controlada e monitorada pelo Iema, junto à Imetame, que ela garanta sim, essa situação. Porque se trouxerem profissionais de fora, mão de obra de fora e tudo mais, nós vamos ter um agravamento desse cenário hoje que já está instalado.

O SR. HERVAL NOGUEIRA JÚNIOR – Marcelo, vou respeitar a plenária, a sociedade, mas discordo, a transparência dessa audiência pública, porque bem explícito, onde você mexeu estava verde, e lá não estava verde. Então essas questões agora do senhor falar que pegou recentemente da Jurong. Paciência.



O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – Sr. Vilmar Florêncio.

O SR. VILMAR FLORÊNCIO – Até que enfim, pensei que não iria mais falar sobre isso. É tanta gente, só 2 minutinhos. Já estava até nervoso ali. Ninguém pode reclamar do tempo.

Boa noite à Mesa, a todos que se fazem presentes. Na minha participação, queria falar ao pessoal da Mesa, do grupo Imetame. Só reforçando o que o Júlio César falou, foi bem colocado. A questão do desemprego que a Imetame tem para com o pessoal da orla, não só Barra do Riacho, Barra do Sahy, mas também, conforme Vila do Riacho, porque já estive num dos eventos como esse da Imetame. É bem raro, é muito raro mesmo a Imetame fazer tipo uma propaganda, saindo de Aracruz, vindo para Vila do Riacho para poder divulgar oferta de emprego.

Falei isso na última oportunidade que tive. E, provavelmente quando eu pegava a carta referente a função, que não é meio-oficial, o pessoal lá da portaria não olhava nem para mim, quanto mais para a carta, porque eu era de Vila do Riacho. E vários outros empreendimentos que a Imetame já tem realizado, e esse novo empreendimento que a Imetame está fazendo agora, esse porto; eu questionei sobre isso também. Sobre as vagas de emprego que vai para a população de Vila do Riacho.

Não sou presidente da comunidade de Vila do Riacho, não sou vereador de Vila do Riacho, mas um deles deveria estar aqui, sou morador normal de Vila do Riacho. Quero saber dos empregos para o pessoal de Vila do Riacho, porque, referente a isso, fiquei muito triste com isso, porque só dá prioridade mais para o pessoal de Aracruz, para os moradores de Fundão de Ibirapu, e de outros lugares, que nem de Aracruz faz parte, e Vila do Riacho faz parte de Aracruz, e, porque Vila do Riacho está esquecida na questão do emprego? Tem muitas empresas de Aracruz que não dão oportunidade para o pessoal de Vila do Riacho, porque colocam como pauta o transporte. Outros falam que tem moradores de Aracruz que fichou na Imetame e ficaram assim; de braços cruzados, não queria saber de trabalhar, só queria saber de ganhar e ganhar, e por isso foi mandado embora.

O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – Vilmar, procura concluir porque já passou uns quatro minutos do seu tempo.



O SR. VILMAR FLORENCIO – Não tenho nada a ver com isso! Só tenho a ver se eu vou participar também, ter uma oportunidade de participar desse empreendimento da Imetame, de trabalhar também, porque eu queria muito participar de trabalhar com a Imetame, vestir a camisa da Imetame, participar também dessa construção, vestindo a camisa da Imetame. E eu não estou tendo oportunidade para isso. Como que vou ter uma oportunidade para trabalhar, sendo que não tenho, não estou sendo chamado para ajudar também; tenho já, isso é um sonho meu de muito tempo. Estou meio decepcionado.

O SR. ANDERSON DA SILVA DE CARVALHO – (EMPREENDEDOR) – Vilmar, isso que você está colocando, acho que já falamos, o Etores já colocou aqui, o nosso empreendimento, a proposta da Imetame é justamente priorizar a mão aqui local.

Acho que seu comentário reforça aquilo que o Etores já colocou aqui.

O SR. MEDIADOR – (ULISSES LOUZADA MANTOVANI) – Vamos ao encerramento da nossa audiência pública. Só para reforçar, o que não pode ser discutido aqui por razão de tempo ou outros motivos, poderão ser manifestados por escrito ao Iema, até a data que já foi mencionada algumas vezes, o dia 13 de abril, quando encerram-se o prazo de 10 dias úteis para manifestação. Neste dia também estarão à disposição também, a ata da audiência, a lista de presença, com as perguntas realizadas aqui.

O endereço do Iema é Rodovia BR-262, Km 0, Pátio Porto Velho, Cariacica, ES. A ata também estará no site do Iema: www.iema.es.gov.br. Na audiência estiveram presentes 134 pessoas, e gostaria que dessas 134, 5 se voluntariassem para assinar a ata que será impressa daqui a pouco.

Vou passar a palavra ao representante do Iema, Sr. Sérgio Fantini, que é Diretor Técnico do Iema, para encerrar a audiência pública.

O SR. SÉRGIO FANTINI DE OLIVEIRA – (IEMA) – Só repetir então o que o Ulisses acabou de dizer; foram 134 pessoas assinaram a lista de presença hoje. Nós consideramos essa reunião válida. Todas as considerações aqui feitas foram gravadas, serão transcritas para uma ata, serão anexadas ao processo e estarão disponíveis no site do Iema para consultas. E todas as colaborações recebidas serão utilizadas pela equipe técnica na elaboração do seu parecer.





Agradeço a todos pela participação, pelo tempo disponibilizado, e gostaria que todos tivessem um bom retorno para suas casas, voltem devagar, muito cuidado nas estradas, uma boa noite.

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

