

**AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA APRESENTAÇÃO DO ESTUDO PRÉVIO DE
IMPACTO DE VIZINHANÇA – EIV
CONSTRUÇÃO DO PÁTIO DE ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS 02/2013
SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E GESTÃO FUNDIÁRIA**

DEGRAVAÇÃO

Almir M. Ramos (Apresentador)

- Boa noite a todos, senhoras e senhores. Esta é a Audiência Pública nº 02/2013, que tem por finalidade oferecer informações, esclarecer dúvidas e permitir o posicionamento da população do entorno do empreendimento da empresa Coamo Agroindustrial /Cooperativa, relativo ao Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, de acordo com o Art. 43 da Lei 10.257/01 do Estatuto das Cidades e Lei Complementar Municipal 60/07 (PDDI), Lei nº 2822/2007.

Bom, gostaria de lembrar, primeiramente, que após a composição da mesa, que eu vou fazer agora, e abertura da Audiência Pública que será realizada pelo presidente da Mesa, teremos a apresentação do empreendimento pelo empreendedor. Posteriormente, daremos um intervalo de 15 minutos para os senhores se inscreverem com as moças lá da recepção, para a formulação das perguntas de forma escrita. Muito bem. Quem desejar fazer perguntas oralmente, também deverá fazer sua inscrição com uma das moças. Lembramos que essa é a oportunidade de fazer os questionamentos. As perguntas orais deverão ter um tempo de 2 minutos cronometrados, com direito a réplica e tréplica.

Vamos então começar a composição da mesa. Primeiramente, chamaremos a Secretária Municipal do Urbanismo e Gestão Fundiária, Sra. Débora Temporão de Aguiar Ramos. Agora, chamaremos o representante da empresa Coamo Agroindustrial Cooperativa, Sr. Djalma Lúcio de Oliveira e Sr. Aleksandro Cruzes. Então, convocaremos também o Sr. Sérgio de Carvalho, Presidente da União das Associações de Moradores - Paranaguá. Bom, eu vou representar o Secretário de mesa.

Bom, então, vamos à leitura do Regimento.

Dos procedimentos da Audiência Pública:

A Audiência Pública será composta de três fases, permitindo a abordagem de todo o conteúdo do EIV. São elas:

1ª fase - Abertura da Audiência Pública;

2ª fase - Apresentação do EIV pelo representante do empreendedor;

3ª fase - Encerramento da Audiência Pública.

A 1ª fase: Abertura da Audiência Pública, foi o que está acontecendo lá na frente. É o registro das pessoas que estão participando da Audiência, que seria essa.

A segunda, pronunciamento do Secretário Municipal de Urbanismo e Gestão Fundiária ou seu representante na qualidade de Presidente da Mesa Coordenadora da Audiência. Instalação dos trabalhos: formação da Mesa Coordenadora da Audiência Pública composta por um Secretário Municipal de Urbanismo e Gestão Fundiária, ou seu representante nomeado, na qualidade de Presidente; um representante do empreendedor; um representante da Plenária; um secretário da mesa que será responsável pela lavratura da Ata. A escolha do representante da Plenária dar-se-á por indicação dos demais membros da Plenária ou sorteio entre as entidades presentes.

IV- Apresentação preliminar da Audiência e leitura do Regulamento da Audiência Pública pelo representante da mesa coordenadora ou seu preposto.

2ª fase: Apresentação do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV

O representante do empreendedor fará a apresentação do EIV, na qual será facilitada a compreensão por linguagem acessível e ilustrada, de modo a possibilitar o entendimento das vantagens e desvantagens, bem como as consequências da implantação do empreendimento, que deverá seguir as seguintes etapas:

I - Exposição: apresentação de justificativas e demais aspectos relevantes ao Estudo de Impacto de Vizinhança pelo representante do empreendedor.

II - Colocação da matéria em quatro blocos: (1ª) Caracterização do empreendimento; (2ª) vantagens e desvantagens do empreendimento; (3ª) consequências da implantação; (4ª) e medidas mitigadoras (medidas destinadas a prevenir impactos negativos ou reduzir sua magnitude). O tempo máximo para apresentação será de 60 minutos distribuídos em quatro blocos.

Bom, quanto á manifestação dos participantes: qualquer participante, obedecida a ordem de inscrições, poderá solicitar esclarecimentos sobre a exposição. As inscrições ocorrerão durante a exposição de cada bloco, encerrando-se ao final da apresentação do bloco. Cada intervenção terá no

máximo 2 minutos, limitando-se o tempo total para o conjunto das intervenções, para cada bloco. em 20 minutos.

III- Esclarecimentos: a equipe técnica da Câmara Técnica do Conselho Municipal de Urbanismo oferecerá esclarecimentos às manifestações realizadas quando solicitado.

IV- Manifestações: o autor de considerações ou proposições, protocolizadas por escrito nos termos deste regulamento, poderá realizar a apresentação oral das mesmas no tempo máximo de 3 minutos sem permissão de apartes, obedecida a ordem de inscrições, e limitando-se ao tempo total máximo de 30 minutos. As inscrições ocorrerão durante as exposições referidas no item anterior, encerrando-se ao final daquela. Todas as manifestações protocolizadas nos termos deste Regulamento serão analisadas pela Câmara Técnica do Conselho Municipal de Urbanismo- CTCMU, independente de sua apresentação oral.

A 3ª fase - Encerramento da Audiência Pública

Encerramento da reunião: será realizado pelo Presidente da mesa coordenadora após 3 horas, no máximo, da Audiência, podendo ser antecipado ou prorrogado a critério da Coordenação, ouvidos os presentes.

Muito bem. Então, passo a palavra à Sra. Débora Temporão de Aguiar para realizar a abertura da audiência.

Débora Temporão de Aguiar (Secretária de Urbanismo e Gestão Fundiária)

- Declaro aberta a sessão.

Almir M. Ramos (Apresentador)

- Bom, então, vamos à apresentação do projeto pelo empreendedor.

Djalma Lúcio de Oliveira (COAMO)

- Muito boa noite a todos. Gostaria de, inicialmente, cumprimentar a Sra. Débora Temporão Aguiar Ramos, Secretária de Urbanismo e Gestão Fundiária. Complementando, cumprimento todas as autoridades aqui presentes em âmbito municipal. Também cumprimento o Dr. André Vieira Saraiva de

Medeiros, representante do Ministério Público, e, principalmente, a parte mais interessada, que são nossos vizinhos, moradores do bairro que circunda o empreendimento em questão.

A Coamo tem uma história de 43 anos de existência. E, infelizmente... Felizmente, nós temos um histórico de bons relacionamentos e de respeito mútuo, tanto da nossa parte com a sociedade do entorno, como da sociedade do entorno também com a Coamo. Evidentemente que nosso interesse principal é finalizarmos esse nosso debate de hoje de uma forma harmônica e que seja feito aquilo que seja o melhor para todos, para o desenvolvimento do município de Paranaguá, evidentemente, e também para a população do nosso, desse município de Paranaguá.

Eu... Sempre a gente gosta de contar uma história real, né, para dar uma conotação prática para aquilo que a gente se dispõe a conversar. Minha mãe tem 72 anos e meu pai tem 86. Eles moram no ABC, em São Bernardo do Campo, bastante longe de mim, 800 km de Campo Mourão. Eu tenho alguns parentes lá, mas eles moram numa casa simples, felizmente, rodeada de vizinhos. Eles têm uma vizinha que mora na parte de baixo da casa, uma outra vizinha que mora na parede e meio, e outro vizinho que mora embaixo da casa, parede e meio. E todo domingo, quando a gente conversa, ela diz assim: "Deus abençoe minha vizinhança, porque graças a eles não me sinto sozinha". A vizinhança dá todo o apoio, e todo o amparo, que também acaba me transmitindo bastante segurança. E o que a gente ouve, né, desde pequeno por todos os lugares que a gente passou, que o parente mais próximo, nosso parente mais próximo, é o vizinho. E o vizinho, ele, tem virtudes, e ele tem defeitos. E a gente a gente aprende a gostar, ou a não gostar do vizinho. Mas, acima de tudo, a relação de respeito eu acho que é o principal.

Então, fazendo essas primeiras considerações, vamos passar a falar algumas coisas. Primeiramente, fazendo a apresentação do significado do cooperativismo. Acho que a maioria de vocês sabe, mas não custa a gente repetir, que uma empresa cooperativa tem uma grande diferença de uma empresa mercantil comum. Uma empresa cooperativa não tem meia dúzia de sócios. Numa empresa cooperativa, os sócios são todos os cooperados. E a Coamo é uma cooperativa que possui mais de 20 000 associados. E as diferenças são basicamente isso, né?! Dentro do cooperativismo, o objetivo principal é o homem, é a vida, é o ser humano; e, a sociedade comum mercantil, o objetivo é o lucro, o capital. O cooperado é dono e usuário da sociedade na cooperativa. Na mercantil, os sócios têm o objetivo de vender o produto deles. Não estou dizendo que o mercantil é pior ou melhor que a cooperativa. Só estou passando para vocês as diferenças. A cooperativa é uma sociedade simples regida por legislação específica. Então, vários dispositivos da Lei Comercial não se aplicam à Lei Cooperativa. A mercantil é uma sociedade capital por ações. O quórum das assembleias da cooperativa é

baseado por número de associado. Cada associado, independente do poder aquisitivo, do tamanho da terra, da movimentação que ele tem, ele tem um voto só. Na sociedade mercantil, o voto é proporcional ao capital que essa pessoa possui dentro da sociedade. O controle da cooperativa é democrático, por esse motivo já exposto, e o controle mercantil é financeiro. Na cooperativa, a sociedade pessoal funciona democraticamente, conforme já foi falado anteriormente. E, na mercantil, existe toda uma conotação hierárquica onde quem tem um pouco mais, ou quem tem mais, manda mais que quem tem menos. As cotas parte das cooperativas não podem ser transferidas, são pessoais e intransferíveis. E, na sociedade mercantil, as ações são transferíveis a qualquer momento mediante compra e venda. A cooperativa procura afastar os intermediários, para sempre fazer um trabalho direto mediante os cooperados, diferente da mercantil em que, muitas vezes, os próprios sócios são também intermediários. E o objetivo, talvez a principal diferença: o objetivo da cooperativa é a melhoria da qualidade de vida do associado, e o objetivo da sociedade mercantil é o lucro.

A Coamo foi fundada em 1970, um grupo de 79 agricultores da região de Campo Mourão que tinha um sonho, um objetivo. Uma região que era... que tinha uma agricultura de baixa produtividade, com muitas dificuldades, e, na simplicidade de um sonho, foi, então, concebida uma cooperativa que teve um grande sucesso e, hoje, ela integra a vida de muitas pessoas do Paraná.

Alguns números, né, para dar uma ideia para quem não conhece a Coamo, para ter uma noção do que a Coamo representa nesses últimos 43 anos de existência. Ela possui 134 unidades nos municípios do Paraná, Santa Catarina Mato Grosso do Sul. E o quadro associativo com os dados mais recentes que nós tivemos, 26 115 cooperados. Como eu disse para vocês, cada cooperado desses tem uma representação igual. E a distribuição desses cooperados é daquela forma ali: 30%, pouco mais de 30%, são miniagricultores, que tem uma linha de terra bem pequena; 38% são pequenos agricultores; 22% médios; e os grandes agricultores, ou que têm um porte maior, 8,28%.

Atualmente, nós temos 6 600 funcionários, vinculados diretamente à cooperativa, e em torno de 1500 que são colaboradores temporários ou contratados terceirizados. Atualmente, além das atividades de recebimento de grãos, de assistência técnica distribuídas por aquelas 134, 136 unidades, nós temos também as indústrias que funcionam, que existem pra fazer o beneficiamento, ou a industrialização, do produto da produção daqueles 26 000 cooperados. E, dessa forma, aproximadamente, 120 000 pessoas recebem benefícios diretos e indiretos das atividades do trabalho que a Coamo promove no Estado do Paraná e, também, nos outros dois estados que foram citados.

Alguma coisa em termos de número, né?! Também, aí, com dados

consolidados de 2012, os cooperados da Coamo produziram 5,63 milhões de toneladas de produtos, o que corresponde (conforme está escrito ali) a 3,4% de toda produção nacional de grãos. E, aí, desse volume de grãos recebidos, nós tivemos uma industrialização de: 1,37 milhões de toneladas de soja; 51 670 toneladas de trigo; 2400 toneladas de café, que foram beneficiadas; e 8 680 toneladas de algodão também foram beneficiadas.

As exportações, né, somaram 2,81 milhões de toneladas também, e a maior parte dessas exportações foram realizadas via Paranaguá, porque parte das exportações também são realizadas pelo Porto de São Francisco... São Francisco do Sul e Santa Catarina. Ali é uma ideia para vocês das regiões de atuação da Coamo, né?! Conforme já foi dito, são três estados e a distribuição é mais ou menos aquela: no Mato Grosso do Sul, no norte e noroeste de Santa Catarina, mas o grande e o principal estado de atividade da Coamo é o Estado do Paraná.

As atividades da Coamo, em Paranaguá, iniciaram em 1990 por uma necessidade dos agricultores. Os pequenos agricultores não tem como fazer exportação, como conquistar um mercado maior. A única forma é via cooperativa. E, unindo as forças, os investimentos foram feitos em Paranaguá a partir de 1990, proporcionando, então, a abertura de um canal de exportação e mais a indústria de óleo bruto degomado que nós temos aqui em Paranaguá. Isso, evidentemente, representa uma agregação de valor ao produto dos nossos cooperados.

Só complementando a informação sobre Paranaguá, o complexo industrial e portuário, eles geram, aproximadamente, 300 empregos, sendo 228 com relação direta de emprego (de funcionários contratados diretamente), e os demais, para inteirar os 300, com funcionários temporários ou terceirizados. E, além disso, evidentemente, mobiliza outros setores, outros serviços dentro do município de Paranaguá. Em 2012, então, a Coamo exportou 1,89 milhões de toneladas e se ocupou de 227 navios nesse período, e ocupou a 36ª posição entre as empresas exportadoras do país, e ficou em 1º lugar entre as exportadoras do Estado do Paraná. Então, felizmente, a Coamo, até por pesquisas, e por opinião dos cooperados e de todas as regiões onde a Coamo atua... Felizmente, a Coamo é, sim, o motivo de orgulho para o paranaense.

Dentre os princípios do cooperativismo, então, destacam-se o compromisso com a comunidade, trabalhando pelo desenvolvimento sustentável através pelas políticas que abrangem a responsabilidade ambiental nas comunidades onde está inserida. Isso é real, e isso é reconhecido.

Com a materialização desse objetivo (vou demonstrar a materialização desse objetivo e desse compromisso), hoje, então, nós apresentamos a vocês a realização do estudo de impacto que visa, conforme já foi dito por nosso mestre de cerimônia, ampliar a viabilidade ou não do empreendimento

proposto, que é o estacionamento de caminhões naquele terreno situado entre a Rua Rio Branco, Barão do Rio Branco, e Baronesa do Cerro Azul.

Eu passo agora para o nosso técnico Alisson, que é o autor, juntamente com a equipe técnica dele, o autor do Estudo de Impacto de Vizinhança. Obrigado.

Alisson Schneider (Engenheiro Ambiental)

- Bom, boa noite a todos. Meu nome é Alisson Schneider, eu sou representante técnico da Coamo. A minha formação é engenheiro. Eu sou Engenheiro Ambiental com Pós Graduação em Gestão Industrial e Ambiental. Fui o responsável técnico que elaborou o Estudo de Impacto de Vizinhança, a fim de atender a Legislação 2822 Municipal / 2007 e a Nova Regulamentação 544/2013. O Estudo de Impacto de Vizinhança é um levantamento prévio técnico que visa um prognóstico do que seria a instalação do empreendimento e os impactos que esse empreendimento vai causar na circunvizinhança. Ele visa:

- * identificar e avaliar os impactos positivos ou negativos do empreendimento, na qualidade de vida da população residente nas proximidades;
- * estudar e evitar através de medidas preventivas o desequilíbrio do desenvolvimento urbano, garantindo soluções de ocupação e espaços habitáveis.

Então, fazer esse levantamento e diminuir o impacto que as pessoas vão estar sofrendo na região.

O EIV foi elaborado com pré-requisito no Projeto de Licenciamento pela Prefeitura e visa liberar a estruturação de um pátio que opera, que visa operar em estacionar caminhões naquela região, proposto pela Coamo em entendimento disposto da Lei 2822 / 2007, como já disse, e a Regulamentação 544. Com localização na Marechal Floriano entre as ruas Barão do Rio Branco, no bairro da Oceania, e a Baronesa do Cerro Azul. Ali tem uma imagem, a microlocalização. A área total da área do que a gente pretende instalar o estacionamento é de 7000m², quase 8000m², com capacidade de 80 caminhões. Na verdade, uma área dessa, ela comportaria um número maior de caminhões, mas nós reduzimos isso para... como forma de mitigar o impacto na vizinhança. Os caminhões serão carregados de soja para a industrialização, não havendo caminhões com cargas perigosas. É bom lembrar, produtos tóxicos... não haverá produtos tóxicos ou inflamáveis ou corrosivos. Toda a estrutura sanitária do estacionamento que é exigido por Lei vai estar na Coamo, que é na frente. Então, terá os sanitários, toda uma estrutura para comportar os motoristas. Os efeitos previstos no tráfego local: então, não

haverá mais caminhões da Coamo na rua. Hoje, um grande impacto que existe naquela região é os caminhões atrapalhando o tráfego de veículos na região. Se você for lá, vai ver que tem caminhão de um lado da rua e do outro lado e esse problema vai ser sanado. Então, quer dizer: a construção, a instalação do estacionamento já é uma minimização do impacto que é muito comum aqui no município. Maior segurança para os caminhoneiros: vai ter um lugar apropriado para eles descansarem, vai ter segurança, iluminação.

Bom, algumas medidas que nós estipulamos em conjunto para mitigar o impacto:

Qualquer empreendimento que for instalar, que for ser instalado, ele gera impacto. Isso é fato. Qualquer coisa que você for instalar qualquer empresa, ela vai gerar, mesmo que um impacto pequeno, ela vai gerar. Alguns dos impactos que são visíveis, que foram identificados na instalação e na operação do estacionamento é a geração de ruído e a geração de poeira. São os maiores impactos gerados naquela região para esse tipo de empreendimento. Então, foram estipulados:

- * Um muro de alvenaria com 3 metros de altura, projetado de forma a proporcionar uma barreira eficiente contra a propagação de ruídos. Então, isso já elimina muito a geração de ruídos. É claro, é evidente que a movimentação dos caminhões nas ruas também gera esse mesmo ruído. Vai estar concentrado esse ruído em uma área que vai ser protegida por um muro para evitar a propagação desse impacto.
- * Plantio de uma barreira vegetal, uma cortina vegetal que dá conforto: conforto térmico, conforto ambiental e evita a propagação de emissões atmosféricas geradas pela movimentação dos caminhões.
- * Iluminação com foco direcionado ao pátio, proporcionando segurança para as pessoas que estão ali trabalhando.
- * Vigilância 24 horas, a fim de monitoramento.
- * Limpeza do pátio.
- * Comportamento dos motoristas.

Então, quer dizer, a questão da estadia dos motoristas, lá, tem um estudo de gestão de resíduos sólidos, a geração desses resíduos vão ser todos conhecidos, são todos conhecidos, todos. Já foram feito um prognóstico para estipular essa geração. Então, tem estudos que visam mitigar todos esses impactos gerados contra o meio ambiente.

Bom, o estudo levou em consideração todos os aspectos ambientais decorrentes direta e indiretamente. Os aspectos ambientais envolvidos na

descrição dos principais impactos ambientais socioeconômicos, positivos ou negativos, que poderão ocorrer em função das diversas ações previstas na fase de implantação e operação do empreendimento. Relacionamos os impactos de cada ação de modo a estabelecer medidas mitigadoras de impactos adversos ou potencializadoras de impactos benéficos.

Então, quer dizer, esse estudo, ele... voltando a dizer, ele, na verdade, já é uma forma de mitigar o impacto que acontece, o que é muito comum no município de Paranaguá são os caminhões nas ruas. A Lei 1912/1995 exige que as empresas, elas tenham um estacionamento para caminhões. Então, o nosso objetivo, na verdade, é atingir a Lei. Só isso.

Então, aqui, eu tenho uma série de tabelas que visam identificar todos os impactos, e eu vou discorrer sobre cada impacto. Claro que tem alguns que não competem a esse tipo de empreendimento, mas é bom citar. E, nessas tabelas a gente visa os impactos social, econômico e ambiental.

- * Movimentação significativa de solo: não haverá movimentação significativa de solo porque, na verdade, o terreno já está, praticamente, alinhado.
- * Mudanças no contorno superficiais (rios, bacias, hídricas): não haverá qualquer tipo de impacto nesse sentido.
- * Possibilitará outros usos futuros para a área? Sim. A área estará limpa, não afetará o uso futuro para esse tipo de impacto, para esse tipo de empreendimento.
- * Problemas de drenagem das águas em épocas intensas de pluviosidade: bom, a área onde a gente pretende instalar o estacionamento vai ser coberta por pavers uma região, ela vai ter um material na região que é percolável. Ou quer dizer, a água vai percolar no solo. O solo é propício para isso. É claro que vai ter água superficial, vai escorrer. Ali é um final de rede, mas não é significativa essa demanda de pluviosidade, não vai afetar o sistema de drenagem.
- * Ocorrência de erosão eólica, ação de vento ou carregamento de particulados: neste caso, para esta situação, não haverá nenhum tipo de impacto. A gente vai ver logo mais a questão da geração de poeira pela movimentação de caminhões.
- * Emissões atmosféricas com potencial de deterioração da qualidade do ar: bom, ela vai ocorrer. As emissões podem ocorrer em fase de operação devido à movimentação dos caminhões para estacionar. O muro e a cortina vegetal serão as proteções. Vale lembrar também aqui que nós vamos ter um cuidado com a questão do piso, evitar o acúmulo de poeira. Paranaguá é uma região muito seca, então, tem uma geração normal de poeira, mas nós vamos ter todo um trabalho para evitar que tenha essa geração de poeira, que tenha esse

acúmulo de poeira no solo para que a cortina vegetal e o muro funcionem de forma correta.

- * Maus odores oriundos de esgotos: não haverá esse tipo de impacto.
- * Alterações em movimento do ar, umidade, temperatura: também não haverá.
- * Aumento no tráfego de veículos com motores a combustão: é importante lembrar que não haverá um aumento de tráfego de veículos. O número de caminhões continuará o mesmo, porém eles estarão dentro de uma área própria para estacionamento, e não mais nas ruas.
- * Alteração do movimento já foi Armazenamento de substâncias que podem gerar ou tornar-se efluentes perigosos gasosos: não. Não haverá porque os caminhões que vão estacionar lá não vão armazenar produtos perigosos.
- * Alterações nos padrões de absorção, drenagem e percolação de águas superficiais: como eu já disse, uma grande parte da área vai ser em paver, mas terão áreas propícias para percolação. Apesar que o paver, ele também tem uma porcentagem de percolação, que também vai auxiliar. Mas, no entorno, nós vamos ter áreas com material percolável.
- * Descargas de águas superficiais, alteração de águas superficiais não somente limitada a incremento de volume: então, como eu já disse, tal mudança não será significativa, visto que haverá percolação em função da superfície projetada.
- * Alteração da direção e no padrão de circulação das águas subterrâneas: não afeta, não é significativo.
- * Alteração na qualidade da água, também não afeta.
- * Diminuição na capacidade de abastecimento de água potável na região; não é o caso.
- * Alteração na qualidade das águas superficiais e físico-químicas: também não é o caso.
- * Localização de área de EPP: não está em área de EPP.
- * Intervenção em suplemento particular das águas subterrâneas: não é não está previsto no projeto.
- * Impactos de áreas naturais úmidas: também não se aplica ao caso do estacionamento.

Em relação aos resíduos sólidos:

* Gerar quantidades significativas de resíduos sólidos: não vai gerar quantidades significativas.

* Resíduos especiais: também não serão gerados resíduos especiais.

* Resíduos recicláveis: isso acontece pelo fato dos motoristas... vão se alimentar, vão acabar gerando algum resíduo. Esses resíduos vão ser destinados de forma correta para as cooperativas ACEPAR e Nova Esperança.

* Gerar resíduos perigosos: não é o caso.

*Incrementar...

Daí, na questão dos ruídos:

* Incrementar os níveis de ruído no local: o nível de ruído será o mesmo, porém, mesmo assim será mitigável pela cortina vegetal e pelo muro que vai abraçar o estacionamento.

*Expor a população ao excesso de ruído: os níveis de ruído serão os mesmos.

* Modificar a diversidade e a reprodutividade de espécies: não é o caso. A área já está desmatada e já está antropizada.

* Reduzir o número e afetar habitats protegidos por Lei: também não é o caso.

* A perda de cobertura vegetal: a área já está sem cobertura vegetal;

* Comprometerá corredores e trânsito de espécies nativas: também não é o caso.

Em relação à fauna:

* Atrair, aprisionar ou bloquear deslocamento de animais: não é o caso.

* Causar migrações de espécies: também não é o caso.

Vale lembrar que essas informações são importantes para a gente entender mais o local.

* Determinar ou incrementar o uso de alguns recursos naturais não renováveis: também não é o caso.

* Localizar-se em área designada, ou considerada, de conservação ou proteção: também não.

Em relação ao uso do solo:

Ali ele está questionando em relação ao zoneamento. O estacionamento da Coamo, o futuro estacionamento da Coamo, está localizado em área de ZIP - Zona de Interesse Portuário. A Coamo já tem uma Certidão de Uso e

Ocupação do Solo para essa finalidade. Ela é permitida, ela foi aprovada pelo Urbanismo. Ela já é uma área destinada para esse fim.

* Impactar alguma unidade de conservação: também não é o caso.

Em relação à energia eu acho que até não vou... Vou até pular porque são situações que não estão não preveem, o projeto não prevê essas situações;

Acidentes de trabalho:

Claro, em todo tipo de obra, todo tipo de instalação, pode acontecer algum acidente de trabalho, mas a Coamo, ela já tem projetos que envolvem esse tipo de segurança.

* Explosões e utilização de substâncias químicas: também não, pelo fato de que não está mexendo com produto perigoso. É granel, sólido, vegetal.

* Explorar a população entorno a perigos ha saúde: os impactos de geração de poeira, ela traz problemas à saúde, sim. Porém, a mesma situação que vinha acontecendo vai acontecer e até melhor, com mais segurança para a população, pelo fato de ter uma proteção com muro e com uma cortina vegetal.

Bom, a economia:

Esse tipo de empreendimento vai gerar uma movimentação econômica no município, vai criar impostos para o município. Então, é sempre bem-vindo para o município de Paranaguá.

Impactos à comunidade:

* Controverso com as aspirações comunitárias do entorno? Trata-se de área portuária e industrial, com outras indústrias no local, favorecendo a comunidade do entorno, visto que os caminhões terão um lugar específico para estacionar. Então, isso vem a ser um fato benéfico para a população porque terá um lugar específico para o estacionamento dos caminhões.

* Vai de encontro com a atividade de algum grupo organizado? Não, não terá tal risco.

* É conflitante com planos e objetivos ambientais locais? Não, essa área já visa a esse tipo de empreendimento.

Bom... À paisagem, modificará algum componente cênico? Não. Criar um local esteticamente ofensivo à população? Também não.

Modificar a escala de observação da paisagem pela vizinhança? Esse é um impacto que, realmente, visando atender a outras demandas, outros tipos de impacto... Esse é um impacto que poderá estar... dificultando ou não sendo

mitigável pela empresa. As pessoas vão se deparar com um muro que visa mitigar outros dois impactos que é geração de poeira e a geração de ruído. Porém, vai ter um conforto ambiental, a gente vai entrar com uma solicitação junto à Secretaria de Meio Ambiente, com a Mercedes, para ver que espécies de árvores vão ser colocadas como cortina vegetal, visando ao bem estar ambiental daquela região.

Bom, Arqueologia, Cultura, História também não.

Administração Pública: Vai alterar a estrutura do Governo Local? Não.

Aumentar a arrecadação municipal: vai aumentar.

Incrementará substancialmente a demanda de uma fonte de energia? Não, não é o caso.

Então, serão poucas as mudanças pra ... por parte do governo do município.

* Movimentação adicional de veículos: manterá sempre o mesmo.

* Efeitos em estacionamentos regulamentados: então, quer dizer, o projeto visa a atender uma norma já do município... uma Lei municipal de 95, 1912.

* Novos estacionamentos no entorno: acredito que não, isso não tem como prever.

* Impactos no sistema de transporte urbano: há possibilidade de melhoria, pois diminuirá o número de caminhões estacionados em vias públicas. Então quer dizer, a passagem de ônibus, de automóveis, vai ser uma melhoria para aquela região pelo fato da ausência dos caminhões.

* Alteração no modelo de circulação de veículos e movimentação de pessoas com perturbações no tráfego de veículos: esse impacto que é um impacto que vai ser mitigado pelo fato de que o caminhão vai entrar naquela região e já vai se deslocar para o estacionamento.

* Requerimento de veículos motores à combustão: não é o caso.

* Construção adequada de novos acessos: não está previsto neste projeto.

* Construção e adequação de novos acessos...

* Aumento de risco de acidentes de trânsito: com certeza vai diminuir pelo fato de os caminhões não estarem mais na rua.

Bom, o acesso que dá ao estacionamento, ele... A gente segue uma proposta feita pelo Governo do Estado em conjunto com o Ministério Público, a Polícia Rodoviária Federal, que já prevê o acesso para a Coamo. Então, os caminhões que entram pela linha... Ele vem pela Avenida Bento Rocha; entra

na Rua Manoel Bonifácio; entra à esquerda na Barão do Rio Branco e chega até a Coamo. Então, já é previsto, foram feitos estudos em conjunto com a Prefeitura de Paranaguá, com o Departamento de Trânsito. Então, esses acessos já estão previstos no caso do estacionamento da Coamo. Pois não ...

Bom, serviços públicos: não terá modificação. Não terá que ser feito incrementos na questão de serviços públicos por parte da Prefeitura. Utilidades, também não. Gás natural, demanda desse abastecimento de água também não afeta, é insignificante.

Com relação à população:

* Alterar a localização e a distribuição da população do entorno, realocação de indivíduos e famílias: como eu disse, é uma área que vai ser... É um benefício para a população do entorno pelo fato de não haver mais caminhões nas ruas. Parece simples e é simples. A retirada dos caminhões das ruas favorece a população.

* Causar dissimilaridades entre raças: não é o caso

* Introduzir novas classes sociais na região: não é o caso.

* Influenciar o foco do comércio comunitário local: talvez, a movimentação dos caminhões, os caminhoneiros vão estar num lugar seguro, vão estar propícios ao comércio da região. Então, pode ser que haja uma modificação nesse ponto.

* Determinar a necessidade de estruturas de recreação: não é o caso.

* Causar dissimilaridade de práticas religiosas: também não.

* Alterar a estrutura familiar da região: também não.

Bom, pessoal, se alguém tiver alguma dúvida, a gente está à disposição aí para responder.

Eu tenho uma informação complementar que eu acho que é muito relevante. A maioria dos produtos, da soja, principalmente, que vem de Campo Mourão, no caso da industrialização é a soja... O trajeto comum dessa soja, desse produto, no caso da soja, é Campo Mourão - Paranaguá. O caminhão é carregado na região Norte, Noroeste. E o mesmo caminhão se desloca, traz, e, dependendo do trânsito, ele enfrenta fila na Serra, e o destino final dele é um só: é o pátio da indústria de Paranaguá.

Bom, com esse quadro, com essa nossa necessidade de se obter um estacionamento em Paranaguá, nós tentamos já. Há dois anos, estávamos tentando a aquisição de um terreno para estruturar a um ponto de apoio logístico, um ponto de estacionamento, fora do município, na margem da BR-

277. E fizemos inúmeras tentativas. Mas existe uma Lei Municipal que prevê que 100 metros após a faixa domínio no entorno dos dois lados da rodovia BR-277 são áreas de preservação. Então, a gente até esteve, quase adquiriu alguns terrenos. Mas, depois, em conversa com a própria Secretaria, e com o Ministério Público, não vai dar em função dessa restrição legal. Depois dos 100 metros pode desde que não tenha Floresta Atlântica. E, infelizmente, a grande maioria... Grande maioria dessa área posterior aos 100 metros dessa faixa de proibição é faixa de Floresta Atlântica também imune de corte por Lei. Diante dessa situação, a Coamo passou a procurar algumas alternativas, e uma delas, até para se adequar à nova Legislação que restringe o período de trabalho do motorista. Por sete meses a Coamo lutou e conseguiu, junto à Secretaria Estadual de Finanças, a Receita Estadual, um regime especial onde autoriza que um caminhão que sai carregado de Campo Mourão possa parar no meio do caminho, deixar a carreta desengatada (desengatar a carreta né) e passar a carreta carregada para outro cavaleiro e terminar a viagem ou, conforme vou mostrar para vocês, uma outra alternativa que está sendo colocada em prática, será colocada em prática nos próximos meses.

Nós vamos estruturar um estacionamento, um ponto de apoio logístico, na região de Prudentópolis, entre Prudentópolis e Irati, que é a metade do caminho entre Curitiba. E o segundo ponto de apoio na cidade de Curitiba, ou São José dos Pinhais, exatamente para que a gente mantenha na época que nós temos um fluxo muito grande de caminhões, nós possamos manter em Curitiba, ou em São José dos Pinhais, uma estrutura para um número maior de caminhões. E o que isso significa? Como nós não conseguimos esse estacionamento aqui em Paranaguá, então, nós temos um ponto mais distante, mas ainda viável, para que a gente possa fazer com que o envio desses caminhões seja escalonado de Curitiba ou de São José dos Pinhais para cá, para que a gente não tenha em hipótese nenhuma um acúmulo de caminhões.

Então, isso, de uma certa forma, combina com tudo o que já foi dito aqui para vocês com nosso objetivo de ajudar a melhorar toda a condição de tráfego dentro do município de Paranaguá, que é do conhecimento de todos vocês o caos que vira Paranaguá na época da safra.

Por mais que a população não goste, né, Paranaguá, por ser uma cidade portuária, é evidente que isso é uma situação que deve continuar. O que a gente deve fazer, então, é tentar adaptar a realidade de Paranaguá né às condições, aos investimentos que estão no alcance. A Coamo tentou de tudo. Aqui, passa o próximo. Esse terreno ali onde está escrito 23 000m² somado ao outro de 16 000m² daria uma área muito boa para o estacionamento. Os 23 não pode porque estão dentro da faixa de 100m de restrição, e o restante aqui também tem um pouco de mato, então, não poderia ser utilizado, não poderíamos cortar ele. Tentamos, também, outro terreno. Próximo. Ali tem a região, uma outra área também que nós fizemos a verificação, mas aí foi dito

"essa área também não pode, pega uma faixa de área de preservação". Embora esteja já derrubada, já antropizada, assim mesmo não foi possível a gente aproveitar esse terreno. E outros tantos que nós tentamos procurar, também com o objetivo de fazer esse estacionamento mais próximo de Paranaguá, mas, infelizmente, nós não conseguimos. Mas nós não desistimos ainda, vamos continuar tentando porque nossa demanda é grande e nós temos que pensar que nós temos que continuar a crescer porque é uma necessidade do estado do Paraná, é uma necessidade da sociedade brasileira com todo é o desenvolvimento. Mas nós temos também... não podemos parar, temos que ir procurando as alternativas que estão no alcance para a gente amenizar esse grande problema dentro do município de Paranaguá. Foi criada então aquela Zona de Restrição e Ocupação, que acabou trazendo uma dificuldade a mais para os empreendedores que querem fazer esse estacionamento fora do município de Paranaguá. Obrigado.

Almir M. Ramos (Apresentador)

- Bom, gente, então vamos dar um intervalo de 15 minutos para os questionamentos. E quem quiser se inscrever, se inscreve lá com as moças, tá?! Então, é uma oportunidade de se manifestar. É agora. Então, 15 minutos.

Almir M. Ramos (Apresentador)

- Bom, senhoras e senhores, então, vamos à segunda etapa desta audiência pública, que são as manifestações dos participantes inscritos.

Primeiro, temos aqui, o Senhor Renato Nascimento, morador, vai fazer uma pergunta oral.

Renato Nascimento (Morador)

- Boa noite a todos, senhoras e senhores, Mesa, Alex, Marson. Em primeiro lugar, gostaria de deixar o Alex, o Marson, que são diretores da empresa, que nós, eu, particularmente, e os demais moradores, não é contra a Coamo. Você sabe muito bem disso, da briga que nós do Porto estamos fazendo para não perder o silão. E torço que, 30 de dezembro, a concessão seja renovada, porque a Coamo gera geração de empregos. O potencial que a Coamo (isso aí quero deixar bem claro), que ela seja, que o Governo Federal se sensibilize com todo o movimento que Paranaguá está fazendo, os sindicatos, comunidade, que a Coamo continue nesse trabalho.

Outra coisa: o senhor do Meio Ambiente. O problema ali... não é hoje que o impacto dos caminhões vai fazer. Porque ali não... Você falou que não

podiam colocar mais de 80. Não tem como colocar, acho, que nem 60 caminhões. Analise o uso de bitrem. Trabalha com bitrens, não trabalha com caminhões. É carreta bitrens. Outra coisa: eu quero saber qual é o tipo de palmeirinhas que o senhor vai colocar para filtrar poeira. Isso não existe, não existe. Você falou muito bem aí da preocupação com os motoristas, com banheiros, com segurança, "troço" que, hoje, não existe lá, vai existir quando vierem os caminhões.

O problema que você falou de impacto: eu não vi nada de impacto social dos moradores. Você falou que existe, mas não falou quais são.

O problema do pátio de caminhões não é a poeira, porque o caminhão não vai chegar lá no estacionamento, abrir e começar a jogar a carga para cima. O problema ali é impacto de solo. A maioria das casas ali está com rachaduras. Você é de Paranaguá? Então, você já transitou com seu veículo ali? Você vai ver que qualquer carro de última geração vai sentir a "pancada" que está aqueles buracos ali. Outra coisa: bom, o problema não é só a poeira. A poeira já existe. Secretária, dona Débora, antes de a senhora assumir essa Secretaria que já foi do governo Baka, foi feito um tombador. Um tombador, para quem não conhece, é moega. Eu fico bem à vontade porque, talvez, eu tenha mais tempo de alguns de vocês de cooperativa. Eu tenho 28 anos de faixa. Eu sei o que é porto.

Você falou, ali, que é, também, que... O terreno ali já está, vamos dizer assim, nivelado. Foram feitas indenizações ali. Inclusive, minha mãe residia ali. Fui negociar com o Marson. Fiz um valor dentro do mercado que ele gostou. E empresas também, antes da Coamo chegar ali, a Senzala (que é do Grupo Rocha) procurou também para querer indenizar todo aquele quarteirão. A Coamo comprou só aquele pedaço ali. Aí, amarrou quem queria comprar os outros, amarrou. Quem vai querer comprar metade de um quarteirão ali? Foi falado que ali é ZIP. Toda área da José Lobo para trás é ZIP, toda aquela área ali. E outra, onde nós moramos, ali onde está tendo problema, não é o Oceania. Oceania é para aquele do lado da Ilha Perdida. Ali é Costeira. Outra coisa é área portuária. Ninguém ouviu falar em PDZPO, em Porto organizado. Isso aí o Alex sabe, o Marson sabe, conhece de "cabo a rabo", e nós estamos juntos para que o negócio melhore para todos lá. Impacto social, o rapaz falou das vantagens que os caminhoneiros vão ter, não vi nada. E outra também, o senhor que fez o plano ali: só naquela rua ali, eu tenho 53 anos. Completei, 20 de outubro, 53 anos de idade naquela ruazinha ali. Eu estou ali antes da Coamo. Eu estou ali antes de se tornar área industrial. Estou ali antes de toda essa movimentação. Claro que foi bom ter vindo para Paranaguá, a Coamo. Mas tem que respeitar quem mora ali. A moça de manhã passa um pano nos móveis. À tarde, se escreve o nome. O problema não é só o pátio de caminhões que vão construir ali. É o que já existe ali, o tombador, como foi aprovado, balança. Não é só poluição, não, sujeira. Eu não queimo maconha,

mas o cheiro daquela fumaça da Coamo... Eu não uso cocaína, mas o pó a gente inala. É uma droga. Agora, você vem falar que vai colocar uma cortininha lá para filtrar? Só se a bactéria quem vem de lá, vai vir vitamina para fazer bem para nós. Você falou aí em Avenida Bento Rocha. Todos nós. Acho que muitos aqui estão acompanhando o que significa gargalo. Que é a grande entrave de Paranaguá de logística, de todas as coisas. Bento Rocha, não existe esse negócio de a Prefeitura vai fazer. Isso é problema do DNIT. Isso é Governo Federal. Todo mundo sabe disso aqui, quem está acompanhando a área portuária. O Governo Federal fazer a manutenção da via de acesso do Porto, não tem nada a ver com o município. E outra: problema de caminhões não é problema dos moradores, é problema do município de agilizar isso aí. É... fica meio, às vezes, foge as coisas, mas... Foi feita, aqui, uma audiência. Nós estamos a 13 km da... Sr. promotor, nós estamos a 13 km do que nos trouxe aqui. A 13 km de onde é o problema, a 13 km. Eu não sei se existiu maldade. Agora, foi falado para mim porque é um lugar amplo, tem ar condicionado. Pô, então Paranaguá só tem esse lugar aqui? Tem a Câmara dos Vereadores, tem o Centro Comunitário da Costeira. Tem o Centro Social Costeira que é ao lado... Atrás do salão social da Igreja do Perpétuo Socorro. Estava lá para nós. Nós estamos no nosso quintal. 13 km? Muita gente não tem condições, não tem carro para vir aqui. Trabalho, família, é difícil. A gente vê os "comentos" das pessoas aqui, ó. Foi falado de condução. Isso aí, para mim, é até... Não acredito em falar de botar nos jornais que tem ônibus que vem para cá. Eu, pelo menos, não soube. Quando ele falou ali que a área já está própria para o estacionamento de caminhões. Não está própria ali. Viu, senhor que fez o Plano? Não está própria. Se estivesse própria o Sr. Alexandre Gaio não teria interditado. Não teria colocado multa se a Coamo fosse fazer alguma coisa. Não está, não está. Está embargado. Eu acho que é isso aí. A gente não tem mais como ficar ali naquela área. Nós queremos sair, que vocês nos indenizem. Agora falar "ah, vocês querem ficar ricos com venda de casa". Eu acabei de falar com a Secretária ali. A minha casa, aonde alguns dos diretores vieram de Campo Mourão para cá, é muito melhor que aquelas que vocês residiam ali. Só que os diretores não estão mais morando ali. Eu moro ainda ali, e continuo morando ali. A bagunça existe. Agora vem falar de caminhões? Caminhão é mais um detalhe. Outra, o senhor vai me desculpar, fazer muro de 3 metros e colocar plantinha ali para sugar a poeira, não existe isso aí. Estou fazendo Pós Graduação em Meio Ambiente, para o senhor ficar ciente. Outra coisa, bom, não quero mais me alongar, a gente pode falar besteira, mas, Alex, Marson, vocês podem ter certeza que nós queremos que a Coamo continue. Eu torço que a concessão seja renovada. Você vê o esforço de todo o Porto e de toda a gerência portuária nesse movimento. Até nós íamos fazer uma mobilização de fechar a cidade em prol dos terminais, em prol dos terminais. Mas eu acredito que o Governo Federal vai se sensibilizar, porque o Porto... É... Cada porto, eu conheço mais porto do Brasil. O problema de Paranaguá não é a ineficiência que tem acontecido nos demais portos que existem lá.

Paranaguá funciona, a todo ano vem produzindo, vem batendo recordes aí. O problema nosso é mais essa via de acesso aí. Única só que existe na cidade. Problema de logística é outra coisa, que nós não temos nada a ver com problema de logística. Eu... O que eu queria falar é isso aí e, agora, eu não quero mais morar ali, naquele lugar. Nasci e me criei, criei meus filhos. Se vocês tivessem... Estou vendo que tem funcionário da Prefeitura. Vocês trabalham em conjunto. O Plano Diretor de vocês aí da Coamo. E a gente vê. Toda essa história aí de vocês da Coamo eu já conheço, eu já li de associados, recordes de produção, plantio e tal. Mas ninguém falou do faturamento da Coamo aí. Não sei se vem ao caso. Porque, a Coamo, se comprar as casas ali dos moradores que estão precisando, não vai quebrar a Coamo. Não vai quebrar. Fica melhor para vocês, porque é um pessoal ali que vai parar de "encher o saco" de vocês. Eu não quero ficar rico com venda de casa. Ali é uma área nobre. Sabe por quê? Eu acabei de falar para a Secretária ali: não é só pelo imóvel, pela construção. É uma área que fica próxima do Centro, de qualquer parte de supermercado, do Porto, onde a maioria dos parnanguaras trabalha. Eu, ali da minha casa no Porto, faço em dois, três minutos. Agora, vou pegar uma casa lá no Samambaia? Aqui para esse lado? Eu sugiro que a próxima audiência seja marcada lá em Campo Mourão, porque é de lá que vai vir o dinheiro, tá?! Porque construir aqui, fazer aqui a 13 km do nosso local... Boa noite para vocês aqui. Obrigado.

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Boa noite a todos. Boa noite às autoridades da Mesa, promotor. Bom, Renato, nós temos, aí, acho que pleitos em comum, tanto da Coamo, os terminais, quanto nós temos com vocês no Porto. Nós nos encontramos em outros eventos ali, procurando sempre ações convergentes no sentido de chegar num denominador comum. Eu gostaria de pedir para você, eu gostaria de responder todos os seus questionamentos, tá? Foram bastantes questões, eu peço até o seu auxílio. Foi comentado à questão de uma pergunta. Nós teríamos uma resposta, uma réplica e uma tréplica. Eu gostaria de compor, eu nem sei se é possível isso aí em termos de Legislação, mas eu gostaria de atender todas as suas questões e pedir sua ajuda do sentido dos tópicos e eu procurar ir respondendo. Eu gostaria de responder a todas as suas perguntas, tá?!

A parte relacionada à técnica de meio ambiente, eu vou deixar num segundo momento. Eu vou passar para o engenheiro Alisson, que é de responsabilidade dele, tá? Eu vou começar a tentar listar algumas coisas que eu vi, por favor, se eu esquecer alguma, coloca e a gente rebate, responde.

Bom, eu acho que uma coisa que é importante deixar claro ali: nós sabemos as vantagens e as benfeitorias que um porto traz para a cidade, só que nós também sabemos as mazelas que ele traz (uma movimentação grande

de caminhões, tudo que isso traz, os motoristas, resíduos, segurança no trânsito). Só que eu queria frisar, não sei se ficou claro, mas essa instalação de estacionamento é um estacionamento voltado à unidade industrial. Ela não tem relação nenhuma com os produtos destinados à exportação direta. Os produtos que são destinados à exportação, seja soja, farelo, milho, trigo, farelo de soja, né, eles vêm via carga online. Vocês conhecem o sistema do porto, e eles passam pelo pátio de triagem. Os caminhões ali, eles estão relacionados à fábrica. A fábrica é uma fábrica com capacidade de 2000... Só... Por que aquele número de 80 caminhões? Então, realmente, vocês tem razão. Cabem 80 caminhões lá? Nós temos uma prévia, mas dependendo das manobras que tem que ser feitas e como vão fazer, com certeza não vão caber 80 caminhões lá. O objetivo é uma passagem que atenda uma produção diária daquela indústria, mais um plus que possa acontecer num envio. Eu seria até mentiroso se eu falasse que "ó, são 2000 ton/dia e nunca vai mudar isso". Não. Tem dia que é 1500, tem dia que vai 2500, né, para cumprir. É logística. Sabem como funciona logística. Então, aquela conta dos caminhões que fala em 80 caminhões é uma conta de 2000 ton/ dia que representam 55 caminhões bitrem de 36 toneladas. Se você colocar uma acréscimo de 50%, vai dar 83 caminhões, alguma coisa assim. Então, é uma conta aproximada. É uma conta aproximada que teria que ser alocado ali. A passagem de caminhões. A passagem de caminhões por ali máxima de um dia seria, talvez, 50% a mais de capacidade, alguma coisa nesse sentido. E esses 2000 ton/dia já é uma capacidade que a planta trabalha hoje. Então, esses caminhões estão chegando hoje e passando pelas ruas, e fazendo transtornos, como você comentou de segurança no trânsito, dos caminhões que estão ali.

A intenção era colocar o caminhão dentro do estacionamento voltado à indústria e o caminhão não ficar sofrendo manobras ali. Ele vir para ser descarregado e já sair. O caminhão parado para a Coamo é um prejuízo, né?! Então, nós temos a operação com a frota própria, temos operação com frota dedicada, que é uma empresa contratada para movimentar durante o ano, e temos também os spots com carregamentos de terceiros. No caso da frota Coamo e frota dedicada, são motoristas, nós podemos considerar como todos funcionários da Coamo, inclusive a Dedicada, que é uma empresa terceirizada mas segue todas as prerrogativas que a área de transporte passa, segurança, tudo isso. nos terceiros, a gente tem algumas dificuldades, como todas as empresas enfrentam, né, com volumes, em motoristas, como todas as empresas enfrentam. Então, assim, só para frisar, é voltado à indústria. Vocês podem ficar tranquilos que não terá caminhões destinados à exportação ali nessa unidade. No caso do hexano. Até foi citado o hexano, né?! O hexano... O caminhão passa direto na portaria, ele pode até transitar por ali. Ele vai passar, hoje, porque o hexano passou a ser adquirido por peso. Então, ele tem que passar na balança, que ela está mais próxima àquela entrada ali. Até um ano e meio, dois anos atrás, o hexano... Acho que dois anos atrás, o hexano, ele era

comprado por volume, então, não tinha necessidade de se fazer pesagem dele; se fazia uma conferência de seta do caminhão e ele entrava pela frente da indústria. Não tinha passagem nenhuma ali. Uma coisa que nós podemos garantir é que o caminhão de hexano, essas empresas que transportam esse caminhão, eles não podem ficar parando na rua. Se parar, nós queremos até que nos informem. Eles têm que entrar direto para nossa portaria e se posicionar dentro da indústria, né?! É um ponto que fica. Outros tanques da descarga de hexano, eles estão localizados no meio da indústria. Vou até mostrar aqui para vocês para facilitar, tá?!

Vocês... Desculpa, está conseguindo ouvir bem agora? Os tanques de hexano, eles estão localizados no centro da fábrica, tá? Então, a descarga de hexano é uma descarga que nós seguimos todos os procedimentos recomendados para descarregar hexano, esse caminhão, ele é aterrado, as empresas contratadas são empresas que tem todo um procedimento para transporte de produto perigoso. Só para esclarecer a todos, o hexano é o solvente que é usado na extração do óleo, isso em todas as indústrias que fazem a extração de óleo de soja.

Renato Nascimento (Morador)

- Eu acho que eu iniciei aqui as minhas perguntas deixando claro que eu estou ali antes da Coamo chegar, há 53 anos, tá?! E ali não era área industrial, como hoje está sendo taxado. No ano de 2013, para mim, veio R\$ 4 500,00 de IPTU, um valor venal do meu terreno de R\$ 236 000,00. Está o carnê lá. Se alguém duvidar do que estou falando, eu mostro para vocês. Quer dizer, eu estou ali antes de ser área industrial, como foi dado pelo Plano Diretor. Agora, quanto, Alex, dos caminhões chegarem, se vai ser... Eu sei como funciona ali, se vai para a área industrial, se vai para a dala, corredor de exportação. Não é isso aí que eu queria deixar claro. É que o pó continua. O caminhão vai fazer manobra ali, o terreno, o solo, vai tremer. O pó já existe. O tombador está lá, a moega está lá, a balança está ali. Sem contar que (até outro dia eu brinquei, não sei se foi com você, ou se foi com o Marson) eu te dizia até o número da placa do caminhão que o rapaz chamou lá para colher amostra. Você sabe, também, que eu sou sindicalista, e a gente trabalha na "madruga", a gente quer descansar. E você não tem hora para chamar um carro, um caminhão, para colher amostra, para liberar do pátio, isso e aquilo. Isso aí é outro tipo de poluição. Bom, agora você continua aí.

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Na questão da poluição sonora, um dos objetivos quando se instaurar o

estacionamento é a comunicação ser feita visual, para os motoristas, né?! Então, a gente já tem um trabalho com eles via mensagem de celular, todos os motoristas têm celular, é avisando o momento de descarga dele e colocar. No que foi colocado, realmente, teve incidências com relação à chamada de caminhões, né?! E a gente virou a parte de comunicação para dentro da fábrica. Mas a gente vai levar em consideração a colocação de vocês porque a gente está tentando minimizar isso daí ao máximo. Para nós, tinha uma comunicação ali que era feita e foi mudada a posição da chamada ali para ficar uma posição dentro daquele pátio interno. Então, a gente vai levar em consideração isso aí.

Peço sua ajuda aí para mais alguma situação que você tinha colocado. Com relação à parte do estudo, aqui, ambiental, eu vou passar para o Alisson ali, mas eu queria responder. Acho que tem alguma coisa que eu falei contigo na resposta.

Renato Nascimento (Morador)

- O Plano Diretor. O Plano Diretor de a gente estar ali antes da Coamo se instalar ali.

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Bom, o estacionamento, isso aí eu acho que eu tenho que, depois, passar para a Prefeitura fazer algum comentário. Mas, da parte da Coamo, o Plano Diretor do município determinou ali uma ZIP, que é uma Zona de Interesse Portuário. Ele foi o que norteou o início dessa questão nossa de tirar os caminhões das ruas, né, e colocar no estacionamento. Então, o ponto inicial foi que já era ZIP. Já era considerado do Plano de Zoneamento que foi feito uma Zona de Interesse Portuário. Então, isso foi o que norteou. Não sei se era isso aí.

Renato Nascimento (Morador)

- Alex, já que é ZIP, por que vocês não indenizam nós ali? Se é de interesse portuário, se a Coamo quer crescer, aquela área ali é viável para vocês.

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- A questão... Até me desculpe Renato, mas a questão, o objeto aqui da reunião é o estacionamento de caminhões.

Renato Nascimento (Morador)

- Não, nós, aqui, moradores, é a nossa saúde. Não estou preocupado com reunião. A nossa saúde!

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Não. Nós queremos oferecer e discutir com vocês ações mitigatórias do estacionamento para minimizar isso. Agora, como foi apresentado pelo Dr. Djalma, no começo, a Coamo, ela é uma cooperativa.

Renato Nascimento (Morador)

- Eu sei.

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Os donos são os agricultores, né?! Então, tudo isso é discutido em assembleia, né?! Esse pleito que você está colocando de venda é uma coisa que tem que levar para a diretoria. Nós estamos abertos a discutir, a conversar.

Renato Nascimento (Morador)

- Agora, você sabe, Alex, que quando é feito... Quando você assina um contrato de uma negociação de indenização, não é a mesma coisa você chegar lá... Você morou ali, o Marson morou ali. Você chegar lá e "eu quero comprar tua casa lá, Renato". Como é que você vai chegar amanhã, você vai querer comprar minha casa se o meu muro é com um pátio de caminhões pesado, cara? Não vai valer o que o mercado vai, exige. Isso é ridículo. E, vocês ali, se vocês não têm interesse, você vai me desculpar, não falo na sua pessoa, mas a empresa Coamo vai querer ganhar "nós" no cansaço. Vai querer ganhar "nós" no cansaço. Claro que vai, claro que vai. Ah, quem vai querer comprar uma casa atrás de um estacionamento de caminhões? Ninguém. Ninguém é louco.

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Eu acho, ali, que eu concordo no sentido que você comentou. Eu não

concordo no aspecto de desvalorizar. Até peço que a Prefeitura também me corrija se eu estiver errado, mas a Zona de Interesse Portuário é uma das áreas mais valorizadas...

Renato Nascimento (Morador)

- Alex, algum de vocês de Campo Mourão morariam? Chegavam de Campo Mourão e iam morar na Vila Becker, que é área industrial? Está barato casa lá. Alguém de vocês iria comprar uma casa lá? Nem para aplicar, nem para aplicar. Nem para ganhar dinheiro. Isso é ridículo, você vai me perdoar.

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Bom, só para reforçar a questão, o objeto nosso é o estacionamento, né?! A Coamo está aberta discussões nessa questão. Só que é um assunto a se levar para a diretoria, nós somos representantes. Nós levaremos o pleito lá para ele. Tenha certeza disso. É, desculpa, Renato. Eu não sei se falta alguma questão que você gostaria que eu respondesse, a não ser com relação às questões técnicas do estudo, eu passaria para o engenheiro Alisson, que é a empresa que tem o conhecimento das medidas.

Renato Nascimento (Morador)

- As vias de acesso, esse tal de gargalo, que a gente tem escutado muito nesses últimos dias em CAP lá e a dificuldade que existe. A gente sabe que isso daí não é município. Baka fazia parte, dona Débora, do CAP - Conselho de Autoridade Portuária. O Baka estava lá. Cansou de falar que isso não é problema do município. É problema do Governo Federal. E não é agora que o Dr. Edson vai resolver isso aí. Não vai. Isso aí, para quem não conhece, se aluga, mas quem conhece não cai nessa. E acho que é isso aí, Alex. Eu só quero que você se sensibilize como toda a comunidade está envolvida, que a Coamo seja contemplada com a renovação dessa nova concessão que acaba 30 de dezembro. Torço mesmo, de coração, que continue. Eu só quero que você tenha, o pessoal... Que se leve lá para o pessoal, o Seu Aroldo e todos os associados, que nós estamos numa situação delicada. Não somos contra a Coamo aqui bater recordes. A gente sabe. Dos terminais que vieram para cá, foi um dos que mais deu certo. Eu sei. Em todas essas quase três décadas de porto, eu sei. Vocês, a Cotriguaçu. A gente sabe que, desses sete terminais, muitos não vão pegar concessão, você sabe disso, porque não aplicou em Paranaguá. Não gerou. Ficou estancado só naquilo ali. Só visaram o bolso dos empresários. Agora, não. A gente vê a Coamo, a potência que é e como está

aumentando a produção aqui.

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Ok, Renato. Eu espero ter respondido suas questões. O pleito que foi colocado da questão da venda dos terrenos será levado para a diretoria, isso eu garanto para você, tá?! Eu vou passar para o Alisson para responder as questões que você fez com relação às ações mitigatórias.

Alisson Schneider (Engenheiro Ambiental)

- Em relação ao solo, movimentação de solo, o senhor disse que eu tinha citado que o terreno está pronto. Naquela ocasião, o questionamento era se haveria a necessidade de movimentação de solo. Não haverá a necessidade de movimentação de solo porque movimentação de solo é considerada quando você tem que escavar mais que 30 cm de solo. Não é o caso. Ele tem um morro, um pequeno morro no meio do terreno, que vai ser retirado e vai ser espalhado aquele material. Então, não haverá necessidade de fazer movimentação de solo. Nesse sentido que eu quis dizer que o terreno está praticamente pronto.

Renato Nascimento (Morador)

- Então, como o senhor falou isso aí. Está dizendo, então, que o Dr. Alexandre Gaió estava enganado, então, quando embargou uma obra, que não conhecia o impacto de solo, não?

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Eu estou dizendo hoje, o terreno hoje, como ele está atualmente.

Renato Nascimento (Morador)

- Não. Você falou atualmente, por isso que jogaram aquele saibro, aquelas pedras lá. Está mesma coisa. Agora, outra coisa que eu esqueci de citar... Eu já comentei com um dos diretores aí. Está por demais... Você que é do meio ambiente, eu também conheço um pouquinho desse ramo, está por demais ratos lá. Ratos, ratos, carrapatos.

Alisson Schneider (Engenheiro Ambiental)

- Posso responder?

Renato Nascimento (Morador)

- Aquilo ali, aquilo ali, você diz "não, vai acabar, nós vamos asfaltar, colocar muro". O tempo todo.

Alisson Schneider (Engenheiro Ambiental)

- Como eu disse, isso é uma pequena ação da Coamo para evitar esse tipo de problema de vetores. É melhor esses 80 caminhões estarem dentro do estacionamento e você conseguir ingerir esses resíduos que caíam em vias públicas, e conseguir coletar esse material e destinar. A Coamo está fazendo a parte dela. Outra coisa que o senhor questionou foi em relação à cortina vegetal. Existem artigos científicos que explicam e que o senhor vai poder... Se o senhor quiser eu até passo alguns para o senhor. Que provam que uma cortina vegetal, ela mitiga consideravelmente o impacto que nós estamos propondo mitigar. Da mesma forma o muro. Esse muro, ele vai mitigar quase que 100% a questão dos ruídos. Outra questão que o senhor comentou: a questão social. Um exemplo para o senhor é o seguinte: o seu filho (não sei se o senhor tem filho), mas a população que mora entorno, o filho sair de casa, tendo passar por ônibus e caminhões estacionados na rua e tendo que ir para o colégio. Isso é uma questão de perigo, pode acarretar acidentes.

Renato Nascimento (Morador)

- Isso é um problema do município.

Alisson Schneider (Engenheiro Ambiental)

- Só um minutinho.

Renato Nascimento (Morador)

- Um problema do município. Tem guarda, tem polícia para isso.

Alisson Schneider (Engenheiro Ambiental)

- Então, é uma questão social essa: a criança estar andando no meio de caminhões. E esse problema vai deixar de existir porque os caminhões vão ficar num local só. Se o senhor tiver mais alguma dúvida, estamos aí para responder.

Renato Nascimento (Morador)

- Com todo o respeito, Sr. Alisson, mas o senhor não me convenceu. E não convenceu os demais aqui. Esse pátio de caminhões não vai solucionar o problema, não, da região ali. Você sabe disso.

Almir M. Ramos (Apresentador)

- Bom, lembramos a todos que a pergunta, o tempo da pergunta, é 2 minutos. Certo? Então, agora, o senhor Gilberto Fernandes.

Gilberto Fernandes (Morador)

- Boa tarde a todos. Boa noite, né?! Eu tenho uma pergunta para o Alexandre. Não vou entrar nas questões que eu levantei nessas duas últimas edições minhas em relação ao fato da audiência estar sendo feita aqui. Eu acho desnecessário. Mas antes mesmo de eu conhecer o EIV, hoje, exposto pelo Alisson; antes de eu conhecer eu já via os impactos do movimento de caminhões no solo. Eu quase quebrei meu carro ao tentar sair da Marechal Floriano e entrar na Barão. Porque bem ali, no encontro do concreto com o bloquete, constantemente, os caminhões, eles param, estacionam nas duas vias e fazem crateras. Isso já é o impacto que sentíamos, nós moradores com carro, na Costeira, antes mesmo deste EIV.

A minha pergunta é a seguinte, Alexandre: a Coamo vai melhorar, ou recuperar, ou reforçar esse trecho diante do estacionamento? Ou isso caberá à Prefeitura? Até porque, prevendo o movimento de 80 caminhões, esse impacto continuará da mesma maneira. Essa é a minha pergunta.

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Vou colocar um desenho para a gente tentar achar as ruas que o senhor está comentando e tentar conversar sobre elas.

Aqui, vamos pegar a chegada até a indústria, né?! O objetivo... Primeiro eu queria esclarecer que nós temos um trabalho junto com esse trabalho que

foi feito por várias entidades, incluindo o Governo do Estado, a APPA, né, todos os terminais (esse foi um material que foi até, no começo, subsidiado pelos terminais), a Polícia Rodoviária Federal, Ecocataratas, Ecovia, Ministério Público. Esse trabalho foi um trabalho no sentido de direcionar os fluxos para tentar minimizar caminhões de forma desordenada em Paranaguá. Não é um ideal. Nós sabemos que a dificuldade é muito grande. As vias precisam, concordamos tem um trabalho que precisa ser feito, acho que todas as entidades têm que se unir e aí estudar alguma coisa para atender isso. Só que isso trouxe uma melhoria significativa no sentido de ordenação. O Gilberto estava comentando a questão da entrada de caminhões e se nós faríamos alguma coisa para evitar a deterioração das vias de acesso. É isso? Correto?

Gilberto Fernandes (Morador)

- É exatamente o trecho saindo da Barão da Rio Branco e entrando no pequeno trecho da Marechal Floriano diante do terreno onde vai ser feito o estacionamento. Esse trecho.

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Vamos começar assim. A Barão do Rio Branco não precisa ser feito nada.

Gilberto Fernandes (Morador)

- Claro, exato.

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- A Barão do Rio Branco é 30 cm de concreto.

Gilberto Fernandes (Morador)

- Para resumir, o final da Rua Marechal Floriano diante da Coamo.

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Nosso objetivo aqui era fazer o seguinte: os caminhões... desculpe depois eu

respondo o senhor, só um minuto. O trecho em questão ali, o objetivo da Coamo com o estacionamento é estudar a possibilidade de fazer uma entrada pela Barão do Rio Branco no terreno, e discutir, porque com esse trabalho a Barão do Rio Branco, ela virou uma via única, uma via única sentido Porto. O objetivo era discutir com a Prefeitura a possibilidade de, o trecho da Barão do Rio Branco até a Marechal Floriano, fazer com duas mãos só aquele trecho. Os caminhões que entrariam pela Barão do Rio Branco, sairiam pela Barão do Rio Branco. O senhor estava se referindo à Rua Marechal Floriano, correto? A Marechal Floriano. A Marechal Floriano não teria tráfego de caminhão se nós conseguíssemos conversar e fazer essa entrada e saída. Claro, tem que se avaliar outras questões, os caminhões entrando e saindo. É um pleito que seria levado à Prefeitura em seguida. Seria o ideal do ponto de vista de entrada e saída de caminhões. E nós recomendamos aos caminhões que não parem na Marechal Floriano, inclusive na Marechal Floriano para frente, entrada e saída. Mas, hoje, com a Barão do Rio Branco em sentido único, eles acabam saindo por ali, né, porque não tem outra opção. Nós queríamos, para não passar na frente dos moradores da Marechal Floriano, fazer essa entrada e saída pela Barão do Rio Branco. E achamos que isso é possível. Entendeu?

Renato Nascimento (Morador)

- Ali, não só vocês fazem uso dessa via. A TCP também interdita com vocês ali, viu? Ali, é acesso da TCP, também, de todo o corredor.

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Aqui são dois acessos, né?! É o Cegonhas... Desculpa, os caminhões de contêiner e os caminhões da Coamo, né?! E é uma via larga. Nós acreditamos que se pode ter duas mãos. Num sentido, e outra mão noutro sentido, simplesmente, para frente não permitindo se parar caminhão na frente. Estamos estudando essa possibilidade. Seria significativo para os moradores esses caminhões não circularem na Marechal Floriano. Essa era a intenção nossa. Aí você não teria ação na Marechal Floriano, e a Barão do Rio Branco não ocasionaria as vibrações, é uma via adequada para não ocasionar aquelas questões que o senhor comentou de vibração. Com relação ao estacionamento, teríamos que fazer uma compactação em paver alto tráfego para bitrens, que são caminhões de grande peso e, também, e minimizar as manobras e movimentações lá dentro. O caminhão entra numa posição e tentar fazer só a saída, contornar isso aí pela mesma entrada. Esse era o objetivo nosso no sentido de minimizar isso aí.

Gilberto Fernandes (Morador)

-Então a possibilidade de entrada de acesso a esse estacionamento vai ser pela Barão, e não pela Marechal Floriano?

Alexsandro Cruzes (COAMO)

-Essa possibilidade é a proposta principal nossa no sentido de não transitar por aquele trecho da Marechal Floriano, tá?! Só que isso depende de um pleito com Prefeitura, depende de se discutir essa questão dos tráfegos, de se discutir com todos os *players* envolvidos ali, no caso a TCP, que tem esse tráfego ali, e se fazer dessa forma.

Almir M. Ramos (Apresentador)

- Bom, eu gostaria também de comunicar que o pessoal que formulou as perguntas, serão respondidas as perguntas formuladas, tá? Quem não formulou, quem não se inscreveu aí vai ter a oportunidade oral após os término dessas perguntas.

Bom, o Sr. Sérgio de Carvalho, ele pergunta o seguinte: "Qual a razão da audiência ser neste local?". Sr. Sérgio Carvalho está aí. Gostaria de?

Sérgio de Carvalho (Presidente UNAM – União de Ass. De Moradores)

- Estou aqui na qualidade de Presidente das Associações de Moradores de Paranaguá e, neste ato, também, representando os moradores do bairro da Costeira, até porque a Associação de Moradores do bairro da Costeira é uma filiada ao UNAM. A questão não é só aproveitar a presença do Dr. André, nosso promotor, porque eu não sei em que vocês estão embasados em fazer a reunião fora da comunidade. Eu não sei, não estou dizendo que vocês estejam errados, ou não. Não estou entrando aqui no mérito da questão da instalação, do que vocês vão fazer, desta obra, até porque a empresa já está lá e os caminhões vão estar lá também. Acho que vai ser benéfico ao bairro. Mas, em questão da audiência ser aqui, hoje, eu questiono e vou tentar até questionar sobre a Lei, porque daqui a pouco, amanhã, estão nos convidando para fazer uma audiência lá em Alexandra e Morretes, e onde a comunidade, a principal meta disso aqui que é os moradores... Nós estamos vendo aqui dois, quatro, seis, oito moradores, talvez, dez. Quando deveria ter aqui, pelo menos, uns trezentos, quatrocentos, deveria estar lotado aqui se fosse discutido com a comunidade. Eu acho que o Impacto de Vizinhança, a Lei está no Estatuto da Cidade, certo? É uma Lei, e eu desconheço ela. Entendeu? então Não sei se,

realmente, diz se há a possibilidade que a empresa ofereça totalmente as condições de fazer a audiência em lugares como esse aqui, mas não a 13 km de onde há o interesse total, que é a comunidade da Costeira. Amanhã, nós temos uma lá no Rocio, uma nova audiência. Depois, nós temos outra dia 03, na ACIAP, que é da... Acho que é da Cattalini. Então, está tendo audiências públicas e, de repente, nós que somos os interessados vamos deixar de ir e a Lei vai se tornar sem efeito porque: como nós vamos fazer uma audiência com meia dúzia de moradores, onde há o interesse da comunidade aprovar o Impacto de Vizinhança? Acho que ela é aprovada pela vizinhança que diz que são todos os moradores. E nós, só como representantes, não podemos vir aqui e dar o aval para a empresa e dizer que está tudo certo. Eu não faria isso como presidente da UNAM. É isso que eu tenho a dizer.

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Bom, com relação ao questionamento, até foi o fruto ser escolhido aqui... O que eu posso afirmar que não teve intenção nenhuma em não haver participação dos moradores. Isso eu afirmo como representante da Coamo. Nós seguimos todas as Normativas da Prefeitura com relação ao atendimento. E, a questão de transporte, nós disponibilizamos três vans para transporte, seguindo a recomendação da Prefeitura e o documento. E seguimos esse documento para atender. Posso concordar com o senhor que, talvez, não foi a forma mais adequada, não houve dolo nenhum no sentido de intenção de fazer afastado para não haver participação. Isso eu afirmo com certeza absoluta para o senhor, tá? Nós fizemos aqui, seguimos os procedimentos da Prefeitura, colocamos os ônibus à disposição, né, com a intenção de levar os moradores pelo fato de ser mais longe. Nem houve da nossa parte uma procura mais intensa de outras localidades que oferecessem a mesma estrutura. Foi feito um questionamento, até como comentei. Questionei alguns funcionários, lá, se conheciam alguma localidade. Tem alguns funcionários que fazem curso aqui no Instituto que falaram: "Ó, tem um auditório bom lá no Instituto". Pedi para nossa área administrativa entrar em contato e foi acertado. Então, por isso que foi feito dessa forma.

André Vieira Saraiva de Medeiros (Ministério Público)

- Boa noite a todos. Quebrando um pouco o protocolo, porque eu não me inscrevi, que estou aqui como cidadão, não como representante proveniente do Ministério Público. Mas, como os moradores, por duas ocasiões, fizeram referência ao Dr. Alexandre Gaio que era o Promotor de Justiça do Meio Ambiente na época, e, agora, o presidente da Associação também fez referência ao Ministério Público. Dois esclarecimentos: primeiro que a

realização, escolha do local o ministério Público não tem Interferência, sequer tem interferência em relação a como está sendo desenvolvida a audiência pública. Na verdade, o Ministério Público teve um papel fundamental no momento em que a Coamo tentou instalar, na época, o empreendimento sem a realização do Estudo de Impacto de Vizinhança. Então, o Ministério Público ajuizou na época, eu tenho até aqui os autos que hoje tramitam na 2ª Vara Civil questionando a ausência do Estudo de Impacto de Vizinhança. Foi dada uma liminar, inclusive a Prefeitura municipal também figura no polo passivo dessa ação. A Prefeitura Municipal de Paranaguá também é ré na ação, que na época não exigiu, entendeu que a Lei precisava de complemento, e não foi exigido pela Coamo. Então em razão da Ação Civil Pública hoje está sendo feita a audiência pública como uma das formas, dos requisitos indispensáveis, para o Estudo de Impacto de Vizinhança. Assim que cheguei, os representantes da Coamo me informaram a respeito do ônibus que foi disponibilizado. Particularmente, acho que a audiência pública é de bom saluto ser feita novamente, nas proximidades da comunidade, mas fica apenas uma sugestão como cidadão, não realizando controle. Os próprios representantes da Coamo, assim que cheguei, falaram que, se for necessário, eles realizariam uma nova. Mas, aí, depende também da mobilização dos moradores junto à Câmara Técnica da Prefeitura, que é responsável pela audiência pública, solicitando, se achar necessário, uma nova audiência. Se vai ser atendido ou não, aí é questão do empreendedor e junto à Prefeitura Municipal. Eu só queria deixar esses esclarecimentos, que eu estava de férias, cassei minhas férias, minhas férias terminariam só semana que vem, em razão da audiência pública. A Dra. Priscila, que era promotora na época, recolheu declarações de um morador, acho que senhor Jorge, que fez essa reclamação, né?! Oficiou pra Prefeitura e a Prefeitura, acho que na data de sexta-feira, comunicou que não daria tempo de alterar, mas que iria disponibilizar, a Coamo, o transporte. Então, a audiência pública está sendo realizada. O Ministério Público não tem interferência direta nisso. Os moradores podem fazer uma solicitação junto à Prefeitura, ao empreendimento. E uma outra questão que, embora o objeto da audiência pública é o pátio de estacionamento, né, isso é indiscutível aqui. Inclusive, o cumprimento da liminar que foi dada pelo Poder Judiciário, o pleito dos moradores da indenização, não deixa de ser uma medida mitigatória do impacto do empreendimento. É evidente que o custo deve ser altíssimo. Isso, talvez, até inviabilize indenizar todos os moradores, mas tem que constar essa reivindicação, que acho que de pelo menos, em parte dos moradores, a viabilidade, ou pelo menos o estudo, por parte do empreendedor, da indenização dos vizinhos ali da área. Só queria deixar, só constar esses esclarecimentos, quebrando um pouco o protocolo, mas, como houve menção direta ao Ministério Público. Só para esclarecer. Obrigado.

Almir M. Ramos (Apresentador)

- Joziane de Souza, está aí? Bom, a pergunta dela é a seguinte: "Sou filha de caminhoneiro e viajei muito com o meu pai. Nesses pátios, não há estrutura reservada para esposa e filhos, além da família acompanhar o motorista. Hoje, é comum mulheres motoristas. Eu mesma, minha irmã, minha cunhada, sempre que podemos, estamos dentro de uma carreta. Não como acompanhante, mas como motorista. Como está pensada essa estrutura, nesse pátio? Gostaria de saber quando o pátio será implantado e se há, por parte das outras empresas, a mesma iniciativa." Joziane de Souza".

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Com relação ao empreendimento, que é objeto da nossa audiência, ele não... Ele simplesmente é um... Vamos falar, simplesmente, compactação de solo, implantação de paver de alto tráfego. A Coamo, ele, atravessando a rua, existe a unidade industrial onde existem banheiros, tem uma sala ali, de espera para entrada de acompanhantes, né?! Então, toda a estrutura necessária a esse apoio, ela está na unidade, e já existe. E pode, inclusive, ser ampliada se necessário. Reforço que o movimento dos caminhões não vão aumentar do que é hoje, são as 2000 ton/dia, mais uma questão de logística, uns 50% a mais ou a menos, chegando nos oitenta, mais ou menos, talvez, chegando no pátio num dia.

Almir M. Ramos (Apresentador)

- Sr. João Antonio Pinheiro. Presente? Está lá. Bom, ele pergunta o seguinte: "Se existe quórum necessário...", apesar de que o doutor já respondeu, "... o suficiente para que seja aprovada a construção de um empreendimento que trará mudanças extremas e negativas aos moradores das ruas Baronesa e da Travessa Genário Régis?" Essa é uma pergunta. Aí, tem uma segunda: "Qual o horário de funcionamento do pátio? 24 horas?" A terceira: "Quem fará esse controle?" Sim. Então, vamos à primeira, né?! Essa aqui, acredito eu, a respeito do quórum necessário, é suficiente.

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Bom, o horário de funcionamento... Oi? O quórum, acho que é uma questão de prefeitura tem que responder, acho que é uma questão de Normativa, né?! Então, o quórum de participação: da nossa parte, nós fizemos os convites, fizemos a menção na rádio, fizemos a menção no jornal, né, do transporte, da

audiência. Com relação a quórum de participação, eu não entendi se é essa a pergunta.

Almir M. Ramos (COAMO)

- A pergunta é a seguinte: "Se existe quórum necessário o suficiente para que seja aprovada a construção de um empreendimento que trará mudanças extremas e negativas aos moradores das ruas Baronesa e da Travessa Genário Régis?"

Débora Temporão (Secretária Municipal de Urbanismo e Gestão Fundiária)

- Com relação ao quórum, vai ser analisado com a Câmara Técnica, mas acredito que, como o promotor já falou, né, deveria ser refeita a audiência.

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Uma outra pergunta é a do horário de funcionamento. Como eu falei, não está definido, mas a possibilidade de trabalhar 24 horas é o mais provável. Porém, movimentação pode ser discutido descarga e movimentação em horários diferenciados para você não ter movimentação depois das 10 horas. Isso pode ser discutido.

Almir M. Ramos (COAMO)

- "E quem fará esse controle?" Quem fará o controle do funcionamento do pátio?

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Será a empresa, a Coamo.

Almir M. Ramos (COAMO)

- "Haverá serviços de auto-falantes para as chamadas dos caminhões? Se isso ocorrer na madrugada, isso trará impacto ao sossego dos moradores."

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Não. Será através de mensagens nos celulares e tela visual.

Almir M. Ramos (COAMO)

- "Em relação à falta de segurança e risco à vida, isso já existe com o uso do gás hexano pela Coamo na unidade industrial. Ou esse gás não é perigoso?".

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Bom, essa pergunta é uma pergunta que é um pouco complexa para responder por que hexano é perigoso, gasolina é perigoso, álcool é perigoso, e existe toda uma situação de segurança que é feito com esse produto. Então, o hexano é assim: é um produto tóxico, perigoso, só que ele tem todo um manuseio adequado sendo feito ali, tá?!

Almir M. Ramos (COAMO)

- Sr. João Pinheiro, gostaria de fazer mais alguma pergunta? Está satisfeito?

João Pinheiro (Morador)

- Eu gostaria de saber, tipo assim, vocês fizeram a parte de vocês, o engenheiro responsável falou que não haverá impacto com a vizinhança e nós moradores, com certeza, achamos que esse empreendimento trará um impacto ao nosso bem estar, à nossa saúde, e trará transtorno, também, ao nosso descanso, principalmente, porque a Coamo, ela trabalha muito à noite. Existia um serviço de auto-falante na área industrial, que até música andaram tocando de madrugada. Foi feita uma reclamação para gerência. Não sei se chegou ao ouvido do gerente. Mas colocaram música uma ou duas vezes de madrugada lá. Eu não sei se o funcionário foi chamado atenção ou não. E outra coisa: não existe só problema de... Existe problema de fumaça, tá?! Eu tinha churrasqueira na minha casa. Eu não faço mais churrasco por causa de pó que vem. Se você limpar tua casa de manhã, de tarde já não dá, você tem que limpar sua casa de volta. Tem diversas... Eu gostaria de saber quem fará essa análise dizendo que esse empreendimento não trará transtorno para os moradores.

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Eu vou passar para o Alisson responder depois. A questão de fumaça que o senhor está citando: fumaça que vai ter no empreendimento é fumaça de caminhão. Então, é o que foi colocado ali no Estudo de Impacto.

João Pinheiro (Morador)

- Não, eu estou falando de fumaça da própria unidade industrial.

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- A nossa discussão, aqui, é com relação a estacionamento de caminhões. Com relação à unidade industrial, vou responder o senhor. Com relação a emissões atmosféricas, nós atendemos a Legislação CONAMA. Vou até citar para o senhor aqui a Legislação. Com relação a emissões atmosféricas, nós seguimos a Lei Estadual 13.806, SEMA 54, SEMA 58. Então, são feitas análises periódicas de emissões gasosas da caldeira, e nós procuramos seguir essas normas aí. Então, nós temos toda a questão de análises, lá, feitas e apresentadas aos órgãos ambientais.

João Pinheiro (Morador)

- Só a última questão em relação à construção de um muro de 3 metros e a plantação de árvores no entorno para minimizar o barulho, o transtorno que esse caminhão vai trazer. Isso vai minimizar 100% o impacto, como diz a audiência, para a vizinhança? Porque a vizinhança somos nós ali. Quem está sofrendo, ali, são os moradores, uma parte dos moradores da Baronesa, se fala da Barão da Rio Branco. A Barão do Rio Branco não tem mais morador. A Marechal Floriano não tem mais morador. O morador é na Baronesa e na travessa Genário Régis. Ali que vai sofrer. São algumas famílias que vão sofrer e outras no entorno ali, que não estão dando, não estão tendo o interesse suficiente de participar. Só vão ver o que vai acontecer na vida deles depois que estiver construído, como quando foi construída a instalação industrial; porque nós entramos, há uns anos atrás, pedindo para que não fosse construída a instalação industrial, o juiz disse que não podia dar uma liminar para nós, porque não estava construído nada ainda e não sabia que aquilo iria trazer um transtorno para os moradores. Depois que foi construído, ele disse que não podia atender à nossa liminar porque ele não tinha como mandar demolir um empreendimento de em torno de R\$ 20 milhões. Então, quer dizer, num lado ele não pôde fazer, noutro lado ele não pôde fazer. E quem acabou

sofrendo? Fomos nós, moradores.

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Eu vou passar para o Alisson para comentar. Só com relação à instalação industrial, a Coamo não construiu a instalação industrial. A instalação industrial é uma instalação da COPASA. COCAP. O senhor está se referindo ao terminal? Ao armazém?

João Pinheiro (Morador)

- Não. A instalação que foi ampliada, onde foi feita a moega, aquele armazém de cento e poucos metros. É a essa parte aí que eu estou me referindo.

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Não é uma unidade industrial, é uma unidade de recepção. Então, é, entendi. Mas a unidade industrial, ela é da época da COCAP. Essa unidade é unidade de recebimento, um armazém e recepção.

Alisson Schneider (Engenheiro Ambiental)

- Em relação ao impacto que o senhor comentou, na região inteira, o impacto é maior que o impacto que vai acontecer após a instalação do estacionamento, porque as ruas não tem controle de derramamento de resíduos, não têm controle de poeira, não tem a cortina verde, não vai ter o muro. Concordo com o senhor que o impacto visual do muro não é muito aceitável, porém o impacto de ruído e de emissões atmosféricas vai diminuir drasticamente. Eu não vou dizer que é 100%, porque ninguém consegue mensurar isso, mas o impacto, ele vai reduzir drasticamente. Então, a diferença entre o caminhão na rua, o impacto é alto; e o caminhão dentro do estacionamento, o impacto é baixo.

João Pinheiro (Morador)

- Como uma última questão: o empreendimento sendo feito, os caminhões vão estar ali no pátio no trechinho ali entre a Baronesa e a Marechal Floriano, com a Marechal Floriano ainda existindo. Como é que vai existir a descarga dessa mercadoria do caminhão para a área industrial, lá para o armazém? Como é que vai ser feito para o caminhão sair ali do pátio, atravessar a Marechal

Florianópolis, entrar na Baronesa e lá passar onde é feita a classificação, a balança, para descarregar no armazém? Vocês já pensaram nisso?

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Uma situação que foi colocada aqui no sentido, era de se fazer um sentido único, desculpa, um sentido de mão dupla num pequeno trecho ali da Barão do Rio Branco. Esse caminhão não atravessaria mais a Marechal Floriano. Teria que ser feitas adaptações internas para isso ocorrer e o pleito seria levado à Prefeitura e essa questão dessa via dessa rua vai mudar. Se não for possível essa opção, aí seria atravessando a Marechal Floriano no trecho em frente ao armazém.

João Pinheiro (Morador)

- Então, o transtorno vai continuar existindo. Você não concorda comigo?

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Não, porque os caminhões vão... Como o engenheiro Alisson comentou, os caminhões, o transtorno seria mitigado. Concordo que você não tem uma eliminação em 100%, mas você tem uma melhoria em alguns aspectos em função das ações mitigatórias, né?! Então, eu acho que o muro vai fazer uma melhoria no sentido sonoro. As vegetações, elas vão trazer uma melhoria na qualidade do ar e, também, na diminuição da emissão no possível transporte do caminhão, o movimento dele ali que pode levantar algum pó. Isso aí traria um benefício. Até os ruídos da unidade de recepção diminuem em função desse muro aí. Então, é o que eu acho da situação.

João Pinheiro (Morador)

- Bem, como última colocação, eu acredito que estou sendo um pouco chato, porque o senhor fez uma expressão aí que eu acho que não gostou muito da minha última colocação. Eu acredito que a Coamo já entrou com o pedido com a Prefeitura para comprar o trecho entre a Marechal Floriano e a Barão do Rio Branco.

Alexsandro Cruzes (COAMO)

- Bom, com relação à impressão, a impressão do senhor é apenas impressão. Não tem nenhum sentido de desaprovação. Nós estamos aqui para ouvi-los mesmo. Nosso objetivo aqui é tentar esclarecer o máximo possível. Com relação a esse pedido que o senhor comenta, existiu, sim, um pedido da Coamo no sentido da desafetação daquele trecho da Rua Marechal Floriano. E qual o objetivo disso? O objetivo é nesse sentido você não ter tráfego na Marechal Floriano de caminhões, tanto ali quanto para frente. Estou respondendo uma questão, apesar de não ser o objetivo do estacionamento. Mas isso é uma situação à parte. É uma outra situação.

João Pinheiro (Morador)

- Bem, o senhor respondeu, mas eu vou deixar o meu repúdio a esse empreendimento que vai trazer para mim, que moro 45 anos no mesmo local. E a Coamo foi fundada há 43 anos. Eu sou mais velho de morador na região do que a Coamo diz ter ciência e tem moradores mais velhos no local do que eu. Obrigado, boa noite e desculpe pelo incômodo com as minhas perguntas.

Almir M. Ramos (Apresentador)

- Bom, então essa foi a última manifestação. Eu passo a palavra, então, à presidente da mesa, Sra. Débora, para o encerramento.


Débora Temporão (Secretária Municipal de Urbanismo e Gestão Fundiária)

- Gostaria de deixar que caso haja interesse por parte da população em alguma manifestação ou sugestão quanto à apresentação do EIV, basta protocolar na Prefeitura Municipal a sua solicitação e encaminhar à Secretaria de Urbanismo. Será analisado pela Câmara Técnica, encaminharemos ao empreendedor, ao conselho Municipal do Plano Diretor para parecer antes da decisão de aprovação do empreendimento, ou não aprovação, ou aprovação compulsionais.

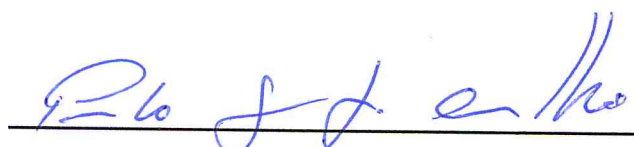
Declaro encerrada a sessão.

Nada mais a tratar, o coordenador agradeceu a presença de todos e deu por encerrada a Audiência a qual eu, Almir Moreira Ramos, secretariei e registrei a presente Ata que, após lida e aprovada, segue assinada pelos presentes.


Paranaquá, 25 de novembro 2013.




Secretário de Mesa



Representante da Plenária



Representante da COAMO Agroindustrial Cooperativa



Presidente de Mesa