
007ª AUDIÊNCIA PÚBLICA 21SET2016

(Texto com revisão.)

O SR. MESTRE DE CERIMÔNIAS (José Luís Espíndola Lopes): Boa noite a todos. Leio o Edital: “Audiência pública para tratar sobre o transporte de cargas perigosas no Guaíba. O Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre, no uso de suas atribuições legais, convida a comunidade porto-alegrense para a audiência pública, a ocorrer no dia 21 de setembro de 2016, às 19 horas, no Teatro Glênio Peres da Câmara Municipal de Porto Alegre, com o objetivo de debater o tema acima referido. Gabinete da Presidência, 30 de agosto de 2016. Ver. Cassio Trogildo, Presidente.”

Convidamos para compor a Mesa desta audiência: Sr. Cassio Trogildo, Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre e Presidente desta audiência pública; Sr. Bruno Gonçalves Almeida, representante da Superintendência de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul, Administrador; Major Alexsandro Goi, representante da Defesa Civil do Estado do Rio Grande do Sul; Sr. Marcio Alex Marques Cardoso, representante da Defesa Civil do Município de Porto Alegre; Sr. André Luiz Milanez, representante da Fepam; Sra. Tânia Pires, representante da ONG CIUPOA.

O Ver. Cassio Trogildo, Presidente desta audiência pública, está com a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Cassio Trogildo): Boa noite a todos e a todas. É um prazer recebê-los aqui na Câmara Municipal, no dia em que estamos restabelecendo os trabalhos neste Plenário Otávio Rocha. Então, é uma grande satisfação para nós todos. É um tema muitíssimo importante no nosso entendimento o tráfego das cargas perigosas no nosso lago Guaíba e também na Lagoa dos Patos. A ideia da audiência pública surgiu a partir de uma boa provocação da Tânia, Presidente da ONG CIUPOA, que também trabalha muito a questão da resiliência em Porto Alegre e que nos procurou para saber se nós tínhamos ideia de como funcionava o tráfego de cargas perigosas em Porto Alegre. Eu disse: “Olha, eu não sei como é na nossa hidrovia, mas nós vamos procurar entender e talvez até façamos uma audiência pública”. Então, estivemos com o Comando da Marinha de Porto Alegre, estivemos com a Direção da SPH, combinamos com outros

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
007ª Audiência Pública 21SET2016

órgãos envolvidos, no sentido de que a gente pudesse fazer esta audiência pública, logicamente, para abrir esse debate, para colher contribuições a essa questão, para a qual precisamos de um diagnóstico e, depois, talvez, de medidas preventivas para que não tenhamos nenhuma calamidade em Porto Alegre.

Convido a Sra. Tânia, que é a nossa proponente, para fazer uma primeira manifestação. Depois vou passar aqui para a Mesa, e, em seguida, a gente abre também para as considerações do plenário.

A Sra. Tânia Pires está com a palavra.

A SRA. TÂNIA PIRES: Primeiramente, boa noite a todos. Quero agradecer a Câmara por ter nos recebido aqui, é um assunto que parece novo na Cidade, porque a gente sente que, quando a Câmara não está totalmente lotada, é porque o assunto é novo. Eu queria agradecer ao Presidente, Ver. Cassio Trogildo, e a todos os que estão aqui esta noite, vocês tenham certeza de que este assunto é extremamente importante. Qual é a diferença desta audiência pública em relação a outras de que temos participado? Eu já participei de algumas. É que esta é uma audiência pública onde não se aponta para ninguém, não existem culpados. Nós estamos aqui para entender qual é esse processo de tráfego no Guaíba. Temos uma curiosidade de saber o quanto nós estamos protegidos ou não, com tanto navio, com tanto produto perigoso navegando para lá e para cá, na frente das nossas casas, na única água que nós temos. Qual é a diferença? Nós estamos aqui para fazer uma rede. Nós sabemos que as empresas têm problemas, o que não deve ser fácil; que o Governo tem seus problemas, que também não são fáceis; e a comunidade não entende o que está acontecendo. Então, eu acho que, neste momento, é uma audiência pública no sentido de criar uma rede colaborativa, tornar a Cidade mais resiliente. E nós precisamos abrir, realmente, as informações e trocar ideias de como é que vamos conseguir. Essa foi a ideia desta audiência pública, uma audiência pública de colaboração, de resultado de criação de uma rede de todos nós, para ver como nós podemos proteger o Guaíba, caso ele esteja em perigo. Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Cassio Trogildo): O Major Alexsandro Goi, representante da Defesa Civil do Estado do Rio Grande do Sul, está com a palavra.

O SR. ALEXSANDRO GOI: (Saúda os componentes da Mesa e demais presentes.) Muito boa noite às senhoras e aos senhores. Para nós é uma satisfação poder fazer parte deste processo. Como a Dra. Tânia falou com propriedade, realmente é um assunto novo, não se fala, via de regra, em última análise, em questões relacionadas ao transporte de produtos perigosos, de cargas perigosas no leito do lago Guaíba. Nós falamos e tratamos muito sobre essa demanda no que tange à rede rodoviária, essa é uma questão recorrente, mas, de fato, a senhora colocou muito bem, é uma via extremamente importante, uma via fluvial fundamental que é abastecida por outros rios, outros afluentes, e também, em última análise, chega até o Centro da nossa Cidade. Nos últimos anos tem aumentado de forma muito grande o tráfego de embarcações; nós tivemos, há poucos anos, finalmente, o início das atividades do catamarã, que é uma das fontes de preocupação, em função de possibilidade de acidentes com cargas perigosas no rio Guaíba. Juntamente com o Corpo de Bombeiros, com a Brigada Militar, com a Coordenadoria Municipal de Defesa Civil, nós nos colocamos à disposição nesse sentido, creio que talvez seja o embrião ainda de uma série de eventos, de debates, de discussões e de outros órgãos que devam se agregar, mas certamente a Defesa Civil do Estado estará sempre à disposição nesse sentido. Nós temos uma divisão chamada divisão técnica, e até falávamos com amigos nossos da Fepam, antes do início do evento, no sentido de colaborarmos, de forma mútua, já que se trata de um tema transdisciplinar. É muito importante que nós possamos fomentar esse tipo de discussão, iniciar as atividades, ouvir as pessoas que são especialistas nesse tipo de transporte. E há toda uma questão relacionada à fiscalização, à autorização; toda essa questão de legislação é superimportante, e nós – eu confesso – temos pouco conhecimento. É justamente por isso que o tema se torna tão importante, tão fundamental. Eu fico muito contente, fico agradecido, Sr. Presidente, e nos colocamos à disposição no que pudermos auxiliar, inclusive lá na sede da Defesa Civil, no Palácio Piratini.

O SR. PRESIDENTE (Cassio Trogildo): Obrigado, Major Alexsandro. Contamos com a presença do Chefe de Gabinete da Direção-Geral do DMAE, meu amigo José Arnildo Gomes de Mello, a quem eu passo a palavra, inclusive fazendo uma referência de que tivemos também um comparecimento do DMAE logo que retomamos o período legislativo, no segundo semestre, ainda no Plenário Ana Terra, para tratarmos a questão da

qualidade da água em Porto Alegre. Esta nossa provocação foi anterior àquele problema momentâneo que tivemos na questão da água em Porto Alegre, os temas são correlatos mas, na verdade, um não foi orientador do outro.

O SR. JOSÉ ARNILDO GOMES DE MELLO: (Saúda os componentes da Mesa e demais presentes.) Este tema, considerado de relevante importância para toda a população de Porto Alegre, não só de Porto Alegre, mas de todos que se valem do lago Guaíba para se abastecer, na verdade é novo, embora a gente viva com a água que captamos do lago Guaíba para toda a população de Porto Alegre – hoje, 100% é do lago Guaíba. A primeira preocupação que nós tivemos foi, realmente, quando houve esse acidente com uma empresa que estava descarregando algum produto desconhecido na água, o que causou uma série de transtornos para nós todos, até que conseguimos a identificar. A Fepam desautorizou as suas atividades, e a água voltou a ser água, como diz a população de Porto Alegre. Realmente, hoje, eu estive dando uma pesquisada, nós não temos um plano bem elaborado sobre o assunto, por isso a importância de discutirmos a respeito. Eu até proponho a formação de um grupo de trabalho com todas as Secretarias, com todas as entidades interessadas, para criarmos, então, esse sistema de proteção, porque, como nós vivemos no Brasil, um país pacífico, nós não pensamos nessas emergências, mas elas vêm ocorrendo no dia a dia, acidentes vêm acontecendo. Essas coisas estão evoluindo, as cidades evoluem, o mundo evolui, e as cargas perigosas estão passando, realmente, conforme citado aqui.

Nós temos alguns procedimentos internos em casos de acidente, com medidas a serem tomadas, mas não há algo que, especificamente, fale de um produto; por exemplo: derramou óleo, derramou querosene, derramou uma carga de adubo químico, não há nada nesse sentido. O que nós temos são procedimentos que teremos que tomar a partir do acidente. Então eu não considero que seja tão correto assim esse nosso procedimento, por isso reforço a importância dessa discussão. Em vista disso, nós já estamos, há algum tempo, pensando e projetando uma nova captação de água, que saia do Guaíba e vá para o Rio Jacuí, para duas estações – São João e Moinhos de Vento –, duas captações no mesmo local, que captariam água de lá. É uma água considerada de melhor qualidade. Com isso, nós sairíamos, também, dessa rota de navios, mas isso não é uma obra para agora, é uma obra para, no mínimo, dois anos – nosso projeto é para

que ela saia em 2018. Teremos, talvez, um novo Governo a partir do ano que vem, não se sabe se haverá uma troca ou se haverá uma continuidade. Havendo continuidade, a obra se concretiza em dois anos; havendo uma troca, logicamente, haverá um novo estudo, e, talvez, não saia tão próximo assim.

Isso é o que nós temos no momento. Eu reforço a importância de que essa conversa tenha um longo – digamos assim – estudo, porque, realmente, nós necessitamos dessas ações.

O SR. PRESIDENTE (Cassio Trogildo): Obrigado, José Arnildo. O Sr. André Luiz Milanez, representante da Fepam, está com a palavra.

O SR. ANDRÉ LUIZ MILANEZ: Boa noite a todos. Quero agradecer o convite feito à Fepam para tratar desse assunto. Vou discordar apenas no sentido de que não é um assunto novo. A gente já vem discutindo esse assunto há muitos anos. Temos uma lei que dispõe sobre o transporte de cargas perigosas no Estado do Rio Grande do Sul, a Lei Estadual nº 7.877, de 1983, em que, a partir de algumas alterações, foram colocados alguns itens com relação à questão de transporte fluvial aqui na Lagoa dos Patos e no Guaíba. Por exemplo, essas cargas não poderiam ser transportadas à noite, mas esse artigo foi removido algum tempo atrás. Outro exemplo: todo transporte de produtos perigosos, para passar pela ponte do Guaíba, teria que ser com rebocador. A gente já vem discutindo isso há algum tempo.

No início do ano 2000, a gente criou um grupo de trabalho na própria SPH, junto com a Defesa Civil do Estado e com algumas organizações aqui do Estado, para criar um plano de emergência para o transporte de produtos perigosos, tanto no Guaíba quanto na Lagoa dos Patos. Então a gente já vem criando algumas discussões com relação a isso. A Fepam licencia o transporte hidroviário no Estado. Nós temos licenciado hoje sete empresas; o máximo de doze embarcações em seis empresas. O que a gente pensa com relação à questão da emergência? A gente não pode trabalhar estanque, só o Guaíba; nós temos que trabalhar a hidrovia como um todo. Temos que fazer um levantamento das áreas de sensibilidade em toda essa região, ver onde tem abastecimento público, definir esses locais, porque, se acontecer algum acidente, temos que defender essas áreas para não haver um caos para a população. Então precisamos definir, em toda essa hidrovia,

quais são os pontos sensíveis, quais são os locais que têm abastecimento, uma área sensível ambiental e trabalhar para fazer as prevenções. A gente trabalha para não acontecer o acidente, mas, como diz, o acidente é inevitável. Então temos que nos preparar para reduzir ao máximo os problemas que ele pode causar. A Marinha tem normas. Toda embarcação tem um plano de emergência. Mas o conjunto da sociedade tem que trabalhar em cima do que cada um pode fazer no caso de um acidente, e a Defesa Civil coordenando uma ação com todos os entes. Existe uma lei do óleo, a Lei Federal nº 9.966/00, que define o Plano de Contingência Nacional e Planos de Áreas Estaduais. Acho importante definir um plano de área para essa hidrovia. Se acontecer um acidente com um navio transportando benzeno, o que temos de equipamento para trabalhar isso? Tudo tem que ser levantado e colocado.

Com relação ao transporte, posso dizer que temos quatro terminais com produtos petroquímicos e de petróleo: o terminal Santa Clara, o da Transpetro de Canoas, o Tergasul, que é de GLP, e o de fertilizante, que tem produtos químicos, perigosos. Acho que era importante que todos estivessem aqui juntos para discutirmos, unirmos forças e montarmos um trabalho significativo que dê respostas para todos. De início, era isso.

O SR. PRESIDENTE (Cassio Trogildo): Obrigado, André. Apenas a título de esclarecimento, nós convidamos representação dos 17 terminais, infelizmente não tivemos a adesão de nenhum dos representantes. Nós estamos dando aqui se não o primeiro passo, dando o segundo ou terceiro passo no sentido de acharmos aquilo que, em qualquer área de atuação, sempre é menos caro, que é a prevenção.

Vamos passar a palavra ao representante da SPH, o administrador Bruno Gonçalves. Estivemos com o superintendente Capoani, justamente fazendo uma primeira conversa, dizendo que a nossa ideia era fazer esta audiência pública para tentarmos entender. Quero saudar a chegada do nosso Diretor-Geral do DMAE, o Elisandro, sempre muito solícito nesta Casa, e o convido para fazer parte da Mesa.

Gostaria que o Bruno tentasse nos situar em relação ao Plano de Contingência e Emergência e sobre quais são as responsabilidades de cada partícipe nesse processo como um todo. Escutei da Fepam que a coordenação seria da Defesa Civil, foi a primeira vez que eu escutei isso. Então, o que nós temos, e o que faltaria construir, enquanto medida preventiva, para que, logicamente, a gente buscasse que não acontecessem

sinistros, e em casos de ocorrências, a forma de atacarmos rapidamente para que o dano não seja grande e não se estenda.

O SR. BRUNO GONÇALVES ALMEIDA: Boa noite a todos; boa noite, Presidente, primeiro quero agradecer o convite. O nosso presidente Capoani gostaria de estar presente aqui, mas teve uma agenda em Rio Grande com a Marinha do Brasil a respeito do Porto de Pelotas.

Acho que cabe ressaltar primeiro que os portos brasileiros, por muito tempo, não foram licenciados ambientalmente. Aqui no Estado nós já tínhamos o Porto de Rio Grande licenciado, no ano passado licenciamos o Porto de Pelotas, e este ano o Porto de Porto Alegre. A partir desses licenciamentos a SPH vem revendo todos os seus planos desses portos públicos. A diretoria sentou com a Fundação Universidade de Rio Grande que já executa um trabalho no Porto de Rio Grande. Dentro desse trabalho com a FURG, o professor Ícaro que desenvolveu a agenda ambiental do Porto de Santos, e está na FURG hoje, propôs exatamente o que esta audiência vem propor, a discussão com todos os entes. Isso foi apresentado para a Secretária Ana Pellini, que vê com bons olhos. Dentro da SPH a gente está tocando a preparação para esse convênio e do *start* desta audiência pública, enfim, da agenda ambiental.

Hoje a hidrovia no Estado do Rio Grande do Sul movimenta em torno de 5 milhões de toneladas, entre grãos, madeiras e cargas perigosas. A hidrovia em si, a SPH, desde aquela época da discussão, 2000 ou 2005, se não me engano, o nosso plano de ajuda mútua no porto de Porto Alegre, data de 2005, muito pouco se fez a respeito do plano geral da hidrovia. A volta dessa discussão, e buscando o apoio técnico, é importante na academia para organizar, e, efetivamente implementar esse tipo de ferramenta, a prevenir esse tipo de acidente, é o que a gente buscado. Hoje essa restrição, como o colega falou, que constava na lei, ela se restringe a dois pontos das hidrovias que impedem o tráfego noturno de cargas, que é o Canal da Feitoria, lá em Pelotas, e a entrada de Itapuã. A gente tem estudado, com o auxílio da Marinha junto, e faço referência ao Tenente Costa, que está representando a Capitania dos Portos de Porto Alegre, viabilizar a navegação noturna de Itapuã a Porto Alegre, com sinalização, com dragagem. Claro que isso vai passar pela Marinha do Brasil. É responsabilidade dela a salvaguarda da vida humana e

da navegação, vai passar pela Fepam, tem que passar por todos esses órgãos intervenientes.

Essas empresas de navegação, além de terem a licença da Fepam, elas têm que ter uma licença da SPH, uma licença da Antaq, Agência Nacional de Transportes Aquaviários, que também regula o transporte de carga perigosa no Brasil. Além das empresas têm os terminais, o Santa Clara é um dos terminais privados que movimenta bastante carga aqui no Estado, e ele também tem essa autorização pela Agência Nacional. Até seria interessante colocá-los nessa discussão porque como agência reguladora eles também tem uma noção bastante forte nesse ramo. Acho que para uma exposição inicial, para tentar explicar como funciona, seria basicamente isso. A gente tem vários intervenientes para a liberação desse tipo de transporte. Estamos buscando reativar essa discussão e já tivemos várias empresas interessadas que demonstraram vários planos que seria a instalação de bases ao longo a hidrovia. Primeira base em Rio Grande, uma segunda base na altura de São Lourenço, e a outra em Porto Alegre e Guaíba. Isso atenderia qualquer tipo de incidente em cerca de 50 minutos à 01 hora e 10 minutos, para atender toda a extensão da Lagoa. Isso já foi discutido, dentro da SPH a gente já discutiu isso com a Marinha do Brasil também. Então, a partir desse convênio da FURG, a gente está desenvolvendo todos os estudos e planos. (Problemas técnicos no som.)

O SR. PRESIDENTE (Cassio Trogildo): O Sr. André Luiz Milanez está com a palavra.

O SR. ANDRÉ LUIZ MILANEZ: Eu fiz um levantamento da movimentação de carga do terminal Santa Clara e do terminal de Canoas: no total, deste ano, já foram transportadas 744 mil toneladas de produtos petroquímicos e derivados de petróleo, tirando GLP. Só de petroquímicos e derivados de petróleo, fora o GLP, 744 mil toneladas passaram aqui pelo Guaíba.

O SR. PRESIDENTE (Cassio Trogildo): Consulto o Diretor do DMAE para ver se quer fazer alguma manifestação?

O SR. ANTONIO ELISANDRO DE OLIVEIRA: Na verdade, eu quero agradecer pelo convite, Presidente; cumprimento a Casa, em nome da tua pessoa, pela iniciativa do

debate; cumprimento os demais membros da Mesa, o pessoal da Fepam, da SPH, os amigos da ONG e da Defesa Civil do Estado. Esse tema, para nós, é bastante caro. Nós saímos, recentemente, de um momento de adversidade em relação a esse assunto da qualidade da água em Porto Alegre. A gente passou por três meses com alterações. Estivemos aqui na Casa por mais de uma vez abordando esse tema, em termos de gosto e cheiro da água, especialmente na região Norte e Central da Cidade. Obviamente que o Cais foi um dos primeiros pontos que a gente fez um processo de investigação e de avaliação, em função da presença da nossa captação para o atendimento, tanto da estação de tratamento da São João, que abastece a Zona Norte da Cidade; e a estação Moinhos de Vento, que abastece mais essa região Central, então, praticamente um terço da Cidade, com toda a certeza, é abastecido por uma água que é captada na margem do Porto Navegantes, não é? Isso é uma situação que, depois da desativação do Porto Mauá e toda a passagem da operação para o Porto Navegantes, é um ponto de atenção. O DMAE tem um projeto que deve levar adiante, com toda a certeza, independente do formato tecnológico que ele será executado, que é de alteração desse ponto de captação, porque esse é o único ponto. (Problemas técnicos no som.) Eu estava dizendo que nós temos cinco pontos de captação na Cidade: um nas ilhas, ou melhor, na Ilha da Pintada, que é no Jacuí, que, a rigor, é uma vazão maior do que a gente tem aqui nessa margem esquerda, no sentido Norte-Sul, a gente diz que pega mais a foz do Gravataí e do Sinos, especialmente, que contribuem mais para essa Região. Então, de um modo geral, o Jacuí tem uma vazão maior e é considerado com uma água de melhor qualidade, especialmente do ponto de vista de carga orgânica, de presença de esgoto, mas é uma das captações que nós temos. Nós temos uma no Parque Marinha, uma na Tristeza, no Veleiros e outra em Belém Novo. O Jacuí é uma situação separada, como eu disse, mas todas essas são captadas aqui no continente, vamos dizer assim, em Porto Alegre; a única que não tem um prolongamento em direção ao canal de navegação onde a vazão é maior é essa exatamente no Cais Navegantes; é um salão exatamente na margem, até porque a operação portuária não permite que a gente estenda uma tubulação ali em função de toda a operação e da atividade do Porto. E esse é o desafio da nossa alteração, pelo menos o projeto que tem hoje de a gente captar aquela região ali do Jacuí, hoje chamada de Saco do Ferraz, que é um ponto que vem sendo monitorado e que apresenta a melhor qualidade. Mas independente de nós levarmos adiante esse formato

que está previsto, que é um projeto bastante robusto, um túnel, praticamente, escavado há cerca de 40 metros abaixo do nível do leito do Guaíba, então é na rocha, passa por baixo de ilhas. Está sendo feito neste momento um estudo de impacto ambiental dessa obra, mas, independente de ser neste formato, entendemos que precisa ser alterado. O DMAE já adquiriu experiência com o Pisa de executar emissários subaquáticos, no leito, no fundo do rio, tanto que essa tubulação de esgoto que sai do Cristal e vai até a Serraria foi feita nesse formato, que é chamado de emissário subaquático. Enfim, independente desses detalhes, o fato é que a questão do porto nos inspira uma série de cuidados em relação à captação da água neste ponto, para estas regiões, especialmente Norte e Centro da Cidade, e óbvio que o pessoal da SPH, da Fepam, das entidades que estão aqui participando desta audiência e também acompanham o tema que é objeto mais direto - os riscos das cargas perigosas que, independente da localização do nosso ponto, atual ou futuro, como está planejado, eventualmente essa possibilidade de termos um acidente na operação portuária, de cargas, sempre é um ponto de atenção e, no nosso caso, de forma muito constante. Portanto, nós nos somamos a este debate, cumprimos pela iniciativa e, naquilo que nos cabe, somos parceiros nos encaminhamentos necessários. Obrigado a todos, mais uma vez!

O SR. PRESIDENTE (Cassio Trogildo): Obrigado, Diretor Elisandro. Vamos abrir as inscrições, quem quiser fazer uso da palavra é só levantar a mão para fazer a inscrição. A Sra. Tânia Pires, representante da ONG Ciupoa, quer fazer um questionamento; após faremos as intervenções que serão respondidos pela Mesa, por quem couber.

A SRA. TÂNIA PIRES: Eu tenho duas dúvidas: uma a respeito dessa captação. Eu não entendo, não sou técnica; por isso que a gente tem que conversar bastante para eu ficar tranquila quanto à capacitação. Por exemplo, se nós vamos seguir com esse túnel, captando água lá adiante, no Jacuí, como vocês pretendem... Eu conversei com um técnico que me ajudou, e eu estava pensando o seguinte: enquanto nós estamos construindo para ir captar água lá onde o navio não está – o navio está aqui, e estamos captando lá -, quem é que nos diz que nesse tempo que vamos fazer a obra, que, paralelamente aquele ponto de captação já não vai estar contaminado? Porque obras demoram. Ou talvez lá não vá passar o navio, porque não é o local onde se transita, mas

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
007ª Audiência Pública 21SET2016

quem é que vai, que empresas poderão se colocar lá, já que futuramente estão tentando chegar àquele local de captação? Por exemplo, pode uma empresa fazer um terminal ou não de produtos químicos perigosos lá que não vão transitar, mas que estão lá, e nós estamos captando água lá; quer dizer, qual é a certeza que temos de que estamos gastando um monte de dinheiro para captar água adiante e que lá já não estão se preparando construções de empresas, terminais – não conheço a região – que possam fazer com que este trabalho seja nulo? Chegamos lá e estamos com um problema igual! Quer dizer, trabalhamos, chegamos lá!!! Eu penso em que bom seria se a gente pudesse se preparar e não gastar tanto para ir captar, porque, se nós prepararmos aqui a solução, limpamos aqui, prevenimos aqui, nos tornarmos resilientes naquilo que já temos, acho que é mais barato. Isso é uma opinião minha, não sou técnica, não tenho esse preparo -, é apenas uma dúvida que estou colocando.

E outra: antes de eu vir procurar o Presidente, o Ver. Cassio Trogildo, eu fiz muita pesquisa, eu perguntei, eu conversei com muita gente porque era um assunto sobre o qual realmente eu tinha só um temor, sem nenhum conhecimento que continuo não tendo. Eu não preciso ter esse conhecimento, só tenho que ter o temor. Eu desencadeio o temor, e vocês que têm o conhecimento que vão nos ajudar. Eu fiz pesquisas sobre a quantidade e a idade dos navios e me apavorei, porque há uma empresa que tem 70 navios... Conversei com pessoas que navegam no Guaíba e perguntei qual a idade boa para um navio navegar, principalmente com produtos perigosos. Vinte e cinco anos. Já é um navio que poderia ficar parado para uma biblioteca pública. O que acontece? Os navios que estão transitando, de uma só empresa que eu vi, têm 70, 80 anos. Então eu acho isso, para minha ignorância... a população civil que não conhece, eu me apavorei, porque 80 anos, sendo que o bom seria 25, nós já temos aí um problema, numa empresa que eu pesquisei. E ela não está escondendo nada, está lá. E eu, como dona de casa, fui lá, pesquisei e achei. Quer dizer, não é uma coisa difícil de encontrar. Então, são para essas coisas que nós queríamos ajuda. Como é que nós podemos cuidar dessa situação? Eu fiquei apavorada, por isso, vim procurar o Presidente para começarmos a conversar e fazer uma rede para vermos onde é que estão os furos e como é que podemos ajudar.

O SR. PRESIDENTE (Cassio Trogildo): Obrigado, Tânia. Convidamos, então, o Capitão Tenente José Carlos, da Capitania dos Portos, que está com a palavra.

O SR. JOSÉ CARLOS DA COSTA: Boa noite a todos, eu trabalho na Capitania dos Portos de Porto Alegre e estou aqui representando o Capitão dos Portos, Comandante João Gilberto. Sou o encarregado do setor de segurança do tráfego aquaviário da nossa capitania. Primeiro, eu queria tirar uma dúvida da D.^a Tânia, é muito importante a sua colocação e eu queria começar pela senhora. Os navios que transportam cargas perigosas seguem um rigoroso controle pela Marinha e pela Petrobras, que os contrata efetivamente. A vida útil desses navios é de trinta anos, mas eles são desativados dos serviços de carga perigosa antes desse período. E a Marinha tem um grupo especial só para fiscalizar esses tipos de navios, é o Grupo de Vistoria e Inspeções, ele é específico, só trabalha nessa direção. E as pessoas que trabalham nesses navios são altamente qualificadas, recebem cursos especiais para estarem a bordo daqueles navios. São trabalhos feitos, são atividades bastante controladas e muito específicas. Então, não chega a esse tempo de vida útil que a senhora recebeu como informação. Quando atingem trinta anos, eles saem da atividade de carga perigosa. Também são navios que possuem casco duplo, hoje em dia, eles têm dois cascos em vez de um. Se houver algum problema no casco externo, o interno sustenta até que o navio chegue até o ponto de apoio. Falo isso para conhecimento de todos. Eu queria voltar um pouquinho a alguns dados só para esclarecimento. A Capitania dos Portos é parceira de todos os órgãos que buscam a segurança da navegação. É nossa primeira meta: a segurança da navegação. E a Marinha, como foi dito aqui, possui normas específicas para todo o tipo de atividade exercida na água. O Bruno, do SPH, fez uma referência importante sobre o plano de auxílio mútuo que é gerenciado pelo próprio SPH. E o SPH e a Marinha fazem uma parceria já de longa data, juntamente com a Fepam e a Secretaria de Meio Ambiente, buscando a melhor maneira de se trabalhar nessa direção. É um trabalho constante, não existe distância para esse tipo de trabalho. O Major da Defesa Civil diz que a Defesa Civil está à disposição. Eu sou testemunha disso. A Defesa Civil participou com a Marinha não só nesse tipo de trabalho, mas também em outros, acima de tudo de busca e salvamento em várias ocasiões. A mais recente parceria que tivemos foi em Tapes – muito recente, bastante triste para todos nós.

O SR. MANOEL LUIZ NUNES: Eu sou da Fepam. A minha (Ininteligível.) de referência é a Lei nº 7877, que trata do transporte de cargas perigosas, uma das nossas balizas de referência na nossa Marinha. Nós costumamos consultá-la constantemente. O nosso grupo de vistoria em inspeção específica em atividade tem esta lei no seu local de trabalho. É constante a nossa consulta. Eram estes os nossos esclarecimentos.

O SR. PRESIDENTE (Cassio Trogildo): Muito obrigado.

Convidamos, de imediato, para a sua manifestação, o Sr. André Ribeiro, da Estratégia de Resiliência de Porto Alegre.

O SR. ANDRÉ RIBEIRO: Boa noite a todos, boa noite à Mesa. Trago, na verdade, apesar das explicações todas, uma dúvida que ainda nos restou. Sendo hoje, pelo que nos parece, a Fepam é o único órgão fiscalizador presente e que acompanha ainda o trajeto das hidrovias, a Marinha ou a Guarda (Ininteligível.) da Brigada faz um acompanhamento em que outros parceiros auxiliam a Fepam nessa fiscalização do transporte fluvial em Porto Alegre. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Cassio Trogildo): Obrigado, André.

O Sr. Lindomar Constante, da Defesa Civil Municipal, está com a palavra.

O SR. LINDOMAR CONSTANTE: Boa noite a todos. Eu só queria tirar uma dúvida. Enquanto Defesa Civil, nos preocupamos muito, além da prevenção, com a mitigação, e depois com a resposta junto com os bombeiros. Como Defesa Civil do Município a gente se preocupa com isso, e eu queria fazer uma pergunta – não sei qual dos órgãos poderia me responder. Ouvi falar em alguns planos que estão sendo negociados ou tratados. Existe algum plano, se houver algum acidente aqui no Guaíba ou nesse percurso? Já tem algum plano de contingência nesse sentido, além daquele natural dos bombeiros e da Marinha chegar (Ininteligível.)? Existe algum plano de contingência pronto para esse transporte de cargas?

O SR. PRESIDENTE (Cassio Trogildo): Muito procedente a pergunta, Lindomar. Vamos passar novamente à Mesa. Consulto o Diretor do DMAE. Houve uma pergunta da Tânia. Vamos começar com o nosso querido amigo Elisandro.

O SR. ANTÔNIO ELISANDRO DE OLIVEIRA: Eu não disse na minha intervenção anterior que, apesar de nós termos investigado e considerado o porto como uma hipótese no início, não foi esta a conclusão, não é? Na verdade, toda a situação que se estabeleceu depois do fechamento de uma empresa que catava resíduos e diversas outras ali no bairro Navegantes, voltou à normalidade. Mas, sim, esta discussão entre tecnologia e poluição é uma corrida maluca. Então, obviamente que sim, devemos atentar para reduzir os níveis de poluição. Obviamente que, com isso, podemos atenuar também essa corrida tanto a novas tecnologias de monitoramento, de tratamento quanto de prolongamento de captação, porque até onde precisaremos avançar? Eu sei que este é um debate que paira sobre diversas análises. Entretanto, no caso da captação ali, como disse, nós temos dois elementos que são decisivos, no nosso ponto de vista, nessa decisão de alteração daquele ponto, que está tomada. O formato é que estamos debatendo. Por quê? Porque tem dois agravantes ali. O primeiro é que a operação portuária, pela proximidade, por mais rigorosos que sejam os controles dos processos de qualidade, ainda assim, traz algum nível de risco. E a proximidade dali, então, não é desejável. Entretanto, para além disso – e aí em função da própria atividade portuária, é a única das nossa captações fora da ilha que não tem um prolongamento em direção ao canal. Por que buscamos o canal? A nossa captação no Marinha, na Tristeza e no Belém, a água não é captada na margem como ali. Ela tem um prolongamento de uma tubulação que busca o canal. E por que a gente busca o canal? Porque, no canal, a vazão é maior. Poeticamente, se diz que o Guaíba é um... Tem um grande debate, na verdade, se o Guaíba é rio ou lago. Na verdade, é estuário. (Risos.) Mas também, poeticamente, dizem, e é compreensível, vocês vão entender, que é um rio de margens líquidas. O rio seria, então, por essa abordagem, um canal, que é onde a água tem a maior vazão, onde a água circula em maior quantidade. Nas margens a vazão é menor, a água é mais parada, ela se retém mais nas margens. Então é desejável que a gente busque o canal. No caso, a alteração da captação está trabalhando com a ideia de ir para além do canal e buscar água no Jacuí. Sim, porque nós temos um monitoramento histórico de que a qualidade da

água no Jacuí é melhor, especialmente sobre os parâmetros relativos à presença orgânica, de esgoto, embora o Jacuí receba também uma contribuição que a gente sabe que é significativa de agroquímicos, por vir de uma região mais do interior do Estado, mais rural, com maior presença de atividades agrícolas. Mas a vazão do Jacuí também é maior.

O Guaíba é formado por quatro afluentes, mas mais de 80% da vazão dele, o volume de água do Guaíba vem do Jacuí, portanto a diluição também da poluição que ele recebe é maior. Então faz todo o sentido, em que pese que o teu raciocínio tenha lógica também. Se tivéssemos um rio totalmente despoluído, não precisávamos prolongar, mas nesse caso, ainda que a gente evolua, e é isso que se espera, na redução da poluição, mitigando os impactos dos empreendimentos e avançando no tratamento de esgoto, ainda assim essa captação não deve ser alterada por esses aspectos que eu te digo. Por exemplo, a gente tem o caso do Polo Petroquímico, que, a rigor joga os seus efluentes no Jacuí. Mas o Polo Petroquímico tem um processo muito rigoroso, e talvez no Estado seja o processo de controle do seu tratamento mais rigoroso que a gente tem, tanto que nesse processo aqui nós tivemos alguns momentos como referência o trabalho deles. Tanto é que o próprio conteúdo, que hoje ainda está ali na Cettraliq, uma das possibilidades de tratamento é no Polo Petroquímico. E empresas, a rigor, serem licenciadas naquela região ali, que eu saiba, não tem. E também não tem todo esse controle, digamos assim. Mas o que a gente sabe é que a poluição gerada aqui em Porto Alegre não vai subir, pelo menos não é a tendência – é uma questão hidrodinâmica, já que a vazão vem de lá. Então são algumas razões que eu te daria para essa decisão, efetivamente, de substituir esse ponto, porque nós entendemos que ela está tecnicamente correta, em tese, e sob o ponto de vista do raciocínio também faz sentido.

E de fato, o plano de contingência é algo que a gente precisa avançar, embora essa não seja uma pergunta dirigida a mim, e eu não sei exatamente o que se tem hoje de planos em relação à questão portuária, enfim, outras coisas. Mas nós, na questão da água, precisamos avançar nesse sentido. Nós concluímos, no ano passado, o Plano Municipal de Saneamento; um dos desdobramentos desse plano é o Plano de Segurança da Água. A Barragem Lomba do Sabão era o reservatório alternativo ao Guaíba, ela também, em 2012 foi desativada, por um alto grau de contaminação de esgotos, mas também de elementos químicos, principalmente manganês e ferro que davam cor na água.

O SR. PRESIDENTE (Cassio Trogildo): Sei que o DMAE é uma potência em Porto Alegre, mas nós precisamos focar aqui...

O SR. ANTÔNIO ELISANDRO DE OLIVEIRA: Está bem, estou me alongando. Mas era isso. Faz sentido também essa pergunta. Obrigado, Ver. Cassio Trogildo.

O SR. PRESIDENTE (Cassio Trogildo): A Tânia tem mais um questionamento, o último questionamento antes da continuidade da reunião.

A SRA. TÂNIA PIRES: Seria para a Fepam. Mas a dúvida que eu tenho é a seguinte: aconteceu um acidente químico aqui no Guaíba, não é lá na Lagoa dos Patos; aconteceu um problema num navio, houve derramamento de agrotóxico... Quem se chama, quem está preparado? É a empresa que estava transportando aquele produto? Se o acidente não é ali, é no terminal deles, quem se chama? Porque o que eu sinto é o seguinte, nós estamos no limbo por enquanto. A gente sabe do problema, *o.k.*, nós temos capacidade imediata de reação? Quem se chama? É a Prefeitura, é o Estado, quem?

O SR. PRESIDENTE (Cassio Trogildo): Vou passar a palavra para o Major Alexsandro Goi, representante da Defesa Civil do Estado. O senhor pode abordar todos os temas que achar que estejam dentro da tua alçada.

O SR. ALEXSANDRO GOI: Obrigado, Presidente, vou tentar não me alongar. Eu acho importante o reparo que o Sr. Milanez fez a uma colocação que eu fiz no início. De fato, isso é uma coisa que vem agregar. Não é um tema novo, é do início da década de 1980, sem dúvida alguma, mas o que nós observamos é que pouco se desenvolveu acerca dessa demanda tão importante. Certamente tivemos alguns encontros, alguns debates, alguns exercícios, uma série de coisas, agora, uma coisa que foi muito bem colocada pela Defesa Civil do Município é a questão dos planos de contingência. Eu acredito que tenhamos que trabalhar na resposta na prevenção. A resposta é fundamental, e nós vamos atuar sempre da forma mais possível no sentido do restabelecimento e da ajuda humanitária.

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
007ª Audiência Pública 21SET2016

A questão dos canais de captação de água é fundamental também, mas nós nos importamos com onde as pessoas vivem. Nós temos os moradores das ilhas, nós temos as pessoas que vivem também na região ribeirinha do rio, quer seja na margem do Município de Porto Alegre, quer seja na margem do município de Guaíba e outras localidades que nós temos. O Plano de Contingência, em síntese, trata-se de um documento com o menor grau de complexidade possível para que ele seja exequível, ou seja, para que nós possamos colocar em prática todas as ações que nós devemos colocar, no caso do acontecimento de um evento adverso, de um desastre natural, que no jargão da Defesa Civil é sinônimo. Então, esse Plano de Contingência abrange a atuação conjunta de diversos órgãos. Foi colocada a questão do Plano de Contingência, que tem que ser elaborado, construído de forma conjunta entre a Defesa Civil do Estado, entre o DMAE, a Fepam, enfim, a Superintendência de Serviços portuários. Agora, realmente, nós precisamos fazer um levantamento sobre equipamentos a serem adquiridos, no caso de necessidade de isolamento de um determinado trecho do leito do rio, uma série de coisas. Quais são as pessoas que vão ser encarregadas de retirar o navio, se for o caso, daquela localidade? Ou então de isolá-lo e deixá-lo lá, de fazer a retirada das pessoas que estão em situação de vulnerabilidade social, que podem ser atingidas pelas consequências dos dejetos, do produto perigoso. Então esse Plano de Contingência é fundamental. No que tange aos eventos mais comuns que nós nos deparamos, como enchentes, enxurradas, vendavais, precipitação de granizo, nós temos uma grande experiência nesse sentido, mas um Plano de Contingência voltado para cargas perigosas transportadas por navios, por barcos, enfim, isso é um assunto novo. Não novo, mas que não tem sido dada a devida importância e é justamente por isso que nós estamos aqui hoje também.

Então, é nesse sentido que nos colocamos à disposição. Também agradeço a contribuição do Capitão, do Tenente, da Capitania dos Portos. Agradecemos e estamos muito honrados também nesse sentido, mas Sr. Milanez, pode ter certeza, estamos muito preocupados também. Temos que desenvolver isso. Realmente eu usei a expressão errada, mas o assunto em si, a demanda em si não foi desenvolvida tal qual ela deveria ser, tanto que nós estamos debatendo esse assunto aqui. Em uma hora e meia vamos já tratar e já vamos trazer várias coisas super importantes como a senhora trouxe, a questão da idade dos navios. Mas imagina só, isso é um trabalho complexo que dura certamente

mais de ano. Nós precisamos realmente fazer um documento e colocar em prática, fazer simulações. Isso é uma coisa fundamental. Então envolve todos os órgãos do Estado, certamente envolve todos os órgãos do Estado, e realmente, neste momento, se tivéssemos um evento adverso nesse sentido, um desastre natural como esse, o Corpo de Bombeiros seria um dos principais órgãos que iria atuar, juntamente com a SPH, com a Defesa Civil, com a Fepam, obviamente. Agora, nós temos que tratar qual o papel que vai ser de cada um dos órgãos e precisamos ter equipamentos para isso. Precisamos adquirir os equipamentos. Para isso precisamos ter todo um rol, ter todo um corolário de atividade administrativa, com licitação e tal, mas isso se faz. O que nós temos é justamente nos reunir e dar continuidade, aprofundar esse tema de maneira técnica. Sei que falei meio contextualizadamente, mas são grupos de trabalho que têm que ser estabelecidos para que nós façamos e elaboremos de forma concreta, de forma técnica todas essas demandas que são fundamentais.

O SR. PRESIDENTE (Cassio Trogildo): Obrigado, Major Alexsandro.

Passamos agora para o representante do SPH, Sr. Bruno Gonçalves Almeida.

O SR. BRUNO GONÇALVES ALMEIDA: Vou fazer algumas colocações a respeito da pergunta sobre os planos. Hoje nós temos o plano do porto de Porto Alegre. A lagoa, em si, em caso de algum acidente, quem atua primeiro, e as empresas têm essa contrarresposta, são as empresas detentoras de terminais de destino, e cito o exemplo da Petrobras, que tem uma empresa contratada que atende todo País, e eles têm uma base em Canoas – se não me engano é Alpina Briggs –, então qualquer incidente na lagoa com os navios que vêm em direção à Petrobrás, eles vão atender.

A respeito da interveniência de quem fiscaliza, foi colocada a Fepam, que fiscaliza a licença dos itens que estão na licença de operação dele, e a Antaq, que é quem dá a autorização para a operação dos terminais. A Antaq também fiscaliza esses terminais, se os planos estão em dia e todas as certificações necessárias.

O SR. PRESIDENTE (Cassio Trogildo): Obrigado, Bruno.

Passamos a palavra ao representante da FEPAM, André Luiz Milanez. Gostaria que pudesse incluir a questão que a Tânia levantou, em relação à troca de local de captação

do DMAE depois de não se ter um novo porto. Eu não sei nem se é cabível, no Jacuí, ter um porto, mas poderia haver algo como temos no Plano Diretor Urbano e Ambiental, que tem um gravame proibindo. Há essa possibilidade?

O SR. ANDRÉ LUIZ MILANEZ: Eu até ia tocar neste assunto. Não me lembro bem onde está a localização da captação, mas acho que está dentro da APA. Então não é uma área que vá ter uma atividade industrial, a princípio não é para ter, e, se tiver a captação ali, não vai haver essa possibilidade. É que é diferente: o Rio Jacuí tem um volume de água muito grande, o nosso Rio Guaíba, a quota dele é zero, a movimentação de água em função da quantidade de água que chega de seus afluentes – então já é uma diferença. Com relação à questão de risco, no Jacuí nós temos o terminal Santa Clara, quer dizer, se acontecer algum acidente, isso é inevitável, não vai ter ponto de captação onde não haja um transporte de produto perigoso, mas tem formas de se atender e se buscar uma alternativa.

Com relação ao que Elizandro falou, do lançamento dos efluentes do polo, os efluentes do polo não são lançados no Jacuí, eles são lançados no solo, e naturalmente eles vão para o Rio Caí, não para o Jacuí. Eles estão há 35 anos, nunca houve o problema de ele não atender aos padrões. O sistema de tratamento do polo é superdimensionado em função da quantidade de indústrias que estavam previstas lá em 1975, e que no fim não vieram. Temos um polo, hoje, em torno de 12 empresas, então o sistema de tratamento é muito grande. É uma das possibilidades dos efluentes que estão nessas empresas, irem para lá para serem tratados. Já se buscou tratar, na época da Utresa, alguma coisa da Utresa que estava com problemas, na época da mortandade de peixes de 2006. Bom, é à parte. Com relação à questão, toda embarcação tem normas da Marinha que determinam que tenha planos de emergência para a embarcação. Ela tem lá seus planos de emergência com relação à questão de produtos perigosos, todos os terminais têm seus planos de emergência. O porto de Porto Alegre está com seu plano de emergência. O que falta? Falta juntar todos esses planos em um grande plano de área e dividir. As empresas, os terminais têm a obrigação de ter equipamentos para atendimento, e eles têm; as embarcações têm equipamentos mínimos lá dentro, o que falta é juntar esforços para, se acontecer um acidente, ter equipamento do terminal A, do terminal B, técnicos do terminal A, do terminal B, de equipes terceirizadas, para juntar esforços e tentar reduzir ao máximo

as contaminações e limpar no tempo mais rápido possível. Essa é a questão do plano de área, e levantando as questões de sensibilidade, sensibilidade ambiental e sensibilidade social. Define-se isso dentro de um plano. E aí tu já vais saber, se acontecer um acidente em determinado local, o que se vai fazer naquela região, isso é que é importante. Perguntaram, e a resposta é essa: não há ainda um plano de emergência global. Acho que é o caminho a gente discutir e tentar montar isso na estrutura do Estado como um todo. Eu acho que a situação é essa.

O SR. PRESIDENTE (Cassio Trogildo): Obrigado, André.

Nós estamos chegando ao final da nossa audiência, rigorosamente cumprindo com o nosso horário. E eu quero aqui, numa manifestação final, dizer que para mim foi muito valiosa esta reunião, Tânia e demais companheiros de Mesa e todos que nos acompanham aqui. Na verdade, nós, a partir da consulta a alguns órgãos, às conclusões, André, nós já tínhamos chegado. Precisávamos, acredito, termos a audiência pública para que ficasse devidamente registrado, porque as audiências públicas servem justamente para se discutir os problemas e dar publicidade a determinados temas. Então, me parece que o André conseguiu, ao final, resumir a nossa audiência. Ou seja, nós temos os planos de contingência das embarcações, temos os planos de contingência dos terminais, mas precisamos um plano de contingência de área. Então, se esse tema é novo ou antigo, ele ainda não foi solucionado. E aí eu queria propor a vocês que nós constituíssemos um grupo de trabalho de trabalho; não precisa ser a Câmara coordenando, depois nós vamos fazer os convites para todos os órgãos envolvidos, inclusive, para a Antaq. Na primeira reunião, a gente pode então escolher quem vai ficar coordenando esse trabalho, e até preferiria que ficasse um órgão mais técnico, para que tenha uma continuidade, vamos dizer assim, maior, porque a nossa Mesa Diretora aqui encerra os trabalhos no final do ano, depois a nova Mesa, até se constituir, talvez haja uma perda de continuidade, Tânia. Mas eu gostaria ainda que nós tentássemos, até o final do ano, convidar a Assembleia Legislativa para que nós tenhamos um seminário, talvez conjunto, na Assembleia, para que a gente possa abordar tudo isso que a gente iniciou as tratativas aqui e a conceituação, de uma forma um pouco mais aprofundada. Ou seja, buscar quais os caminhos que nós precisamos percorrer agora para termos a solução daquilo que nós já identificamos como o problema que está posto, que é o plano de contingência de área, e

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
007ª Audiência Pública 21SET2016

aquela pergunta que fica: se acontecer um sinistro na hidrovia, quem é que vai lá combater? Lógico, podem ser de vários tipos, pode ser incêndio, pode ser o afundamento de um navio, aí depende da carga, mas essa, na verdade, é a questão que nós ainda precisamos desenvolver daqui para frente.

Agradeço a presença de todos vocês, encerramos esta audiência pública tendo sido um grande prazer recebê-los na Casa do Povo de Porto Alegre. Muito obrigado.

(Encerra-se a reunião às 20h30min.)