



ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DO RAMAL FERROVIÁRIO DA VCP, NO MUNICÍPIO DE TRÊS LAGOAS-MS

Aos 03 (três) dias do mês de julho de 2008, às 19 horas, no Centro de Eventos Leiloado, no município de Três Lagoas, no Estado de Mato Grosso do Sul, foi realizada a Audiência Pública referente ao licenciamento ambiental do Ramal Ferroviário da Votorantim - Celulose e Papel/VCP. Os participantes da Audiência Pública assinaram a Lista de Presença que segue anexa a esta ata. A Audiência teve início com a palavra do representante do cerimonial, Senhor Josiel Quintino dos Santos que cumprimentou todos os presentes e, em nome do Secretário de Estado de Meio Ambiente, das Cidades, do Planejamento, da Ciência e Tecnologia – SEMAC e do Instituto de Meio Ambiente do Estado de Mato Grosso do Sul – IMASUL, tinha a honra de receber a todos para a Audiência Pública de apresentação do Estudo de Impacto Ambiental, referente ao licenciamento ambiental do Ramal Ferroviário VCP-MS Celulose Sul-mato-grossense. Explicou que a Audiência é composta por duas etapas: na primeira, as apresentações do empreendimento e do Estudo de Impacto Ambiental e, após um breve intervalo, teria início a segunda etapa, com os debates. A seguir, para presidir a mesa diretora da Audiência Pública, convidou o Senhor Pedro Mendes Neto – Assessor Jurídico da Secretaria de Estado de Meio Ambiente, das Cidades, do Planejamento, da Ciência e Tecnologia, no ato representando o Senhor Secretário Carlos Alberto Negreiros Said Menezes; Senhora Délia Villamaior, Chefe do Escritório Regional do IMASUL de Três Lagoas; Senhor Cristovam Lages Canela, Secretário de Meio Ambiente, Agronegócio, Pecuária, Ciência e Tecnologia da Prefeitura Municipal de Três Lagoas; Sua Excelência o Vereador José Augusto Morilla Guerra, no ato representando a Sua Excelência o Presidente da Câmara Municipal de Três Lagoas, o Senhor Antônio Rialino Medeiros Araújo; Senhor Roberto Vidal, Diretor de Logística da Votorantim Celulose e Papel; Senhor Jair Cláudio Rosa, Diretor da ERM Brasil, responsável pelo Estudo de Impacto Ambiental do Ramal Ferroviário; Senhor Renato Márcio Giordano, Diretor Presidente da CONSEGV Planejamento e Obras Ltda. Formada a mesa, Senhor Josiel convidou a todos para cantarem o Hino Nacional Brasileiro. Após o Hino, registrou e agradeceu a presença das seguintes autoridades que se fizeram anunciar no cerimonial: Tenente Ademar Gonçalves do Corpo de Bombeiros de Três Lagoas, no ato representando o Major Luiz Antônio de Melo, Comandante da Corporação; Senhor Germano Filho, Chefe de Gabinete da Prefeitura Municipal de Três Lagoas; Joaquim Romero Barbosa, Presidente em exercício da Associação Comercial e Empresarial de Três Lagoas; Odair Biassi, Secretário de Administração e Comércio da Prefeitura Municipal de Três Lagoas; Getúlio da Costa Neves, Secretário Municipal de Obras e Serviços Urbanos da Prefeitura Municipal de Três Lagoas; Luis Washington Westmann, Gerente de Relações com a Comunidade da VCP; Renato Bastos Ottoni, Gerente Geral da Fábrica da VCP; Paulo Renato Penharbel, Assessor de Cerimonial da Prefeitura Municipal de Três Lagoas, Cleiton Alves de Jesus, Analista de Desenvolvimento Humano da VCP; José Paulo Rêmolli, Diretor da Federação das Indústrias de Mato Grosso do Sul/ FIEMS; Senhor Adevaldo Vasconcelos Reginaldo, Gerente do SENAI de Três Lagoas. Feito este registro, Senhor Quintino convidou o Senhor Pedro Mendes Neto, Assessor Jurídico da SEMAC para as palavras de abertura da Audiência Pública e apresentação de suas normas. O Assessor Jurídico, em nome do Senhor Secretário de Estado de Meio Ambiente, das Cidades, do Planejamento da Ciência e Tecnologia, Carlos Alberto Negreiros Said Menezes, declarou aberta a Audiência Pública que visa apresentar a todos o Relatório de Impacto Ambiental referente ao licenciamento do Ramal Ferroviário da VCP-MS. Em nome do Rafael Alex Barbosa, servidor do IMASUL e morador de Três Lagoas, cumprimentou todos os presentes, moradores, servidores, autoridades da mesa. Explicou que a Audiência Pública faz parte do processo de licenciamento ambiental de grandes



49 empreendimentos, como já foi dito, com o objetivo de divulgar as informações colhidas pelos
50 estudos, recolher as críticas e as sugestões da comunidade referente ao empreendimento que se
51 pretende instalar. Em Mato Grosso do Sul, ela atende e obedece à Resolução SEMA nº 004 de
52 1989, da qual destacou alguns dos seus principais artigos: Resolução SEMA nº. 004/1989 que
53 disciplina a realização de Audiências Públicas no processo do licenciamento de atividades
54 poluidoras. As atividades ou empreendimentos que, no processo de licenciamento, estiverem
55 sujeitas à apresentação de Estudos de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, o
56 EIA/RIMA, poderão estar submetidos à realização de Audiências Públicas. A Audiência tem
57 como objetivo divulgar informações, recolher as opiniões, críticas e sugestões de segmentos da
58 população interessada na ampliação de determinados empreendimentos utilizadores de recursos
59 ambientais ou modificadores do meio ambiente, com o fim de subsidiar a decisão quanto ao seu
60 licenciamento ambiental. Além do mediador, do secretário da mesa, comporão a mesa de
61 trabalhos representantes do empreendedor, da equipe multidisciplinar, que elaborou o Relatório
62 de Impacto Ambiental e da Secretaria de Estado de Meio Ambiente. Poderão ser convidados a
63 integrar a mesa de trabalhos, autoridades municipais da área de influência do empreendimento. A
64 função do mediador será exercida pelo Secretário de Estado de Meio Ambiente, ou por seu
65 representante legal, devidamente designado. Os presentes deverão assinar o livro de presença
66 antes do início da Audiência. Iniciada a Audiência, o mediador exporá as regras, segundo as
67 quais esta se processará, passando a palavra ao representante do empreendedor para sucinta
68 apresentação do projeto, que não poderá ultrapassar 20 minutos, seguindo-se a apresentação do
69 Relatório de Impacto Ambiental, pelo representante da equipe multidisciplinar que o elaborou,
70 que não poderá ultrapassar 30 minutos. Será distribuído aos presentes, folheto explicativo do
71 procedimento da Audiência listando os principais impactos ambientais do projeto de análise,
72 assim como as medidas mitigadoras preconizadas. Terminadas as apresentações, o mediador
73 anunciará um intervalo de 15 minutos, onde possibilitará ao secretário da mesa acolher as
74 perguntas que participarão no debate. Os participantes poderão formular questões à mesa, através
75 de preenchimento de formulário próprio, com a devida identificação, clareza e objetividade. O
76 tempo destinado aos debates será igual à soma dos tempos anteriormente fixados, e será
77 coordenado pelo mediador, que deverá levar em conta o número de perguntas inscritas, a
78 duração da sessão e o tempo necessário aos esclarecimentos, cabendo-lhe o direito de prorrogar a
79 sessão por mais uma hora ou convocar segunda e única sessão em nova data, no prazo máximo
80 de uma semana. Encerrada a reunião, o secretário providenciará a lavratura da ata, que ficará à
81 disposição dos interessados, no departamento de licenciamento da Secretaria de Estado de Meio
82 Ambiente. Feitas as considerações relativas às regras estabelecidas pela Resolução nº 004,
83 Senhor Pedro Mendes explicou que todos foram convidados a fazer a assinatura nos livros de
84 presença, ou folha de presença, que emprestarão validade à Audiência e receberam os folders
85 explicativos dos procedimentos da Audiência, bem como das medidas mitigadoras preconizadas
86 para o assunto e também receberam outro formulário, um questionário, direcionado mais à
87 questão da divulgação do evento pela equipe de Educação Ambiental do IMASUL. Ele solicitou
88 que o último folheto recebido seja restituído à equipe do cerimonial para posterior avaliação do
89 evento. O Assessor Jurídico informou que durante a apresentação e todo procedimento da
90 Audiência será gravado para posterior transcrição da ata, e que, portanto, qualquer manifestação
91 necessária no segundo bloco, ela deverá ser feita ao microfone para facilitar essa transcrição.
92 Solicitou, ainda, que todos deixassem os celulares desligados ou no modo silencioso, de forma a
93 não interromper o raciocínio dos expositores que se seguirão e lembrando que, durante os
94 debates, não serão respondidos questionamentos direcionados à Secretária de Estado de Meio
95 Ambiente. Enfatizou que a Audiência visa a apresentação do empreendimento e dos estudos
96 realizados e que os questionamentos deverão ser feitos, unicamente, ou ao empreendedor ou à



97 equipe multidisciplinar que elaborou o Relatório de Impacto Ambiental. Feitas estas
98 considerações, o Assessor Jurídico passou a palavra ao cerimonial para a condução da exposição
99 pelos representantes da empresa e do consultor. Com a palavra, o Senhor Quintino convidou o
100 Senhor Cristovam Lages Canela, Secretário de Meio Ambiente, Agronegócio, Pecuária, Ciência
101 e Tecnologia, no ato representando a Sua Excelência a Prefeita Municipal de Três Lagoas,
102 Senhora Simone Tebet. Inicialmente, ele enfatizou que, sabedora da importância que representa a
103 Audiência Pública, a Prefeita Simone Tebet o incumbiu de transmitir o seu abraço fraterno, na
104 expectativa de que se tenha uma Audiência proveitosa e que, ao final, os objetivos propostos
105 sejam alcançados, desejando uma boa noite a todos. A seguir, o responsável pelo cerimonial
106 convidou para fazer uso da palavra o Senhor Roberto Vidal, Diretor de Logística da Votorantim
107 Celulose e Papel. Antes de iniciar os trabalhos, Senhor Roberto, em nome da VCP-MS, gostaria
108 de agradecer a presença de todos os presentes, enfatizando que aquele dia era muito importante
109 para todos porque, com a construção do Ramal Ferroviário que será apresentando, A VCP, em
110 conjunto com a Prefeitura de Três Lagoas e o Governo do Estado do Mato Grosso do Sul, irão
111 viabilizar, ou revitalizar o uso da malha ferroviária do Estado de Mato Grosso do Sul que, apesar
112 de ter mais de 50 anos, ao longo desses últimos anos, estava sendo subutilizada. Então,
113 continuou, esse projeto é um projeto que, inicialmente, ajuda a VCP-MS a escoar o seu produto,
114 mas com certeza contribui muito para o Estado do Mato Grosso do Sul, para que se possa, em
115 conjunto, desenvolver. E um segundo ponto, observou, que acha extremamente importante, que
116 também está diretamente ligado ao projeto, é a contribuição que a construção do ramal vai fazer
117 para a viabilização do Contorno Ferroviário de Três Lagoas, um sonho que é compartilhado por
118 todos os residentes da região de Três Lagoas. Um trabalho que se vem fazendo muito com a
119 Prefeita Simone, que é conseguir retirar a linha de trem de dentro da cidade. Ele entende que a
120 construção do ramal também vai contribuir, de forma decisiva, para que o sonho da cidade de
121 Três Lagoas se realize. Ressaltou que o dia de hoje também demonstra uma postura um pouco
122 diferente da grande maioria das empresas, porque o projeto ora proposto, está sendo construído
123 100% em terras de propriedade da VCP, entendendo que um projeto como esse, com essa
124 importância, é importante escutar a opinião, as sugestões, as críticas da comunidade. Então,
125 continuou, a presente Audiência Pública tem, também, como objetivo, entender como é que a
126 comunidade, que a população de Três Lagoas recebe um investimento dessa ordem. Para a VCP
127 é extremamente importante compartilhar essa questão com a comunidade e escutar as sugestões.
128 Novamente agradeceu a atenção de todos, desejando que se tenha uma boa Audiência. A seguir,
129 o responsável pelo cerimonial convidou as autoridades que estavam compondo a mesa para
130 assumirem suas posições na platéia para melhor assistirem às apresentações que se seguiriam.
131 Após esta chamada, registrou a presença da Senhora Elenir Neves Carvalho, Secretaria
132 Municipal de Saúde, Abrahão Maulei Neto, Vice- presidente da Associação de Engenheiros
133 Agrônomos de Três Lagoas. A seguir, convidou o Senhor Humberto Caldeira Cinque – Gerente
134 Geral de Sustentabilidade da Votorantin Celulose e Papel para fazer a apresentação do
135 empreendimento, Ramal Ferroviário VCP. Inicialmente, Senhor Humberto cumprimentou todos
136 os presentes, os membros da mesa, as autoridades. Externou a sua enorme satisfação em
137 apresentar o projeto Ramal Ferroviário da VCP MS, ainda mais depois do dia anterior, quando
138 aconteceu a Audiência Pública do Contorno Ferroviário de Três Lagoas, vendo a sua aceitação.
139 Explicou que o projeto reativa a Ferrovia Novoeste, sendo muito importante porque, além de
140 contribuir com a união ainda mais da cidade, uma vez que a linha existente, atualmente, deixa
141 de existir, com aprovação do novo contorno, que é o um desejo da população de Três Lagoas.
142 Ressaltou que, em sua vida profissional tem visto projetos de sucesso, onde existe a união entre a
143 empresa, no caso, a VCP MS Celulose sul-mato-grossense, o Poder Público, a cidade de Três
144 Lagoas, o Estado de Mato Grosso do Sul e a sociedade e é a sociedade que se apropria,



145 legitimamente, dos benefícios sociais e econômicos de um projeto desse porte. Enfatizou que a
146 sociedade vem evoluindo e um fórum como a Audiência Pública, de uma forma democrática,
147 onde é possível construir o aprendizado, na medida em que as perguntas surgirão dos presentes, e
148 se esforçarão para responder, cria-se um fórum muito rico de aprendizagem, porque se ensina e
149 aprende ao mesmo tempo, porque a comunidade e a sociedade ensinam e aprendem ao mesmo
150 tempo. Sr. Humberto esclareceu que havia trazido, no primeiro bloco, três grupos de
151 informações: a primeira é falar, sobre o Grupo Votorantin, porque é uma empresa nacional,
152 com uma atividade que já completou 90 anos no Brasil, na atuação no Brasil e no exterior, sendo
153 um grupo que cria raiz. E porque é um grupo que cria raiz? Indagou. Porque ele está ligado
154 diretamente ao projeto também. É como o projeto Horizonte que também é um projeto que vem
155 criar raízes. Então, continuou, no primeiro bloco de informações, é que falará da Votorantim. O
156 segundo, é falar da atuação da VCP na região de Três Lagoas, como uma empresa que já
157 completou 20 anos, que também tem como princípio a fundação de raízes. Ela vem para a região
158 para, junto com a sociedade, enfrentar seus dilemas, propor soluções. O ramal ferroviário, no seu
159 entendimento, continuou, é uma ótima proposta. E, por fim, vai detalhar um pouco mais as
160 características do empreendimento do Ramal Ferroviário. A seguir, iniciou o primeiro grupo de
161 informações, explicando que é mais do que apresentar, é compartilhar com todos a construção do
162 projeto. Informou que o Grupo Votorantin é 100% brasileiro, em atividades já completando mais
163 de 90 anos, acreditando no Brasil. Por isso, continuou, reforçou a questão de criar raízes. O
164 Grupo Investiu, em 2007, quase 5 bilhões de reais e investirá, nos próximos anos, quase 26
165 bilhões, acreditando no desenvolvimento, contribuindo com as soluções no país, em vários
166 seguimentos, permitindo uma integração muito grande, uma sinergia entre as unidades de
167 negócios, atuando em cimentos, metais, celulose e papel, energia, agroindústria, química,
168 finanças e novos negócios. Informou que são oito unidades de negócios, com mais de 60 mil
169 funcionários e sustentabilidade é a busca do equilíbrio na criação do valor social, econômico e
170 ambiental. Como é que se entende a criação de valor? Indagou. É uma atuação do grupo em mais
171 de 100 projetos voltados à educação, e, o caso da fábrica, que vai partir o ano que vem, que vai
172 iniciar a operação ano que vem, vai estar ligada à produção de celulose e papel e muito ligada às
173 questões de educação, cultura, saúde e saneamento e isso sim é fazer a transferência dos
174 benefícios, de empreendimentos como esse, à sociedade. Informou que o Grupo atua em mais de
175 203 municípios no Brasil, com mais de 300 mil jovens beneficiados pelos programas sociais de
176 capacitação e de educação. Em Três Lagoas, continuou, para todos terem uma idéia, nos últimos
177 cinco anos, o crescimento de investimento social e externo, atingindo, em 2007, quase 45
178 milhões de reais, sendo um entendimento de criar valor social para a sociedade. Na questão
179 ambiental, enfatizou, um outro braço importante, um pilar da sustentabilidade, a criação de valor,
180 refletida nesses quatro anos de investimentos importantes, na questão ambiental, em 2007, com
181 mais de 190 milhões de reais. A seguir, passou ao segundo grupo de informações, falando sobre
182 a atuação da VCP Votorantin Celulose e Papel, no Brasil, onde atua em três Estados: São Paulo,
183 Mato Grosso do Sul e Rio Grande do Sul. Em São Paulo, já produzindo 1,2 milhões de
184 toneladas, por ano, de celulose e 380 mil toneladas de papel. A seguir, sempre através de data-
185 show, mostrou as fábricas em Jacaré e Piracicaba. Em Jacaré, explicou, uma fábrica integrada,
186 que significa produzir celulose e papel, muito parecida com a fábrica de Três Lagoas que deve
187 iniciar sua operação no próximo ano. Apontou para a base florestal da empresa, situada no
188 interior de São Paulo, na região de Capão Bonito, principalmente, Vale do Paraíba, e a atuação
189 da empresa no Porto de Santos. Ressaltou que o importante é que a ferrovia vai viabilizar a
190 entrega e o transporte dos produtos para o mundo inteiro, saindo da fábrica, passando por Três
191 Lagoas, Bauru, Mairinque, Santos e sendo distribuída para o mundo inteiro. No Estado de Mato
192 Grosso do Sul, continuou, a fábrica vai produzir 1,3 milhões de toneladas/ano, demonstrando a



193 base florestal também já se consolidando; mostrou a base florestal no Sul, cujo projeto deve
194 iniciar a operação em 2011, uma fábrica de 1,3 milhões, muito semelhante à fábrica de Três
195 Lagoas. Em relação aos investimentos da Votorantin Celulose e Papel, informou que no último
196 ano, 2007, 550 milhões foram distribuídos na composição da base florestal, a principal matéria-
197 prima, a madeira, uma matéria-prima renovável, reciclável, que ameniza o clima, protege o solo,
198 as nascentes. Em relação à manutenção, informação e tecnologia, Sr. Humberto explicou que é
199 um projeto de expansão acreditando na política do grupo, que é de crescimento,
200 desenvolvimento, com a transferência de benefícios para a sociedade e na modernização, sempre
201 procurando inovar, como é o projeto do Ramal Ferroviário, sem dúvida nenhuma, inovador. A
202 seguir, falou sobre a atuação da Votorantin no Estado do Mato Grosso do Sul, mostrando uma
203 foto do viveiro. Em relação à questão de valor ambiental, ressaltou a importância de se manter
204 a proteção da biodiversidade. ainda mais num estado tão rico na sua natureza, tendo essa
205 consciência e atuação forte nesse aspecto. Informou que a base florestal tem 60 mil hectares de
206 áreas preservadas, costumando. dizer que, pra se manter, hoje, a preservação de áreas nativas, é
207 preciso, sim, utilizar madeira, mas utilizar de forma sustentável como a empresa tem feito.
208 Continuando, mostrou outra foto de uma região muito bonita, com o plantio de eucaliptos,
209 entremeados na área de preservação natural, nativa e do cerrado. Em relação ao Estudo de
210 Avaliação de Impacto Ambiental, ressaltou a importância da avaliação da biota, da biologia da
211 região. Através de fotos, mostrou a avifauna da região, como passarinhos, o sanhaço, muito
212 típico da região. Informou que, na seqüência, a consultoria detalharia mais os projetos. Em
213 relação ao valor social, a atuação é forte, desenvolvendo operadores na região em parceria com
214 SENAI, com programas de treinamentos, com training, favorecendo candidatos do Estado de
215 Mato Grosso do Sul, importante para o desenvolvimento local na formação do jovem para que
216 ele, no futuro, venha assumir posição importante na empresa. Prosseguindo, mostrou uma foto
217 do Cristo de Três Lagoa, outra do município de Três Lagoas, já sendo o quarto município mais
218 populoso do Estado de Mato Grosso do Sul, com 85 mil habitantes e o principal pólo industrial
219 do estado, o principal entroncamento das malhas viárias, fluvial e ferroviária do Brasil. A
220 economia do município é baseada na pecuária extensiva e na silvicultura. Exibiu mais uma foto
221 já mostrando a realidade da fábrica que deve iniciar sua operação no ano de 2009, com a
222 construção dentro do seu cronograma previsto, que vai ligar a fábrica à ferrovia, que vai ligar ao
223 escoamento do produto até o contorno ferroviário de Três Lagoas. Informou que o investimento
224 do projeto Horizonte, é de 1,5 bilhões de dólares, já contando com nove mil profissionais
225 trabalhando na obra, com 220 fornecedores, sendo empresas locais, nacionais, de pequeno e
226 grande porte. E a principal base de matéria-prima é 100% de eucalipto plantado com
227 certificação CEFLO, que significa demonstrar à sociedade a atenção com as questões
228 ambientais e de responsabilidade social e o que atesta o selo no produto. Continuou falando
229 sobre o projeto Horizonte, projeto transformador da economia da região, bastante significativa,
230 contribuindo com 13,5% do PIB do Estado e 300% do PIB do município de Três Lagoas, sendo
231 um impacto positivo que o empreendimento traz para a região. Senhor Humberto explicou que o
232 estudo da Fundação Getúlio Vargas para um projeto muito parecido, da Veracel, no Estado da
233 Bahia, mostra que depois de dois anos de implantação, o projeto gera 30 mil empregos,
234 demonstrando que, legitimamente, a sociedade se apropria dos benefícios que tem uma empresa
235 que deve crescer e fazer preservação ambiental. Ressaltou que o seu desejo, como o desejo da
236 população de Três Lagoas é tão grande, pelo contorno, que foi colocado na foto até um trem de
237 verdade, mas que, na realidade, é um trem virtual, não existe ainda, mas que o desejo e o esforço
238 de todos é tão grande que foi demonstrado um trem de verdade. Sobre o empreendimento,
239 informou que é um investimento de 40 milhões de reais, de capital próprio do Grupo Votorantin
240 Celulose e Papel; através de um mapa, informou que o Ramal Ferroviário vai fazer a



241 interligação com a Ferrovia Novoeste, saindo da fábrica, seguindo um percurso até fazer a
242 conexão com o Contorno Explicou que maiores detalhes sobre o percurso serão mostrados pela
243 consultoria, mas o traçado é de cerca de 20 Km que vai transportar mais de 1 milhão de
244 toneladas de celulose para o Porto de Santos e de lá para o mundo todo. O traçado do Ramal
245 acompanha o traçado da rodovia MS 395, numa extensão, mais ou menos, de 13 Km, por ser o
246 melhor arranjo dentro de várias alternativas estudadas e a melhor proposta do ponto de vista de
247 segurança ambiental. Explicou que são três locomotivas bastante modernas, com tecnologia,
248 automação, 50 vagões, e é um meio de transporte onde se tem custo, mas também a
249 confiabilidade de entrega no prazo com qualidade, segurança e adequação ambiental que
250 diferenciam como melhor arranjo de transporte de produto acabado para exportação. Em relação
251 ao valor socioeconômico, a recuperação da malha viária de Santos a Três Lagoas viabiliza, a
252 forma de modal ferroviário, além da capacidade de geração de emprego, um aumento da massa
253 salarial em circulação, dinamizando a economia. Senhor Humberto enfatizou que são aspectos
254 importantes, não só isolados, mas são muito importantes, já trazendo benefícios para toda a
255 economia da região. A seguir, mostrou fotos também marcantes de patrimônios históricos da
256 cidade e as três lagoas. Terminou a sua apresentação, agradecendo a oportunidade e a atenção de
257 todos, passando a palavra ao consultor. Com a palavra, Sr. Quintino, o responsável pelo
258 cerimonial, convidou o Senhor. Jair Cláudio Rosa para fazer a apresentação dos Estudos
259 Ambientais do Ramal Ferroviário VCP Celulose sul-mato-grossense, informando que o Senhor
260 Jair Cláudio Rosa é Diretor da ERM Brasil, empresa responsável pelos Estudos Ambientais.
261 Inicialmente, Senhor Jair cumprimentou todos os presentes, as autoridades, a comunidade.
262 Explicou que iria apresentar o resultado do Estudo de Impacto Ambiental do Ramal Ferroviário
263 da VCP-MS Celulose Sul-mato-grossense, trazendo todas as informações técnicas com relação
264 aos aspectos ambientais, socioeconômicos e também sobre os impactos prováveis, possíveis que
265 o empreendimento possa causar no meio biótico, para esclarecimento de todos os presentes. A
266 seguir, esclareceu que o objeto do estudo, como foi já esclarecido pelo Senhor Humberto, é o
267 Ramal Ferroviário, com 20,4 km de extensão que fará interligação entre a fábrica de celulose e o
268 Contorno Ferroviário de Três Lagoas, cujo projeto já foi apresentado na noite anterior. O
269 empreendedor é a VCP-MS Celulose Sul-mato-grossense Ltda. O projeto de engenharia foi
270 executado pela CONSEGV - Planejamento e Obras Ltda. Informou que é objetivo do Estudo de
271 Impacto Ambiental é subsidiar a Secretaria de Meio Ambiente do Estado de Mato Grosso do Sul,
272 através do IMASUL a fazer a avaliação ambiental do empreendimento. O Estudo de Impacto
273 Ambiental, continuou, foi instituído no Brasil, em 1986, de forma prática, a legislação já previa
274 isso, desde o ano de 1980, mas objetivamente passou a se constituir no principal instrumento de
275 planejamento territorial do país, através da Resolução CONAMA Nº01/1986, a qual foi
276 reformulada e melhorada em 1997 e, especificamente, para a realização do presente estudo, foi
277 consensado com o IMASUL o Termo de Referência específico para o estudo. Conforme
278 preconiza a Resolução 01/86, continuou, o Estudo foi feito por uma equipe multidisciplinar,
279 composta por 24 profissionais, compreendendo 13 diferentes especialidades: arquitetos,
280 arqueólogos, biólogos, advogados, ecólogos, economistas, além da equipe de apoio, geólogos,
281 geógrafos. Informou que parte da equipe encontrava-se presente e também poderá ajudar a
282 esclarecer quaisquer dúvidas que os presentes possam ter, além das explicações que estará
283 apresentando. O Estudo de Impacto Ambiental avalia todas as interferências, as possíveis
284 interferências do empreendimento no meio físico, ou seja, impactos no solo, nos corpos d'água,
285 no ar, a poluição atmosférica, o ruído, e também os impactos no meio biótico, ou seja, na fauna e
286 na vegetação e avalia os impactos possíveis no meio socioeconômico e cultural da região, onde o
287 empreendimento pretende se instalar. Explicou que Estudo é desenvolvido a partir dos dados da
288 intenção do empreendedor; os técnicos analisam as possíveis interferências, como já havia sido



289 mencionado, nos três meios e, através de dados existentes e também de coletas de dados
290 específicas que subsidiem a avaliação do projeto na região específica. Senhor Jair explicou que,
291 através dos levantamentos e da análise é feito um diagnóstico ambiental que permite, muitas
292 vezes, reavaliar o projeto inicial. Uma vez definido então a concepção final do empreendimento,
293 continuou, é feita a avaliação dos impactos, efetivamente e, a partir daí, são propostas ações para
294 mitigar, ou seja, para diminuir, ou eliminar os impactos negativos e para potencializar os
295 impactos positivos. Esse estudo é que resulta na análise de viabilidade ambiental. Explicou que,
296 no presente caso, o resultado final do projeto, como foi apresentado, todos viram que não se
297 trata de uma linha reta, como seria o óbvio, ligar dois pontos, mas ela possui um traçado sinuoso,
298 que foi definido com base na avaliação dos impactos. Ressaltou que a solução encontrada foi
299 aquela que respeitou todas as restrições ambientais identificadas, todas as áreas de preservação
300 permanente; as áreas de proteção foram respeitadas e elas definiram o traçado final do ramal.
301 Como já foi mencionado anteriormente, explicou que o Ramal tem 20,4 km de extensão e ligará
302 a fábrica até o Contorno Ferroviário, o novo Contorno Ferroviário de Três Lagoas. O consultor
303 explicou que um dos primeiros estudos que a Resolução CONAMA 01/86 estabelece para um
304 Estudo de Impacto Ambiental é a análise de alternativas tecnológicas, no presente caso, a
305 alternativa dos modais de transporte. Então, continuou, foram analisadas as três possibilidades,
306 ou seja, o escoamento da produção de celulose através da hidrovía, através de rodovia e através
307 de ferrovia, ressaltando que a hipótese de transporte hidroviário não era um transporte exclusivo
308 hidroviário, por que seria escoar até o rio Paranapanema, a partir do qual a celulose seria
309 embarcada para ser levada, eventualmente, até o Porto de Paranaguá. Com a aquisição do
310 empreendimento pela VCP, uma empresa que já possui um amplo conhecimento de logística, já
311 possui sua estrutura de escoamento de sua produção no Porto de Santos, o novo empreendedor
312 avaliou a possibilidade de fazer o transporte ou rodoviário ou ferroviário, submetendo esse pleito
313 ao IMASUL, sendo decidido que seria feito o Estudo de Impacto Ambiental e, por isso, que
314 estava presente para apresentar o resultado dessa nova opção. Explicou que, de toda forma,
315 comparando as três alternativas, verificou-se que a ferrovia apresenta vantagens em todos os
316 aspectos analisados, muito mais vantagens do que as demais alternativas, em termos de custos,
317 confiabilidade, segurança e adequação ambiental. Aliado a esse fato, enfatizou, o transporte
318 ferroviário, aumenta a competitividade de qualquer país; todos os países mais desenvolvidos,
319 atualmente, possuem uma malha ferroviária muito maior que a do Brasil e a porcentagem do
320 modal ferroviário, na composição do sistema de transporte, é acima de 40%. O Plano Nacional
321 de Logística e Transporte do Ministério dos Transportes, continuou, elaborado no ano de 2007,
322 prevê a ampliação de 25 para 32% da utilização do modal ferroviário até o ano de 2025, o que
323 também contribuiu para a viabilidade dessa alternativa. Informou que outra recomendação da
324 Resolução CONAMA é que seja feita, também, a avaliação da hipótese da não implantação do
325 empreendimento o que implicaria na utilização de outros modais de transporte, uma vez que a
326 produção da celulose tem que ser levada até o Porto de Santos. Enfatizou que foi feita também a
327 avaliação da alternativa rodoviária, com o transporte da celulose sendo feito através de
328 caminhões, explicando que para transportar a mesma quantidade de celulose, uma viagem diária
329 que o trem faz, seriam necessários 180 caminhões transportando a celulose pelo centro da cidade
330 de Três Lagoas e, caso fosse levado até o Porto de Santos, haveria um impacto significativo na
331 região metropolitana de São Paulo: 180 caminhões passando carregados dentro da região
332 metropolitana significaria a possibilidade de comprometimento das exportações de celulose,
333 dificuldade pro acesso até o porto, irregularidade de embarque e outros inconvenientes. A partir
334 daí, continuou, se iniciou o estudo ambiental, socioambiental, conforme recomendado pela
335 Resolução que estabelece a exigência do Estudo de Impacto Ambiental. Ressaltou que o
336 diagnóstico ambiental é feito através de pesquisa e dados existentes, dados demográficos, de



337 levantamentos de campo, da coleta de amostras para análise em laboratório, para fazer a
338 caracterização do meio físico, do meio biótico e do meio socioeconômico. Foram realizados os
339 levantamento a campo, chamados levantamentos primários: através de mapas, demonstrou os
340 pontos onde foi feito o levantamento da fauna e dos fragmentos de matas nativas (na cor
341 amarela) através de levantamentos de amostras e de estudos de campo. Os pontos vermelhos,
342 continuou, são pontos onde foram feitas coletas de água, da biota aquática, nos pontos onde vai
343 haver a intercessão do Ramal com os focos da água, com o Córrego do Moeda e Ribeirão do
344 Palmito. Prosseguindo, explicou que foram feitas coletas de amostras à montante e à jusante da
345 transposição entre os dois cruzamentos. Demonstrou que os pontos em amarelo e em marrom
346 representam os locais onde foram feitas as investigações de vestígios de possíveis evidências, de
347 existências de sítios arqueológicos. Os pontos verdes representam os pontos onde foram feitas
348 medições de ruído e vibração, para caracterizar o nível de ruído hoje existente na região. A
349 seguir, falou do diagnóstico, dos resultados dos estudos do meio físico. Primeiramente, sobre os
350 aspectos de geologia, geomorfologia, ou seja, relevo, pedologia, características do solo e
351 recursos hídricos. Informou que o resultado do diagnóstico demonstrou que a região por onde
352 passará o Ramal possui topografia relativamente plana, tecnicamente caracterizada por um
353 planalto rebaixado e planície fluvial do rio Paraná, composta de terraços e planícies de inundação
354 do Ribeirão Palmito e do Córrego do Moeda e que a maior parte do Ramal estará assentada sobre
355 terraços, 18 km, e haverá a transposição de dois corpos d'água, o Córrego do Moeda e Ribeiro
356 do Palmito. Com relação a esses aspectos, prosseguiu, os principais impactos que o estudo
357 identificou são: a possibilidade do aumento da taxa de erosão na fase de construção; alteração da
358 qualidade e propriedade do solo; alteração da qualidade das águas superficiais e alteração do
359 escoamento hídrico superficial e a maior parte dos impactos deve ocorrer na fase de construção.
360 O consultor explicou que, em seguida, se avaliou a relevância dos impactos e, com base na
361 identificação, se propõem ações para mitigar e, depois de analisadas essas ações, se concluiu que
362 a relevância dos impactos, em todos os aspectos, será baixa. Para que isso aconteça, continuou,
363 as ações de gestão propostas foram: um Programa de Controle de Sedimentos, principalmente
364 durante a fase de construção; ações que controlem e evitem erosões e assoreamento dos corpos
365 d'água; um Programa de Monitoramento da Qualidade das Águas Superficiais, que constituirá na
366 amostragem de água e eventualmente, se caso se identifique a necessidade, também da biota
367 aquática. Com relação ao clima, meteorologia e qualidade do ar, explicou que a análise efetuada
368 das concentrações de poluentes na atmosfera indicou que, atualmente, a qualidade na região é
369 considerada boa, para a maioria dos parâmetros legislados, para a qual existe legislação,
370 monóxido de carbono, monóxido de nitrogênio, dióxido de enxofre e ozônio. O único ponto que
371 esteve um pouquinho acima do recomendado, em termos de qualidade boa, é a questão do material
372 particulado, ou seja, poeira, questão decorrente, basicamente, de estradas não pavimentadas,
373 terraplanagem, queimadas e combustão de óleo diesel e fuligem. Informou que foi feito um
374 estudo de dispersão, uma modelagem matemática para se avaliar um impacto que a fumaça da
375 locomotiva pode vir a causar na qualidade do ar na região. Mostrou um gráfico para representar,
376 um pouco, qual seria a máxima concentração de dióxido de enxofre, com a ferrovia funcionando
377 dentro da sua capacidade máxima projetada, verificando-se que a emissão de dióxido de enxofre
378 nessa situação, na pior situação, deve atingir, no máximo de 14,4 microgramas por metro cúbico,
379 quando o padrão legal estabelece o limite de até 80 microgramas por metro cúbico. Ou seja,
380 continuou, não alterará a qualidade do ar, sob o aspecto de emissões de CO₂. Lembrou que o
381 consumo de óleo diesel, por locomotiva, é 12 vezes menor do que seria consumido, se o
382 transporte fosse feito por caminhões. De toda maneira, as ações de gestão propostas foi um
383 Programa de Controle de Emissão Atmosférica, em ações de controle durante a construção que
384 evita a redução da emissão de material particulado, ou seja, umedecer as vias, racionalização do



385 uso de combustíveis e um Programa de Manutenção Veicular e limite à emissão de poluente para
386 atmosfera. Com relação a ruído e vibração, explicou que o diagnóstico demonstrou que a região
387 não possui ruídos significativos, os ruídos são decorrentes das rodovias e o ruído natural do meio
388 ambiente, não se tratando, portanto, de uma região ruidosa. Todas as medições de vibração
389 estiveram abaixo do limite da percepção dos aparelhos, portanto, não haverá impacto e a análise
390 com a implantação da ferrovia também indicou que não haverá impacto significativo, porque
391 90% das propriedades que serão cortadas pelo Ramal já pertencem a VCP e não haverá,
392 receptores e o ruído só é um impacto, quando há receptores, quando há pessoas ouvindo. Em
393 termos de vibração, continuou, ela continuará abaixo do limiar de percepção, de toda forma, foi
394 proposta uma avaliação do ruído e vibração, após o início das operações e nas eventuais
395 residências ou localidades que se situam nas proximidades do Ramal. Em relação ao meio
396 biótico, sobre a questão da vegetação, o consultor informou que o diagnóstico resultou nos
397 seguintes dados; a região é composta, basicamente, de reflorestamentos e pastos, com campo
398 remanescente do cerrado, cerradão e florestas ribeirinhas e todos esses remanescentes já
399 sofreram o efeito de borda, ou seja, já não têm as características de uma mata nativa, não tocada,
400 e não foram identificadas espécies de vegetais ameaçadas de extinção; acima de 88% das áreas,
401 diretamente afetadas pelo empreendimento, hoje é composta por reflorestamento e, portanto,
402 antrópico, ou seja, por regiões já alteradas pela ação do homem. Com relação à fauna, explicou
403 que foi identificada uma grande espécie de animais, porém animais esses que estão presentes em
404 quase todas as regiões do país; algumas espécies identificadas são vulneráveis de extinção, como
405 o lobo-guará, tamanduá-bandeira e a ariranha. Resumiu, informando que os impactos no meio
406 biótico, os principais impactos foram: perda local de espécies e indivíduos locais; fragmentação
407 da vegetação nativa, principalmente na transposição do Córrego do Moeda; aumento da
408 perturbação da fauna terrestre e aumento dos riscos de atropelamento da fauna. Como ações de
409 gestões foram propostos: Programa de Recuperação de Vegetação Natural, que visa minimizar os
410 efeitos da supressão de 12 ha de vegetação nativa, através da coleta de sementes e frutos,
411 produção de mudas e replantio. O consultor explicou que esse programa será detalhado na fase
412 de licenciamento de instalação e que a VCP-MS já desenvolve um Programa de Monitoramento
413 de Fauna na região, o qual já contempla as áreas de influência da ferrovia e, portanto, com
414 relação à fauna, foi proposto que esse programa também contemple a área do Ramal Ferroviário.
415 Além disso, continuou, foi proposto, através de determinada lei, de uma resolução específica,
416 que obriga uma compensação ambiental de todo empreendimento. A sugestão é que esse recurso
417 de compensação ambiental, seja aplicado no plano de manejo do Parque Municipal do Pombo,
418 conforme especifica a Lei conhecida como a Lei do SNUC, 5% do valor do empreendimento,
419 que é aproximadamente 200 mil reais. Neste momento desculpou-se pelo erro na porcentagem,
420 que é de 0,5 % do valor do empreendimento, ou seja, em torno de 200 mil reais, repetindo que a
421 sugestão é que seja aplicado para o plano de manejo do Parque do Pombo. Com relação à biota
422 aquática, informou que foram feitas coletas de perifítons ou seja, de micro-plantas, animais que
423 se aderem às superfícies das pedras e das plantas, coleta de macroinvertebrados e ictiofauna, dos
424 peixes, sendo feito também um estudo de ecotoxicologia, ou seja, amostras de águas foram
425 coletadas e feitos testes em laboratórios para verificar se há efeito toxicológico sobre esses
426 animais, sendo constatado que não há, não se constatou nenhum efeito toxicológico, ou seja, a
427 qualidade do rio é considerada boa. Enfatizou que, como principal impacto possível identificado,
428 é uma possível alteração na estrutura das comunidades aquáticas na fase de construção. Como
429 uma ação de gestão, para esses possíveis impactos, continuou, se propôs uma amostragem da
430 qualidade das águas e, eventualmente, da biota aquática, durante a fase de construção. Em
431 relação ao meio socioeconômico e cultural, o consultor informou que o diagnóstico cobriu o
432 município de Três Lagoas e a área diretamente afetada pelo Ramal Ferroviário e, conforme já foi



433 mencionado, a característica de uso do solo, na área diretamente afetada, é de pecuária extensiva
434 e silvicultura e a investigação arqueológica identificou a possibilidade da existência de sítios
435 arqueológicos na região, que será cortada pelo Ramal. De acordo com a portaria do IPHAN
436 nº230/2002, informou que foi proposto um Programa de Investigação Arqueológica Intensiva, ou
437 seja, recorrendo à área, coletando amostras de solos para verificar se há, realmente, algum sítio
438 arqueológico; para essa pesquisa foi feita a solicitação ao IPHAN – Instituto do Patrimônio
439 Histórico e Artístico Nacional, cuja autorização já foi concedida e o estudo já está se iniciando.
440 Na hipótese de se constatar a existência de algum material arqueológico, informou que será feita
441 a remoção, conforme preconiza a portaria do IPHAN e o material será encaminhado à pesquisa e
442 a museus e, a partir do que, será autorizada a intervenção no solo para as obras. Finalizando os
443 impactos no meio socioeconômico, enfatizou, serão tanto impactos negativos como impactos
444 positivos. O consultor esclareceu que, em termos de impactos negativos, há possíveis
445 interferências no uso e ocupação do solo, transtornos à população durante a construção, riscos de
446 ocorrência de acidentes, interferências sobre sítios arqueológicos e alteração na paisagem. Os
447 impactos positivos identificados foram: a geração de empregos temporários, em torno de 45
448 empregos diretos, mais 20 empregos indiretos, acarretando um aumento da massa salarial em
449 circulação; a dinamização econômica de Três Lagoas. Lembrou que o Ramal Ferroviário não
450 pode ser entendido isoladamente, mas sim acoplado aos benefícios socioeconômicos da fábrica,
451 que já foi objeto de outro Estudo de Impacto Ambiental e haverá, evidentemente, a melhoria das
452 condições de escoamento da celulose. Continuando, explicou que, como ações de gestão para os
453 impactos socioeconômicos foi proposto um Programa de Negociação de Terras e Benfeitorias
454 que, na verdade, já foi executado. Informou que a totalidade das terras cortadas pela ferrovia, já
455 foram adquiridas pelo empreendedor. Continuou citando as ações: um Plano de Comunicação
456 Social, durante a fase de construção e depois da operação; um Programa de
457 Sinalização e Controle do Tráfego, durante a fase de construção; um Programa de Prospecção
458 Arqueológica, que já havia sido mencionado e a priorização de contratação de mão-de-obra local
459 regional que, na verdade, vem de acordo com a política da empresa, como já foi
460 mencionado. Com base em todos os estudos, continuou, e diante de todas as informações que
461 foram analisadas e do compromisso do empreendedor de assumir os programas de gestão que
462 foram mencionados, a consultoria entendeu que o projeto é viável do ponto de vista ambiental.
463 Concluiu a sua apresentação agradecendo a atenção de todos, informando que permaneceria à
464 disposição, bem como toda a sua equipe técnica para esclarecer algum outro ponto que não tenha
465 ficado suficientemente claro. Com a palavra, o representante do cerimonial informou que haveria
466 um intervalo de 15 minutos, lembrando que o horário de retorno deveria ser, rigorosamente,
467 respeitado para não comprometer os debates que se seguiriam. Esclareceu que, a partir daquele
468 momento, as recepcionistas estariam distribuindo as fichas de perguntas que deveriam ser
469 preenchidas de forma bem legível, identificadas e encaminhadas à mesa diretora. Solicitou,
470 ainda, que aquelas pessoas que não assinaram a ficha de presença que o fizessem. Terminado o
471 intervalo, Sr. Quintino convidou para presidir a mesa diretora dos debates: Senhor Pedro Mendes
472 Neto – Assessor Jurídico da Secretaria de Estado de Meio Ambiente, das Cidades, do -
473 Planejamento, da Ciência e Tecnologia, no ato representando o Senhor Secretário Carlos Alberto
474 Negreiro Said Menezes; Senhora Rosângela Rocha Gimenez – Técnica Ambiental que fará a
475 secretaria dos debates; Senhora Délia Villamaior – Chefe do Escritório Regional do IMASUL de
476 Três Lagoas; Senhor Humberto Caldeiras Cinque – Gerente Geral de Sustentabilidade da
477 Votorantin Celulose e Papel; Senhor Ivan Jancikic – Gerente de Logística da Votorantin
478 Celulose e Papel; Senhor Jair Cláudio Rosa - Diretor da ELM Brasil empresa responsável pelo
479 Estudos de Impacto Ambiental do Ramal Ferroviário; Senhor Renato Márcio Jordano – Diretor
480 Presidente da Consegv- Planejamento e Obras Ltda. A seguir, convidou o Senhor Pedro



481 Mendes Neto, presidente da mesa diretora dos debates, para fazer a leitura de suas regras.
482 Retomando a Audiência Pública, Senhor Pedro Mendes explicou que neste bloco iniciariam,
483 efetivamente, o debate, onde os questionamentos dos presentes serão respondidos pela equipe do
484 empreendedor ou pela equipe do consultor que elaborou os Estudos de Impacto Ambiental.
485 Como mecânica de atuação, neste bloco, continuou, será feita a identificação do autor do
486 questionamento, se ele se encontra presente na plenária, para posterior leitura da sua pergunta e
487 direcionamento para a resposta. Voltou a repetir que a Audiência estava sendo gravada e, quando
488 da necessidade de complementação, pedido de réplica ao que foi respondido, deverá ser utilizado
489 o microfone que foi colocado à frente da mesa para posterior transcrição da ata. Explicou que,
490 para cada resposta, serão disponibilizados três minutos de tempo de resposta. O pedido de
491 réplica, continuou, disporá de 1 min. e meio e mais 1 min. e meio para complementação da
492 resposta. Ressaltou que, havendo necessidade de continuidade sobre o assunto, é de prática
493 solicitar que redijam um novo questionamento, sendo uma forma de proporcionar que o debate
494 prossiga sem que atrapalhe o andamento e a resposta para os outros questionamentos que tenham
495 sido remetidos à mesa. Antes de iniciar a leitura dos questionamentos, passou a palavra ao Sr.
496 Quintino, do Cerimonial. Ele registrou e agradeceu a presença do Senhor Gerson Fabiano
497 Almeida – Gerente de Operações da ALL NOVOESTE de MS e retomou a palavra à mesa.
498 Senhor Pedro Neto iniciou os debates. 1ª pergunta, questão do Senhor Rodrigo Islanje, que
499 estava presente, direcionada ao empreendedor: Quais serão os benefícios do Ramal para Três
500 Lagoas? Resposta do Senhor Humberto Caldeiras Cinque: “Boa noite, mais uma vez, Rodrigo.
501 Os benefícios, como nós comentamos, de permitir a maior união entre as partes que hoje são
502 divididas pela linha férrea é um grande sonho, é um grande desejo e isso vai trazer uma grande
503 contribuição. Nós vimos aqui a possibilidade de não ter também o empreendimento e com isso
504 nós estaremos aí com 180 caminhões no local do transporte. Então são benefícios assim bastante
505 claros e que venha aí trazer o desenvolvimento da região”. 2ª pergunta, do Senhor Nelson Sales
506 Filho, que estava presente, direcionada ao empreendedor: A empresa ALL fará parte deste
507 empreendimento ferroviário? Resposta do empreendedor Senhor Humberto Caldeiras Cinque:
508 “A ALL fará toda a operação quando do início da operação da ferrovia, do Ramal. Ela sim, ela
509 tem toda parte de coordenação, toda automação, controle na sua base, ela sim fará operação deste
510 empreendimento”. 3ª pergunta, novamente do Senhor Nelson Sales Filho, direcionada ao
511 empreendedor: O Ramal Ferroviário será de uso exclusivo da VCP? Resposta do empreendedor,
512 Senhor Humberto Caldeiras Cinque: “Sim, será de uso exclusivo da VCP”. 4ª pergunta, do
513 Senhor José Batista, cidadão de Três Lagoas, direcionada ao empreendedor: Que tratativa será
514 dada aos resíduos gerados na construção do Ramal Ferroviário? Resposta do empreendedor,
515 Senhor Humberto Caldeiras Cinque: “Todo resíduo gerado na construção, ele foi avaliado dentro
516 do Estudo de Impacto Ambiental. Os resíduos serão classificados, coletados, transportados e
517 dispostos, adequadamente, dentro do Programa Integrado de Gerenciamento de Resíduos da
518 VCP. Então eles serão encaminhados para a Unidade da VCP Industrial”. 5ª pergunta, do Senhor
519 Laércio Fradique de Moura, Fundação Espaço Eco, direcionada ao consultor: Esclarecer como
520 será realizada a passagem sobre o Córrego Palmito, considerando o desnível do terreno e a
521 planície inundável. Resposta do consultor, Senhor Jair Cláudio Rosa: “Como se trata de uma
522 questão técnica de projeto construtivo eu vou solicitar aqui ao meu colega da empresa
523 construtora que esclareça com detalhes esse seu ponto”. Resposta do Senhor Renato Márcio
524 Giordano: “Foi projetada para essa travessia uma ponte de concreto com 60 metros de extensão e
525 num nível da que obedece às características da ferrovia. Ta... então essa ponte foi dimensionada
526 de acordo com a vazão que a bacia pode... oferece de captação da água da chuva, não sei se foi
527 claro”. 6ª pergunta, do Senhor Júlio Teles da Palma, direcionada ao consultor: Qual o impacto
528 causado ao meio ambiente durante a construção do Ramal Ferroviário? Resposta do consultor,



529 Senhor Jair Cláudio Rosa: “Conforme foi demonstrado, os principais impactos durante a
530 construção, se refere à movimentação de veículos, como a emissão de poeiras, risco de
531 atropelamento de animais. E as medidas propostas para mitigar esses impactos foram: controles
532 operacionais, como umedecer as vias para a diminuição de poeiras; controle de veículos com
533 fluidos de motores; regulagem dos motores e também a educação ambiental, um Programa de
534 Educação Ambiental com os motoristas para minimizar possíveis riscos de atropelamento”. 7ª
535 pergunta, da Senhora Sarah Haline Clemente, acadêmica da UFMS, direcionada ao consultor:
536 Oportuno lembrar com relação às espécies de animais nativos da região, alguns encontram-se em
537 extinção. Quais as medidas que serão tomadas pelos técnicos do empreendimento, com a
538 finalidade de diminuir essa incidência? Resposta do consultor,. Senhor Jair Cláudio Rosa:”Eu
539 vou solicitar à nossa Ecóloga que responda sua questão, pois ela é bastante específica”. Resposta
540 da Ecóloga, Senhora Cristina: “Boa noite a todos, meu nome é Cristina, sou Ecóloga e
541 responsável pelo diagnóstico de mastofauna. Bom, com relação as... ..desculpe! Boa noite,
542 novamente! Então vai ser... as áreas que forem suprimidas da implantação da ferrovia e
543 conseqüentemente, vai ter impactos sobre, não só da mastofauna, mas avifauna, a heptofauna
544 também, vai ser um programa de relocação de...desculpe, de restauração de outras áreas para
545 compensar as áreas que forem extraídas. E, com relação a impactos de atropelamentos, a ferrovia
546 vai ter impacto menor, de atropelamento da fauna, do que se fosse utilizado o transporte
547 rodoviário. Seria um trânsito de 180 caminhões, por dia, enquanto que no transporte ferroviário
548 vai ser apenas uma locomotiva, por dia. Então, vai ser bem menor o impacto. E o impacto
549 durante a implantação, que vai ter um maior trânsito de veículos, vai ter um programa especial
550 da VCP, justamente com os motoristas, pra que eles tomem o cuidado para não atropelar os
551 animais durante o transporte dos equipamentos e materiais”. Não satisfeita com a resposta, a
552 estudante Sarah manifestou-se ao microfone:” A minha pergunta foi mais relacionada assim... no
553 caso de uma ocorrência os animais perderem suas vidas durante a construção do
554 empreendimento. Quais são as medidas adotadas pelos técnicos com relação a esse fato, no caso
555 da ocorrência das mortes dos animais, para poder diminuir essa ocorrência”. Resposta da
556 Ecóloga Cristina: “Eu não entendi em que local... em que parte da implantação. Isso que eu não
557 entendi”. Resposta da Senhora Sarah: “Ha...na extensão do empreendimento”. Ecóloga Cristina:
558 “É, você tem razão de dizer, ...a gente pode informar que elas são mais amplas. Não tem como
559 você tomar cuidado com aquele pequeno rato-do-mato que vai estar ali, vai ser difícil. Quando
560 você anda numa trilha, que você vai abrir uma trilha, pra fazer um levantamento, você mata um
561 monte de animal, infelizmente. Então ta...Quando você trata de coisas tão pontuais assim, fica
562 um pouco difícil da gente poder prever o que pode acontecer, daquela vida, daquela perereca ou
563 daquele rato-do-mato, animais pequenos que, geralmente, durante o dia estão em tocas, muitas
564 vezes sobre o solo. É difícil você prever, de você conseguir estabelecer programas que são tão
565 pontuais assim. Geralmente, a gente tem que ter uma visão mais ampla do impacto e não
566 pontualmente em indivíduos assim. Com a movimentação, os animais vão sair. Então, os animais
567 que vão acabar morrendo durante a implantação são os animais muito pequenos. Não que não
568 tenha impacto nenhum, claro que existe impacto, mas é difícil da gente conseguir mitigar isso,
569 entendeu? Os animais maiores vão saindo, conforme a gente vai chegando, movimentando o
570 maquinário eles vão saindo, mas pontualmente assim fica difícil. Ok? A estudante Sarah ficou
571 satisfeita com a resposta. 8ª pergunta, de Estefany de Oliveira Pezzi, acadêmica da UFMS,
572 direcionada ao consultor: Tendo em vista que o empreendimento, além de extenso corta dois
573 córregos, diante disso quais as medidas preventivas tomadas relacionadas ao meio ambiente
574 diante da ocorrência de acidentes neste percurso? O Mediador Pedro Mendes indagou á
575 estudante Stefanny se a resposta anterior atendia ao questionamento dela ou pede uma
576 complementação. A estudante se manifestou ao microfone: “Oi, boa noite! A minha preocupação



577 agora não é com os animais. No caso de tombar, cair esse material no lago, se vocês têm uma
578 medida de prevenção em relação a isso? Resposta do consultor Jair Cláudio Rosa: “Sim, foi
579 muito boa sua pergunta. Por que foi um ponto que realmente que não foi abordado na
580 explanação. E também foi um estudo da Análise de Riscos, que faz parte do Estudo de Impacto
581 Ambiental. Esse estudo analisou todos os possíveis riscos de acidente e, realmente, a hipótese de
582 risco acidental, a única hipótese de acidente que este estudou demonstrou foi exatamente isso,
583 tombamento de carregamento, tombamento com vazamento de óleo diesel para o rio. Então essa
584 foi a hipótese mais crítica que o estudo identificou. Então para isso se fez um plano de ação de
585 emergência e um plano de prevenção, de treinamentos, treinamento dos operadores, treinamento
586 para evitar acidentes. Mas, em ocorrendo esse acidente, então, tem um plano de emergência que
587 prevê como, rapidamente, mitigar e tanto ações de treinamento, como materiais para você poder
588 rapidamente recolher, remover o óleo e mitigar ao mínimo o impacto”. Acadêmica Estefany: “
589 De onde vem acesso a isso”. Consultor Jair: “Como?” Estudante Estefany: “O acesso a esse
590 material” Resposta do consultor Jair Cláudio Rosa: “Ha sim, o Estudo do Impacto Ambiental,
591 todo ele está disponível como estabelece a Resolução CONAMA, no IMASUL, ele é acessível a
592 qualquer interessado. Procedimento para acesso a isso, acho que o IMASUL deve esclarecer
593 isso. 9ª pergunta, do Senhor Carlos Alberto Benedito, direcionada ao empreendedor: Quantas
594 vagas de empregos serão criadas com o empreendimento? Resposta do empreendedor, Senhor
595 Humberto Caldeiras Cinque: “É importante separar o empreendimento em duas partes. O
596 empreendimento na fase de construção e depois de operação. Na fase de construção nós teremos
597 de 40 a 60 empregos sendo gerados. 10ª pergunta, do Senhor Marcio Antonio da Cunha –
598 Comunidade Bairro Jardim Alvorada, direcionada ao empreendedor: Gostaria de saber se a mão-
599 de-obra para a construção da malha ferroviária será local? Resposta do empreendedor, Senhor
600 Humberto Caldeiras Cinque: “É nós temos uma política de privilegiar, sempre que possível, a
601 mão-de-obra local. Isto precisa ser avaliado sempre, dentro da melhor técnica de aproveitamento
602 da mão-de-obra, sempre que isso é possível, será feito”. 11ª pergunta, do Senhor Alberto
603 Rezende – SENAI, Consultor Técnico, direcionada ao empreendedor: O ramal do projeto
604 também atenderá os futuros aumentos de produção e escoamento de celulose? Resposta do
605 empreendedor, Senhor Humberto Caldeiras Cinque: “Sim, ele... todo o crescimento do... é
606 sempre prevista no empreendimento a possibilidade de ampliação, de crescimento, obviamente,
607 nessa circunstância o Ramal deve ser também adequado. Qualquer adequação sempre, também
608 passa pela avaliação conjunta com órgão ambiental, com o órgão ambiental do Estado”. 12ª
609 pergunta, do Senhor Márcio Alves, direcionada ao empreendedor: A implantação do Ramal terá
610 como objetivo somente o escoamento ou também terá como objetivo o transporte de matéria-
611 prima, eucalipto até a fábrica? Qual será o fluxo dia, semana? Resposta do empreendedor
612 Humberto Caldeiras Cinque: “Vou pedir aqui ao Ivan, nosso colega, para conduzir a resposta.
613 Ivan, por favor. Resposta do Sr. Ivan Jancikic: “Boa noite. Nesse momento, o projeto contempla
614 somente o escoamento da celulose. Na eventual possibilidade de fazer o transporte de madeira,
615 no futuro, nós queremos submeter o estudo novamente ao IMASUL e avaliar a oportunidade.
616 Desculpe... o fluxo de viagem. Hoje, o projeto contempla uma média de uma viagem de ida e
617 volta por dia, cerca de 50 vagões e que pode ocorrer em qualquer momento do dia”. O mediador
618 Pedro Mendes, antes de passar para a próxima pergunta, salientou a necessidade de que todos
619 assinem a lista de presença, informando que aqueles que ainda não o fizeram, procurassem as
620 meninas do cerimonial para assinarem a lista de presença. A seguir, informou que tinha em
621 mãos a última pergunta e como é de praxe deve-se anunciar que no tempo de resposta da
622 questão é feito para o recebimento de novos questionamentos e não havendo, findo o prazo de
623 resposta, procederá os trâmites finais da Audiência. 13ª pergunta, de Josélia Barbosa - Curso
624 Técnico-Ambiental, direcionada ao empreendedor: A análise de risco haverá manutenção



625 adequada da ponte férrea sobre o Rio Paraná? (Segundo informações há muitos anos que não
626 tem) Resposta do empreendedor, Senhor Humberto Caldeiras Cinque: “Eu pediria ao Renato, se
627 você pode conduzir a pergunta, Renato?” Resposta do Senhor Renato Giordano: “Olha, nós
628 acreditamos que isso tá fora do objeto de estudo e do objeto do projeto, mas nós acreditamos que
629 tanto ANTT – Agência Nacional de Transporte Terrestre, ela tem feito verificação, inspeção na
630 ferrovia e ela determina o que pode, a carga que pode passar, a carga que não pode. A ALL que é
631 a concessionária da utilização dessa via sofre inspeção sempre de técnicos da ANTT,
632 fiscalizando desde, a qualidade dos dormentes, desgaste dos trilhos e, certamente, o desgaste das
633 pontes e obras de artes existentes, com certeza” O Senhor Renato Giordano solicitou ao Senhor
634 Ivan Jancikic para complementar a resposta. Senhor Ivan respondeu: “Somente complementando
635 a explicação do Renato. Um dos pontos que a gente faltou na nossa apresentação é que esse
636 projeto ele viabiliza a reativação da linha da Novoeste e um dos impactos é exatamente esse.
637 Entre todas as obras de recuperação que estão sendo executadas pela ALL, contempla também
638 uma revisão da ponte do Rio Paraná e todas as outras que possam ocorrer entre o trajeto de Três
639 Lagoas até Santos” Com a palavra, o mediador Pedro Mendes Neto informou que, não havendo
640 outros questionamentos, gostaria de agradecer, em nome da Secretaria de Estado de Meio
641 Ambiente, a presença de todos, o trabalho bem feito e bem coordenado da equipe precursora de
642 divulgação, da equipe composta por servidores do grupo de Educação Ambiental do IMASUL, a
643 Auristela Silva Santos – Arte educadora, a Heloisa Vasconcelos, que é Bióloga e o Guilherme
644 Meira que é o estagiário na área de Jornalismo, que tiveram uma contribuição efetiva do
645 Secretário de Meio Ambiente no município de Três Lagoas, o Cristovam Canela e da Rita de
646 Cássia no trabalho de divulgação que foi bem executado, tanto para a audiência de ontem, quanto
647 para a audiência de hoje. Agradeceu a presença dos colegas do Escritório Regional de Três
648 Lagoas, Adélia, que fez parte da mesa, o Rafael e o Randal e cumprimentou, efetivamente, os
649 empreendedores e os consultores, pelo fiel cumprimento dos horários estabelecidos para suas
650 apresentações. Agradeceu o bom trabalho do Quintino e sua equipe de cerimonial e também ao
651 Everson Sebastião, Engenheiro Agrimensor do IMASUL, membro da equipe multidisciplinar
652 que estará analisando os estudos que foram apresentados, levando para a equipe multidisciplinar
653 as suas impressões sobre a presente audiência, os questionamentos, as críticas dos presentes, os
654 quais integrarão o processo, com vistas à aprovação ou não do pedido de licenciamento para o
655 Ramal Ferroviário da VCP. A seguir, em nome do Senhor Secretário de Estado de Meio
656 Ambiente, das Cidades, do Planejamento, da Ciência e Tecnologia, Carlos Alberto Negreiros
657 Said Menezes, declarou encerrada a seção da Audiência Pública, desejando que todos voltassem
658 aos seus lares, com a proteção de Deus. Após, passou a palavra ao Quintino, responsável pelo
659 cerimonial, para suas considerações finais. Ele informou que a Audiência Pública foi uma
660 realização da SEMAC e do IMASUL e o cerimonial esteve sob a responsabilidade de AMÉRICA
661 EVENTOS. Agradeceu a presença de todos, desejando uma boa noite! Eu, Maria José Alves
662 Martins, Fiscal Ambiental/SEMAC/IMASUL, lavrei a presente ata que vai por mim assinada.
663