

AUDIÊNCIA PÚBLICA DOS ESTUDOS DO TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDO (TGL) – PAUL, VILA VELHA – ES – 15/06/2023.

(Transcrição)

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – Boa-noite a todos e a todas. Eu peço que vocês se acomodem, se sentem para darmos início a nossa audiência. Antes de fazermos a abertura formal, vou passar a palavra ao Sr. Gabriel Belotti, que vai comentar com a gente as regras de segurança do evento.

Sr. Gabriel, por favor.

O SR. GABRIEL BELOTTI – Boa noite a todos e a todas. Vou comentar brevemente para vocês as regras de segurança, caso aconteça um imprevisto como por exemplo, uma queda de energia, se acontecer isso peço que todos permaneçam sentados, calmos, não precisam levantar-se e nem sair do local, até que a situação seja restabelecida. Assim que a situação for restabelecida retornaremos ao rito da audiência e, caso não for possível seguirmos o rito da audiência, nós avisaremos e a equipe da organização conduzirá a todos pela saída, ok?

Muito obrigado.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – Obrigado, Sr. Gabriel.

Novamente, boa noite a todos e a todas.

O Governo do Estado do Espírito Santo, por meio do Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos – IEMA, realiza a Audiência Pública para a processo de Licenciamento Ambiental da Navegantes Logística Portuária – processo 90018338.

Eu sou, Chander Rian de Castro Freitas, sou o Mediador dessa audiência hoje, sou Agente de Desenvolvimento Ambiental e Recursos Hídricos do IEMA e o meu Suplente nessa função é o Sr. Weslei José Borges Uhlig, Coordenador de Petróleo, Gás, Energia e Obras Costeiras e o Secretário dessa audiência, o responsável pelo registro da ata é o Sr. Franz-Schubert Sathler Alves Ambrósio, Taquígrafo Parlamentar.

Vou começar explicando qual é o desenvolvimento da audiência pública, como que ela acontece.

Audiência Pública do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do Terminal de Granéis Líquidos (TGL) da Navegantes Logística – Vila Velha – 15.06.2023

Nós iniciamos com uma breve apresentação do IEMA, já está aqui pronta. Que a gente fala como é o licenciamento ambiental, como que ele funciona e especialmente como acontece a participação pública nesse processo.

Após isso a gente passa para a apresentação do projeto, por parte do empreendedor e em seguida para a apresentação do Estudo de Impacto Ambiental – EIA pela Consultoria aqui presente, Navegantes Logística Portuária e pela Ambipar Consultoria.

Isso dura geralmente 50 minutos, depois disso temos um intervalo de 15 minutos, depois passamos para o debate com as perguntas. As perguntas são feitas após o intervalo e em seguida nós encerramos.

Bom, agora são, deixa eu conferir o horário, 19 horas e 04 minutos. Assim então, damos início à leitura das regras.

1. *Todos os que se encontram nesta Audiência Pública deverão assinar a Lista de presença. Acho que todos já fizeram isso ali na entrada.*
2. *A duração da Audiência Pública deverá ser de 03 (três) horas e podendo ser prorrogada por mais 30 (trinta) minutos, conforme a quantidade de perguntas encaminhadas à mesa;*
3. *Os interessados em formular perguntas sejam escritas ou orais, deverão preencher a ficha de perguntas que estava no assento de todo mundo e que foram entregues na chegada. Para as perguntas escritas, a gente pede que inclua o nome, a pergunta e para quem ela se dirige. As perguntas podem ser feitas tanto para o IEMA, quanto para o empreendedor, quanto para Consultoria. Então, na hora de preencher a pergunta é importante dizer quem que você quer que responda. Quem quiser fazer perguntas orais assinala no campo de pergunta “oral” e depois a gente chama aqui na frente para fazer o registro da pergunta. Elas serão feitas aqui na frente, a gente vai organizar depois a ordem.*
4. *Após todas as perguntas escritas encaminhadas à mesa serem respondidas, primeiro são as perguntas escritas, a gente faz as respostas as perguntas orais. Neste momento, o mediador cederá a palavra aos inscritos para as*

perguntas conforme a ordem das inscrições. Isso é importante, somente serão respondidas perguntas que tratem do empreendimento que está sendo discutido aqui hoje. Não haverá debate sobre outros assuntos.

- 5. É importante registrar também que não há momento nesta audiência para votação pela aprovação ou rejeição do empreendimento que está sendo aqui discutido.*
- 6. Para as perguntas orais, cada participante terá o tempo de até 02 (dois) minutos para fazer a pergunta, e quem está respondendo tem 03 (três) minutos para dar sua resposta.*
- 7. Nós receberemos perguntas até 30 (trinta) minutos depois do início do debate, mas isso vou avisando conforme o andamento da audiência.*
- 8. Uma outra questão importante é que, a Ata desta Audiência Pública e toda transcrição dela com as perguntas e as respostas, ela fica disponível no site do IEMA, www.iema.es.gov.br em até 10 (dez) dias úteis depois desta audiência, ou seja, até o dia 29 de junho de 2023. IEMA*

Vamos apresentar agora a Equipe Técnica do IEMA que é responsável pela análise do processo de Licenciamento Ambiental, e eu peço que as pessoas levantem a mão: Sr. Luiz Antônio Cotia Deister; Sr. Ney Hudson Batista; Sr. Fernando Corleto e eu faço parte também da Equipe Técnica desse empreendimento, Chander Rian. Temos aqui também a presença de outros servidores do IEMA, que queria registrar; Sra. Caroline dos Santos Machado, que é a nossa Diretora Técnica; Sr. Weslei José Borges Uhlig, Coordenador de Petróleo, Gás, Energia e Obras Costeiras; Sr. Felipe Santos Hastenreiter, Assessor Técnico da Coordenação; Sr. Takahiko Hashimoto Junior, Gerente de Controle e Licenciamento Ambiental.

Vocês vão me ouvir falar um pouquinho mais agora porque vou apresentar aqui como se dá o Licenciamento Ambiental no IEMA, em que momento nós estamos, o que a gente espera desse momento e como é a participação pública, como que a gente lida com ela no licenciamento.



Expectativa

- ✓ Chegada de empreendimentos = expectativa
- ✓ Mudança de qualidade de vida;
- ✓ É importante a inclusão da sociedade no processo de tomada de decisão;



Bom, então, a gente sabe que quando chega um empreendimento, isso sempre traz expectativas na comunidade. Expectativas tanto positivas quanto negativas, é normal que isso aconteça. A gente se preocupa com as mudanças possíveis na qualidade de vida das pessoas e, é por isso que a gente faz esse momento aqui hoje, da Audiência Pública, que é o momento principal de participação, para que isso auxilie o órgão ambiental para tomar decisão em relação a emissão de licenças e os controles ambientais também.



Licença ambiental

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

Licença Ambiental é um ato administrativo, que o órgão é onde estabelece as condições, as restrições e as medidas de controle, como que a gente controla os impactos ambientais e que devem ser obedecidas pelo empreendedor de forma prevenir esses impactos. Então, quando a gente emite a licença tem várias condicionantes sobre todos os assuntos relacionados a questão ambiental, do meio físico, meio biótico, meio socioeconômico. E o empreendedor durante a vigência da licença, ele tem que seguir essas medidas e a gente faz esse controle.



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.

www.iema.es.gov.br

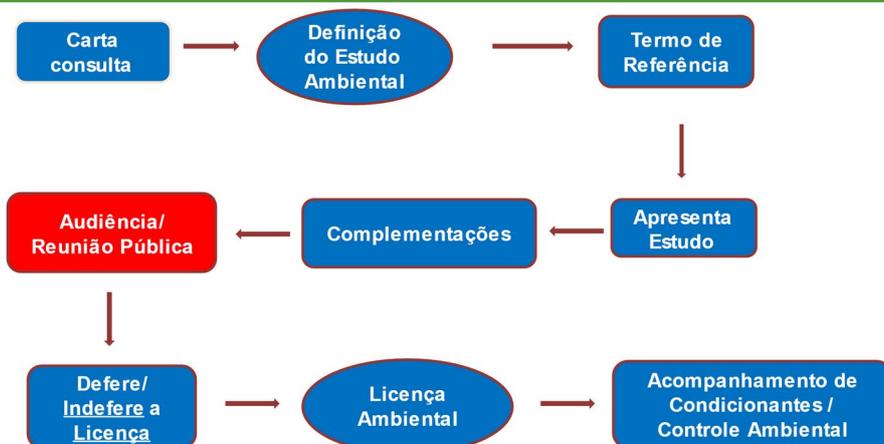
Quem precisa licenciar são todas as atividades que utilizam recursos naturais e que possam causar algum tipo de degradação do meio ambiente. Então, é necessário que se submeta ao licenciamento, assim como é o caso da Navegantes Logística Portuária, por isso que estamos aqui.

Para a gente tomar essa decisão, fazer as análises existem alguns tipos de estudos ambientais e, no caso aqui, por exemplo, a gente tem o Estudo de Impacto Ambiental, que é o EIA/RIMA, que é o mais complexo de todos eles. Nesse estudo, que inclusive nós temos uma cópia aqui disponível, tem todas as informações sobre a questão ambiental.

Em que momento nós estamos aqui, então?



Licenciamento Ambiental - Como?



Nós iniciamos sempre com uma carta consulta é onde a empresa fala sobre o que ela quer fazer, a gente depois define qual o tipo de estudo ambiental é o mais compatível, nesse caso é o EIA/RIMA, que é o mais complexo. A gente elabora um Termo de Referência, que diz o que ele tem que estudar para fazer esse estudo. O estudo é apresentado, a gente analisa. Pode ser que a gente peça algumas coisas a mais, que são as complementações e, aí a gente a chega a este momento de hoje, da audiência pública, que é um passo antes da emissão da licença.

Então, após a audiência, a gente colher as expectativas de vocês, responder as perguntas, a gente decide por conceder ou não conceder a licença ambiental.

Se ela for emitida, após ela a gente faz o acompanhamento das condicionantes que foram colocadas lá então, a gente está nesse momento aqui, em vermelho.



Licenças Ambientais

TIPOS DE LICENÇAS AMBIENTAIS

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

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

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

Os tipos de licenças que existem são as licenças prévias, que é esse momento antes que a gente está agora, antes da licença prévia. Em que a gente analisa se aquela área, se é viável ambientalmente que aquele empreendimento se instale nessa área. Após isso a gente tem a licença de instalação, onde a obra realmente começa. E, após isso, a licença de operação, que é quando o empreendimento realmente começa a funcionar. Então, a gente está antes da licença prévia ainda nesse momento.

A participação pública então, ela é importantíssima nesse processo de avaliação de impactos que além da gente colher expectativa, a gente também informa a sociedade das possíveis alterações que vão acontecer no meio ambiente.

No nosso Estado, assim como é comum a todos os estados, a participação pública ela tem caráter informativo e também consultivo. Então, a gente colhe as opiniões para tomar a decisão consultiva.



Participação Pública no Processo de AIA



As formas de participar desse processo, como a audiência é uma delas, existem os Conselhos de Meio Ambiente, Conselhos Estaduais e Municipais de meio ambiente também, após a emissão da licença, a gente pode realizar comissões de acompanhamento, quando a gente reúne instituições, pessoas interessadas para avaliar como que está sendo efetivado às condicionantes. Então, audiência pública é uma delas, uma dessas possibilidades.

A participação então, pública ela tem o objetivo, como órgão público que nós somos, a gente tem que ser transparente em todos os nossos atos então, a gente preza pela transparência naturalmente, a gente capta as expectativas, as inquietações das pessoas sobre o empreendimento, colhe as manifestações, as dúvidas, os interesses e também a gente ajuda a fortalecer esse espaço. Ver essa audiência aqui hoje com tanta gente, é uma comprovação para a gente de como é importante esse momento que nós estamos aqui.

Bom, então é por isso nós pedimos a participação e aqui tem um aspecto muito importante quem tiver interesse pode até tirar foto aqui desse slide. Porque de acordo com o nosso decreto que rege o licenciamento, a gente colhe, recebe manifestações

Audiência Pública do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do Terminal de Granéis Líquidos (TGL) da Navegantes Logística - Vila Velha - 15.06.2023

públicas em até 10 (dez) dias depois da realização da audiência, no caso 10 (dez) dias úteis, até o dia 29 de junho. Quem desejar pode encaminhar um e-mail para: *participacaopublica@iema.es.gov.br*. A gente recebe as manifestações, nós analisamos e nós respondemos a todas elas. E tudo isso fica registrado no processo de licenciamento.



Obrigada!

IEMA/GGE/COEI/NUSO
Núcleo de Análise de Impactos Socioeconômicos
participacaopublica@iema.es.gov.br
(27) 36362565

Mais informações: www.iema.es.gov.br

IEMA - BR 262 Km 0 S/N - Jardim América, Cariacica /ES. CEP: 29140-000. Tel.: (27) 3636 2500 (27) 3636 2555 (27) 3636 2600

Bom, então, eu agradeço a atenção de vocês, esse é o nosso contato.

Após isso, eu dou continuidade a audiência, convidando o representante da Navegantes Logística Portuária, Sr. Bismark Marco Silva Duarte, para apresentar o projeto para a gente.

O SR. BISMARK M. SILVA DUARTE – (EMPREENDEDOR) - Boa noite, pessoal. Boa noite a todos e a todas.

Agradeço a participação das comunidades aqui presentes, dos líderes, autoridades, algumas já foram citadas aqui.

Eu sou Bismark Marco Silva Duarte, sou Diretor-Presidente da Navegantes, empresa que pretende fazer o licenciamento para construção e instalação do Terminal de Granéis Líquidos, de Combustíveis aqui no Porto de Vila Velha.

(São apresentadas imagens simultaneamente à fala do empreendedor)

Essa apresentação de hoje tem o objetivo, como já foi dito aqui, de dar mais detalhes de como funciona o Terminal, o que é o Terminal, qual é a atividade que desenvolvida ali e esclarecer dúvidas, perguntas, eventuais preocupações. A gente está

Audiência Pública do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do Terminal de Granéis Líquidos (TGL) da Navegantes Logística – Vila Velha – 15.06.2023

aqui para tirar todas essas dúvidas, todo o time de Consultores da Navegantes e, também a equipe da Ambipar, que está conduzindo nosso processo de licenciamento no IEMA, e é o nosso principal consultor do projeto.

A Navegantes foi uma empresa criada em 2019. Ela venceu esse leilão feito no Porto de Vila Velha e no mesmo dia venceu também o outro leilão, no Porto de Cabedelo, no Estado da Paraíba. Eu vou mostrar até alguma umas imagens desses três Terminais que já estão em operação.

O daqui de Vila Velha é um terminal novo, começa do zero e os de Cabedelo já estão em operação, é uma situação bem similar do que pretendemos fazer aqui em Vila Velha.

É importante destacar que a Navegantes, ela é um consórcio formada, controlada por três sócias bem conhecidas, são as três maiores distribuidoras do Brasil, a Ipiranga, a Shell, Raízen e a BR, que hoje tem o nome de Vibra Energia.

Então, todo esse critério de projetos, de procedimentos, de operação de um terminal, essa experiência que as três controladoras detêm sobre a Navegantes, estão espelhados no nosso projeto. Ninguém está saindo do zero ali então, já existe todo um critério de segurança estabelecido, seguido e exigido pela política das empresas que foram passados também para Navegantes.

Além disso, eu gostaria de destacar que a gestão da Navegantes, feita por mim e pelo outro Diretor, Sr. Glanor Pereira Cezar, que está ali, nós temos mais de 30 anos, 30 anos de experiência com combustíveis, como se constrói um terminal, como se opera um terminal, como se descarrega um navio, como se carrega um caminhão. Todo esse DNA que nós temos, isso assegura para vocês que aqui da Navegantes, embora seja uma empresa jovem, não existe aqui ninguém inexperiente, nenhum aventureiro. Então, esses pontos é bom a gente destacar.

Essa imagem de um dos terminais que a gente opera lá em Cabedelo, é uma situação bem parecida que a gente vai ter aqui em Vila Velha. Temos o navio encostado lá no píer, é feita a transferência do combustível para os tanques em terra. Aqui temos uma plataforma de carregamento, de caminhões e aqui o acesso, vem dessa avenida aqui, o acesso dos caminhões para carregar os combustíveis e levar para os postos,

Audiência Pública do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do Terminal de Granéis Líquidos (TGL) da Navegantes Logística – Vila Velha – 15.06.2023

para os clientes e transportadoras, empresas de ônibus, todos os clientes das distribuidoras, que de fato, é quem comercializa os combustíveis.

É importante destacar que a Navegantes, ela é como se fosse assim, um armazém geral, ela não possui o combustível, ela não compra e não vende o combustível, ela armazena. O cliente da Navegantes são as distribuidoras. Então, a mesma operação é feita em Cabedelo e, eu gostaria de destacar também nessa imagem daqui, tem outras operações portuárias, em Cabedelo é exatamente como no Porto de Vila Velha. Tem empresa que trabalha com contêiner, com produto químico, empresa que exporta mármore, tem empresa que importa e exporta veículos. Tem diversas atividades num Porto. Então, a gente convive harmonicamente, pacificamente com as outras atividades portuárias e com dois pontos que eu quero destacar. Com pessoas que moram aqui do outro lado da rua, do outro lado dessa avenida de acesso aqui ao nosso terminal e com uma atividade turística.

Tem um forte tombado pelo patrimônio histórico e artístico nacional, que é o Forte Santa Fortaleza de Santa Catarina, com acesso de turistas aqui vizinho do nosso terminal. Então, essa convivência dessas atividades, dessas múltiplas atividades é plenamente compatível, desde que você siga regras, procedimentos, normas. Existem uma série de requisitos que são exigidos e fiscalizados pelas autoridades, que a Navegantes terá que cumprir, assim como estamos cumprindo aqui os procedimentos do IEMA para o licenciamento.

Esse leilão foi feito pelo Governo Federal através do Ministério dos Transportes, pela Antaq e pela EPL, o grande objetivo do leilão aqui de Vila Velha, foi garantir o abastecimento da região, esse foi o grande objetivo do Governo Federal.

Vocês já devem ter passado por situações aqui de falta de combustível, o posto ficou, estou vendo que tem revendedores aqui também. Essa atividade é muito impactada. A pessoa não tem como abastecer o seu carro, a sua moto, o ônibus pode deixar de circular, se for uma questão muito grave, é um problema muito sério para o governador, ter um estado desabastecido, o hospital pode ficar sem diesel para o gerador e imagina um hospital parado, sem energia, caso tenha falta de energia elétrica.

Mas esse foi o grande objetivo do leilão em 2018, estabilizar o abastecimento dessa região metropolitana, 54% da população do Estado do Espírito Santo vive aqui no entorno dos municípios de Vila Velha, Vitória, Cariacica, Serra e tudo mais. São mais de dois milhões de pessoas impactadas, esse foi então, o grande objetivo.

Posicionando melhor onde a Navegantes vai operar, ela vai operar no cais de Capuaba. A estrada de Capuaba está aqui, a entrada do Porto está por aqui. Uma coisa importante para falar desde já, toda a entrada de veículos que vai ao Terminal da Navegantes, ele vai entrar pela entrada principal do Porto, pela estrada Capuaba. Não tem outra entrada, não tem outra saída, não tem circulação de caminhões da Navegantes dentro dos bairros, nas ruas dos bairros. Entra e sai pelo porto.

A área que foi destinada pelo Governo Federal mais uma vez, no leilão, não foi escolha da Navegantes. O Governo Federal determinou esta retroárea aqui, que tem 76 mil m², seria a área da instalação do projeto, parque de tancagem, edificações, os equipamentos que a gente tem lá para poder funcionar o terminal.

Na imagem aérea, fica um pouco melhor. Então, esses 76 mil m² estão localizados aqui no fundo do Porto. Esse trequinho aqui em amarelo são os dutos que interligam. Então, o navio vai encostar aqui no berço 207, especificamente no berço 207 do píer de Capuaba. E então, o navio de grande porte, ele bombeia os combustíveis através desses dutos. Temos três dutos, são três dutos aéreos, fácil de fazer manutenção, inspeção, isso traz mais segurança para instalação. Não tem duto enterrado, o IEMA. Chamou a atenção do IEMA nesse ponto. É uma questão ambientalmente mais segura.

O recebimento aquaviário então, se dará como eu disse, no Berço 207. Pretendemos, estimamos melhor, receber de 3 a 5 navios por mês. É uma quantidade até, digamos, pequena, mas, como eu disse, são navios até maiores do que esse aqui. Esse é o Porto de Cabedelo, mais uma vez. Esse aqui é o nosso parque de tancagem. Então, o navio encosta de forma muito segura, de forma com a vazão alta, de uma forma muito limpa, muito eficiente. É feita a transferência dos combustíveis que estão estocados aqui no porão do navio para os tanques em terra.

E como eu disse, dos tanques em terra, vai para essa plataforma aqui de carregamento, o caminhão entra, carrega, vai embora e vai fazer a entrega na cidade. Fazer uma transferência. Enfim, mas é um formato, pessoal, muito seguro.

Todo combustível que você traz de navio, você está deixando de trazer de carreta, de caminhão. Quando tem o desabastecimento que o navio não consegue chegar na Ponta de Tubarão, tem uma condição marítima ali ruim e, às vezes você tem que desatracar o navio. Como é que chega o combustível aqui? Vai ter que trazer de caminhão. E o caminhão vai vir rodando de Caxias, do Rio vem de Minas, de Betim. São trajetos longos, e podem acontecer, não são eficientes. O navio é o mais seguro, é o mais eficiente.

É importante também falar que são três dutos que interligam o berço 207 ao nosso Terminal.

85 a 90% do combustível que estimamos receber, virá de navio, os outros 10% a 15% são biocombustíveis, eles vêm rodando. Então o Terminal da Navegantes vai receber alguma coisa rodoviária, álcool anidro, álcool hidratado, diesel marítimo e biodiesel, mas são volumes menores. E o principal a falar aqui é uma coisa que nós praticamos lá em Cabedelo apenas com agendamento. O que é isso aqui, pessoal? É como você ir ao dentista e, chegando lá, tem 20 pessoas para serem atendidas antes de você. Então, quando o profissional, médico, dentista, faz um agendamento, não tem fila. A pessoa que vai ser atendida às 8h é às 8h, às 9h é às 9h, a mesma coisa se dá aqui com esse recebimento de caminhão. No nosso sistema que funciona em Cabedelo, você pode fazer esse agendamento com 7 dias de antecedência. Então já se sabe qual é a placa do caminhão, qual é o motorista, qual é a hora que ele vai chegar. A gente vai falar um pouquinho mais à frente sobre o estado de Capuaba, não é? A Navegantes tem a preocupação de não complicar o que já não está bom. Aquele acesso ali, a gente vai falar um pouquinho mais à frente, mas o que eu garanto é que é Navegantes só funciona com agendamento.

É importante também falar que temos um estacionamento interno de 13 posições, que 5 minutos a mais, 5 minutos a menos a gente consegue administrar dentro do porto. O caminhão não estaciona na estrada de Capuaba. Ele fica dentro do

porto, dentro da área portuária, aguardando o momento de ele carregar na plataforma. Eu vou mostrar um pouquinho aqui mais à frente.

O nosso projeto está dividido em 2 fases: a fase 1 é a que a gente está licenciando no lema o projeto todo; são 16 tanques, não é? Mas a construção será feita na primeira fase com 10 tanques e na segunda com mais 6. Então, todos esses controles ambientais, que eu falei que já estão no DNA da Navegantes, de sistemas de prevenção, de combate a incêndio, estão dentro dos nossos projetos de engenharia. Todas as cópias de projetos estão no lema. A prevenção e combate a emergências, selo flutuante - eu acho que o Alessandro vai falar um pouquinho mais da Ambipar, o que é isso? É um equipamento que fica dentro do tanque de gasolina, que diminui um pouco as emissões -, a telemetria para detecção de vazamentos, controle de volumes, se o navio está bombeando, o tanque está quase cheio, a gente tem o monitoramento desse volume dos tanques, isso é uma questão de segurança operacional. Bacia de contenção é essa parede de concreto aqui que vocês estão vendo, ela fica próxima aos tanques, é um equipamento de segurança que segrega gasolina do diesel do álcool, é uma boa prática de projetos de terminais e uma exigência também normativa. A drenagem oleosa é, uma vez que chove as intempéries, a chuva que cai dentro daquela bacia, que é um espaço confinado, ele até retém água. Nesse sentido, até questões de chuvas, e eu sei que o bairro tem alguns problemas de enchente, mas hoje, do jeito que está, com o pátio todo vazio, toda essa água corre para aquele racho ali ao lado e, o que cair dentro da bacia fica retido. Então, nesse sentido até o nosso projeto ajuda a reter um pouco e depois é feita a liberação parcial, a gente vai liberando aos poucos depois da chuva, verifica se tem algum resíduo, algum contaminante e só libera para o corpo hídrico a água que está limpa, mas em momento superior, como se fosse, em São Paulo, onde tem aquela situação do piscinão, no Rio tem algumas coisas assim também, em que você recebe água pluvial, aquela grande quantidade, uma grande chuva, e depois você libera parcialmente.

Aqui é a fase 1, como eu falei, dos 10 primeiros tanques primeiros, que serão objetos de construção, o total da armazenagem de 101 mil/m³. A disposição que a gente fez da tancagem é esta daqui, a gente empurrou ao máximo - é importante ser dito isso - a tancagem para dentro do porto. Esse aqui é um tanque de água, está bem

peçoal? Toda essa área livre aqui não tem qualquer atividade, não tem equipamento, não tem estocagem, não tem nada. Isso é para preservar - também na apresentação do Alessandro isso vai ficar mais claro - preservar distâncias aqui para o limite da propriedade, para o limite do Porto, essa cerca que é do Porto, eu estou dentro do Porto organizado, e também, logicamente, distância para as construções existentes. Em algumas situações aqui a gente está com mais do que o dobro do que é pedido na norma, do que é exigido pela legislação, mais que o dobro da distância. A situação é bastante segura, está bem pessoal?

Aqui a gente fez uma animação do caminhão, na qual ele entra, então, aqui por trás, pela estrada da Capuaba, como eu falei, passa na portaria do Porto, vem para o nosso estacionamento interno das 13 vagas que eu citei e aqui, na posição de carregamento, nós temos 10 posições, eu vou falar um pouquinho mais à frente, mas são 5 de um tipo e 5 de outro, mas de forma que a gente pode colocar aqui dentro das instalações da Navegantes, são praticamente 30 caminhões. Eu tenho 13 aqui + 10 carregando alguns aguardando aqui para carregar, outros saindo, de forma que a gente tem uma capacidade muito grande de girar. A gente tem praticamente o dobro da capacidade de carregar caminhão, do que aqueles que nós vamos receber. Se viesse o dobro de caminhões a gente ainda teria sim, equipamento, bomba, vazão e procedimentos para conseguir operar com esses caminhões.

Na sequência, então, o caminhão sai dali, pega a nota fiscal, vem para a posição de carregamento que eu citei aqui na plataforma e sai, ele faz esse giro aqui, só isso. Parou, carregou, vai embora. É um giro muito pequeno. Ele não tem que entrar no resto das instalações, praticamente não fica ninguém lá dentro. É tudo automatizado, a gente tem um grau de automação muito elevado. Terminal novo como esse já nasce com um grau de automação muito grande. Ali ele sai, volta para a estrada da Capuaba e vai embora.

Aqui é uma ilustração da fase 2, são esses tanques aqui em azul, são mais 6 tanques. Aqui a plataforma mais uma vez, o tanque de água, o estacionamento aqui está preenchido. Então, de forma que, ao total da segunda fase, que prevemos ali entre 4 e 8 anos depois da abertura do terminal, vamos a 127 mil/m³ que é o total da tancagem, que estamos solicitando a permissão para o lema, para a construção.

O caminhão, como eu disse, tem 10 posições lá dentro da plataforma e tem dois métodos de carregar. Tem um método mais antigo que a gente chama de superior (*top loading*), que o motorista tem que subir no caminhão, abrir a escotilha e botar o braço de carregamento e fazer a operação de carga do caminhão. Tem um método mais moderno que a gente está utilizando também nas outras 5 posições de carregamento, que é essa foto aqui do motorista, em que ele faz a acoplagem do mangote na parte inferior do tanque do caminhão. Não tem que subir, é uma situação mais segura, é uma situação mais ciente, de maior vazão. O caminhão carrega mais rápido, é a mais moderna. A gente só não abre a Navegantes com as 10 posições desse formato porque tem muito caminhão antigo ainda, que os revendedores e distribuidoras usam, que não estão adaptados para o *bottom*. A gente atende os 2, mas a hora que a gente quiser, a gente consegue fazer a conversão rapidamente.

Falando de licenças, pessoal. Primeiro, pelo corpo de bombeiros do estado do Espírito Santo o projeto já está aprovado. Eu acho que é uma instituição de grande confiabilidade de todos. Todas as regras e procedimentos de segurança foram cumpridos. Nosso projeto já tem sinal verde. Com a prefeitura, a parte de uso e ocupação do solo já está OK também, ou seja, a atividade de combustíveis nesta área do município de Vila Velha está aprovada. É uma atividade permitida pela legislação municipal. O que estávamos aguardando da prefeitura é a finalização do estudo de impacto de vizinhança, que eu imagino que deve estar já na reta final, quase saindo. Outro órgão importante, pela Agência Nacional de Petróleo o projeto está aprovado. Estamos só aguardando a licença ambiental para conseguir autorização para início de construção, mas estamos pendentes agora dessa etapa aqui do lema, aqui com vocês, que estamos cumprindo hoje.

Os benefícios, pessoal, esperados com a implantação do terminal da Navegantes, do Terminal de Granéis Líquidos são vários. Eu acho que posso destacar alguns aqui bem importantes. Primeiro, a arrecadação de impostos para o município, o ISS. Como eu disse, a Navegantes é um armazém geral, ela recolhe o imposto sobre serviço direto para a Prefeitura de Vila Velha, em torno de 3 milhões/ano. Essa receita é uma projeção, é uma estimativa e outra estimativa, essa bem maior, porque a alíquota do imposto é maior ainda do que é o ICMS, que é recolhido pela distribuidora,

pelos clientes da Navegantes, e é recolhido para o Estado. Só que, como o município gerador é Vila Velha, existe depois, na redistribuição, no ano seguinte desse rateio do ICMS pelos municípios que compõem o estado do Espírito Santo, a participação maior de Vila Velha vai lhe atribuir uma parte maior também nessa distribuição do ICMS. Então vai aqui a 1,2 bilhões, são 100 milhões de reais por mês, um 1,2 bilhões por ano. Uma receita bastante significativa para o Estado, isso é do Estado, mas Vila Velha também vai se valer de parte disso daqui.

Geração de empregos durante o período de obras. A gente vai estar lá com mais de 500 CPFs. São várias disciplinas, são várias pessoas que vão estar trabalhando lá, não todas ao mesmo tempo, mas no pico da obra vamos estar com praticamente 400 trabalhadores lá no momento agudo da obra. Após a obra, que tem previsão de durar 30 meses, eu acho que também está mais detalhado na apresentação à frente, na fase de operação, entre diretos e indiretos, são 60 funcionários. A Navegantes roda 23 horas por dia, 60 funcionários, alguns em turno, outros no escritório, horário administrativo é o nosso contingente.

Vários programas socioambientais de prevenção e controle da poluição, monitoramento ambiental, programa de responsabilidade social. Alguns já estão oficializados, já vieram como exigência do lema, e outros estão sendo estudados. A gente também vai ver isso um pouquinho mais à frente.

Por algumas entrevistas e abordagens que a nossa equipe fez com vocês nos últimos meses já começaram a aparecer boas ideias, boas práticas que a Navegantes vai sim apoiar projetos sociais aqui nas comunidades de Vila Velha.

Com tudo isso que eu falei, pessoal, o desenvolvimento regional é uma consequência. Um empreendimento desse porte obviamente mexe muito com o município, é um vetor de desenvolvimento da região, econômico e social, enfim, a gente veio para ficar. O nosso contrato que assinamos com a união é de vinte e cinco anos, renovado por mais vinte e cinco; cinquenta anos, é mais do que uma geração, não é? Então a Navegantes pretende se instalar e pretende ficar aqui com vocês durante muito tempo.

E por último, pessoal, também é importante lembrar o que eu disse lá no início do motivo do leilão, pelo qual a Navegantes foi a vencedora. A garantia do abastecimento, a estabilização da chegada e distribuição do combustível no estado do Espírito Santo. Uma tancagem de 127 mil/m³ é uma tancagem muito grande, muito importante. Então, as distribuidoras e operadores logísticos, que tinham poucas opções, na ponta de tubarão ou no outro terminal, que tem mais adiante aqui, isso é pouco. O fato é que tinha falta de combustível, então tem deficiência. Então quando você traz uma tancagem dessa, uma solução que a Navegantes está dando e cumprindo o objetivo do leilão de restabelecer essa estabilidade, isso traz competitividade. Isso traz oportunidades, não é? Como eu disse, a Navegantes não comercializa, não quero falar aqui de preços ou coisa do tipo, mas a competição é saudável, ela é sadia. E isso vocês podem ter certeza que a Navegantes, tendo a autorização adequada, ela vai proporcionar.

Bom, pessoal, obrigado. Eu vou ficar depois aqui também na Mesa para esclarecer dúvidas e eu vou passar agora a palavra de novo para o lema.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) - Obrigado, Bismark. Agradecemos a apresentação. Antes de passar aqui para a consultoria, eu queria registrar algumas presenças de algumas autoridades. Temos os vereadores Fábio do Vale, Patrícia Crizanto da Silva e Joel Rangel, obrigado pela presença. Temos o secretário desenvolvimento econômico de Vila Velha, Luiz Eduardo Dalfior. A subsecretária de meio ambiente de Vila Velha, Isabela Igreja Rosa da Silva. Em nome deles, eu cumprimento também os colegas da Secretaria de Meio Ambiente de Vila Velha. Bom, então nós passamos agora para a apresentação do estudo ambiental e, em seguida, faremos um intervalo e depois, a gente abre para o debate. A gente passa, então, para a apresentação do Alessandro Trazzi Pinto.

O SR. ALESSANDRO TRAZZI PINTO – (CONSULTORIA) – Pessoal, boa noite. Meu nome é Alessandro Trazzi Pinto. É uma satisfação estar aqui, observar um contingente tão grande de pessoas, um bom número de pessoas, de moradores locais. Muitas pessoas que a gente já encontrou aqui, já conversou, em estarem dispondo do seu tempo para discutir um assunto tão importante.

Audiência Pública do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do Terminal de Granéis Líquidos (TGL) da Navegantes Logística – Vila Velha – 15.06.2023

É uma satisfação grande estar aqui. Satisfação também ver o Professor Wellington que abriu o espaço da escola, um espaço público. E, a escolha desse local acho muito interessante porque nós estamos justamente em frente ao local do empreendimento e, fazer isso aqui dentro da escola, dentro de Ilha das Flores, acho que é bem importante para o objetivo de uma audiência pública do licenciamento ambiental.



O Estudo de Impacto Ambiental

É importante registrar que o empreendedor é a Navegantes, a empresa que fez o estudo de impacto é a Elementus, uma empresa de Vila Velha. A empresa que fez o estudo Análise de Risco, para avaliar o risco do empreendimento foi a Eidos, uma empresa do Rio de Janeiro. A empresa que fez o estudo de modelagem para ver impacto na questão de vazamento, eventual vazamento é a OceanoDigital aqui capixaba também. E a empresa Ambipar. Eu sou diretor técnico da Ambipar, represento aqui Ambipar. Foi a empresa que fez os estudos complementares solicitados pelo IEMA. Então, nós somos responsáveis pelos estudos complementares.

Audiência Pública do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do Terminal de Granéis Líquidos (TGL) da Navegantes Logística – Vila Velha – 15.06.2023

► Processo do Licenciamento



NAVEGANTES LOGÍSTICA PORTUÁRIA ambipar

Isso aqui já foi falado pelo IEMA. Desde 2019, iniciou o processo e estamos agora aqui 15 de junho, no processo da audiência pública.

Qual é objetivo do estudo de impacto? É entender bem quais são os impactos do empreendimento. Para a gente conhecer o impacto, a gente tem que saber claramente o que é o empreendimento. Onde está instalado, como que vai funcionar, como é que vai ser instalação, como é que serão as intervenções?

EIA – Estudo de Impacto Ambiental

NAVEGANTES LOGÍSTICA PORTUÁRIA ambipar

Isso chama de caracterização da atividade. O Sr. Bismarck fez a apresentação do empreendimento e deu uma ideia do que é, mas obviamente, no estudo de impacto, o estudo tem quase mil páginas. É bastante complexo então, a gente vai fazer um resumo.

Então a gente conhece muito bem o ambiente, muito bem a caracterização do projeto. Você define qual é a área que terá de influência do empreendimento, até onde vão sentir os impactos. Nesse local que você conhece, que você define, você vai começar a estudar. Aí você vai conhecer como é que é o ar, como é que são as pessoas, como é que são as moradias, se tem escolas, tem hospital. Feito isso, você vai passar para a etapa seguinte, ou seja, eu conheço o projeto, eu conheço o ambiente para esse projeto construir e para esse projeto funcionar, operar, como é que vai ser? Quais são os impactos? Vai ter coisa boa? Vai ter coisa ruim? Como é que eu faço para coisa boa, ficar melhor ou coisa ruim não acontecer?

Então, essa é a linha que se pensa aqui na identificação dos impactos. Tem impactos que são efetivos, que a gente sabe que vai acontecer. Esses impactos têm as medidas de sustentação, medidas que vão evitar que o impacto ruim, o impacto negativo, ele aconteça ou ele aconteça em menor escala. O impacto positivo ele seja potencializado. Quando o impacto potencial é risco, risco de ter alguma coisa, risco de acontecer alguma coisa. Aí tem medidas para evitar que ocorra o acidente e tem

medidas para caso ocorra acidente, ou seja, evitar que ocorra e, caso ocorra acidente, o que ser feito. A gente trata isso no gerenciamento de risco, nos planos ambientais, nos planos de emergência.

Para a gente definir aqui qual é a área de influência, a gente considerou vários fatores, mas o fator mais importante chama-se são as pessoas, quem é que realmente está próximo e tem uma sensação e vai estar mais influenciado pelo empreendimento. E, aí está aqui a região 3, com os principais, com os bairros que estão envolvidos, considerados como área de influência direta: Aribiri, Argolas, Ataíde, Cavalieri, Dom João Batista, Ilha da Conceição, Ilha das Flores, Paul, Pedra dos Búzios, Santa Rita, Vila Batista, Vila Garrido e Zumbi dos Palmares.

Bom, e aí, o que foi feito na região aqui? O estudo que foi feito?

Primeiro, pegou todos os livros, biografias, trabalhos, dissertações de mestrado, enfim, tudo aquilo ali estudou um pouco, definiu o que ia ser feito e depois veio aqui, conversou com as pessoas. Foram entrevistadas as pessoas, foi feito reunião. Foram feitas diversas reuniões e, aí foi feito justamente esse levantamento, foi conhecer o ambiente.

▶ Área de Influência

▶ Meio Físico

Recursos Hídricos:
Interbacia (ITB) do Rio Aribiri, extensão da Baía de Vitória e parte da costa marinha dos municípios Vitória, Serra, Vila Velha e Guarapari

Relevos e Solo:
300 metros no entorno do TGL

▶ Meio Socioeconômico

Vila Velha, Serra, Vitória, Cariacica e Guarapari.

▶ Meio Biótico

Ambiente terrestre:
150 metros aumentada a partir da AID;

Ambiente marinho:
Baía de Vitória, Baía do Espírito Santo, os municípios de Vitória e Vila Velha, e parte da costa marinha dos municípios de Serra e Guarapari.

Unidade de Conservação:
Raio de até 10 km de distância do TGL e aquelas potencialmente atingidas em um acidente com derramamento de óleo em mar.



Entre o estudo de impacto que foi feito e o diagnóstico e, depois as complementações, foram feitas mais de 20 reuniões aqui nas comunidades, com discussão com as lideranças, de projetos, de problemas. Então, conhecer o ambiente é fundamental, Lideranças religiosas, lideranças oficiais, pessoas informais também, poder público. Tudo isso foi levantado durante o diagnóstico. Foi levantada a questão do meio físico, que é condição do ar atmosférico, clima, barulho, é importante. Como é que é o barulho aqui hoje? O empreendimento vai fazer barulho? Como é que é hoje? Como é que vai ficar no futuro? É importante saber isso, entre outros fatores.

Meio biótico - planta e bicho. Esse projeto é bem tranquilo, porque é na área do Porto, já está tudo aterrado, tudo com sistema de asfalto já. Então, tem pouco impacto nos animais, nas plantas.

E o meio socioeconômico que são as pessoas, a cidade, os bairros aqui.

Bom, o estudo fez levantamento, classificou os impactos, como já coloquei, tinha a questão dos impactos. Os impactos são divididos em impactos pequenos, médios e grandes. Eles são positivos e negativos. E aí, para a gente otimizar o tempo aqui, a ideia é passar os principais pontos, os principais impactos que a gente identificou e aqueles impactos que a gente sentiu que comunidade está preocupada ou que ela está enxergando, ou que ela quer saber que é conhecer detalhe. Então, vamos direcionar aqui essa conversa, essa apresentação nesse sentido, tudo bem?

► Avaliação dos Impactos Ambientais



Aqui com os impactos positivos e os impactos negativos. Quando ele é positivo, a gente chama de medidas potencializadoras, melhorar o impacto. Quando é negativo, medidas mitigar, diminuir, atenuar, reduzir. Aí a importância. Por exemplo, já foi citado pelo Sr. Chander na abertura dele, falou em expectativa da população.

Vai ter tanques, granéis líquidos. O que é granel líquido? O nome já diz que as pessoas não sabem. Então, deixar claro que granéis líquidos é combustível, como foi explicado. E aí vou botar os tanques aqui próximo, aí já começa a preocupação, *isso vai explodir, isso vai ter problema, estou preocupado com isso*. Será que vai ter emprego? Eu vou ter emprego para trabalhar, eu vou conseguir? Então, essas informações, essas situações foram muito colocadas pelas pessoas, foi levantada e aí, mas é positivo que tem muita gente querendo também emprego, querendo trabalhar, achando que isso é importante, que vai gerar emprego. A prefeitura enxerga a importância desse trabalho, as pessoas enxergam. Então, é um impacto positivo e impacto negativo.

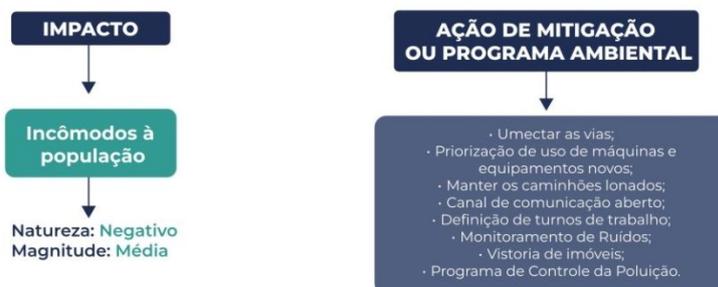
Quais são as medidas importantes para isso? O que tem que ser feito nisso aqui? Diálogo constante com as comunidades. É muito importante ter um diálogo constante, conversar com as pessoas, explicar o que é o projeto, tirar as dúvidas. Então, é importante que a Navegantes faça isso. Ela já está fazendo isso. É uma ação muito

Audiência Pública do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do Terminal de Granéis Líquidos (TGL) da Navegantes Logística - Vila Velha - 15.06.2023

importante, um canal de comunicação aberto. A Navegantes abriu um canal de diálogo com a comunidade, isso é importante, ter esse canal constante, potencializar.

Esclarecimento sobre medida de segurança, trânsito da região, os compromissos de ações futuras da empresa. Durante muitas reuniões, muitos debates aqui, conversas estão sendo explicados quais são as medidas que serão feitas e isso tem que ser trabalhado, tem que ser conversado e explicado. E, aí tem um programa chamado um programa oficial, que é o chamado Programa de Comunicação Social, que é justamente a forma de você divulgar isso aí e colocar essa informação.

► Impactos Ambientais



Problemas de incômodos da população. Vai ter uma obra, qualquer obra traz, a obra dessa escola seguramente, quando fez esse telhado, houve incômodo. Então, uma obra aqui no Porto pode ter incômodo e, é importante, é fundamental algumas medidas, como evitar a poeira, molhar o chão, priorizar o uso de máquinas, equipamentos novos, manter os caminhões lonados para evitar que tenha poeira. Canal de comunicação aberto, ou seja, se tiver um problema na obra, quem eu procuro? Com quem eu falo? É importante o monitoramento de ruídos, do barulho, o horário de trabalho. Foi surgindo uma preocupação, se tiver problema com os imóveis em função das atividades então, fazer vistoria prévia dos imóveis, caso tenha problema, o Programa de controle da poluição. Então, são várias medidas que e a Navegantes é importante fazer junto com a empreiteira, para que a empreiteira tenha uma obra organizada, que tenha menor impacto para a população aqui. Umectação de vias, medição de ruído, fazer a medição de ruído. Armazenamento e destinação de efluentes. Então, ou seja, todo o esgoto gerado, o esgoto deve ser tratado, para ter sustentabilidade; o resíduo gerado na obra tem que ser separado e destinado.

A caixa de separador de óleo. Caso tenha algum derramamento de óleo, ele seja separado, o óleo. Sistema de tratamento de efluentes. Então, são várias medidas importantes no empreendimento.

► Impactos Ambientais



Geração de emprego e renda. Geração de emprego e renda é um impacto positivo, um grande impacto, um impacto importante. E como é que a gente faz para esse impacto positivo ser mais positivo; como que a gente faz com esse impacto, que vai gerar mais de 500 empregos no momento da instalação; como é que a gente faz para que esses empregos sejam feitos, sejam atendidos na região do empreendimento? E aí, tem a contratação via SINE, é obrigatório que a empreiteira faça contratação via SINE. Contratação de Mão de Obra, Bens e Serviços Locais. Olha que interessante, todo esse processo, as empresas estão sempre priorizar as empresas locais de Vila Velha ou da Grande Vitória para fazer esse evento, toda a equipe contratada, a grande maioria, é da região ou de Vila Velha, o serviço aqui. Então isso é uma forma clara da Navegantes fazer o trabalho, no sentido de priorização de mão de obra local. E Projetos de Capacitação, já foi conversando com a Prefeitura local, a Prefeitura tem projetos de capacitação que podem ser potencializados. Tem projetos com o Senai, projeto com instituições. Então, a Navegantes, obrigatoriamente, terá que colocar esse tipo de ação em prática.

É importante também, no sentido da obra, que quem vai fazer a contratação é empreiteira; então, nas cláusulas contratuais da Navegantes, ela tem que colocar cláusulas, aonde a empreiteira siga as recomendações e as obrigações aqui feitas no

estudo, e inclusive, nos entendimentos feitos com a comunidade, nas conversas do constante diálogo.

Um compromisso é que quando for abrir as vagas de trabalho, fazer uma divulgação prévia com as comunidades, canais de comunicação, onde os moradores locais possam ser primeiramente avisados, para se prepararem para a vaga, e também, a capacitação, obviamente, você trabalhar com capacitação de moradores da região local.

O Emprego, como foi dito, os 500 postos de trabalho. Como a operação é muito automatizada, espera-se em torno de 60 postos de trabalhos diretos e indiretos.

O Aumento da Arrecadação Tributária. É bom que a Prefeitura está aqui, porque sabe que tem um potencial grande de aumentar a arrecadação, o ISS, como já foi dito, mas mais do que o ISS é a participação da cota-parte do ICMS, que o Bismarck explicou anteriormente.

E aí, quando você prioriza a contratação de mão de obra local, contratação de pessoas aqui, contratação de serviços, essa economia vai gerar dentro de Vila Velha, dentro da região, isso é muito importante para potencializar esse impacto. E aí, é importante também, que a Prefeitura tenha um cuidado especial com a região; tenha uma comunicação fluida, pensando em ações, de reverter também, em benefícios, a partir desse benefício, que o que o empreendimento na região está trazendo.

► Impactos Ambientais

Outro impacto considerado é a Segurança na Oferta de Combustíveis.

Esse é o impacto, esse é o objetivo do empreendimento. O combustível ele é importantíssimo, ele é fundamental no funcionamento de toda a cidade, de diversos aspectos da cidade, seja na segurança, seja na saúde, na energia; então a falta de combustível é um problema seríssimo. Então, você tem estabilidade nesse fornecimento, é um fator positivo, é um fator necessário, e é o que justifica o empreendimento.

► Impactos Ambientais



Aumento de Tráfego Rodoviário. Isso é um ponto importante, é histórico a situação da estrada de Capuaba, todo mundo conhece ali a condição; por vezes são usados também, as ruas vicinais, e a gente sentiu, a gente conversou bastante com os moradores, e foi muito direcionado, justamente uma preocupação muito grande do projeto Navegantes, no que que ela vai fazer, justamente para evitar ou aumentar o impacto; o aumentar o problema. O problema lá já existe, mas, o que a Navegantes vai fazer é a disponibilidade de estacionamento interno nas baías de abastecimento, ou seja, você vai ter um espaço grande, para que você não tenha acúmulo de veículos do lado de fora; o agendamento prévio do acesso ao TGL. Ninguém chega aqui na no portão e vai entrar, tem que ser feito agendamento prévio. Isso é um fator novo, isso não é tão comum aqui, isso é uma novidade, que eu acho importantíssimo ser considerada, e que está dando um sucesso muito grande na Paraíba.

Então não, não estamos inventando a roda, está sendo feita uma coisa que é uma boa prática, que está funcionando. Isso está funcionando bastante lá na Paraíba.

A Priorização da Circulação de Veículos em Horários Alternativos de Pico.

Realizar contatos com o Poder Público, com o Governo Federal e Municipal. A Navegantes se instalando aqui, a Navegantes, vai ser um vizinho; então, seguramente o

problema da história de Capuaba; não é um problema só dos moradores, não é um problema da Navegantes, é um problema de todo mundo. Então pra ela também; é um problema da Vports. Então, para ela é importante resolver esse problema. Então, seguramente a Navegantes deve ser um dos indutores, para que isso seja resolvido. Participar das discussões, estar na linha de frente, junto com a sociedade, junto com a comunidade, para que isso seja resolvido; um problema para todo o município.

Fiscalização dos Veículos contra Trajetos Utilizados. Todos os veículos, eles têm que ser licenciados; então, os veículos são licenciados, todos legalizados, registrados, e tem uma fiscalização desses veículos. Veículos não poderão usar nas ruas internas, porque é proibido. A fiscalização disso é da Prefeitura; cabe à Prefeitura fiscalizar. Mas também é importante que a sociedade, vendo essa situação, que ela for fotografe os caminhões, denuncie isso, como haverá um canal aberto com a Navegantes, que isso seja disponibilizado para a Navegantes, que vai tomar as medidas necessárias, ou seja, ela tem que colocar isso nos contratos com as transportadoras, a questão da proibição do trânsito no meio do bairro.

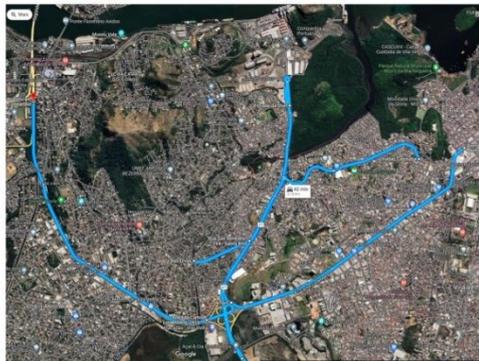
Programas de Comunicação também, de Educação Ambiental. O programa de Educação Ambiental de treinamento com esses caminhoneiros, no sentido de educá-los para que eles entendam esse problema e evitem esse tipo de situação. Bom, como eu falei, não é só falar isso, isso tem que ser regra contratual, isso tem que ser oficial.

► Vias de tráfego utilizadas

→ Avenidas Fernando Antônio da Silveira, Jerônimo Monteiro e Capuaba.

→ Rodovias Carlos Lindenberg e Darly Santos.

→ Não haverá tráfego de caminhões no interior dos bairros.



NAVEGANTES LOGÍSTICA PORTUÁRIA ambipar

Aqui mostra as estradas principais, as vias principais a serem utilizadas. A Estrada de Capuaba, a Darly Santos, a Rodovia Carlos Lindenberg.

► Riscos de Acidentes

- Adoção dos mais modernos dispositivos de segurança de operação de tanques de combustível e procedimentos de abastecimento, com base em normas nacionais e internacionais, como por exemplo:
 - 1 Bacias de contenção de combustível (segundo normas da ABNT NBR 7505-1);
 - 2 Fundo duplo com monitoramento de vazamentos (Liner);
 - 3 Selo flutuante (menor emissão de vapores);
 - 4 Válvula de Alívio de Pressão e Vácuo (VPV);
 - 5 Dispositivo corta-chamas;
 - 6 Controle de nível alto nos tanques;
 - 7 Telemetria;
 - 8 Drenagem selada;
 - 9 Carregamento do tipo Bottom Loading;
 - 10 Unidade de Recuperação de Vapor (VRU).
- Planejamento da localização dos tanques com combustível com maior risco de acidente em área mais afastada das residências.
- Ausência de tráfego de caminhões no interior dos bairros.
- Estudo de Análise de Risco.

NAVEGANTES LOGÍSTICA PORTUÁRIA ambipar

Riscos Ambientais.

Riscos Ambientais é um tema importantíssimo; então, eu vou tentar ser o mais claro para vocês. Primeira coisa, todas as medidas que serão feitas de evitar acidentes, são medidas de segurança de prevenção.

Planejamento e Localização dos Tanques com Combustível com Maior Risco de Acidentes em áreas mais afastadas. Isso já foi dito.

Adoção dos mais modernos dispositivos de segurança de operação dos tanques; é uma modernidade, ou seja, é um tanque Novo, é um projeto novo, utilizando tudo o que tem de conhecimento no mundo, das mais modernas práticas.

Bacias de Contenção de Combustível. Aquela informação, ou seja, os tanques, todos são circundados, tem uma mureta em volta, que vão proteger os tanques.

Fundo Duplo com Monitoramento de Vazamento, os tanques têm fundo duplo, então você consegue observar, é uma segurança a mais, caso vaze o combustível, você consegue detectar e evita que esse combustível, ou você vai tomar uma medida para que esse combustível vaze ainda mais.

Selo flutuante; menor emissão de vapores.

Essa aqui é um método é uma, é uma técnica extremamente moderna e muito eficaz. O tanque, como se fosse dois tetos, na verdade; ele tem o teto principal aqui fora, que é fixo, como você observa; e ele tem um selo que fica colado sobre o líquido, sobre o combustível. Então o combustível sobe, o selo acompanha o nível do tanque. O que ele faz com isso? Ele evita que tenha formação de vapor, e o vapor, que causa mais risco. Então não vai ter, você diminui a emissão de vapor e também a questão de odor.

Então, é uma das metodologias técnicas, modernas, que será aplicada obrigatoriamente aqui pela Navegantes.

Controle de Pressão.

Todo mundo aí tem panela de pressão em casa. Então é justamente um controle de pressão para evitar que tenha problema de pressão dos tanques.

Dispositivo corta chamas, de evitar incêndio; Controle de nível dos tanques; Telemetria; Brigada de segurança; O carregamento por baixo, muito mais seguro, entre outros fatores.

Bom, mas além de colocar essa questão das medidas, de evitar o risco, foi feito um Estudo de Análise de Risco. A Navegantes seguiu as regras, o que a regra diz? O que as normas brasileiras de construção dizem, para instalar um tanque? Ela seguiu isso. Mas isso só não basta; a Navegantes, dentro do processo de licenciamento, ele

tem que fazer um estudo obrigatório, exigido pelo órgão ambiental, com bastante critério, para esse estudo mostrar qual é esse risco, quanto é esse risco.

Então, como é que é feito isso? O estudo é feito, ele vai conhecer um ambiente, então ele conhece aqui; ele mapeou as escolas, as casas, residências, o porto, toda a região. Ele mapeou, o vento, condição de morro, de estrutura, enfim. Depois, ele vai ver todos os possíveis acidentes que possam acontecer; ele vai mapear todos os tipos de acidentes; e aí, existem instituições no mundo que recebem sempre, todos os acidentes existentes, todos os acidentes que ocorreram, que ocorre nos mais diversos terminais, nos últimos dez, vinte, trinta, cinquenta anos, eles são conhecidos. E, aí, com base no projeto que é feito, com base no tipo do tanque, com base no tipo das medidas, ele vai dizer se o risco ali é tolerável ou se não é tolerável, e o que tem que ser feito.

▶ Análise de Riscos AmbientaisNAVEGANTES
ambipar

Então, em resumo. Só simplificando aqui, a norma coloca uma distância de 26m para o tanque mais próximo, que é um tanque de diesel; de acordo com o tamanho do tanque do diesel, a distância de segurança determinada pela norma é de 26,5m, distância de segurança na área da propriedade, da área da propriedade. Você tem que ter pelo menos 26,5m de distância dentro da sua propriedade.

O projeto do TGL da Navegantes tem 46,6m, quase o dobro, vamos dizer 80% a mais de distância. Isso é norma de construção. Agora eu falei do estudo, aquele estudo que foi feito, ele determinou que a distância de risco até as residências, o risco tolerável é de 40m. Então, a partir de 40m é tolerável a presença e o risco é mínimo, ou seja, não vai ser atingido por acidentes graves. E o projeto da Navegantes tem uma distância de 78m, ou seja, tem quase o dobro de distância do que o estudo feito, solicita.

► Análise de Riscos Ambientais



O Estudo de Análise de Riscos foi baseado na Norma CETESB P4.261 de dezembro de 2011.

Os riscos proporcionados pela operação do TGL são considerados toleráveis já que não há ocupações sensíveis (residências, creches, escolas, cadeias, presídios, ambulatórios, casas de saúde, hospitais e afins) dentro do alcance das curvas de risco.



E é importante entender que o estudo é feito para uma decisão do órgão ambiental, uma decisão de Governo que seja. O estudo é conservador; a preocupação do estudo não é com o empreendimento, a preocupação de estudo é com as residências, com as pessoas, ele é voltado, é ao contrário, ele é voltado para as pessoas. E aí eu vou ler para vocês a conclusão desse estudo. O estudo foi feito com base nas exigências do lema, o lema colocou o Termo de Referência (TR) e, com base na norma da Cetesb, Cetesb é o órgão ambiental de São Paulo, São Paulo é um dos estados mais desenvolvidos no país, e tem dezenas, centenas de terminais como esse de produtos perigosos.

Os riscos proporcionados pela operação do TGL são considerados toleráveis, já que não há ocupações sensíveis, residências, creches, escolas, cadeias, presídios, ambulatórios, casas de saúde, hospitais e afins dentro das curvas, dentro do alcance das curvas de risco.

Ou seja, você tem uma curva aqui interna de risco, que é intolerável, que é dentro dos tanques, é onde ninguém trabalha, as pessoas não ficam aqui dentro, elas só vão lá, faz manutenção e saem, que é essa linha amarela, essa linha azul aqui dentro da área da propriedade é a curva de segurança. A partir disso, tanto é que o onde é que fica a área administrativa? Fica para cá; olha onde o abastecimento dos

Audiência Pública do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do Terminal de Granéis Líquidos (TGL) da Navegantes Logística - Vila Velha - 15.06.2023

caminhões, é aqui, justamente está fora dessa curva, ou seja, na área segura do empreendimento.

Esse estudo é importante para deixar, para trazer uma segurança na resposta e uma confiança no resultado do empreendimento no caso. E aí, você tem esse exemplo, por exemplo, em Cabedelo, pelo tipo do tamanho do tanque, aqui tem em torno de 30m, 35m, se não me engano.

Aqui é São Sebastião, São Paulo, litoral norte. Aqui terminal rodoviário, hotel, tanques ao lado. Aqui do lado, Corpo de Bombeiros.

Mas o estudo é feito do tanque mais próximo. Então, depois a gente conversa sobre isso.

▶ Programas Ambientais

Programa de Monitoramento da Qualidade das Águas Subterrâneas

Identificar e avaliar possíveis alterações da qualidade das águas subterrâneas que possam ocorrer pelas atividades realizadas no terminal. Serão construídos poços na área do terminal para coletar a água subterrânea e fazer análises em laboratório.



Programa de Monitoramento da Qualidade das Águas Superficiais

Identificar e avaliar possíveis alterações da qualidade da água que possam ocorrer pelas atividades do terminal durante a sua fase de operação. Serão realizadas coletas de amostras do curso d'água (córrego) que passa ao lado do terminal e posterior análise em laboratório.



Programa de Monitoramento de Ruído Ambiental

Medir os níveis de ruído nas áreas próximas ao TGL e para avaliar se o Terminal poderá afetá-las. Esse programa será realizado durante as fases de implantação e operação do empreendimento.



NAVEGANTES LOGÍSTICA PORTUÁRIA ambipar

Programas Ambientais Obrigatórios - eu estou acabando meu tempo aqui – são em torno de 12 programas obrigatórios. Monitoramento das águas, para verificar se vai ter impacto em relação às águas, tanto as águas subterrâneas quer as águas superficiais Programa de Monitoramento Ruído Ambiental, identificar se está tendo problema com o ruído do empreendimento na obra e na operação. Gerenciamento do Lixo, tratamento do lixo. Controle da Poluição, evitar que tenha poluição. Programa de Monitoramento de Efluentes, é o esgoto gerado, e tanto esgoto como água oleosa, tudo sendo tratado e destinado. Programa de Monitoramento Socioeconômico dos Impactos, ou seja, vamos monitorar como que está sendo os efeitos do empreendimento. Programa de Priorização da Mão de Obra Local, vai ter um projeto, esse projeto é oficial, a Navegantes é obrigado a fazer isso, isso é muito interessante. Programa de Priorização de Contratação de Bens e Serviços, tem que ser organizado uma metodologia, o método para isso seja feito. Então, o pessoal daqui e empresas daqui. Programa de Capacitação de Mão de Obra. Programa de Comunicação Social, seja treinar as pessoas, formar as pessoas e programa de comunicação, diálogos constantes com a sociedade. E, um programa importante que é Cortina Vegetal. A implantação de uma cortina de proteção, em relação ao impacto de visual, barulho, um ambiente mais adequado, vamos dizer, com essa cortina vegetal, que inclusive é o porto, por solicitação da Navegantes já começou a fazer o plantio de mudas. Programa de Educação Ambiental. Fortalecimento das Associações para auxiliar nos pleitos e conquistas de novos projetos, captação de recurso; e Programa de Controle de Zoonoses.



► **Conclusão**

- Fortalecimento do estado do Espírito Santo na cadeia de distribuição de combustíveis.
- Atração de novos investimentos.
- Atividade com grande potencial para gerar emprego, renda e tributos.
- Possibilidade de aproveitamento de mão de obra disponível na região, evitando a atração de mão de obra externa, bem como ocasionando o aprimoramento do nível de emprego na região.



Com base no que foi apresentado, com base no que foi avaliado, observou-se uma série, o fortalecimento do Estado na cadeia de distribuição de combustíveis, atração de novos investimentos, potencial para gerar emprego, renda e tributos; possibilidade de aproveitamento de mão de obra. Tem uma série de medidas que ajudam a tornar sustentável o empreendimento. Importante dizer que é a Navegantes é uma empresa legalista, ela segue todas as normas e leis. E aí, como já foi colocado, o projeto já tem autorização, não que tenha autorização, ele tem, para dar entrada ao processo no lema, a Prefeitura da uma anuência de uso ocupação do solo, dizendo que possível, sim, colocar um tanque, essa atividade no Porto; então, p Porto é o local adequado para isso. Corpo de Bombeiros, segurança, Agência Nacional do Petróleo, agora é o lema; um processo de licenciamento no lema, que não está efetivado; Antaq entre outros.

Então, a conclusão do estudo é que ele é favorável à implantação e operação, desde que essas medidas que estão aqui e o fortalecimento delas sejam aplicadas.

Obrigado!

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) - Obrigado, Alessandro.

Eu queria só chamar aqui na frente as pessoas que vão receber as perguntas de vocês, o Gabriel e a Estefânia, para o pessoal conhecer. Vocês podem dar uma chegadinho aqui?

Então, durante o intervalo, e por meia hora depois, que a gente começar o debate, vocês podem encaminhar as perguntas, tanto escritas quanto a inscrição para a pergunta oral para a Estefânia e para o Gabriel, que são os dois colegas aqui à frente.

São 8h10min. A gente passa, então para o intervalo, com lanche ali, e a gente retorna às 8h30min, obrigado!

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – Vamos retomar pessoal, vamos fazer a recomposição de Mesa para as perguntas e respostas, retomando então, para a segunda parte da audiência.

Vou convidar a Mesa a Sra. Caroline Santos Machado, Diretora Técnica do IEMA, convidar o Sr. Bismark M. Silva Duarte, da Navegantes e o Sr. Gustavo Sampaio Freitas, também da Navegantes, e da Consultoria ambiental, o Sr. Alessandro Trazzi Pinto e a Sra. Juliene Barbosa Campos.

Vou pedir aqui para os nossos integrantes da Mesa, de que, pelo volume de manifestações que a gente recebeu até agora, a gente está recebendo ainda, que eles sejam mais concisos nas respostas, para que a gente possa contemplar todas as pessoas que se inscreveram.

Lembrando que ainda estamos recebendo, a partir de agora, mais meia hora, então, até às 21h10min, a gente recebe ainda as perguntas.

A primeira pergunta do Sr. Orlando Carlos dos Santos. A pergunta é a seguinte:

“Até que ponto este terminal pode afetar os bairros vizinhos, principalmente a Ilha das Flores? Até que ponto o bairro Ilha das Flores, além da poluição, será beneficiado?”

A pergunta foi dirigida para o IEMA.

Pessoal, eu peço silêncio, que o pessoal retorne à Mesa, já iniciamos a segunda parte da audiência.

A SR.^a CAROLINE SANTOS MACHADO – (IEMA) - Boa noite a todos. A dúvida que foi colocada aqui é de caráter técnico, sobre a área de influência do empreendimento; então, eu vou passar para a Consultoria poder explicar.

O SR. ALESSANDRO TRAZZI PINTO – (CONSULTORIA) – Sr. Orlando está aí? Obrigado pela pergunta.

A gente tentou na apresentação aqui, no estudo que foi feito, mostrar justamente essas ações, o que pode, o senhor está colocando, no que o Terminal pode afetar os bairros vizinhos. A gente enxergou que ele pode afetar de forma positiva, como ele também pode trazer algumas questões que merecem cuidados. O que é importante é que essas medidas que foram previstas, em relação ao trânsito, em relação às obras, em relação a geração de empregos, que isso seja feito por meio de uma forte relação do empreendedor com a comunidade, de forma a ter um diálogo constante e, que os benefícios justos, esse benefício de geração de emprego, de capacitação, seja feito aqui na região.

Então, a gente enxerga dessa forma, que o Terminal deve contribuir, e que seguramente, Ilha das Flores é um dos bairros mais, que mais vai sentir esse impacto, pela proximidade e, deve ser dada uma prioridade sim, Ilha das Flores e Paul, como dois bairros mais próximos, além de todos aqueles; não seria só Ilha das Flores, mas tem que ter um olhar especial, justamente porque está perto da obra, nesse sentido.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – Obrigado Alessandro.

Próxima pergunta, do Sr. Ricardo Rodrigues, morador de Paul. Perguntando para a Consultoria, se esses tanques não podem ser subterrâneos?

O SR. ALESSANDRO TRAZZI PINTO – (CONSULTORIA) – Sr. Ricardo. Eu não tenho esse conhecimento, a gente fez a avaliação dos impactos, eu vou passar para o empreendedor, que tem sua equipe de engenharia, tem os conhecimentos técnicos disso, de projetos, para poder explicar isso. Mas eu imagino que aterrando deve ser menos seguro.

O SR. BISMARCK M. SILVA DUARTE – (EMPREENDEDOR) - Obrigado pela pergunta, a Norma Brasileira autoriza apenas os portos a trabalharem com tanques

subterrâneos, e mesmo assim de um determinado volume. Para tanques aéreos para terminais, todos os tanques são aéreos, eles são construídos do solo para cima, lembrando que é mais também fazer a inspeção, a manutenção, qualquer verificação, alguma inconsistência com ele fora da terra; o tanque subterrâneo ele não traria maior segurança. Mais uma vez, estamos obedecendo a norma brasileira de construção de tanques.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – Próxima pergunta de Jason Palmeira Romanha, também de Paul.

*“Qual a experiência da empresa, caso aconteça algum acidente?
A empresa já tratou algum acidente antes?”*

Pergunta para a Navegantes.

O SR. BISMARCK M. SILVA DUARTE – (EMPREENDEDOR) – Jason, obrigado pela pergunta. A Navegantes, como disse, é uma empresa jovem, na nossa operação de Cabedelo, que já tem mais de 02 anos, não tivemos nenhum problema de acidente, e caso os nossos estudos, que já apontaram com todas as análises de risco, estão previstas medidas que mitigam qualquer situação. É bastante importante destacar, que esse mesmo estudo apontou que aquelas ondas que o Alessandro mostrou na apresentação anterior, todas elas, as ondas de impacto, digo, estão, todas elas dentro do empreendimento, dentro da área portuária. Então, o risco do lado de fora, essa zona, é praticamente inexistente, praticamente mínima. Então, essa é uma questão que não ocorre de uma hora para outra, e mesmo que ocorra, tem bastante segurança quanto a isso.

Gustavo, quer fazer um complemento aqui?

O SR. GUSTAVO SAMPAIO FREITAS – (EMPREENDEDOR) – Boa noite a todos. A Navegantes também tem uma série de medidas de combate a emergência, caso aconteça um acidente. Esse projeto todo já foi apresentado ao Corpo de Bombeiros, já foi aprovado; e ele tem um tanque de água para ter água disponível em caso de um acidente, tem canhões de água ao redor dos tanques, em áreas estratégicas para garantir controle de calor, combate a incêndio, a depender do tipo de incêndio; a gente tem hidrantes espalhados, com espaço disponível para carro de serviço, carro de

bombeiros. Então, no caso de um acidente, o carro de bombeiros vai chegar aqui, tem a água, tem o hidrante para ele fazer o combate à emergência, a gente tem um sistema de líquido gerador de espuma, que ele gera uma espuma dentro do tanque e ele apaga o incêndio, por exemplo, no caso um incêndio dentro de tanque, na superfície do combustível; a gente tem a formação de uma brigada de emergência, uma brigada de incêndio, formada pelos próprios trabalhadores da Navegantes.

Então, tem toda uma estrutura, tem toda uma quantidade de iniciativas e equipamentos para garantir a segurança, e sempre dimensionados para o acidente mais grave, a gente está preparado para o pior acidente possível; ele não acontece, mas a preparação é para isso.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – Obrigado. A próxima pergunta é de Deliene Moraes.

“Quanto o odor dos caminhões prejudicar a saúde dos meus filhos, o que vocês vão fazer?”

Vou passar para a Navegantes?

O SR. BISMARCK M. SILVA DUARTE – (EMPREENDEDOR) - Na verdade, esses tanques, quando caminhão recebe a carga, lá na plataforma, ele sai lacrado; então, ele emite, na verdade, (...) do motor dele, mas o odor de combustível não é percebido; não sei porque a escotilha está fechada, a boca embaixo está fechada, existe alguma emissão quando ele já chegando no porto, ele tem que abrir a escotilha e colocar a tubulação em baixo, para poder descarregar o combustível. Mas na circulação dele não emite vapor, ele vai lacrado.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – Próxima pergunta do Sr. Jailson Vieira.

“Quando iniciou a construção dos tonéis, foi assunto internacional, devido à proximidade das residências e à igreja, ou seja, em todo risco foi liberado.”

Entendo como manifestação, não identifiquei como pergunta. Então, está registrada a manifestação.

Pergunta de Fábio Claudino Pereira, eu vou fazer em bloco com outra que é semelhante para ganharmos um pouco de tempo.

A pergunta é a seguinte:

“Quais os benefícios que o empreendimento trará para a comunidade de Paul e bairros vizinhos? Qual o impacto a comunidade de Paul terá a curto prazo e longo prazo?”

Uma pergunta semelhante a essa de Mário Santa Clara, de Dom João Batista.

“Gostaríamos de saber em relação a parceria entre empresa e projetos sociais?”

Passar para a Consultoria responder, para Navegantes, perdão. Responder em relação aos benefícios e projetos de parceria com as associações, especificamente, de Paul e Dom João Batista também.

O SR. GUSTAVO SAMPAIO FREITAS – (EMPREENDEDOR) – Fábio e Mário, obrigado pela pergunta. Como a Consultoria apresentou, quando a gente desenha, faz esse projeto, e a gente faz esse estudo ambiental, a partir dos impactos mapeados, a gente propõe medidas para diminuir os impactos que sejam negativos e, para potencializar, para maximizar os impactos que são positivos.

Então, a gente tem uma série de programas associados a isso para potencializar os impactos positivos que a gente pode ter. Os impactos positivos estão muito associados a parte de empregos, geração de renda, a gente está falando de capacitação de mão de obra local, priorização de mão de obra local para contratação, para trabalhar no Terminal; a gente está falando de priorização na contratação de empresas da região também. Então, são todas medidas para a gente potencializar, já que a gente está trazendo um benefício, que esse benefício seja priorizado para as comunidades do entorno.

Tem uma série de outros programas também, programas sociais de comunicação social, programas de educação ambiental para a comunidade e para os trabalhadores; a gente tem programa de fortalecimento das associações de representação dos moradores locais.

Teve uma pergunta, acho que foi o Fábio, que falou sobre projetos sociais; a Navegantes tem essa postura, tem essa ideia de apoiar projetos sociais, a Navegantes já apoia projetos sociais lá na operação na Paraíba, e a intenção da Navegantes é a gente fazer um mapeamento dos programas sociais que têm aqui, identificar aqueles têm afinidade com o que a Navegantes entende o que é mais necessário para a comunidade, mas também, com manifestação da comunidade, sobre o que é mais necessário para a realidade local, e a gente estabelecer essas parcerias. Então, a gente tem essa intenção, vai ser num momento posterior, assim que o projeto avançar, no sentido de ter o licenciamento, ter a confirmação do empreendimento para a gente poder avançar nesse sentido, conhecer os projetos da região, as necessidades, identificar de que forma a gente pode apoiar, com doação de materiais, com a contratação de um profissional para apoiar uma determinada ação social; a gente tem essa intenção sim, a gente faz isso na operação de Paraíba, e aqui não vai ser diferente, a gente vai fazer dessa forma também.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – Pergunta de Adair para a Navegantes.

“A instalação desses terminais reduzirá os problemas de abastecimento do Estado?”

O SR. BISMARCK M. SILVA DUARTE – (EMPREENDEDOR) – Adair, obrigado pela pergunta. Sim, um grande objetivo que o Governo Federal em organiza o leilão teve, o Ministério de Portos, a ETL e a própria Antaq, visto que um fato recorrente aqui no Estado do Espírito Santo, o desabastecimento da região, por conta dessas situações marítimas, da Ponta de Tubarão, que é o principal terminal hoje que recebe combustíveis, em situações, mesmo que tenha operação do navio esteja descarregando, se a situação marítima não for boa, esse navio tem que ser interrompido desabastecimento e levado para uma região segura, até que a condição marítima retorne.

Então o Porto de Vila Velha ele foi escolhido, como estamos há 03 quilômetros praticamente da boca da barra, ali da Terceira Ponte, é uma situação muito estável. Então, mesmo que a situação marítima não esteja favorável, dentro do rio Santa Maria,

que é esse trecho que divide aqui Vila Velha de Vitória, no Berço 207, nós temos uma operação ideal, uma condição ideal de receber o navio, como eu disse na minha apresentação, são navios grandes, navios com calado, a parte submersa bem profunda, como o canal é bem adequado para esse tipo de carga, então essa estabilidade, digamos assim, fica garantida.

Então, acho que o Governo Federal atingiu o objetivo, uma vez licenciado o Terminal, com a tancagem que se pretende construir, de estabilizar o abastecimento do Estado, todo Estado será beneficiado com a operação da Navegantes aqui em Vila Velha.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – As próximas perguntas vou fazer em bloco também, porque dizem respeito ao processo de licenciamento; então, perguntando para o lema.

Gabriel Souza, pergunta:

“Em qual fase de licenciamento encontra-se o empreendimento? Já houve a concessão da Licença Prévia? Já houve a concessão de Licença de Instalação? Já houve a concessão de Licença de Operação?”

Sinval Celestino pergunta:

“Qual a finalidade desta audiência, é informar que o Terminal será instalado? O que fazer para impedir que isso não aconteça?”

E, Ezequiel Santiago pergunta:

“O projeto já está aprovado? Quais os riscos para a comunidade?”

A SR.ª CAROLINE SANTOS MACHADO – (IEMA) – Boa noite a todos, vou falar do licenciamento. A licença prévia seria a licença que vai aprovar a viabilidade ambiental do empreendimento; a licença de instalação é a que vai autorizar a instalação do empreendimento; e, a licença de operação vai autorizar a operação efetiva do empreendimento. A gente está na fase de análise quanto ao requerimento de licença prévia; ou seja, nós estamos ainda no lema, avaliando a viabilidade ambiental do empreendimento. E essa audiência pública tem por objetivo, inicialmente

de dirimir dúvidas da sociedade, explicar o empreendimento, as medidas de controle, todos os programas e impactos, para ouvir da comunidade sugestões e críticas; e todas as sugestões, críticas serão consideradas no âmbito da nossa análise; então, tudo isso vai ser considerado para a tomada de decisão do lema, quanto à viabilidade ambiental do empreendimento.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – Pergunta de Ricardo.

“Caso a comunidade não aceite o projeto, qual será a segunda opção?”

A resposta da empresa Navegantes.

A SR.ª CAROLINE SANTOS MACHADO – (IEMA) – Eu vou responder em relação ao lema, depois eu passo para a empresa.

Em relação ao lema, O Eia-Rima tem que prever a alternativa locacional, nesse caso, caso haja um indeferimento do licenciamento, não há proposta de alternativa locacional; então, no âmbito do licenciamento vai ser negado, e para a gente acaba aí o processo.

Agora eu vou passar a empresa.

O SR. BISMARCK M. SILVA DUARTE – (EMPREENDEDOR) – O leilão, pessoal, ele foi organizado pelo ministério, pela União Federal, com esse objetivo específico, como eu disse, a área foi escolhida, não foi a Navegantes que escolheu o porto aqui de Vila Velha, tem outros portos aqui no Estado, mas devido à concentração, como eu disse, quarenta e seis por cento da população vive nessa região metropolitana, não adianta você entrar com combustível mais ao norte do Estado ou mais ao sul, se o consumo do combustível está aqui; você teria que chegar com o navio lá em baixo, transportar em caminhões, porque os postos e as pessoas, o consumo do combustível está aqui na região metropolitana.

Então, eu entendo que a intenção do Governo Federal em escolher o Porto de Vila Velha foi com essa intenção, o leilão é específico, a Navegantes ou outros concorrentes que participaram, você participa do leilão e vence ou não, esta locação, a

cidade de Vila Velha, o Berço 207, o Cais de Capuaba, e como eu disse também na minha apresentação, não foi a Navegantes que escolheu essa retroárea no fundo do porto, por que não é ali na frente do porto, à direita ou à esquerda, a Navegantes não foi ela que escolheu, não teve essa oportunidade, foi o Governo Federal que determinou.

Então, caso não haja licenciamento, a Navegantes retorna lá no Governo Federal e, vamos ver como isso fica, caso a licença seja negada. **(Pausa)**

O leilão é o 04, ocorreu em abril de 2019. O Leilão n.º 04, da Antaq, está no site da Antaq.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) - A próxima pergunta de Vanderleia da Silva Rocha dos Santos, queria saber dela se já foi contemplada, porque a pergunta é:

“Por que vocês escolheram Paul para instalar esses tanques perigosos?”

Entendi que na fala do Bismark foi contemplada.

Se o senhor quiser se manifestar para responder novamente. **(Pausa)**

Edilene Nascimento Santiago pergunta:

A empresa pretende assumir alguma certificação externa como a ISO, da área de combustível?

Pergunta para a Navegantes.

O SR. BISMARCK M. SILVA DUARTE – (EMPREENDEDOR) – Sim, até uma exemplo prático, o Terminal que a gente tem em operação lá em Cabedelo, a gente passou agora, no mês de fevereiro, se não me engano, por uma certificação, justamente dessa ISO, então, essa é uma exigência legal, a ANP, a Antaq, elas colocam essa exigência para ser atendida pela Navegantes, só que tem prazos, conforme você vai construindo, instalando, iniciando a operação, você também a iniciar esses prazos de contagem, até um ano, até dois anos, dependendo da certificação, ela é colocada a tempo que a empresa consiga implementar, algumas certificações são bem complexas, são onerosas, mas serão todas, absolutamente, todas atendidas.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – Maria Helena pergunta:

“Os riscos que trarão para as comunidades. O que farão caso aconteça algum acidente?”

E eu peço para responder junto com a pergunta de Sebastião Souza Pinto:

“Se vier a acontecer alguma tragédia, qual ou quais os órgãos serão responsabilizados?”

Perguntas para a Navegantes.

O SR. GUSTAVO SAMPAIO FREITAS – (EMPREENDEDOR) – Sebastião e Maria Helena, obrigado pelas perguntas.

A gente trabalha o tempo todo para evitar qualquer tipo de ocorrência, qualquer tipo de acidente; a gente uma série de procedimentos de segurança, medidas de segurança, de monitoramento, para evitar qualquer tipo de acidente. A prevenção é a chave para qualquer situação de risco, seja andar de bicicleta, andar de moto, a prevenção é sempre a chave; a gente trabalha muito em cima disso. Mas como falei anteriormente, a gente tem toda uma estrutura para lher com qualquer tipo de acidente. Nós temos o exemplo do automóvel, o automóvel tem uma *airbag*, por exemplo, no caso de um acidente, o *airbag* diminui o impacto, as lesões para quem está ali dentro; ele não evita a batida, mas ele reduz os impactos.

Então, a gente tem uma série de demandas associadas à prevenção e depois, no caso da ocorrência de qualquer tipo de acidente, a gente todas essas medidas de controle. Tá, no caso de um acidente mais grave, que a gente pode ter? que é no caso de um incêndio de um tanque que vazou – importante esclarecer que os tanques de combustíveis não explodem, o combustível pega fogo -, então, no caso desse acidente que é o mais grave que pode ter, conforme foi apresentado no estudo pela Consultoria, o risco está a uma faixa de até 40 metros de distância, e essa faixa está toda dentro da área do empreendimento da Navegantes, fora dessa área é um risco considerando mínimo, considerado tolerável. Então, no caso do acidente mais grave que pode ter, ainda assim, não vai ter um impacto crítico, considerado grave para as pessoas que estão ali mais próximas e, ainda assim, a gente tem toda uma estrutura para evitar que

esse acidente tenha essa magnitude, que aconteça, e, no caso de acontecer, a gente tem toda uma demanda para combater e controlar isso rapidamente.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) - Perdão, eu peço que a pessoa que queira se manifestar se inscreva como as demais.

Emerson Ferreira de Amaral, pergunta:

“Os moradores de Paul não foram comunicados sobre essas reuniões anteriores, que foi abordado.”

Assim, nas preparatórias, entendo, foi comentado aqui. Passo para a Consultoria relatar sobre essas reuniões preparatórias.

O SR. ALESSANDRO TRAZZI PINTO – (CONSULTORIA) – Emerson, obrigado pela pergunta, é importante sim, a gente realizou algumas reuniões em Paul, a gente centralizou as conversas na liderança comunitária, tivemos reunião com liderança religiosa também, na igreja, e foram feitas algumas reuniões com vários líderes, pessoas da diretoria de Paul, tanto em agosto do ano passado, em fevereiro desse ano e, nos últimos dias, nesses últimos trinta dias, foi comunicado constantemente, passando informações e se colocando à disposição, não só em Paul, mas como em todos os treze bairros da área de influência, se colocando à disposição e justamente fazer as reuniões, tirar dúvidas, explicar as informações.

Então, isso foi feito constantemente, regularmente, inclusive, teve uma equipe de divulgação do evento, que discutia isso e se colocava sempre, passando os contatos, um canal de comunicação. Então a gente buscou conversar sim, com as lideranças.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – Maurício Fernandes pergunta:

O monumento natural Morro do Penedo faz divisa com a área alfandegária; quais os impactos esperados para essa unidade de conservação e quais as compensações ambientais serão destinadas para a unidade Morro do Penedo?

O SR. ALESSANDRO TRAZZI PINTO – (CONSULTORIA) – Obrigado Maurício.

Em relação ao Morro do Penedo, ele já é uma estrutura urbana e tem um porto funcionando vinte e quatro horas constantemente dentro do Penedo. Essa atividade,

não se espera um impacto direto sobre o Morro do Penedo, talvez impactos indiretos, mas, o que é interessante, como benefício do empreendimento é que, obrigatoriamente, uma parcela do valor do investimento, quando é um Estudo de Impacto Ambiental, tem os impactos, até 0,5% (meio por cento) do investimento, que foi apresentado na ordem de trezentos mil reais, serão aplicados em unidades de conservação, desculpe, trezentos milhões, serão valores da ordem de um milhão, um milhão e meio, isso vai depender do cálculo, quem faz isso é órgão ambiental, o lema, quem destina esse e recurso, define, não é o lema, é uma comissão feita pelo lema. Mas é interessante que as unidades de conservação de Vila Velha e da região aqui sejam beneficiadas como o Penedo, como Manteigueira, entre outros.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – Preguinho pergunta:

“Esse Terminal vai funcionar só para tanque de combustível? E como fica os outros serviços de desova dos navios?”

Ele destinou ao lema. Acho que a empresa pode responder mais adequadamente.

O SR. BISMARCK M. SILVA DUARTE – (EMPREENDEDOR) – Obrigado Preguinho. O leilão foi muito específico, ele é para operação de um terminal de combustível e combustíveis a gente chama de combustíveis claros, que são gasolina, diesel, biocombustível, biodiesel, etanol, anidro hidratado, esses combustíveis de veículos; ele não se destina a receber que seja, combustível de navio, óleos e também qualquer rejeito de navio, para isso existem outros portos, outras empresas que prestam esse tipo de serviço. A armazenagem prevista no TGL, da Navegantes é apenas combustíveis de veiculares.

O SR. GUSTAVO SAMPAIO FREITAS – (EMPREENDEDOR) – Só para complementar, não sei se eu entendi exatamente a pergunta do Preguinho, mas o nosso terminal não vai carregar combustível, a gente só vai receber combustível, não vamos carregar navio, a gente não vai exportar combustível daqui, levar combustível de Vitória para fora, Vitória não é uma área que produz combustível, é uma área que consome. Então a gente não vai abastecer navio, a gente não vai carregar navio; os

navios vão trazer combustível para a gente receber, armazenar, esse combustível vai ser escoado, vai sair do terminal por caminhões para atender Vila Velha, Vitória, Cariacica, a região metropolitana, Serra e todo Estado.

Então, a gente só vai receber esses combustíveis claros, como o Bismark falou, armazena e distribui isso com caminhões para consumo do Estado, as garagens de ônibus, dos ônibus que rodam aqui, as garagens de transportadoras, dos caminhões que fazem entregas aqui na região, postos para abastecer os nossos veículos.

Então esse é o empreendimento, essa é a operação licenciada pelo leilão, e que está sendo licenciada pelo órgão ambiental também.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – Vou perguntar também em bloco as próximas que são do mesmo assunto.

Carlos Magno da Silva, de Ilha da Conceição, pergunta:

“Um tanque explode? Quais as medidas de segurança tomada, caso isso ocorra?”

João Braz Frasson, de Cavalieri, pergunta:

“Em caso de acidente com incêndio, quais as medidas para controlar o incêndio e a fumaça? A Navegantes já contratou a NR-12?”

E, João Pereira, de Ilha das Flores, pergunta:

“Quais são os efeitos dessa emissão de gases, quais as chances de explosão, pode afetar os moradores?”

A Sra. – *(fala sem microfone)* – ... eu mesma não gostaria de morar ao lado de um tanque de combustível como esse daí; se a empresa está disposta a ouvir uma contraproposta de toda comunidade.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – Eu agradeço, mas tem que se respeitar as regras da audiência.

Mas, sua manifestação será respondida posteriormente.

O SR. GUSTAVO SAMPAIO FREITAS – (EMPREENDEDOR) – Seguindo as respostas das perguntas que foram colocadas pelo João Braz, por Carlos Magno e João

Pereira, como eu falei um tanque combustível não explode, o combustível pega fogo em sua superfície, então o pior acidente que a gente pode ter é incêndio na superfície do tanque; se você tem acúmulo de vapor, o vapor do combustível pode explodir, mas medidas como controle da válvula de pressão, o selo flutuante, são medidas que reduzem a quantidade de vapor, então minimizam muito o risco de explosão; no caso de acontecer uma explosão, vai ser muito pequena, não vai gerar qualquer tipo de impacto.

Às vezes a gente tem a impressão, por ser combustível é uma coisa que pode gerar um risco muito grande, uma explosão muito grande. A gente precisa sempre lembrar que a gasolina, o etanol, o álcool, ou o diesel são combustíveis seguros, se eles não fossem seguros nós não usaríamos nos nossos carros, a gente não usaria nos nossos ônibus; o motociclista, por exemplo, ele se senta sobre o tanque de combustível para pilotar sua moto, e, eu imagino que o motociclista não sente o medo de explodir o tanque. O nosso carro, eu imagino que as pessoas não têm medo, eu não tenho, acho que a maioria das pessoas não tem medo de colocar o seu carro na garagem porque tem ele 40, 50 litros de combustível e pode explodir; o combustível ele não explode, é claro que, por ser inflamável, demanda muito cuidado e muita preocupação, por isso que a gente não pode armazenar combustível na nossa casa, com garrafa pet, pois daí, a gente tá trazendo um novo risco. No nosso caso aqui, o armazenamento é todo feito seguindo normas nacionais e internacionais, uma série de medidas de controle, de prevenção, de controle no caso de acidente.

Então, há risco de acidente? Há! Qual o risco? Muito baixo. E, se acontecer, a gente tem medida de controle para poder mitigar isso, e o risco para a comunidade? Ele é praticamente inexistente.

Com relação a NR-12, por exemplo, a gente ainda vai fazer esses contratos, conforme o processo for avançando, então, contratação de mão de obra, todos esses processos, como foi bem esclarecido aqui pelo lema, a gente ainda está num processo de ser considerando viável esse empreendimento aqui nesse local. Então, o licenciamento é para isso, essa primeira etapa é para isso.

Também tem uma pergunta aqui, em relação a emissão de gases de chamas das explosões. Eu vou considerar chamas de incêndio. Então, no caso de incêndio, a gente tem líquido gerador de espuma, sistema de combate a incêndio, que minimiza muito, controla rapidamente esse fogo. Então, as emissões da queima desse fogo vão ser controladas rapidamente, não vão causar um impacto grave. Com relação às emissões de gases, também; a gente tem sistemas para minimizar as emissões de gases. Então, assim, a gente já opera terminais e não é percebido pela comunidade do entorno, cheiro de combustível, as emissões são tão pequenas, que se diluem na atmosfera. Então, isso não é algo percebido.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – Pergunta do Sr. Amilton. (Pausa)

A pergunta será respondida na ordem.

Eu tenho que responder as perguntas conforme elas chegaram.

Senhor Amilton:

“A água de chuva retida ao redor dos tanques de combustíveis, como será tratada para ser descartada sem passar por um separador trifásico. Como será feito o resfriamento dos tanques em uso?”

O SR. GUSTAVO SAMPAIO FREITAS – (EMPREENDEDOR) – Ayrton Anita, desculpa. Quem que perguntou?

Hamilton, perdão, Sr. Hamilton, sobre a água, sistema de drenagem. O terminal, vai ter dois sistemas de drenagem, um da água de chuva, que vai ser destinado para o córrego que passa aqui ao lado, tem um reservatório-pulmão para reduzir a quantidade de água que vai chegar de uma única vez, e a gente também vai ter coleta de água de chuva na superfície da plataforma de carregamento, para fazer reuso para lavagem. Então, a chuva que cai ali naquelas áreas naquelas áreas verdes, na parte do pátio, por exemplo, isso tudo vai ser escoado no sistema de drenagem.

Todo lugar onde pode ter óleo e daí, conseqüentemente, a chuva pode ser contaminada com óleo, é um outro sistema de drenagem, que passa por um separador de óleo, para, no caso de uma contaminação, isso vai ser tratado e água descartada, vai

ser uma água descartada, com qualidade para não gerar esse risco. A gente também vai ter sistemas de monitoramento desses efluentes, para garantir, de fato, que não vai ter esse impacto.

Com relação ao resfriamento dos tanques em uso. A gente não tem necessidade de resfriamento dos tanques, você tem um controle de pressão, conforme o tanque enche, o tanque esvazia, você tem a válvula de controle de pressão. No caso de um acidente, por exemplo, de um incêndio, aí os nossos canhões de água, eles resfriam os tanques próximos a um foco de incêndio, para garantir que eles não aqueçam, para garantir a segurança desses tanques.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) -Obrigado.

Conforme as regras da audiência, são 9h20min, a gente encerrou o recebimento de manifestações.

Valdete pergunta:

“Quais projetos socioambientais ou educacionais serão apoiados ou implantados no entorno de Ilha das Flores?”

Ela não direcionou a pergunta.

O SR. GUSTAVO SAMPAIO FREITAS – (EMPREENDEDOR) – Obrigado, Valdete, pela pergunta. Como eu falei, a Navegantes tem como prática, tem como filosofia apoiar projetos sociais. Então, aqui a gente tem uma série de programas ambientais e sociais, mas a gente vai, além disso. Então, no momento oportuno, a gente vai identificar esses projetos. Para a gente é muito importante que qualquer projeto que a gente faça um apoio, ele seja um projeto, de fato, relevante para a comunidade. Não adianta a Navegantes querer apoiar para a comunidade num tema que não é considerado relevante, importante, crucial para a comunidade. Então, essa construção, essa identificação dos projetos, esse mapeamento, vai ser muito através das lideranças, que vão trazer para a gente os projetos e trazer para a gente quais são as principais demandas do bairro, para a gente entender as possibilidades que a gente tem, de colocar um projeto de educação ambiental, por exemplo, um profissional para fazer educação ambiental nas escolas aqui da região, por exemplo, para a gente estabelecer

algum tipo de apoio num projeto social de esportes, que a gente já identificou, tem vários projetos de esportes muito consolidados aqui.

Então vai ter um momento que a gente vai receber essas mapeamentos; e daí um esclarecimento importante, para Navegantes apoiar é fundamental que esses projetos estejam todos formalizados, oficializados e legalizados, porque qualquer apoio que a Navegantes der, vai exigir prestação de contas, contrapartidas; então isso tem que estar muito organizado, então é importante quem tem projetos sociais, que tem intenção de apresentar a Navegantes, é importante que ele esteja todo oficializado, registrado para que a gente possa identificar, e assim, a gente sabe que a gente tem condição de apoiar alguns projetos, mas infelizmente não tem como apoiar todos os projetos, então, talvez possa acontecer um rodízio de num ano um projeto, no outro ano outro. Então tem essa dinâmica para acontecer, mas isso vai ser uma construção que a Navegantes, vai fazer junto com a comunidade, principalmente através dos líderes das comunidades.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – Obrigado pela manifestação.

Outra pergunta:

“Gostaria de saber que garantia os moradores têm que estão sendo cumpridas as normas de segurança e, em caso de notarmos alguma irregularidade, a quem devemos recorrer?”

A SR.ª CAROLINE SANTOS MACHADO – (IEMA) – Bom em relação ao lema, a gente solicita no processo de licenciamento, com suas condicionantes, que a gente colocou, esses programas que são elaborados, bem como as medidas mitigadoras propostas, são sempre avaliadas em conformidade com as legislações e normas aplicáveis.

O SR. ALESSANDRO TRAZZI PINTO – (CONSULTORIA) – É fundamental essa transparência da empresa, é fundamental que os programas, por exemplo, as certificações, as certidões obtidas dos projetos, os resultados disso, estejam sendo sempre é dentro desse diálogo com as comunidades, com as lideranças, apresentando

e mostrando isso; ter transparência nessa relação com a sociedade para dar essa garantia. Isso é, é colocado como uma prerrogativa do licenciamento da Navegantes.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) -Rosilene Guimarães, pergunta:

Em São Paulo explodiu e levou, perdão.

O SR. BISMARCK M. SILVA DUARTE – (EMPREENDEDOR) – Só fazer um complemento aqui rapidamente.

Lembrem também pessoal, que todos esses órgãos que eu me referi ali na apresentação, que é aonde nós somos obrigados a aprovar, como a ANP, o Corpo de Bombeiros do Estado do Espírito Santo, a própria a Antaq, eles também nos solicitam uma série de aprovações, de segmentos, de legislações pertinentes. Nós somos fiscalizados por eles; uma vez que o projeto for aprovado no Corpo de Bombeiros, eu recebo uma licença, mas periodicamente o Corpo de Bombeiros vai lá ver se eu estou cumprindo, eu tenho que renovar, eu tenho que testar todos os equipamentos, enfim, todos esses órgãos, eu sou o tempo todo monitorado. Então essa renovação das licenças, ela é uma exigência, ela não foi feita uma aprovação inicial e ninguém mais aparece lá, então a manutenção dos equipamentos todos em ordem, os procedimentos da Navegantes, eles serão sempre fiscalizados.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) - Desculpa, gente, vamos. Perdão, eu não posso permitir esse tipo de interrupção.

A gente vai propor o seguinte, pessoal, a gente tem mais uma hora de audiência, e eu vou propor a seguinte orientação; as demais perguntas.

Desculpa, a gente tem uma ordem de inscrições.

Gostaria de propor o seguinte, considerando que a gente tem muitas perguntas escritas ainda, as perguntas escritas a gente consegue responder com mais calma, eu queria propor que essas perguntas restantes escritas, a gente disponibilizasse a resposta no *site* do lema, para que a gente pudesse também contemplar as falas orais de vocês.

Então a gente passa nessa última hora de audiência, para as perguntas orais, e as demais, a gente escaneia, e responde, e coloca no *site* do lema em até dez dias.

Vamos passar para as perguntas orais?

A primeira pessoa inscrita é Edilene Santiago.

Eu peço que venha até aqui à frente.

Edilene Santiago está aqui? **(Pausa)**

A próxima é Daniele Camargo, está aqui?

Daniele, você tem dois minutos para pergunta.

A SRA. DANIELE CAMARGO - Boa noite. Meu nome é Daniele. Eu moro aqui na comunidade, tem trinta anos. Foi falado diversas vezes, que chamaram os moradores para conversar. Eu moro na rua detrás do empreendimento de vocês dos próximos cinquenta anos, e nos últimos trinta, também ninguém me perguntou, ou melhor, de 2019 para cá. Então muito me estranha essa abordagem, porque na minha, no prédio da minha família, transitam aproximadamente quinze pessoas por dia. Então, nenhum de nós foi abordado; isso que me causou um pouco de estranheza.

Quando fala da questão do estudo de impacto ambiental, que vocês estão se debruçando já há vários anos, em cima disso aí, a gente entende que é um projeto grande, parabéns pela audácia, só que, inclusive, vocês não disponibilizaram isso aí, pelo menos eu não tive conhecimento, tá? Na minha ignorância, porque se é um projeto que vai ser construído a várias mãos e a comunidade tem que estar presente, existem pessoas aqui nessa comunidade que estudaram muito; eu tenho uma irmã, por exemplo, que ela é bióloga, pós-graduada em seis áreas da ciência, e poderia contribuir como moradora da comunidade. E quando eu falo do aspecto social, eu também trabalho em causas sociais, também sou Agente do serviço público, também prezo pelo bem-estar da minha comunidade, e poderia também ter contribuído. Nas vinte reuniões que foram feitas, eu gostaria de saber onde estão as atas dessas reuniões, porque a gente ficou sabendo de três, quatro.

Estou falando rápido, mas acho que vocês tão conseguindo me entender, porque eu tenho dois minutos só.

E, voltando a questão é do impacto social, o impacto econômico para o município vai ser excelente, com certeza, a gente trabalha, apoia a gestão, com certeza vai ser excelente, mas a comunidade também precisa ser ouvida nas contrapropostas, porque as pessoas que moram aqui, que deram suas vidas para erguer essa comunidade, elas também precisam ser ouvidas. Então não adianta achar ruim que a comunidade aqui, um ou outro está se exaltando, até eu, inclusive, estou nervosa, me desculpa! Mas, poxa, a vida das pessoas que estão em jogo! As suas licenças vão ser renovadas periodicamente, mas o impacto social que você vai usar nos próximos cinquenta anos, também tem que ser reavaliado periodicamente, junto com a comunidade. Você vai montar um comitê de acompanhamento das suas atividades com a comunidade? Você vai colocar quinhentos postos de trabalho durante a construção; aí depois, você colocou na sua apresentação, que serão sessenta postos de trabalho direto; vão atingir treze bairros. Você vai distribuir 60 vagas fixas para 13 bairros? Sendo que é um trabalho de usina, então você precisa de pessoas com competência técnica para estar lá dentro, então isso não vai contemplar todos; dos 500 que vão trabalhar lá, digamos que os seus 60 contratados estejam lá dentro dos 500, os outros 440, vão para onde? Então, você não tem 500 postos de trabalho funcionando permanentemente, você não está criando constância; então, nos próximos 50 anos que a sua empresa vai ficar aqui, eu quero saber se nos próximos 50 anos, você vai conseguir manter 500 postos de trabalho para nós? Porque não tem só 500 pessoas em Paul, nos 13 bairros, não tem só 500 pessoas.

Essas questões, eu gostaria que fosse respondida, mas não com imbróglio, por gentileza, seja claro, porque aqui não tem pessoas que estão só querendo um trabalho de assistência, um suporte para os projetos sociais. Porque nem projeto isso, infelizmente a gente não tem, porque eu tenho certeza que você poderia acompanhar diversos projetos, mas, infelizmente muitos estão caminhando e precisam se adequar para participar daquilo que você se disponha a fazer?

Então, eu gostaria de saber, se realmente, de fato, nos seus próximos 50 anos, você vai conseguir manter 500 ou mais, porque em 50 anos o seu potencial de crescimento é absurdo, e o da nossa comunidade também.

Obrigada, e desculpa ter te cortado.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – Obrigado Daniele.

O SR. ALESSANDRO TRAZZI PINTO – (CONSULTORIA) – Daniele, me deixa iniciar aqui.

Parabéns pela sua colocação, ela é muito pertinente. É bom saber que tem pessoas com qualificação e traz uma discussão bem importante para a gente aqui.

Quando você faz o diálogo, iniciando um trabalho como esse, você direciona para as pessoas de referência, e você busca que essas pessoas de referências, lideranças formais e informais, ajudem na divulgação. É muito difícil você conseguir discutir, conversar com toda a população e ser eficaz em conversar com todos. Ações como essa, organizar um evento e trazer as pessoas aqui para conhecer, a gente vê que foi bastante eficiente, uma vez que houve um contingente muito grande de pessoas, que você trabalhou para abrir esse espaço, esse diálogo; saber que tem gente com projetos sociais com conhecimento social, aqui no bairro, é muito oportuno. A gente teve ontem uma reunião com um projeto desenvolvido com uma assistente social, dentro de uma liderança religiosa, aqui no bairro Ilha das Flores, com potencial para lidar com crianças, com formação, com pessoas atingidas. Então, o processo de capacitação, é importante dizer o seguinte, as capacitações a serem feitas, são capacitações que podem direcionar para outras atividades, não apenas do empreendimento, com a capacitação você pode formar pessoas da região, direcionando para atividades independentes da atividade de operação de tanque, ou pode ser em outras ações, que tenha potencial aqui no município. Isso potencializando atividades; então é uma forma de você ampliar o benefício dentro da região de envolvimento do empreendimento.

Acho que uma da parte da pergunta é essa, Gustavo?

Uma coisa importante também, tem o programa de monitoramento dos impactos ambientais. Então você vai monitorar, isso é um programa que é obrigatório, está sendo foi sugerido no Eia e o Iema.

Isso, é impacto socioambiental, é social mesmo. São esses impactos mesmo. Como é que está sendo em relação à questão da saúde, à educação, a relação direta do

empreendimento sobre esses aspectos, tem que entender que isso aqui é uma área portuária, uma série de empresas, uma série de projetos.

Uma sessão importante também, que é de colocar é que o objetivo de se trabalhar com pessoas da região, é justamente para você ter, não trazer pessoas de fora e justamente aproveitar aqui, evitando, que você tenha capacitação e possibilidade de treinar dessas pessoas para outras atividades.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) - Danielle, eu peço desculpas, porque a gente grava, então tem que ficar registrado.

O SR. ALESSANDRO TRAZZI PINTO – (CONSULTORIA) – Isso foi apresentado aqui, é uma das coisas mais importantes que tem.

Sim, tem que ter um canal de comunicação direto com a comunidade, de forma clara, transparente, ouvindo, discutindo, para que isso avance; isso acho que funcionou e está funcionando nesse processo inicial, do que já foi feito. Isso tem que ser potencializado e melhorado, no caso de um avanço no processo de licenciamento.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) - Obrigado, Alessandro. A gente vai passar para a próxima pergunta de André Luiz.

O SR. ANDRÉ LUIZ - Boa noite a todos, Boa noite moradores de Paul. Vou dar uma pequena espanada aqui. Eu tenho duas inscrições de pergunta oral, eu vou ter quatro minutos, mas eu acho que vai ser dividido.

Eu sou morador de Paul há quarenta anos, estudei na escola Macionília, foi a primeira escola de tempo integral do país, essa escola. Foi levantado alguns questionamentos aqui, sociais, do empreendimento, de normas técnicas e eu queria passar para o povo de Paul, se alertar numa situação. Eu participei da audiência pública da Oiltanking e da Nascon; a Oiltanking veio com o projeto para São Torquato, com carregamento de oitenta por cento via ferroviária, vinte por cento via terrestre, e um berço que recebe combustíveis, é do conhecimento dos empresários, dos moradores. Hoje, a gente pega as cinco pontes às 6 da manhã, já tem caminhão, às 7 da manhã, já tem caminhão, isso é o impacto urbano dos caminhões da empresa. Nós estamos falando de um estoque de 126 mil litros de combustível aqui; isso vai dar um quantitativo de caminhão, para estrada - vamos lá, gente! Estrada de Capuaba,

prioridade, como seu Bismarck falou, só que nós temos a Estrada Jerônimo Monteiro, e eu vou alertar a comunidade aqui que a Estrada Jerônimo Monteiro, tem uma lei municipal que proibiu o tráfego de caminhões bitrens articulados, na Estrada Jerônimo Monteiro. A maioria do carregamento de combustível é por caminhão-toco, não é por caminhão bitrem, apesar de que há esse processo por caminhão bitrem também.

Não sei como...

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – André, o tempo está acabando. Você quer direcionar a pergunta? Mas você tem só até 10 segundos a mais.

O SR. ANDRÉ LUIZ - Tudo bem, então o que que acontece? Eu quero saber o impacto que nós vamos ter.

Só concluir, por favor, deixa eu concluir.

Porque eu estou espanando para a sociedade para entender, como vocês tiveram tempo de apresentar. O povo de Paul me permite, por favor?

Então, gente, olha só, a Estrada de Jerônimo Monteiro foi mudado de da praça de Paul para São Torquato, houve uma mudança na lei municipal que permite caminhões articulados. Quando o senhor Alessandro, agora eu vou direcionar. Quando o senhor Alessandro colocou o impacto ambiental do trajeto dos caminhões, foi muito rápido, ligeiro. Eu não consegui entender no mapa aonde esses caminhões vão passar, e qual vai ser essa logística, que vocês vão ter para poder tirar esses caminhões, que são tocos, pela lei vai permitir passar pela Estrada Jerônimo Monteiro, mas que vai gerar um impacto dentro de Paul.

Pode responder, e eu tenho mais outra pergunta também, eu só não sei se eu vou poder fazer agora.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) - Retoma depois, obrigado

O SR. ALESSANDRO TRAZZI PINTO – (CONSULTORIA) – Dentro do trânsito que foi colocado, a Estrada de Capuaba não pega, não tem Estrada Jerônimo Monteiro considerada, o que pode ter da Estrada

O SR. ANDRÉ LUIZ - Que fique registrado, não tem Estrada Jerônimo Monteiro.

O SR. ALESSANDRO TRAZZI PINTO – (CONSULTORIA) – O que pode acontecer é que você tenha abastecimento interno nos bairros de caminhões de combustível, você tem um posto de combustível aqui, então você pode; há o uso dessa estrada, para fazer esse tipo de abastecimento, mas o trânsito prioritário e determinado, que vai ser colocado é através da Estrada de Capuaba, da Carlos Lindenberg, Darly Santos.

O SR. GUSTAVO SAMPAIO FREITAS – (EMPREENDEDOR) - Deixa eu só complementar, por favor.

Como o Alessandro bem frisou, então, assim, as vias que vão ser utilizadas são as vias principais, o nosso projeto também está sendo licenciado na prefeitura, que está discutindo essas questões, eles já nos sinalizaram as proibições que existem; então tudo isso vai ser respeitado pela Navegantes. E, quando a gente fala da operação é importante ressaltar dois pontos, primeiro, agendamento prévio obrigatório. Então o caminhão não chega aqui para agendar, o caminhão não chega aqui para ver se carrega, ele agendou de sete a um dia antes, para poder vir aqui e poder ser atendido, e a demanda; a gente está falando de uma quantidade de caminhões pequena por hora, mas constante; então, a gente tem estrutura para receber esses caminhões chegando com meia hora de antecedência no nosso estacionamento e carregando. Então não haverá fila de caminhões na porta do Porto de Capuaba, na espera de caminhões, no nosso caso, a gente tem o agendamento e o estacionamento interno, que atendem plenamente nossa demanda.

O SR. ANDRÉ LUIZ - Na verdade, eu vou na minha tréplica, não respondeu sobre Jerônimo Monteiro.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) - Perdão, não tem questão de tréplica.

Já encerrou essa pergunta, vamos passar para Leandro Ribeiro, por favor!

Está presente, Leandro Ribeiro? **(Pausa)**

Luiz Dalvi de Ilha das Flores. **(Pausa)**

Aguinaldo Xavier? Está presente Aguinaldo Xavier?

O SR. AGUINALDO XAVIER - Boa noite, pessoal. Aginaldo Xavier, representando Paul. Infelizmente, como eu já havia dito antes, nós tínhamos aqui 100 a 200 pessoas, agora nós temos, dá para contar a dedo; se nós tiramos aquele grupo ali que não é de nenhuma das duas comunidades, aqui na frente também, ali os políticos; da comunidade de Paul e Ilha das Flores, tem 20 pessoas. Nós ficamos aqui três horas esperando, uma coisa que eles responderam dez vezes a mesma coisa, ficaram aqui três horas falando uma coisa que já ouvimos várias vezes, ficaram enxugando gelo, e amanhã, a comunidade, ninguém vai estar sabendo de nada; dez pessoas de Ilha das Flores, dez pessoas de Paul, que são os mais interessados, e eles botaram aqui treze bairros, nós que somos de Paul e Ilha das Flores, botaram treze bairros aqui. Fala quem é de outros bairros que estão aqui, fora Paul e Ilha das Flores, fala pra mim? Vila Batista, fala mais, treze bairros, tinha duzentas pessoas aqui, cem de Paul, cem de Ilha das Flores, tem cinco pessoas de outros bairros aqui, que são os bairros impactados, Paul e Ilha das Flores.

Eu estou com um livro aqui, infelizmente não dá falar tudo e não vai dar pra responder tudo, vou tentar sair mais rápido possível, para ver se eles conseguem pegar alguma coisa, entendeu?

Tem algum representante do Governo aqui? Algum representante do Governo? Cadê algum representando o Governo?

Tem algum representante federal aqui? Tem algum representante federal? Representante da prefeitura, cadê o representante da prefeitura? Representante da prefeitura? Não tem cara! Tem que ter pessoas aqui coligados aos bairros Paul e Ilha das Flores, Governo Federal, Governo Estadual, Prefeitura, o prefeito tem tinha que estar aqui, o prefeito tinha que estar aqui; porque ele liberou quase tudo aqui, ele e o Governo liberou quase tudo aqui; o prefeito tinha que estar aqui, o Governo tinha que estar aqui. Isso aqui foi comprado por trezentos milhões, e ele está falando de bilhões, ele está falando aí; não tem ninguém do Governo e da prefeitura aqui, e os bairros aqui, igual a nossa amiga Miriam falou: *A minha casa tal, tal...* Se der algum problema a casa dela vai ser atingida, não é casa nem de governo, de prefeito não! Quem mora aqui somos nós aqui.

Tem mais coisa, deixa ver se consigo me lembrar de várias coisas aqui.

As comunidades que eu já falei, as comunidades de Paul e Ilha das Flores. Tem mais coisa aqui. Olha só, falar para vocês aqui, nós temos seis empresas aqui dentro a Vports, não sei se vocês sabem que a Vports pegou a Codesa toda; Vports, TVV, Peiú, Multilift, Oiltanking, e a outra lá é a Prysmian. Essas seis empresas não têm 20 pessoas de Paul e Ilha das Flores trabalhando nessas empresas não tem, e não vem falar que 60 empregos aqui vai ser repassado para Paul e Ilha das Flores, não vai ser repassado nada, é balela, eu estou falando, é balela, não vai ser repassado nada, nem 05 emprego para os dois, nem cinco.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – Sr. Aguinaldo, o tempo!

O SR. AGUINALDO XAVIER – Sei que está acabando, infelizmente o tempo é curto, porque vocês sabem, ela me conhece, ele me conhece, eles me conhecem, você acha que não me conhece; eu sou presidente da comunidade, como ela é presidente da comunidade dela de Ilha das Flores. Nós dois tínhamos que ter no mínimo 10 minutos, aqui para conversar com vocês, para representar a comunidade. Nós dois tinha que ter no mínimo, e nós não temos; você ficou duas horas é no papelzinho; é não sei o quê, não sei o quê; aí, o outro respondia, respondia, e nós não temos tempo para nada, duzentas pessoas que estão aqui, vinte pessoas estão aí. O que eu vou falar para a comunidade amanhã? Fala para mim? *O Aguinaldo, eu tava lá, mas tinha que tomar, levar meu filho amanhã pra escola, tinha que dormir, minha esposa, meu não sei o quê...* Todo mundo foi embora; por que não adiantou esse processo aí? e nós todos, nós da comunidade Paul e Ilha das Flores perdemos tempo e vocês ganharam tempo.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) -Agradeço pela manifestação.

Sr. Sidney Henrique Dalmaso.

Perdão, você queria concluir a pergunta? **(Pausa)**

Peço desculpas; eu entendi como manifestação. Peço para a Mesa.

Por favor, eu quero que o senhor formule a pergunta, por gentileza!

Pode direcionar a pergunta à Mesa.

O SR. AGUINALDO XAVIER - Olha só, eu perguntei no começo: cadê os representantes do Governo e da Prefeitura aqui, que eles tinham que estar aqui para discutir com a comunidade junto com vocês.

A SR.ª CAROLINE SANTOS MACHADO – (IEMA) – O lema é representante do Governo do Estado.

O SR. AGUINALDO XAVIER - Isso. A senhora não mora aqui, não, né?

A SR.ª CAROLINE SANTOS MACHADO – (IEMA) – Eu moro em Vila Velha.

O SR. AGUINALDO XAVIER - Foi a senhora quem liberou a área?

A SR.ª CAROLINE SANTOS MACHADO – (IEMA) - Não está liberado, nós estamos no processo.

O SR. AGUINALDO XAVIER - Não, eles compraram a área aí já para construir isso aí. Não compraram para construir campo de futebol, de quem dera fizessem um estádio ali pra gente ali, ou uma escola, uma faculdade, imagina uma faculdade para a gente aqui, puta que pariu! Imagina; Paul tem dez bolsas, Ilhas das Flores tem dez bolsas; imagina faculdade ali? Ah! Pelo amor de Deus, é isso que eu quero saber de vocês. Tem que ter as pessoas representativas aqui, para responder a comunidade.

A SR.ª CAROLINE SANTOS MACHADO – (IEMA) - Com licença, o fórum aqui hoje é debater o licenciamento ambiental. Então, a gente está seguindo o procedimento da legislação de licenciamento ambiental.

O SR. AGUINALDO XAVIER - Olha aqui, dona Iema. Pessoal, olha aqui ó, só falar com vocês aqui, Paul e Ilha das flores, os que moram no entorno, os que moram no entorno. Ontem teve uma visita a área do Porto, pessoas lá de Aribiri, Santa Rita, Terra Vermelha, Aribiri, visitaram o Porto aqui; eles tinham que chamar quem para visitar o porto aqui? Os moradores aos redores, os moradores aqui, para explicar para vocês e para vocês, não o pessoal de Aribiri, São Torquato, Santa Rita, Alecrim, esses bairros que não têm nada a ver com a gente aqui; pelo amor de Deus! Vocês então me entendendo, estão me entendendo né?

Deixa eu terminar aqui, olha aqui. Outra coisa aqui pessoal. Tiveram 20 reuniões nas comunidades - Olha só, vocês fiquem sabendo -, 02 foi em Paul, eu estava com eles aqui, lá na igreja, eu e meu grupo, uma foi aqui, tem três semanas, né? Aqui na casa de Kequinha aqui, que o pessoal que mora aqui no entorno participaram; bem aqui, bem naquela casa ali, o pessoal que mora aqui no entorno, Gabriel, pai de Gabriel, o senhor Tião, todo mundo, participaram, e uma que eu participei lá em Ilha das Flores, as 20 reuniões não foram em Paul; que vocês fique sabendo, não foi em Paul, está bom? Para depois vocês vão falar: Pô, Aguinaldo, você fez reunião escondida? Não, nada disso. Não sou um cara bem sincero, honesto, graças a Deus, sobre isso aí.

Vou explicar outra coisa aqui; sobre a questão que eu falei também, para vocês da Vports, junto com a Navegante, que vocês falaram: Ah! No final, vai ter 60 vagas. Não vai ter, pô; como eu já falei já, que as seis empresas aí, nós não temos 10 moradores de Paul que trabalha nas seis empresas. Nós sabemos disso, não tem, não tem e não temos.

E eu quero que vocês concluam isso aqui, que eu vou falar para vocês aqui agora. Olha só, vocês estão ouvindo aqui, ó TVV, Vports, Peiú, Multilift, Oiltanking e Prysmian, nós temos projeto no bairro aqui. Olha só pessoal; todo mundo aqui me conhece, sabe que eu mexo com projeto aqui no bairro; pergunta para mim aqui, qual deles aqui ajudou nosso projeto aqui? Pergunta pra eles aqui, qual deles ajudou nosso projeto aqui? Nós não temos, as crianças não têm bola, não têm calção, não tem cabeça, não tem para treinar, não tem água para beber, não tem nada! Pediu um bebedouro, eles aí, a todos eles, um bebedouro custa dois mil reais. Todos estão rolando aí para dar um bebedouro. Se a gente fizer uma rifa a gente compara um bebedouro, mas é até vergonha, cara! É até vergonha a gente do bairro. Por que não tem ninguém da Prefeitura aqui, gente? Por que eu ia perguntar ao prefeito ou secretário, qualquer um, o que eles têm que responder pra gente? Todas essas empresas que eu falei, é dentro de Paul, para a gente pedir uma demanda para dentro de Paul, se ele tivesse eu ia perguntar a ele aqui; a gente tem que esperar, sabe o quê: Ah, não, estou atendendo Ilha da Conceição, estou atendendo Alecrim, estou atendendo, não sei onde, não sei onde, e o Paul, é onde os portos estão tudo dentro

de Paul e nós somos o último a ser atendido. Quando essa empresa sair: Ah, vai ser, vai ser; vai ser? Então eu quero tudo.

Rapaz, eu estou falando para vocês, cara, nós somos antigos aqui, tem que ser aqui ó: prova, prova, provar; se não, não tem como não, é conversa fiada.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – Obrigado Sr. Aguinaldo, ou passar para a empresa se manifestar.

O SR. ALESSANDRO TRAZZI PINTO – (CONSULTORIA) – Aginaldo, satisfação, falar contigo. A gente teve reuniões com as lideranças. Sempre buscamos as lideranças serem os nossos interlocutores, levar as mensagens, ajudar a divulgar. Gostei de ouvir você falar: a gente já conhecia tudo aqui! Fico feliz e saber que a gente conseguiu fazer esse tipo de atividade.

Na parte em relação ao Governo, foi mandado convite até para o Dnit também, que acho que é uma instituição, inclusive, até por solicitação das lideranças, a gente sabe que o impacto.

A Ana, foi uma pessoa bastante atuante nisso; agradecer a vocês, e realmente o projeto tem que ser consideradas outras regiões. A área de influência do projeto, ela é mais ampla, porque tem a questão do trânsito, e os bairros naquela região, região de Capuaba. Inclusive, o convite ao Dnit, foi até a partir de uma conversa desse diálogo próximo com as lideranças. A visita ao Porto foi uma demanda feita pelas lideranças, inclusive, com moradores que moram aqui nessa região. Infelizmente, a Daniele, se tivesse nesse contato, poderia ir lá, conhecer e participar disso.

Então assim, esse é o objetivo dessa aproximação e desse diálogo com a sociedade, para ser transparente nesse sentido.

O SR. GUSTAVO SAMPAIO FREITAS – (EMPREENDEDOR) - Como o Alessandro bem explicou, quando a gente fala da influência do empreendimento, não é só da vizinhança. Então Ilha das flores e Paul serão nossos vizinhos; e tem influências, impactos positivos e negativos. Mas também tem outras comunidades e por isso que o estudo é tão amplo e abrangente. E as medidas, os programas ambientais têm que contemplar todas essas áreas, que são consideradas áreas que sofrem a influência do empreendimento.

Falando sobre a geração de emprego, os programas que a gente tem, a priorização de contratação de mão de obra local e capacitação de mão de obra local. É claro que, para a gente contratar, depende de ter mão de obra capacitada. E para gente seria uma muleta, a gente só procurar as pessoas capacitadas, mas a gente quer capacitar as pessoas também. E essa capacitação fica pra pessoa; então a gente pode, dando um exemplo aqui, a gente precisa de 7 soldadores. A gente pode formar uma turma em parceria com o Senai, que seria de 10 soldadores, e mesmo que a gente só fique com 7, outros 3 estão capacitados, para poder procurar novos empregos, melhores empregos.

Então o trabalho vai ser direcionado o tempo todo em cima disso. Se a gente conseguir as cem por cento das vagas serem preenchidas por Ilha das Flores, por Paul, para a gente é muito positivo, para a gente é muito bom; mas nem sempre isso é possível. A gente vai se esforçar nesse sentido. A gente vai criar a possibilidade de capacitação e a gente vai estar inclinado a isso; e isso vai ser depois reportado para o órgão ambiental. Então, tem um controle em cima desse processo.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) - Obrigado, Gustavo. Passo para Sidney Henrique Dalmásio.

O SR. SIDNEY HENRIQUE DALMÁSIO - Boa noite. Meu nome é Sidney, sou morador de Paul, há quase cinquenta anos. O assunto o qual eu pedi para falar, eu até conversei no intervalo com o Alessandro, é sobre alagamento em nosso bairro. Nós sofremos há mais de vinte anos, estamos sofrendo com alagamento, e o grande causador, ou o principal causador desse problema chama-se Codesa, atual Vports. A questão é o seguinte, parece meio incoerente a gente discutir neste momento, questão de alagamento no bairro com a Navegantes. O que vocês tem a ver? Tem tudo a ver! Vocês estão dentro da área, que antigamente era o nosso sumidouro natural, e que foi aterrado, vocês estarão em cima do aterro, que é o problema extremamente grave para o bairro de Paul.

A questão é o seguinte, não vou me delongar muito nesse assunto, porque eu gostaria, se vocês aceitarem, numa outra oportunidade, a gente conversar

Audiência Pública do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do Terminal de Granéis Líquidos (TGL) da Navegantes Logística – Vila Velha – 15.06.2023

especificamente sobre esse problema, porque no dia que a gente tomar as ações contra a Codesa, contra Vports vai respingar em vocês se vocês tiverem aqui instalados.

Nós temos um recurso, e o nosso recurso é mexer no bolso da empresa; porque, no momento que ela tiver prejuízo, ela vai conseguir entender o prejuízo que a gente tem em nossas residências há mais de vinte e cinco anos.

Então é preciso ter muito cuidado com esse assunto, e a gente percebe, que a Vports, atualmente a Codesa, eu denunciei no Ministério Público, em março de 2016. Nós tivemos cinco reuniões dentro do Ministério Público. A única coisa que a Codesa fez foi desassorear o canal, que ela criou após o aterro que ela fez de toda essa retroárea. Só que esse canal tem problema seríssimo, ele tem elevados de pedra no seu fundo, que impede a correnteza da água, e quando eles desassorearam em 2021 o leito do canal, que tinha, vamos imaginar um metro de assoreamento e trinta de lâmina d'água, ficou com 1,30m de água represada.

Então, tudo isso que está acontecendo dentro do bairro de Paul, tem influência direta dessa ação do aterro da Codesa, que foi feito lá no final dos anos de 1990 e alguma coisa.

Só para finalizar, a Rede Gazeta, jornal A Gazeta, em 2003, ele fez uma grande reportagem sobre alagamentos no bairro de Paul. Nós estamos no ano 2023 e nada foi feito. Aí eu pergunto: a Navegantes quer ser nosso parceiro junto à Vports, para ter uma solução? Porque eu fiz um relatório, a pedido da Codesa, no momento da privatização, dizendo o seguinte, ou é alagamento ou é estação de bombeamento. Nós não temos outro recurso, acreditem; trabalhei trinta e oito anos no IBGE, e eu falo com propriedade. Isso aqui não se resolve mais com desassoreamento. Nós estamos no nível do mar, aqui se resolve com estação de bombeamento e ponto Final.

Querem ser nosso parceiro?

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) - Obrigado Sr. Sidney pela manifestação, peço para Navegantes responder.

O SR. GUSTAVO SAMPAIO FREITAS – (EMPREENDEDOR) - Obrigado pela pergunta, Sidney. A questão da drenagem aparece desde quando a gente começou o estudo do EIA-RIMA lá atrás, que a gente começou o contato com a comunidade, para

fazer esse levantamento do diagnóstico da comunidade. Esse é um problema grave, que é prejudicial para todo mundo que está envolvido aqui, que está nessa região; esse é um problema da municipalidade, então a gente já endereçou isso à Prefeitura já apresentou para eles essas questões. O nosso empreendimento, assim como está sendo licenciado no Estado pelo IEMA, também vai ser licenciado, está sendo licenciado pela Prefeitura. Então, essas questões todas estão endereçadas.

Com relação à parceria, quando a gente teve esse contato do diagnóstico ambiental das comunidades, depois a gente teve uma reunião de devolutiva, isso foi em fevereiro do ano passado, esse problema foi mapeado e ali a gente traçou uma estratégia, que é: a Navegantes quer fortalecer os movimentos de liderança dos bairros e auxiliar no endereçamento aos responsáveis corretos, para que as soluções sejam alcançadas. Então, drenagem é um problema urbano, é um problema da Prefeitura, então a gente quer auxiliar vocês, para que seja endereçado corretamente à Prefeitura, para que a Prefeitura encontre soluções que sejam eficazes.

O aumento de tributação, o aumento da arrecadação de impostos que a Prefeitura vai ter com a instalação da Navegantes, é um recurso que ela pode destinar para essa área. Então é importante que não só a Navegantes, mas que os movimentos de líderes também estejam pressionando a Prefeitura, para que traga esse recurso para cá, e traga soluções; o Aguinaldo falou de faculdade. Então tem bastante coisa aí, e é importante.

Então sim, a gente vai parceiro nesse processo, para ajudar vocês a fortalecer os movimentos de vocês e endereçar corretamente essas perguntas, para que as soluções, as soluções agreguem para todo mundo que está aqui nessa região, incluindo a Navegantes.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) - Obrigado pela resposta.

Maria das Dores Ferraz. Se encontra? **(Pausa)**

Não. Wagner, morador de Ilha das Flores.

O SR. WAGNER - Boa noite a todos. Eu vou citar aqui três nomes de algumas pessoas, muitos de vocês não conhecem. Adenilson de Carvalho, 47 anos; Clóvis Lira

Silva, 52 anos; Luiz Carlos Milagres, 64 anos. Esses três homens, chefes de família, eles foram mortos no porão do navio, em Portocel, Aracruz. Espaço confinado, desceram no porão do navio e inalou gás sem odor, e vieram à falência.

Quanto custa uma vida? 60 postos de trabalho? Eu daria tudo o que eu tenho e que não tenho pela minha vida e pela vida da minha família, da minha esposa e do meu filho. Trabalho em área que é perigosa, que tem espaço confinado, que tem sistema que mede gás, e tem um treinamento rigoroso, tem lideranças lá que fica fiscalizando o tempo todo. Na apresentação do slide, foi falado aqui sobre ter uma condição de espaço confinado na Navegantes. A pergunta que não quer calar é: o berço 207 é colado na escola Graciano, meu filho estuda aqui. É colado, vaza um gás desse que não tem odor. O que a Navegantes, bem como Ambipar, qual é as medidas de segurança, que segurança a gente tem? E a pessoa chegar em casa, ó ligação: *Seu filho faleceu!* O que que foi? *Ah, um gás que vazou aqui que ninguém sabe o que que é?* Qual a solução que a gente tem para isso? O que a gente? Vai fazer o que? O que a empresa, o meio ambiente está, o que vocês estão enxergando isso, gente? Quanto que vale uma vida? Eu daria tudo que tenho pelo que eu não tenho, pela minha vida e pela vida da minha família.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) - Obrigado, Sr. Wagner, passo para a Navegantes comentar.

O SR. GUSTAVO SAMPAIO FREITAS – (EMPREENDEDOR) – Boa noite, Wagner. Obrigado, obrigado pela pergunta. É importante alguns esclarecimentos. A Navegantes não vai trabalhar com nenhum tipo de gás. A gente vai trabalhar só com combustível líquido, a gente vai trabalhar com gasolina, óleo diesel, na parte do píer do navio. Só vai chegar navio de gasolina e óleo diesel aqui, e o os biocombustíveis, etanol, biodiesel vão chegar por carreta. Então, a gente não, não vai ter ou qualquer operação com gás. Existe o vapor dos combustíveis, que pode gerar algum tipo de odor; mas aqui nas operações que a gente tem, não vai ser gerado qualquer tipo de odor para a comunidade, e esses gases que a gente está falando, os vapores de combustível, eles não têm potencial de asfixia para as pessoas.

Ele também comentou, Sr. Wagner comentou também sobre espaço confinado. Espaço confinado é quando o trabalhador é colocado em um espaço onde não tem renovação de ar. A Navegantes não tem nenhum tipo de espaço confinado em sua operação normal; então, nenhum dos trabalhadores da Navegantes vai estar acessando o espaço confinado em sua situação normal. No caso de uma manutenção, alguma coisa específica é feito todo um trabalho de prevenção, de segurança do trabalho para aquela, para aquela manutenção específica, para aquela tarefa, e é mapeado. É um espaço confinado? Aí são cumpridas todas as normas, todas as regras para garantir o bem-estar, a segurança dos trabalhadores. A vida vale muito para todos, para a Navegantes também, a vida não tem como ser medida em dinheiro; então, para a gente, isso é um valor inegociável e todos os requisitos de segurança que forem necessários, a gente vai cumprir para garantir a segurança dos nossos trabalhadores.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) - Obrigado, Gustavo. Luciana Neves. Se encontra? **(Pausa)**

Luciana Lira Correia?

A SR.ª LUCIANA LIRA CORREIA - Boa noite a todos. Eu sou da comunidade de Paul, e pegando o gancho da pergunta do Wagner sobre o gás, inodoro, sem cheiro e tal, que matou esses estivadores lá no porto; eu queria saber, como vocês sempre falaram com a gente que querem ser parceiros da comunidade, da população em geral, do que nós precisamos em relação ao Porto. Eu queria saber de vocês, se tem como vocês entrarem com Vports, que agora comanda ali, se tem como ter uma central de monitoramento de ar aqui; por que vocês não mexem com gás, mas outras empresas podem mexer.

Nós já tivemos problemas com celulose, minério, que era um cheiro insuportável, e nós passamos por tudo isso aqui. Então, nós queríamos ver que se vocês, que vocês têm um acesso maior e como vocês vêm com esse empreendimento, se vocês tem como pedir para área portuária, para ter uma central de monitoramento de ar; porque, além disso, os combustíveis não têm um bom exalar nem o gás, mas nós temos os caminhões que vão passar, vão gerar aquele gás carbônico, aquela coisa toda,

que a gente vai respirar e vai trazer algum prejuízo para a saúde da comunidade, para o cidadão.

Então, nós queremos ver se com vocês tem como a gente ter essa parceria, de ter essa central de monitoramento.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – Obrigado Luciana. Passo para Navegantes responder.

O SR. ALESSANDRO TRAZZI PINTO – (CONSULTORIA) – Luciana, bom revê-la. Assim, em relação ao trabalho, é até interessante que você tem quem gerencia a qualidade do ar na Grande Vitória, em todo o Estado é o lema, que pode falar, talvez explicar, não sei se tem alguém daí do lema, sobre a rede de monitoramento; não tem isso previsto dentro do projeto, isso é uma coisa muito específica, e não tem relação direta com o empreendimento. É óbvio, que se começar a ter percepção de algum impacto, questão de odor, alguma coisa, isso tem que ser mapeado, e diálogo constante e aberto para conversar.

Eu vou passar para a Carol.

A SR.ª CAROLINE SANTOS MACHADO – (IEMA) – Não, só para esclarecer que a rede de monitoramento da qualidade do ar não tem voláteis; a gente faz avaliar, os gases que a gente faz por obrigação, pela Organização Mundial da Saúde. Mas, assim, o que que eu sugiro? A gente está falando aqui especificamente de um empreendimento, que não é o foco do questionamento, mas pode ser encaminhado ao lema a solicitação, para ser avaliada no processo de licenciamento da Vports, isso é possível. Vocês encaminhem a sugestão, o pedido, e a gente vai avaliar tecnicamente, dentro do processo de licenciamento da Codesa, da Vports.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) - Wellington da Cruz Santos. Está presente?

O SR. WELITON DA CRUZ SANTOS - Boa noite a todos. Nós somos da liderança ali do bairro Ilha da Conceição; então, tivemos algumas reuniões, e meu, veio aquié a respeito do escoamento dos caminhões, porque a rodovia, ali Capuaba, ela é a menor rodovia federal do Brasil; e, sendo assim, os órgãos municipais não podem fiscalizar, ali tem que ser a Polícia Rodoviária Federal e Dnit; e existe um gargalo ali perto do trevo

de Capuaba, e tem um projeto que havia muitos anos para ampliar aquela rodovia, e nós não temos ali nem ciclovia e nem calçada.

Eu já presenciei vários acidentes ali, até mesmo com morte de criança, devido ter escola ao redor daquela pista ali da Capuaba, na Leonel no Irineu.

E aí, qual seria contraproposta de vocês, junto ao Dnit, para nos ajudar nessa questão?

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – Obrigado.

O SR. BISMARCK M. SILVA DUARTE – (EMPREENDEDOR) – Weliton, obrigado pela pergunta, um complemento que eu estava querendo fazer, era justamente sobre essa questão viária. Apareceu também numa pergunta anterior de outro, de outra pessoa aqui da comunidade.

Realmente é a BR-447, é a menor rodovia federal do país. Toda entrada e saída de porto se dá através de uma rodovia federal; isso é uma lei do Brasil. Então, todos esses trechos, a estrada de Capuaba, a própria Darly Santos e o complemento dela, toda esse trecho, ele faz parte da BR-447. Isso é uma preocupação grande nossa. Eu já tive conversando com o presidente Vports, da Codesa sobre isso; principalmente nesse último trecho, já na chegada aqui do Porto, esse trechinho final ali da Capuaba, que tem aquele estrangulamento, só tem uma ponte, e isso afeta não só Navegantes, eu imagino que todos os as empresas arrendatárias lá do Porto, quem mexe com o container, com produto químico, com exportação de mármore, veículos também, também são afetados.

Recentemente teve uma visita, teve uma mudança de Governo agora, e, teve uma recentemente, uma visita aqui do novo Ministro dos Transportes, o Renan Filho, com o Governador Casagrande. Estiveram visitando o trecho que está sendo implementado do Mestre Álvaro, o contorno do Mestre Álvaro, está com oitenta por cento da obra completada, e essa informação é bem recente, por favor, até confira lá no *site* do Dnit, uma informação de 24/03/2020, que este trecho da 447, esse trecho da rodovia, que a gente está falando, a entrada e a saída do Porto, ele estará concluído em dezembro de 24. Isso consta do *site* do Dnit, nessa informação atualizada de março desse ano.

Isso é muito importante para o para o escoamento de carga do Porto. Outro morador falou ali sobre a Jerônimo Monteiro; muitas das cargas, pelo menos os caminhões da Navegantes, eles não precisam passar nem Carlos Lindenberg, nem na Jerônimo Monteiro; eles querem sair dali porque, como eu disse, esse combustível que entra por Vila Velha, ele é para o Estado, ele está indo para outras cidades, ao norte do estado, ao sul do estado, eles querem pegar, na verdade, a 262 e a BR 101. Eles não querem ficar ali.

Então, você tem razão, o pessoal do Dnit chama de requalificação, tem trecho da Darly Santos, que já está duplicada. Só que ela não está qualificada, ela não tem calçada, não tem uma ciclovia. Tem uns pedaços de concreto ali no meio, tem que ser feita uma mureta de proteção, se um carro perder a direção, ele pode invadir a pista contrária. Então, essa requalificação completa da BR 477, está no *site* do Dnit, de que em dezembro de 24 estará concluída.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) - Obrigado.

Warley Barbosa Mapelli? **(Pausa)**

O SR. WARLEY BARBOSA MAPELLI - Boa noite a todos. Eu sou só morador aqui da região, mas muito me implica situações que a gente vê. Aqui a maioria das pessoas fizeram perguntas, eu queria fazer uma sugestão, até para resolver o problema dos líderes dos bairros, resolver os problemas da Prefeitura, que seria uma boa, da Câmara de Vereadores, que também, faz pedido para a Prefeitura, ajuda a fiscalizar, fiscaliza e cria leis.

Sr. Bismark, a dificuldade que a gente tem é que as empresas cumpram com o que prometem para a sociedade, para a população. Dentro de tudo o que o senhor falou, que falaram aqui, não tem citações de cláusula, em local algum, só teve fala. Se, por acaso, o senhor puder ouvir a minha sugestão de colocar em cláusula a quantidade de emprego para os bairros; a menina aqui, que diz que tem uma irmã bióloga, ela pode ser qualificada para estar trabalhando com a empresa do senhor, as pessoas, um soldador pode estar sendo qualificado, aqui da região, isso, fazendo parceria com as lideranças comunitárias.

Sugerir aos vereadores que com a própria arrecadação da Prefeitura, cria leis para que a arrecadação municipal seja x por cento implantada, onde a empresa está localizada, porque isso traria retorno direto no calçamento, no hospital, traria confiança da população no seu empreendimento, que vai acontecer, a gente sabe que vai; ninguém aqui está cara fechada não, isso vai acontecer, e é bom para a sociedade, desde quando atenda os anseios da sociedade.

Então não estou aqui hoje para fazer uma pergunta, estou aqui te fazendo uma sugestão; trabalhe junto com a comunidade, coloque isso em lei, em cláusula, para a Prefeitura, para o Ministério Público, para as comunidades, chama o líder comunitário e fala: Quantos empregos tem? Você tem alguém na comunidade que está capacitado na área de soldador, que a gente pode aprender, que a gente pode treinar. Faça isso e você vai ter, o senhor terá, a Navegantes terá o aplauso de Paul, Ilha das Flores e toda região.

Então, eu costumo fazer crítica, mas hoje eu vim fazer uma sugestão para o senhor, porque eu vejo muita tristeza nos moradores, que só vêm líderes comunitários querendo se tornar vereador, vereador, querendo se tornar prefeito, empresa querendo ganhar muito e ninguém sugerindo nada para melhorar a vida da sociedade.

Então estou aqui para fazer uma sugestão para o senhor, se puder responder em cima da minha sugestão, fico feliz!

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) - Obrigado, Sr. Warley; a Navegantes.

O SR. BISMARCK M. SILVA DUARTE – (EMPREENDEDOR) – A sugestão está aceita; a gente, eu acho que fez algum comentário anterior aqui de se juntar as comunidades, de se aproveitar, na medida do possível, os trabalhadores locais, tanto na fase de construção das 500 posições que eu falei, quando também, das posições de trabalho direto e indireto do nosso terminal.

O terminal que a gente opera lá em Cabedelo, a gente tem funcionários naquela imagem que eu mostrei ali, que atravessam a rua e vão para suas casas. São funcionários da Navegantes. Então, desde que haja qualificação e a gente está disposto a ajuda-los. A gente não tem, da tua fala, é muito adequado, a gente não tem como

garantir que o que vai se arrecadado pela Prefeitura vai, eu acho muito devido a tua colocação. Poxa, se aqui está o fato gerador; poxa, então, eu estava passando aqui atrás, tem um trecho dessa rua aqui detrás, que ainda está na terra, nem pavimentado está. Então porque ..., é lógico que eu vi. Achei um absurdo. Então, se é esse recurso todo, não está voltando de alguma forma para bairro que está sendo impactado, acho que é injusto, não é no mínimo injusto.

Então eu acho que a esse endereçamento, esse apoio, acho que o Gustavo falou isso ainda há pouco aqui, até orientação, ajuda de você, de repente, a questão não é da Navegantes, mas a gente tem como ajudar a endereçar: Não, isso aqui é da Prefeitura, aquilo é o Dnit, como eu falei, respondi, ainda há pouco aqui ao outro morador também; nós somos interessados também resolver e ajudá-los, essa nossa preocupação, essa nossa postura é genuína. A gente não está aqui botando o nosso rosto, a nossa palavra, como palavras que vão ao vento. Como eu disse, a gente veio para ficar e é de nosso interesse ajudá-los.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – Vou só passar, porque a gente tem algumas manifestações ainda. Já estamos quase no limite.

Patrícia Crizanto, por gentileza, Vereadora de Vila Velha.

A SR.^a VEREADORA PATRÍCIA CRIZANTO - Boa noite. Prometo ser breve, mas eu gostaria de aqui, primeiramente dizer do nosso entendimento, me faltou palavras aqui agora. De nós, eu, o vereador Joel Rangel, nós estamos aqui como representantes legítimos do povo, eleitos no município de Vila Velha, aonde nós não tivemos inicialmente o direito de fala, vejo como uma falta de respeito à Câmara de Vereadores, aos representantes legítimos, nós chegamos, fizemos a nossa inscrição, entendemos que há uma sequência. E, eu gostaria rapidamente de sugerir aqui que fosse realizada uma nova audiência pública, em horário, onde permita a maioria dos moradores das comunidades impactadas direta e indiretamente participarem, preferencialmente em um dia de sábado à tarde. Eu creio que muitos aqui nos acompanham pelas redes sociais, nosso mandato é um mandato ativo, nós iniciamos nossos trabalho cedo, assim como muitos trabalhadores aqui, que inclusive, alguns já até se deslocaram para as suas residências.

Eu creio que os senhores e senhoras aqui viram que à comunidade, os moradores estão preocupados, alarmados e também, de certa forma, apreensivos, as pessoas estão apreensivas.

Foi apresentado aqui um projeto Cabedelo, em Cabedelo, aonde tem 8 tanques instalados, aqui serão 16 tanques de combustíveis instalados, como foi dito aqui por um pai, ao lado de uma escola. Uma a princípio ali, outra aqui, o Freitas. Então essa discussão ela precisa de ser ampliada, na Câmara de Vereadores, nós temos a Comissão de Meio Ambiente. Eu não faço parte, mas tem outros Vereadores que fazem. Nós recebemos diariamente muitas demandas dos moradores aqui do entorno. Eu sou moradora dessa região, moro na comunidade de São Torquato, que é uma região impactada diretamente por muitas atividades realizadas no Porto. Líder comunitária, e me entristece em ver que muitos moradores não puderam falar aqui um minuto a mais.

Fica aqui uma sugestão para a empresa e para os envolvidos, que na próxima audiência pública, os moradores possam ter mais tempo para se manifestarem, porque instalar combustíveis próximos às residências, não nos dá a oportunidade de, popularmente dizendo, falar pouco, são muitos questionamentos, são muitas preocupações. Ou seja, é preferível a nós, os moradores, termos um minuto a mais para falar em uma audiência pública, do que amanhã ou depois acontecer manifestações e fecharem a entrada do Porto, quanto que a empresa não vai perder se fechar a entrada do Porto?

Os impactos serão ainda maiores, como foi dito aqui por uma moradora, a questão da desvalorização dos imóveis, eu vejo que a resposta teria que ser uma resposta, uma resposta mais específica. Porque as pessoas trabalharam para adquirir os seus imóveis; a gente passa aqui no entorno do Porto, a gente vê ainda a casa como aquela ali, sem reboco. As pessoas lutam com dificuldades, são pessoas trabalhadoras, que acordam cedo para poder buscar o sustento para suas casas, e não é somente uma audiência pública que esse empreendimento tem que ser definido; é ouvindo a Câmara, ouvindo a população.

Gostaria também de solicitar aqui verbalmente as atas das reuniões que foram feitas com as lideranças comunitárias, é importante nós termos acesso, tudo o que foi discutido, dialogado. Eu, na minha adolescência, ainda como moradora de São Torquato, que nasci, cresci ali, constitui minha família, moro ali até hoje; na época, minha mãe era liderança, comunitária, nós participamos de diversas audiências públicas para a instalação de grandes empreendimentos.

Nós podemos pontuar, que até hoje tem condicionantes ambientais que não foram cumpridas, não foram cumpridas.

Então, nós precisamos de mais tempo para poder dialogar. Nós precisamos que a comunidade seja ouvida de fato, e fica aqui a nossa solicitação para que a próxima audiência pública, reforço aqui, seja em horário que dê para todos os moradores participarem; que a Câmara seja convidada, porque é uma falta de respeito com os representantes legítimos da população, ao povo nos elegeu, nós somos votados para representar o povo e, por que nós não fomos convidados?

E para finalizar, nós vimos aqui ao longo dos anos, dezenas de pais, mães de família, crianças, que perderam as suas vidas, atropeladas por caminhões na estrada de Capuaba. Isso com movimentação de caminhões com containers, pedras, caminhões-cegonha, com veículos, e, agora com esse grande empreendimento, aonde terão caminhões de combustíveis transitando. Nós temos a escola Leonel Brizola, que fica dentro da rodovia, convido os senhores e senhores a passarem ali no horário de saída, entrada e saída das crianças da escola.

É importante vocês também destacaram no estudo de vocês, fica aqui uma solicitação, que esses caminhões não proferiu no horário de entrada e saída das crianças na escola, nem todos os pais e mães aqui tem condição de buscar os seus filhos nas escolas. A gente vê muitas crianças atravessando pista, sozinha.

Para compara, concluir. Tem que ser reformulado de melhor forma essa audiência pública, além de estar a vereadora hoje, sou dona de casa, vou chegar em casa, vou cumprir minhas tarefas domésticas, como muitos aqui, e o horário que está sendo feito essa audiência, não permite que muitas pessoas participam; e tenho mais algumas proposições, mas vou deixar para outro momento oportuno.

Eu gostaria que a solicitações que fosse atendida; e fica o nosso convite, iremos oficial às empresas, para que possamos fazer uma audiência pública na Câmara dos Vereadores, com a presença da Defensoria Pública, Ministério Público, lideranças comunitárias e a presença também dos representantes da Prefeitura e do Governo, nós temos aqui o lema, mas outros também, é importante participar.

Muito obrigada, estamos à disposição!

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) - Obrigado.

Eu passo para o lema comentar sobre a questão da audiência, depois para a Navegantes.

A SR.^a CAROLINE SANTOS MACHADO – (IEMA) - Em relação a audiência pública, a gente segue o rito do Decreto, e eu acho que é bom a gente lembrar que até dia 29 de junho, o lema vai continuar recebendo contribuições, até dia 29 desse mês, o lema vai, nós estamos abertos pelo e pelo e-mail: *participacaopublica@iema.es.gov.br*, a receber contribuições, críticas, sugestões, e todas elas serão avaliadas no âmbito do processo decisório.

O SR. GUSTAVO SAMPAIO FREITAS – (EMPREENDEDOR) – Obrigado pela manifestação e pelas perguntas, Patrícia.

Com relação à parte dos imóveis, que você levantou, que a senhora levantou, foi feito dentro do estudo, o lema solicitou especificamente que a gente avaliasse o impacto com relação à valorização dos imóveis do entorno. Essa avaliação foi feita, está dentro do estudo de impacto ambiental, que foi apresentado ao lema. Então isso está sendo contemplado nessa etapa do estudo, é um impacto também, é um impacto importante. E com relação à questão de tráfego, como já foi dito bastante; tem um estudo, está sendo estudado também, está dentro do que foi solicitado pelo lema; na prefeitura a gente também, está passando por essa discussão sobre impactos no trânsito. A questão da estrada do Capuaba, é uma questão que atinge a todo mundo que está aqui, à comunidade, às empresas, à Codesa, aos caminhoneiros; então, todo mundo está perdendo com isso. A gente quer achar essa solução, ajudar a encontrar essa solução. O que está previsto hoje é a atual Vports, quando assumiu a Codesa, ela

está obrigada a fazer o estudo, um projeto para a solução desse problema. E daí cabe ao Dnit fazer essa solução.

Então a gente vai, no que a gente puder apoiar e empurrar para que essa solução aconteça, a gente vai fazer, mas aí tem as alçadas, as responsabilidades de cada um.

A SR.ª CAROLINE SANTOS MACHADO – (IEMA) - Só fazer uma complementação rápida; no *site* do lema também, está disponível o Relatório de Impacto Ambiental. Se alguém quiser ler e contribuir; é um resumo numa linguagem um pouco mais fácil da gente entender; também tem o EIA também disponível, que é um estudo mais técnico e o Rima, que é um resumo, contemplando as principais informações do empreendimento e seus impactos, e é claro, as medidas mitigadoras.

Então, assim, o que a gente sugere que vocês leiam, tudo que foi apresentado aqui, vai estar lá resumido. Então quem tiver interesse de ler e entender um pouco mais sobre o estudo, sobre esses projetos, esses programas que foram apresentados de forma mais resumida, vai estar tudo lá; e aí, até o dia 29 está aberto para contribuições da população.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) - Pessoal, a gente tem mais 15 minutos pela pelo nosso horário de audiência, nós temos quatro perguntas, então eu peço que a gente consiga ter esse esforço final, para a gente conseguir contemplar todo mundo.

Joel Rangel, Vereador, por gentileza.

O SR. VEREADOR JOEL RANGEL - Muito boa noite. Eu quero cumprimentar a todos, cumprimentar as lideranças comunitárias; e a minha fala aqui é continuidade da fala da Vereadora Patrícia. Nós dois estamos aqui, buscando entender, compreender todo o processo que se deu até aqui de discussão, de envolvimento da comunidade, de apresentação dos estudos, dessa relação que a empresa realiza junto com o município e com os órgãos de controle, com os órgãos municipais e estaduais.

Mas é importante, e eu quero fazer esse registro. Nós somos Vereadores, representantes legitimados pela população para cuidar da cidade, cuidar da cidade, olhar todos os aspectos, nós temos uma visão pró-desenvolvimento, a nossa visão é

pró-desenvolvimento, desde que não comprometa a qualidade de vida das pessoas. Essa é a nossa preocupação, e é por isso que nós estamos aqui participando de uma audiência pública, tratando publicamente das questões. Quando a comunidade se apresenta aqui apreensiva, colocando as questões, as lideranças comunitárias, e eu faço aqui um registro, as lideranças comunitárias são muito cobradas pela população, porque a comunidade não acompanha tão diretamente, e o faz através das lideranças comunitárias, que também são constituídas legitimamente e são cobradas por isso, da mesma forma como os vereadores e vereadores são cobrados pela população.

E aí eu entendo que não foi suficiente essa audiência pública; eu entendo que não foi suficiente para tirar as dúvidas da comunidade, para explicar para a comunidade: *Olha, vai ser feito desta forma, realmente tem esse impacto; qual é o impacto específico.* Tirem as dúvidas de forma clara, objetiva, transparente. A comunidade vai entender e ela vai compreender também aquilo que de fato impacta, aquilo que não impacta, aquilo que pode ser alterado, aquilo que pode continuar do jeito que está, porque não vai impactar a vida das pessoas. Agora, precisa ter também uma compreensão, não só por parte da comunidade; uma audiência pública é sempre para tirar as dúvidas das pessoas, para colocar as pessoas para externar sua preocupação, para que elas saiam daqui, esclarecidas de tudo o que vai ser feito, daquilo que se propõe, daquilo que se projeta, principalmente para essa região.

Então a nossa fala que ela é muito responsável, muito responsável; nós não estamos aqui apresentando nenhum questionamento contrário, a qualquer tipo de empreendimento que venha para a cidade, vírgula, desde que não comprometa a qualidade de vida das pessoas.

E eu vou terminar, principalmente nessa região. Essa é uma região que, quando Vila Velha foi formada, ela era a região inicial da história política, inclusive, do município; os Prefeitos eram eleitos aqui nessa região toda, que nós estamos nos referindo. Ela precisa de atenção, precisa de respeito. O empreendimento está vindo para cá? O que é que vai vir junto? O que a comunidade vai ganhar com isso?

- *Olha, nós vamos ter um problema de tráfego aqui, mas nós vamos resolver desta forma, o tráfego não vai passar por aqui, vai passar por ali.*

- Tá bom! Mas nós temos um problema na estrada da Capuaba que já está saturada.

- Olha a proposta para a Capuaba é esta...

Questão social, questão ambiental, questão da drenagem da água, e tem razão quando o senhor coloca essa questão, porque é um problema diário de quem mora aqui, vai ser apresentada uma proposta para essa comunidade?

Eu quero deixar aqui um convite, nós vamos realizar uma audiência pública na Câmara Municipal, queremos a participação de todos vocês, queremos lá também, da mesma forma, como vocês têm um Decreto norteador, nós temos o Regimento Interno da Câmara. Mas lá nós vamos disponibilizar, primeiramente, para que a comunidade possa colocar todos os seus questionamentos, tirar todas as suas dúvidas, e depois o lema, os órgãos do Município, do Estado e a empresa poder falar e explicar para complementar as informações que aqui não foram possíveis.

Muito obrigado!

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – Obrigado Joel.

Eu peço que a gente consiga continuar aqui na audiência.

O lema gostaria de comentar a fala do Joel sobre audiência? Sr. Joel, o senhor queria que alguém respondesse ao questionamento.

O SR. GUSTAVO SAMPAIO FREITAS – (EMPREENDEDOR) – Eu posso colocar, Chander.

Sr. Joel obrigado pela pelo questionamento, pela manifestação.

A Navegantes tem tentado esclarecer o que é o empreendimento, se apresentar como empreendedor, como empresa, estabelecer esse diálogo, é um desafio, porque são muitas pessoas, muitas lideranças, uma área de influência grande. A gente fala com um, mas tem que falar com mais gente. Então, a gente está tentando desde janeiro do ano passado, a gente começou a trabalhar aqui nos territórios, no início do estudo ambiental, a gente tem vindo com uma série de reuniões, talvez não tenham sido suficientes para atender cem por cento dos moradores, mas certamente a gente conseguiu falar com muita gente, e quem a gente não conseguiu falar, certamente teve

contato com os nossos canais de comunicação; desde o meio do ano passado, a Navegantes tem dois canais de comunicação instituídos, um *WhatsApp*, e um canal de comunicação através do *site*.

Então, mesmo para quem estiver saindo daqui e tiver com alguma dúvida ainda, e quiser algum esclarecimento, a Navegantes está disponível através desses canais, para a gente responder. Então, além da estrutura do lema, que vai estar aberta, ainda nos próximos 10 dias, a Navegantes está permanentemente à disposição, para esclarecer qualquer dúvida; e isso é importante, porque a gente sabe, esse estudo é muito técnico, ele é muito minucioso, então são vários técnicos que elabora, vários técnicos do lema que avaliam, várias instituições que vão avaliar, a Prefeitura, é o lema, é a ANP, é Bombeiro. Então, tem todo um rito técnico que é cumprido, um diálogo minucioso, com as melhores práticas e técnicas, com grandes especialistas.

Então, tem tudo acontecendo, e a gente tenta traduzir isso, trazendo a melhor forma.

Por fim, esse material está toda disponível, através de um documento chamado Rima, que é o Relatório de Impacto Ambiental; quem tiver dificuldade de acessar isso no *site* do lema, manda um *WhatsApp* para a gente, a gente devolve esse documento, a gente apresenta para vocês. Lá tem bastante coisa numa linguagem mais acessível, que foge da tecnicidade que um estudo desses tem.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) - Obrigado. Valdecir Nogueira Neto. Está presente? Não.

Mirian Nunes.

A SR.ª MIRIAN NUNES - Ei gente, boa noite, meu nome é Miriam, eu sou moradora aqui de Paul, eu moro exatamente aqui atrás, no caso, a gente vai ficar, eu vou ficar bem próxima ao empreendimento, que a Navegantes está querendo trazer para o nosso bairro. E eu queria muito que me respondesse o seguinte, eu trabalhei em imobiliárias, e eu sei que a localização de um imóvel, vale muito mais do que o próprio imóvel. E eu sei também que o empreendimento desses, ao lado do meu imóvel, vai desvalorizar a minha casa; minha casa está no valor, aproximadamente, de uns duzentos e cinquenta mil. Como que eu, se eu não quiser morar num lugar aonde

tem um empreendimento desse porte, que representa um perigo, todo mundo sabe, nós todos sabemos que isso representa um perigo para a sociedade, se eu não querer morar num lugar desse, como que eu vou fazer para poder vender a minha casa, para me poder sair do ambiente desse? E eu quero saber se a Navegantes está é disposta a receber uma contraproposta da comunidade, porque vocês estão trazendo uma proposta, um empreendimento para cá; a gente quer saber, eu quero saber se vocês estão dispostos a receber uma contraproposta, caso a gente não querer que esse empreendimento se conclua aqui.

Essa é minha pergunta.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – Obrigado, Mirian. Passo para a Navegantes.

O SR. ALESSANDRO TRAZZI PINTO – (CONSULTORIA) – Senhora Mirian, boa noite. Obrigado pela pergunta. Isso foi uma solicitação do lema, inclusive esse estudo, como foi explicado anteriormente, sobre a questão de valorização, foram feitas conversas com imobiliárias de Vila Velha, corretores de imóveis, entendendo como que é a valorização do imóvel, como que se funciona isso, e essa informação foi toda disponibilizada dentro das informações complementares.

Então é um ponto que é importante, de valorização, e isso foi, é um ponto de preocupação do lema no licenciamento; a gente acredita que isso seja contemplado também na avaliação e nas condicionantes ambientais.

A SR.^a MIRIAN NUNES – (Inaudível)

O SR. ALESSANDRO TRAZZI PINTO – (CONSULTORIA) – Senhora, desculpe; eu respondi em relação ao que diz respeito ao estudo, a empresa vai responder em relação à sua pergunta. Uma coisa importante, a senhora falou sobre a questão de risco, do risco. Foi explicado aqui, que as medidas de risco, todas medidas em relação à segurança do empreendimento. Agora, com relação à empresa receber uma contraproposta, eu estou passando a palavra para a empresa para ela responder.

O SR. BISMARCK M. SILVA DUARTE – (EMPREENDEDOR) – Se a gente considerar, afastada essa questão de risco, que já foi colocado, toda essa, sobre a valorização e a desvalorização do imóvel, podemos ter também um outro entendimento.

Então, uma vez que não tem risco e havendo as melhorias, que a gente entende que devam ser implementadas, por exemplo, pela Prefeitura, pavimentações, a gente falou também no início, de uma cortina verde; hoje é uma paisagem árida, você olhando ali essa região do Porto, não tem nada construído ali. Então uma empresa entrando, ocupando, colocando uma cortina verde, eventualmente até determinados pontos do bairro, podem ter valorização. Me parece até que nesse estudo, que a gente respondeu para o lema, de imobiliárias que foram consultadas, os profissionais da área que o Alessandro citou, tem depoimentos lá, que ocorrem valorização dos imóveis.

Então, a gente está aguardando análise do lema, com relação a isso. E tem essa perspectiva que eu falei do retorno genuíno, como respondi também para o outro morador ali, de que a atividade está sendo feita em Vila Velha, que o bairro seja receba nesse retorno em investimentos, em melhorias, em infraestrutura, a Navegantes não pode prover isso, isso é da Prefeitura; então ajudar a cobrar é essa valorização até do bairro, que ela é uma coisa real. Então isso, vai repercutir certamente na valorização dos imóveis.

A SR.^a MIRIAN NUNES – (Inaudível)

O SR. GUSTAVO SAMPAIO FREITAS – (EMPREENDEDOR) – Isso é com relação à parte de programas ambientais, programas sociais, benefícios, melhorias, a gente tem uma série de propostas, que já estão no estudo e que, sendo aprovado o estudo, sendo aprovado o licenciamento, isso viram compromissos. Então, estão registrados os compromissos assumidos pela Navegantes. Com relação a projetos sociais, a gente tem um desdobramento posterior, a gente quer ouvir a comunidade, as lideranças, para a gente saber quais são os projetos que a gente pode apoiar e dentro da nossa possibilidade de apoio, dentro da nossa forma de apoiar os projetos, a gente tem essa intenção, como eu falei, a gente já faz isso lá na Paraíba, e a gente quer trazer isso para cá também; é a forma Navegantes de trabalhar, é a maneira Navegantes de estar num território. Então, no momento oportuno, a gente vai consultar a comunidade através dos seus líderes, para receber as propostas dos projetos, as oportunidades de parceria, para a gente poder avaliar e entender o que é mais relevante, e identificar o potencial de apoio que a Navegantes pode dar.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) - Eu queria convidar o senhor José Augusto para terminar, a última pergunta.

Desculpa, qual é o seu nome? **(Pausa)**

Cristiano vou fazer o seguinte, eu vou chamar o Sr. José Augusto para perguntar e na resposta, responde as perguntas do Sr. José Augusto e do Cristiano

Por favor, José Augusto, de Paul; está aqui? Não? **(Pausa)**

Eu consulto a plenária se a gente pode abrir para ele, mais uma pergunta?

Sr. André.

O SR. ANDRÉ LUIZ – Gente, segundo o Sr. Alessandro, nós vamos ter uma implementação dos tanques a 46m; por norma 26m, como você apresentou e nós vamos ter a 46m, não é isso? A área do entorno do projeto, é isso? A área do impacto do entorno, impacto direto.

O SR. ALESSANDRO TRAZZI PINTO – (CONSULTORIA) – Não, não; não é isso não! 26,5m é o que a norma demanda, 46m é a distância existente dentro da área do Porto.

O SR. ANDRÉ LUIZ – Sim, a distância da área do Porto, então o projeto com 46m?

O SR. ALESSANDRO TRAZZI PINTO – (CONSULTORIA) – A área do Porto, a distância dentro da área de propriedade até o tanque são de 46m e, a distância da segurança, colocada é a partir de 40m; então, dentro dos 40m que é...

O SR. ANDRÉ LUIZ – Dentro dos 40m.

O SR. ALESSANDRO TRAZZI PINTO – (CONSULTORIA) – É a área de maior risco.

O SR. ANDRÉ LUIZ – Você colocou que é na questão do projeto são 76m, a distância até o primeiro impacto. A primeira casa, a primeira residência ou a escola?

O SR. ALESSANDRO TRAZZI PINTO – (CONSULTORIA) – Não, não foi isso que eu falei, desculpe, perdão; pode ser que eu não tenha me expressado direito; o que eu quis dizer o seguinte: a distância entre a primeira residência, a residência mais próxima a um tanque é de 78m.

O SR. ANDRÉ LUIZ – É 76m, eu anotei aqui.

Então, gente, essa quadra que a gente tem aqui, ela tem aproximadamente 35m; então, se a gente dobrar isso, nós vamos a aproximadamente os 76m, que é o primeiro impacto. Então, nós vamos ter um tanque a 76m, da casa, da residência ou da escola com crianças, que é o mais próximo, eu acredito; o tanque mais próximo vai ser o de óleo diesel, está anotado aqui de acordo o projeto. Então assim, o estudo contemplou a direção do vento numa situação dessa? A evacuação da escola numa situação dessa? Então assim, os Vereadores levantaram a questão da audiência, e é isso que a comunidade tem que entender. Se esse tanque pega fogo lá, a 76m da minha casa; minha casa está a 30m do colégio, seu colégio tem 40m, eu estou a aproximadamente 100m desse tanque.

Qual foi o estudo? Você colocou aqui as normas NDR 17.505, as NDR s que geram a estocagem, o armazenamento, transporte de líquidos inflamáveis e armazenamento. Então, assim, eu quero entender; norma é uma coisa, norma, gente é uma coisa agora, na hora do sufoco, como é que isso vai se comportar? Isso não está contemplado, não está descrito, a população, no geral, não consegue entender isso. Isso pegou fogo, vai acender uma sirene lá, vai alertar, vai evacuar a escola? A escola, está certo, nós temos casa, emprego, pessoas que estão precisando trabalhar, mas a escola, a escola aqui, eu estou levantando a bandeira da escola, porque eu estudei aqui, é a primeira impacta, é a primeira impactada com uma vida, não com uma casa que tem cinco pessoas não. Nós temos uma escola de tempo integral aqui, gente. Então assim, não está claro para a comunidade esse impacto? Gente, isso aqui não é só para cumprir tabela, existem vidas no entorno. O lema está fazendo o papel dele, a empresa está trazendo, mas a gente tem que entender isso, e não está palpável; está assim, está descrito aqui no telão em quinze, vinte minutos, mas não está documentado, que o impacto dessa explosão, que pode acontecer, é tudo projetado, é tudo preparado, é tudo estudado? É, mais uma hora pode acontecer, ninguém projeta nada para dar defeito.

O nosso técnico lá da empresa, falou assim, a questão, você anda no tanque de moto, anda num tanque de carro, beleza; só que a quantidade é uma coisa, outra coisa é o estoque; *Ah, o estoque nao vai ser permanente, vai vim, o caminhão vai levar, são*

3 caminhões, são 3 navios por mês, etc. Tudo bem! Mas o impacto direto não está palpável.

Então, assim, eu proponho que a sociedade aqui, se reúna, façam grupos, vão procurar a Câmara Municipal, procurar o Ministério Público, porque não dá para entender isso, gente, não está palpável para a população? Queria entender, e como a gente vai ter acesso a entender isso?

O SR. ALESSANDRO TRAZZI PINTO – (CONSULTORIA) – Perfeito. Perfeito, sua pergunta...

O SR. ANDRÉ LUIZ – Está aqui o meu projeto aqui, que foi para Bombeiro, que foi para a Defesa Civil, que foi para o CREA, que foi para legislação municipal para aprovação. Eu sei que a empresa vai trazer benefícios, mas a gente tem que entender esse benefício. A gente tem que entender o impacto direto na escola.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) - Obrigado, Sr. André. Só peço então para a Navegantes responder, e na resposta, contemplar a resposta do Sr. Cristiano e a gente encerra audiência.

O SR. ALESSANDRO TRAZZI PINTO – (CONSULTORIA) – André, sua pergunta é a preocupação de quando você inicia um estudo como esse, sem dúvida alguma. Então, o que a gente fez, e fez com todas, nas conversas que nós fizemos com as lideranças, esclarecer isso aí. Esses documentos são todos documentos oficiais. Essas informações são oficiais, elas são validas, foi feito um estudo oficial, protocolado no órgão ambiental, avaliado pelo órgão ambiental. E você falou, quando o mapeamento é feito; o estudo não é feito em qualquer local, o estudo pega a região. Então ele mapeia que tem escola aqui, ele pega que tem um morro, que tem vento, que tem, qual é o vento predominante, como que é a posição, condição de, enfim, todas essas informações estão no estudo. A norma, ela determina, o lema exigiu isso, e a norma pede isso.

Então, é importante deixar claro que o estudo é feito para essa região, para as condições ambientais daqui, de onde, onde pretende-se implantar o empreendimento. A escola, e por isso que eu fiz questão de escrever ali, na conclusão, a conclusão fala que não tem áreas sensíveis, como escola dentro do raio de risco, vamos dizer do

empreendimento. Isso é um estudo técnico, embasado por especialistas, que garantem essa informação. Isso é importante.

Outra questão é evacuação. Não é, por que não tem plano de evacuação? Porque o tipo de empreendimento e o tipo do risco associado, não prevê a necessidade de evacuação. Então, é importante a sua pergunta, a gente tem ali a possibilidade de responder e esclarecer. Então assim, a gente está aberto, o canal de comunicação continua, eu estive aqui, fiz reuniões, várias reuniões, com várias pessoas, estou aberto a conversar contigo, com a Daniele.

O SR. ANDRÉ LUIZ – Mas tem que estar palpável, Alessandro. Isso aqui é uma coisa muito importante. A coisa mais importante é a escola aqui.

O SR. ALESSANDRO TRAZZI PINTO – (CONSULTORIA) – O que é palpável, é que os documentos, são documentos todos oficiais, registrados com ARTs, protocolados nos órgãos oficiais, protocolados no Corpo de Bombeiros, protocolado na Prefeitura. Esse processo todo, ele é seguindo todo o rito legal, nada que é feito se não for feito dessa forma.

Então qualquer dúvida, volto a dizer, a gente está à disposição de esclarecer.

O SR. ANDRÉ LUIZ – Só concluindo, não está palpável, isso aqui era a primeira coisa... Gente, o maior risco é a escola; a escola nós estamos a 76m, se houver alguma coisa, pode ir a 46m, mas isso não estava palpável aqui. E não está palpável para ninguém aqui, porque ninguém vai sair daqui com esse estudo na mão, vai sair, Ah, eu vou ter que entrar em contato para você apresentar, mas essa é a nossa oportunidade, como cidadão. Vocês querem implementar? Sim, isso vai ser bom? Vai, mas é a oportunidade da população de Paul saber qual é o impacto, a preocupação com a casa dela, com a rua, com o Freitas Lima, entendeu? Com o Graciano Neves, com a escola Macionília.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) – Sr. André, por gentileza, por favor!

Eu peço para responder, então a pergunta, do Sr. Cristiano.

O SR. GUSTAVO SAMPAIO FREITAS – (EMPREENDEDOR) – Isso. É bem importante esse questionamento, e se a gente não conseguiu deixar claro ainda, é importante reforçar.

Desde o início desse processo, há um estudo de viabilidade, então, quando a Antaq, o Ministério, a empresa de planejamento e logística do país, do Governo Federal, entenderam que havia a necessidade de uma nova área de tancagem de combustível aqui no Espírito Santo, aqui na Região Metropolitana de Vitória, desde o início, essas questões de risco estão sendo avaliadas. Então, quando o Ministério colocou isso em leilão, quando a Antaq apresentou isso como um leilão, ela já tinha feito um estudo inicial, que indicava a viabilidade ambiental desse empreendimento.

Depois, a partir do momento que, se não houvesse viabilidade, não iria para leilão, se não houvesse viabilidade, se houvesse risco, não iria para leilão. Ainda assim que fosse para leilão, a Navegantes não se colocaria para assumir um risco, uma possibilidade de uma situação desse tipo. Então, e agora a gente está novamente fazendo estudos, e cada vez, a cada etapa os estudos são sempre mais minuciosos, mais detalhistas, para a gente ter cada vez mais informação e mais garantia do resultado, que a gente pode ter.

Então, hoje o que a gente tem é um estudo minucioso, feito por técnicos renomados no país, seguindo a melhor norma que o país tem, a norma que o lema indicou, e esse estudo garante que, a partir de 40m da distância do tanque, você tem uma condição de risco tolerável. Você não vai ter um evento crítico, você tem uma condição de risco mínima. Então, a escola está numa área, que é uma área segura efetivamente. Dentro desse raio de 40m, não é que é uma área insegura, mas você passa a ter uma condição de risco maior, que demandaria uma série de ações. Então, por exemplo, se eu tenho alguma construção dentro dessa área de 40m, aí eu tenho que trabalhar com o sistema de alarme, treinar evacuação; aí eu tenho toda uma demanda, a partir dos 40m, não há mais essa demanda; e, pegando carona na pergunta que foi feita aqui, para incluir a resposta, como Chander solicitou, justamente por não haver nenhum risco, colocado para nenhuma moradia do entorno, não há previsão de indenização de qualquer moradia da região. Então, as moradias continuam seguras, continuam, o empreendimento é apto para estar aqui, sem gerar

uma condição de risco, sem gerar um impacto, que possa ser crítico para qualquer um dos vizinhos, para qualquer um dos moradores.

O SR. MEDIADOR – (CHANDER RIAN DE CASTRO FREITAS) -Pessoal, eu agradeço as contribuições de todos, agradeço as manifestações.

São 22h53min. Eu peço a gentileza de que cinco pessoas se voluntariem para assinar a ata, ali na mesa ao lado, e eu passo a palavra para a Diretora Técnica encerrar a reunião de hoje.

A SR.ª CAROLINE SANTOS MACHADO – (IEMA) – Deixa-me só colocar novamente gente; tudo o que foi dito aqui e vai ser considerado pela equipe de Socioeconomia do Iema. Está tudo gravado, está tudo em ata, e vai ser considerado.

A SR.ª – (Inaudível)

A SR.ª CAROLINE SANTOS MACHADO – (IEMA) – Nós estamos aqui falando de licenciamento ambiental, seguindo decretos e ritos do licenciamento ambiental.

A SR.ª – (Inaudível)

A SR.ª CAROLINE SANTOS MACHADO – (IEMA) – Bom, se vocês, qualquer nova participação, gente, qualquer sugestão, e tudo o que foi considerado aqui, vai ser analisado pela equipe de Socioeconomia do Iema. Qualquer nova contribuição que a comunidade tenha, sinta necessidade, pode ser encaminhada até o dia 29/06 para o e-mail: participacaopublica@iema.es.gov.br.

Boa noite a todos, obrigado pela presença!
