DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA REALIZADA PELO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS, SOBRE A APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (RIMA) DO EMPREENDIMENTO PARQUE URBANO E MARINA BEIRA-MAR

Às 19h15min (dezenove horas e quinze minutos) do dia 24 (vinte e quatro) de julho de 2022 (dois mil e vinte e dois) foi iniciada Audiência Pública Auditório Antonieta de Barros da Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina - ALESC, Palácio Barriga Verde. Endereço: Rua Doutor Jorge Luz Fontes, 310, Centro, Florianópolis, SC - CEP: 88020-900, sob a presidência do **Sr. Daniel Vinicius Netto**, Presidente do Instituto do Meio Ambiente de Santa Catarina e com a participação das pessoas indicadas na lista de presença anexa. O **Sr. Daniel Vinicius Netto** inicia sua fala: Boa noite a todos, nesse instante nós damos por aberta a Audiência Pública de apresentação do Relatório de Impacto ao Meio Ambiente do Parque Urbano Marina Beira-Mar Norte Florianópolis. Solícito a todos, atenção para as regras dessa audiência. Inicialmente, gostaria de me apresentar, me chamo Daniel Vinícius Netto, estou como Presidente do Instituto de Meio Ambiente do Estado de Santa Catarina - IMA e presidirei essa audiência que é regimental, preconizada na Legislação Ambiental Catarinense Brasileira. O IMA realiza a Audiência Pública para todos os licenciamentos precedidos de estudos de impacto ambiental e do Relatório de Impacto ao Meio Ambiente. Portanto, nessa noite, nós vamos dar ao proponente, no caso, aqui é Prefeitura Municipal de Florianópolis, a oportunidade de apresentar os impactos ambientais. O relatório desse estudo de impacto ambiental. E, portanto, a audiência não é deliberativa. Nós não decidimos e nem votamos nada aqui nesta noite. Ela é um passo do rito do processo de avaliação do licenciamento ambiental solicitado ao IMA para o referido empreendimento, que está sendo proposto na cidade de Florianópolis. Tendo sido cumprido todos as publicações e as exigências legais que o IMA impôs ao proponente, a audiência foi deferida, agendada e publicada para a data de hoje. Então, teremos 2(duas) etapas dessa audiência. Não é diferente de nenhuma outra audiência pública que o Instituto de Meio Ambiente de Santa Catarina faz para licenciamento da PMI. Nós teremos 2(duas) etapas. A primeira será a apresentação do proponente, como eu disse, a sua equipe técnica, os concessionários. Eles farão essa apresentação por até 60(sessenta) minutos. Divididos entre a equipe e o coordenador da equipe, que será o biólogo Emerilson Gil Emerim (Ambiens Consultoria Ambiental). Então, passo a compor a mesa, chamar na mesa. Inicialmente, é o principal representante é do Prefeito Municipal, o Prefeito Topázio Silveira Neto, para compor a mesa conosco. O Secretário Sr. Juliano Richter Pires, Secretário Municipal de Turismo, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico de Florianópolis. Bem, agora os integrantes da Empresa Ambiens: Sr. Emerilson Gil Emerim, Sr. Frederico Westphalen da JL Construções, Empresa concessionária. Para compor a mesa Senhor Eduardo Azambuja, também da Empresa JL. A arquiteta, Sr. Juliana Castro, também da equipe do proponente. Sr. Giovani Bonetti, também arquiteto da equipe do proponente. E Silvana Carlevaro, também é arquiteta da equipe do proponente. Chamo o meu Gerente de Avaliação de Impacto Ambiental, Gerente de Licenciamento de

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

Atividades Estratégicas, o engenheiro Leandro Weingartner. Leandro é também do Instituto do Meio Ambiente, do IMA, representa aqui na mesa, junto comigo o IMA. Muito bem, há antes passar a palavra para o nosso Prefeito, que é o proponente principal do empreendimento, eu só vou listar algumas regras dessa audiência. O regimento foi disponibilizado online. Eu não sei se impresso também. A gente não tem mais distribuído regimento impresso, a gente manda online. Justamente para fazer as vezes do órgão ambiental, porque nós temos que não emitir carbono. Bom, então o regimento que está disponibilizado online é de conhecimento de todos. Deverá ser respeitado o tempo estabelecido para as manifestações e a ordem de inscrição. Tratar com respeito e civilidade os demais participantes da audiência, bem como seus organizadores. São condições de acesso e permanência dos participantes. Isso já foi cumprido lá embaixo. Não portar instrumentos musicais, mastros de bandeira, banners, cartazes, objetos, bebidas, substâncias, etc. Não será admitido arremessar objetos de qualquer natureza no interior do recinto, e a utilização de fogos de artifício, coisas dessa natureza. Não incitar e não praticar atos de violência física ou verbal. Essas regras estão sendo colocadas porque, quem quebrar elas, será convidado a se retirar. Então, como eu falei, essa audiência tem o objetivo de informar e dirimir as dúvidas relativas ao Relatório de Impacto ao Meio Ambiente. O órgão ambiental recebe para instrumentalizar o licenciamento ambiental, portanto, essa é uma parte do rito aonde o órgão ambiental ouve a sociedade relativamente a sua participação no processo de licenciamento. Por isso que a legislação exige um Relatório de Impacto ao Meio Ambiente e nós, então fazemos essa consulta pública. Repito, audiência não é deliberativa. Não votamos nada nesta noite. Aqui não decidimos nada nessa noite. Mas a participação de todos os senhores é de grande importância para o órgão ambiental, para a equipe multidisciplinar que fará análise que está fazendo análise do processo, a qual parte dela está assim presente, alguns colegas e também, toda essa audiência é gravada, para compor o processo de licenciamento. Eu vou então passar a palavra para o Prefeito Topázio, que fará o início, se desejar, pode utilizar até 15 minutos para apresentação da proposição. Com a palavra, **Prefeito Topázio da Silveira Neto,** que diz: Eu posso dar isso aqui, um alô, muito boa noite a todos. Gostaria de saudar nosso, Presidente do IMA, Daniel. É saudar também a equipe técnica que preparou o trabalho que será apresentado nessa noite, bem como os representantes da concessionária e os demais membros do Instituto do Meio Ambiente, os técnicos que se fazem presente na mesa e na plateia. Saudar os meus colegas de Prefeitura, demais técnicos, sociedade civil organizada. Os jornalistas, a imprensa, todos que se fazem presente, a colaboração da Fundação de Estudos e Pesquisas Socioeconômicos – FEPESE, que eu vejo que também está nessa noite aqui organizando essa audiência, ajudando a fazer todos os registros. Também quero dizer que a Prefeitura Municipal de Florianópolis é a proponente desse estudo de impacto, enquanto, digamos assim, tendo a posse daquele terreno onde se propõem, onde se vai construir Marina Parque Beira Mar. Em 1748(hum mil setecentos e quarenta e oito) os açorianos saíram dos Açores e vieram para Florianópolis, na época Desterro. Dia 6(seis) de janeiro do ano que vem, nós completamos 275 (duzentos e setenta e cinco) anos dessa saga. Que

DS DS DS AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

é, saíram de lá, 461(quatrocentos e sessenta e um) açorianos, perdemos alguns no caminho. E chegaram aqui naquele ano. No dia 6/01/1749 (seis de janeiro de mil setecentos e quarenta e nove), 1748(hum mil setecentos e quarenta e oito). E, aquela época, obviamente, o mar era nossa principal estrada e foi assim até 1926 (hum mil novecentos e vinte e seis), quando se inaugurou a Ponte Hercílio Luz e nós passamos de ter um segundo modal de acesso à ilha. Através de veículos e outros modais que não o mar. E, desde essa época, nós temos um desejo muito grande de retomar essa nossa relação com o mar. Sempre com muita dificuldade, porque nos faltam equipamentos. Equipamentos para receber quem vem pelo mar, equipamento para reabastecer os barcos, para fazer a manutenção, para que a gente possa entrar no mapa como uma cidade que pode receber aqueles que querem visitá-la através do mar. Sem contar da questão do transporte marítimo, entre os nossos municípios da região, que é um assunto que vai e vem e que muitas vezes esbarra na falta de infraestrutura para você receber o transporte marítimo que tenha essa interconexão com os demais modais. O estudo que será apresentado hoje, ele traz essa possibilidade. A possibilidade de nós construímos um equipamento. E aqui faço um parêntese, bastante grande, construir um equipamento da qualidade que vai ser apresentado aos senhores, sem nenhum investimento público, 100% (cem por cento) de investimento privado. Que vai custear e gerenciar esse equipamento durante 30(trinta) anos pra recuperar o investimento e vai disponibilizar para a cidade de Florianópolis muito mais que uma Marina, mais um parque urbano com 100(cem), praticamente 100.000(cem mil) m² de área de lazer. Para que as pessoas possam usufruir com suas famílias, com área para bicicleta, área para parque, pets, crianças, etc (...) E vagas para barcos, que poderão vir do mundo inteiro nos visitar em Florianópolis e, trazer para cá toda a geração de emprego, renda, qualidade de vida que a cidade pode oferecer. Estudos mostram que cada vaga de barco gera ao redor de 5(cinco) empregos diretos, sem contar os indiretos. E essa é uma Marina que tá sendo projetada pra ter até 600(seiscentas) vagas. Portanto, nós estamos falando entre 2000(dois mil) e 3000(três mil). Tem 2000(dois mil) e 3000(três mil) empregos. Diretos das mais diferentes, ocupações que vai desde. O mecânico do motor, até aquela pessoa que faz é manutenção, marujo, os marinheiros etc (...) com todas as pra todas as idades, todas as formas de geração de emprego e renda. É um equipamento que traz pra cidade, é um turista altamente qualificado, de alta renda, que vai poder investir. E gastar na cidade? Nós vamos nos transformar, com certeza, num dos polos. de atracagem ou atracação pra barcos de nível Internacional? As pessoas perguntam Prefeito Topázio, mas vai parar Transatlântico aí na Marina? Eu digo, não, ela não está prevista para gente receber Transatlântico. Não é esse o objetivo da Marina. O objetivo da Marina é pra receber barcos. Depois a gente vai explicar aí o tamanho do dos barcos que poderão atracar. Talvez 90(noventa), 100(cem) pés, mas nós não estamos falando de Transatlântico. Nós fizemos a proposta, foi desenhada e apresentada e, será apresentada para os senhores de requalificar toda aquela área da Beira Mar Norte, pensando nos diferentes modais, pensando nas implicações com relação aos impactos de vizinhança, trânsito, etc, num projeto muito bem desenhado, que qualificará ainda mais a cidade de Florianópolis. Então, nós estamos

DS DS DS AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

bastante seguros de que a equipe técnica contratada pelo concessionário fez um trabalho muito bem feito, assessorado pelos técnicos do IPUF da Prefeitura, que deram todas as coordenadas urbanísticas para que isso pudesse ser construído de maneira que todo esse estudo fosse apresentado. Agora, como o Presidente, falou, é a parte dessa discussão na audiência pública. Isso é muito importante porque a gente vai compartilhar com os senhores todo o projeto. Muitas pessoas já viram fragmentos do projeto, mas não da forma que ele será apresentado hoje, na sua totalidade, e nós temos a convicção Presidente de que, feitos os esclarecimentos, a gente vai concluir de que é um equipamento que a cidade precisa, que a cidade espera, e que, muito nos orgulhará no futuro. Lembrando que, pelas estimativas que eu ouço dos concessionários, uma obra para entre 2(dois) e 2(dois) anos e meio de construção. De maneira que é um período bastante razoável pelo equipamento que nós vamos ganhar. Tá bom, isso posto, gostaria de agradecer muito ao Secretário Juliano, que está comigo aqui na mesa, que coordenou junto com outros Secretários da Prefeitura, todo esse trabalho; e que tem se empenhado para que a gente pudesse chegar nesse dia de hoje, apresentar para sociedade o Projeto do Parque Marina Público Urbano Beira-Mar Norte. Muito obrigado e boa audiência pra nós. **Sr. Daniel Vinicius Netto** retoma a palavra dizendo: Bom. Como eu disse no início da nossa audiência, será em 2(duas) etapas. Essa primeira etapa da apresentação das ações do proponente. E, será coordenada pelo o biólogo Emerilson. Não é permitida nessa etapa: perguntas, intervenções, interrupção. E, sim, apenas após a segunda, será feito o início das inscrições. Quem deseja fazer alguma pergunta terá o direito de fazer na segunda etapa. Então, nesse momento da apresentação, não é permitido intervir na apresentação. Faço alguns registros breves antes de passar a palavra para o coordenador do IMA que iniciará a apresentação. Senhor Roberto Oliveira, Presidente da Associação Catarinense de Engenheiros. Registro também a presença do Sr. Marcos Felipe Dias, Presidente do CDL de Florianópolis. O Sr. Hélio Dagnoni, Presidente da Fecomércio. Manoella Vieira Da Silva (Manu), Vereadora de Florianópolis. Marquito, Vereador de Florianópolis; Deputado, agora também. Vereadora Carla Ayres, também registra presença. A Superintendente da Floram, Beatriz. Doutor Carlos Leonardo Costa Alvarenga, Presidente do IPUF e demais Secretários Municipais, todas as autoridades. Sintam-se registradas e cumprimentadas nessa noite. Passo então, Emerilson, a palavra para você, e a partir desse momento, começa a contar os 45(quarenta e cinco) minutos oficiais da apresentação. A arquiteta, **Sra. Juliana Castro (Arquiteta da JA8)** que inicia sua fala dizendo: Boa noite, pessoal, na verdade, vamos começar nós da equipe de arquitetura, apresentando o projeto urbanístico da Marina. Boa noite a todos. Boa noite a todas autoridades aqui presentes. Ao Prefeito Topázio, o Daniel, o Presidente do IMA, Juliano e todos aqui. Então nós estamos aqui para apresentar esse projeto que começamos a trabalhar em 2016 (dois mil e dezesseis), quando a Prefeitura abriu a PMI para um concurso de Arquitetura da Marina Beira-Mar e, agora, a gente seguiu aqui com um empreendedor que venceu a licitação, com a revisão desse projeto e a evolução dele para versão que vocês vão conhecer hoje. Então, o projeto do Parque Marina Beira-Mar, faz parte de um plano de reaproximação da cidade com o mar, através da sua

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

porção central, feito pela Prefeitura de Florianópolis. Então, tudo o que a gente está mostrando nesse projeto aqui foi delineado pelos técnicos da Prefeitura e essas equipes de arquitetura que trabalharam nele; estão materializando um programa definido pelo poder público. Né, e que está fazendo essa sessão para iniciativa privada. Então, a ideia é que a gente tenha uma cidade mais caminhável através do programa, mais pedestres e ciclistas, que a Prefeitura já vem trabalhando, o Programa Ponte Viva, que está sendo implantado com a abertura da Ponte Hercílio Luz. O Parque Marina Beira Mar, que é o projeto que a gente vai apresentar hoje, do qual nós fazemos. O novo Centro Sul, que é uma recomposição que já faz parte dos planos de revitalização do aterro da baía sul, que é essa quarta etapa da reaproximação do centro, com o mar. A localização do projeto, ela vai ser destrinchada no IMA para vocês, mas ela fica na baía norte. Próximo aos principais eixos de conexão do centro e próximo ao continente também. E o nosso projeto, ele tem como funções globais essa reaproximação com a atividade náutica, não só no setor privado, mas também criando estruturas que possibilitem a gente implantar um sistema de transporte coletivo que faz todo o sentido para nossa cidade, já que só estamos separados do continente por 15(quinze) minutos de barco e às vezes mais de 2(duas) horas, por via terrestre. A ampliação da área de lazer da orla, o projeto prevê um incremento muito forte em equipamentos de uso público. Toda a área terrestre do projeto e grande parte do espelho d'água também é de uso público. Então, esse projeto vai ampliar e dar potência a esse parque urbano que nós estamos criando. A conectividade, que não é só física, uma Marina, ela tem uma um sentido de ser um equipamento de transição entre a terra e o mar. Isso é muito importante que seja entendido, porque vivemos numa ilha e precisamos estar conectados com o mar. Precisamos que as pessoas que naveguem possam atracar, independentemente de estarem com o barco. É armazenado na Marina ou não? Esse projeto prevê formas de pessoas que têm seus barcos, chegarem até a terra através dessa Marina. O bem-estar e a qualidade de vida, dinamismo econômico foi algo pensado ao longo de todo pela equipe de projeto. Aí eu queria também falar, que essa equipe de projeto que está aqui é de Florianópolis e, a gente o fez com muita vontade que fique bom. E as nossas diretrizes, então, são integração total do espaço livre, pensando que essa área, esse acréscimo de espaço público que a gente vai ganhar. É importante e vai valorizar a paisagem existente. A gente tomou muito cuidado para não obstruir estes visuais, para gente conseguir uma transição suave desse equipamento que é grande, tem sim um impacto, mas que ele agregue valor e valorize as características importantes do nosso lugar. A conectividade com o tecido urbano foi planejada para que as pessoas possam fruir por todo esse espaço e possam chegar neles de várias formas. Esse projeto está todo sendo preparado para receber certificações ambientais, garantindo que o impacto dele no nosso meio ambiente, na natureza da nossa cidade, não seja negativo de modo algum, nós não acreditaríamos nele se ele fosse o conforto ambiental e a pluralidade funcional, para que a gente consiga fixar o maior número de pessoas possíveis usando esses espaços públicos que nós estamos projetando. **Sra. Silvana Carlevaro (Arquiteta da ARK7)** que diz: Há, então falando um pouquinho também, a área de concessão para implantação do projeto, ela fica entre a Praça Portugal e a Praça

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

Sesquicentenário. Ela compreende uma área de 440.000 (quatrocentos e quarenta mil) m², se estende 300(trezentos)m mar adentro e possui uma extensão de 1186(hum mil cento e oitenta e seis) metros de longitude. É a área de concessão, ela já tem uma área de aterro existente que compreende os bolsões e a essa área de aterro existente foi acrescida. Uma área de aterro proposta para toda a implantação desse espaço público de parque. O formato do aterro, ele também tem a ver com a contenção das ondas pra o espelho d'água da Marina e também a ver com o solo. Então tudo foi definido, é em função dos do sistema que que existe no local, área de aterro total, então fica em 139.000(cento e trinta e nove mil) m². Resultando então, na implantação de todo o Parque do espelho d'água da Marina. Que vai ser apresentado. Essa é uma visão geral, então, de como fica essa relação com a cidade, mostrando toda a parte do espelho d'água e do parque ao fundo, mais relacionado com a cidade. A arquiteta, **Sra. Juliana Castro (Arquiteta JA8)** retoma a fala, dizendo: Então, como a gente já colocou a gente para ir, é posicionar os equipamentos que tem mais impacto visual. A gente sempre preservou esses eixos visuais e pensou nessa relação de preservação da paisagem natural, dos ativos paisagísticos que a gente tem ali, como o pôr do sol, a proximidade das pessoas que tão caminhando com a água. Então tudo isso foi muito importante na hora da gente definir a implantação urbana desse projeto, associado aos aspectos técnicos necessários para implantação da Marina. **Sra. Silvana Carlevaro (Arquiteta da ARK7)** diz: Então, a partir desses eixos visuais que o projeto é, considerou, foram implantadas as os equipamentos que dão suporte o parque, as áreas edificadas, começando com uma maior densidade, é mais para o norte e diminuindo se distribuindo ao longo do parque com uma menor densidade. A área total construída, ela fica em aproximadamente 34.000(trinta e quatro mil) m², sendo a maior parte de uma área coberta aberta. A arquiteta, **Sra. Juliana Castro (Arquiteta JA8)** segue, dizendo: Sobre, é uma questão que eu acho que todos têm curiosidade, se é que esse espaço, tudo o que tá colocado, é como o espaço terrestre, a maior parte dele é espaço de fruição pública. Fruição pública quer dizer que as pessoas vão andar por todo esse projeto. Então, nós estamos falando de um de uma área de fruição, ou seja, de um acréscimo de área de lazer pública de 132.000 (cento e trinta e dois mil) m², com estruturas com qualidade que Florianópolis ainda não tem. Provavelmente o melhor parque público do Estado de Santa Catarina, né?! A gente não pode dizer isso, mas a gente acha que sim. Nós acreditamos que esse incremento nas áreas de lazer vai somar muito para toda a população da nossa cidade, uma vez que ele tá inserido na área, melhor, conectada dentro do sistema de infraestrutura urbana da nossa cidade. É o lugar que mais passa ônibus, é o lugar que mais passa gente na frente e está junto a maior densidade da nossa cidade. Aqui a gente também tem uma ilustração que mostra os pontos de ônibus, os pontos de carros compartilhados, acesso de ônibus de turismo, o novo transporte náutico que vai ficar nessa área, os eixos cicloviário, que jamais serão interrompidos e nem modificados. O ciclista que anda com o transporte, ele vai continuar passando onde ele já passa, mas ainda as pessoas vão poder caminhar pelo lado de dentro e passear de bicicleta. **Sra. Silvana Carlevaro (Arquiteta da ARK7)** diz: Então, a partir do espelho d'água do Projeto, fica dividido: uma parte de embarcações

DS DS DS AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

privadas; com a aproximadamente 430(quatrocentas e trinta) vagas. Uma parte de espelho d'água de vagas públicas que são acessadas pelo atual trapiche. São vagas públicas e vagas para entidades como Polícia Federal, Bombeiros. E, o Projeto prevê também uma área de espelho d'água reservado ao uso público, onde se poderá, ele fica conectado com o Parque e onde se poderá ter atividades como pedalinho, stand up. Então, para ter essa proximidade com o mar bem direta, né?! Esta aqui é uma imagem, um pouco mostrando o espelho da água como é. O Parque Marina vai, com certeza, incentivar muito os esportes náuticos, como a questão do Remo. Então ele propiciará muito as competições. Então, dará suporte a tudo isso. Além disso, vai ter a escola de vela, vai ter uma. De vela é então, propiciando todas as atividades que existem hoje já, além e outras mais também, né? O parque foi dividido em diversos setores. O setor gastronômico e de serviços, que é onde tem uma área maior edificada. Dentro dessa área, embaixo é onde ficará o subsolo, então todas as vagas de veículos ficaram enterradas. Não terá nada aflorado. O acesso se dá por aquelas setas no bem no início. Então, o subsolo prevê aproximadamente com a 500(quinhentas) vagas de automóveis, motocicletas e bicicletas. Além disso, no subsolo vão ficar as infraestruturas e, também a o serviço de apoio, como como área de reciclagem, de depósito de lixo, central de resíduos. Essa aqui é uma imagem, então de como fica essa relação da das áreas edificadas com o Parque e com a Marina. Se pensou nas edificações para terem a maior relação com o Parque, tendo essa fruição, elas têm espaços de fruição abertos que conectam com o Parque. Então, ora, você está no parque, hora, está dentro da edificação sem ter essas separações físicas. A arquitetura, então foi pensada também com materiais como madeira laminada colada, estrutura pré-fabricada de concreto, materiais mais sustentáveis, uma construção mais seca também. E, também, foi pensado com muitos espaços abertos, cobertos. Então muitos terraços de acessos ao público também né?! para realmente valorizar todas as vistas que tem. no entorno. Próximo, então a essa maior edificação, nós temos o acesso para o subsolo. Ele não interrompe a ciclovia. A ciclovia é desviada para não ter essa interrupção. A ciclovia também entra dentro dessas rampas para se conectar com o subsolo. O subsolo possui acessos não só para aquela edificação, mas também para o Parque. De o maior parque, parquinho, playground, ele fica conectado com essa Praça Central. Então essa é uma imagem dessa relação do parquinho com a edificação, com amplos terraços de contemplação. **Sra. Juliana Castro (Arquiteta da JA8)** segue, dizendo: Depois a gente tem um setor de esportes e gastronomia. Nesse setor aqui na ampliação a gente foram incluídas as quadras de *Beach Tennis*, uma pista de *Skate Park* do tamanho da pista de Tokio, uma pista padrão olímpico, 8(oito) quadras de *Beach Tennis;* quadras poliesportivas com compra com diversas configurações, um outro playground e uma área de pros cães, áreas de estar e contemplação na beira do mar, uma grande praça molhada que já inicia o setor de eventos, que vem mais para cá, então uma grande praça molhada com brincadeira com água para as crianças e aqui uma outra edificação que tem mais restaurantes. Todo o parque, mantenha as academias ao ar livre, bicicletário. Todos esses equipamentos que a gente já tem, a gente tá ampliando, melhorando a estrutura e mantendo todos os usos que já tem até então, só sendo acrescidos novos

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

equipamentos. Então, aqui a gente tem uma imagem dessa estrutura de esportes e lazer do meio que compõe esse Parque Público com as quadras, o skate, tudo o que a gente já falou aqui. Beach Tennis aqui tem arquibancada para ter campeonato. Então, todas essas estruturas, elas também estão sendo preparadas para que possam acontecer apropriação para as pessoas que jogam, que usam para fazer campeonatos, eventos. Pista de *skate*. A interface entre a esses passeios, que são bem amplos e grandes, com muita arborização. A gente tá fazendo um incremento na de arborização na área bastante potente, todo com árvores nativas. Área de cães, o outro playground. Aqui, essa praça molhada é uma grande praça seca, com água com vários jatos d'água, com show de luzes, tudo o que a gurizada vai adorar. E, depois a gente tem esse setor contemplativo e eventos que vem aqui para o lado, porque a Prefeitura nos pediu um lugar que coubesse 150.000(cento e cinquenta mil) pessoas num Réveillon, numa Parada da Diversidade, em tudo que a gente a gente já tem de evento na cidade, um show. Então, essa área, que também é uma área que são mais densas, porque a gente já tem um anteparo dos prédios aqui, né?! Em termos da nossa paisagem. Daqui para cá, a paisagem da Beira Mar é mais leve. Como eu quero dizer, ela tem menos impacto dessas edificações. A gente tem as áreas visuais bem livres, então a gente quis manter assim, essa área de setor contemplativo. Ele tem áreas de piquenique, tem um “gramadão” bem grande, porque só piso seco também não é gostoso, né?! Tem esse espelho d'água que é o espelho d'água, de esportes e lazer para quem quiser trazer um stand up, brincar aqui é, vai ter essas arquibancadas de acesso a esse setor que está protegido pelo mole da Marina, é um espelho d'água de lazer. Nossa ideia foi que então, já que é um parque de lazer, porque não criar uma estrutura de lazer na água para as pessoas também poderem desfrutar da água. Outro playground, enfim; os balanços gigantes que a gente inventou aqui. E, por último, aqui na ponta, tem outra arquibancada bem voltada ao pôr do sol, onde já não tem mais quase interferência aqui da Marina; um visual e uma rampa de acesso de barcos públicos para quem tem o seu barco e não tem Marina tem um barco guardado, sei lá, possa entrar aqui com um “reboquezinho” e botar o seu barco no mar, né! Uma entrada de barco para o mar; para quem não tem o barco colado na Marina, também. Então, aqui tem essa imagem dessa arquibancada com o espelho d'água de lazer. As áreas de brincadeira, os equipamentos que a gente está criando e propondo aqui para incrementar. O setor de lazer a feira, a feirinha, que está sendo mantida exatamente no mesmo lugar, só que tem espaço para fazê-la maior ainda. A rampa pública que o acesso é por uma marginal, né! Não sei se ficou muito claro, mas a gente está criando uma marginal que faz o recolhimento de veículos e passa pelo Parque. Então, nessa marginal que vai parar o Uber, vai parar o ônibus de turismo não vai ser na pista da Beira Mar, vai ser feito uma pista paralela, e é nessa pista paralela que é feito todo o acesso de veículos para o Parque Marina, outro *playground; playground* pra várias idades. **Sra. Silvana Carlevaro (Arquiteta da ARK7)** diz: Então a área do trapiche, que será revitalizada, que através dele será feita então a conexão com as vagas públicas e com o futuro transporte marítimo também. Essa é uma visão, então é nessa área, fica. É uma pequena edificação que que contempla o que já existe no local. Atividade de café, bar, também tem um espaço para entidades,

DS DS DS AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

como polícia, bombeiros e uma pequena área de conveniência também. Outra imagem ali, do trapiche. Aqui uma imagem geral do projeto, como se relaciona com a cidade. **Sra. Juliana Castro (Arquiteta da JA8)**, na sequência, diz: Então, aqui eu acho que dá para ver bem a forma, né! do aterro antigo que foi mantida aqui. Essa parte aqui foi acrescida pra gente acomodar as quadras as coisas maiores, enfim. **Sra. Silvana Carlevaro (Arquiteta da ARK7)** diz: falta só falar da área da CASAN, que ela permanece no projeto. É uma área construída, é que tinha que ficar. Não tinha como ser de outra forma e em volta dela, se aproveitou pra colocar área de vagas secas e toda a área técnica da Marina, tanto administrativa e também a Escola de Vela. Acho que acabamos. É isso. As duas arquitetas agradecem: Obrigada, pessoal. Obrigada gente. Na sequência, o biólogo **Sr. Emerilson Gil Emerim (Ambiens Consultoria Ambiental)** diz: Enquanto o pessoal troca apresentação, meu boa noite a todos, agradecer a comunidade que tira o seu tempo para vir aqui conhecer o Projeto. É muito importante essa participação na fase de análise dos estudos ambientais, agradecer aos servidores públicos que estão aqui no exercício da sua função. Agradecer à Assembleia Legislativa pelo espaço, não é?! E vamos começar a falar um pouco do nosso trabalho da área de estudos ambientais. Meu nome é Emerison Gil Emerim; sou biólogo, sou CEO da Ambience Consultoria. Coordeno o estudo de impacto ambiental. Sou nativo aqui de Florianópolis né! Também é um prazer a mais para nós, fazer parte de um Projeto, um anseio da cidade por um longo tempo. Uma ampla área de lazer e um amplo espaço voltado para o mar. A nossa Empresa tem mais de 21(vinte e um) anos na área ambiental, sempre com trabalhos pautados em ética, sustentabilidade e procurando com que os estudos ambientais propiciem a implantação de empreendimentos com menor impacto ambiental possível. Evidente que qualquer atividade humana gera impacto ambiental. O propósito dos estudos ambientais é a redução desses impactos ambientais e propiciar o desenvolvimento socioeconômico. É pautado em critérios de sustentabilidade. Nossa equipe foi composta de mais de 30 (trinta) profissionais, engenheiros, biólogos, geógrafos, geólogos, arquitetos, profissionais que se debruçaram em cada uma das suas áreas. E, desenvolvendo um trabalho multidisciplinar e buscando essa interatividade. Todo o conteúdo deste trabalho está dentro do Relatório de Impacto Ambiental, dentro do estudo de impacto ambiental disponível aos senhores nos sítios eletrônicos. Vale lembrar que esse trabalho, a concepção do Projeto, ela começa lá em 2016 (dois mil e dezesseis) com uma PMI, né com uma proposta, é de parceria entre o poder público e a iniciativa privada. É um projeto 100(cem)% implantado com recursos privados. Então ele começa lá em 2016 (dois mil e dezesseis) com a escolha da área. Então alternativa locacional é discutida lá no início do projeto, justamente pelo proprietário da área que é a Prefeitura; onde foram avaliadas várias áreas e definido a melhor área. Para estabelecimento do Parque, juntamente com a análise de questões climáticas, ambientais e de navegabilidade. Depois a gente passa para a fase 2 (dois), que é a parte de concessão, consulta pública e a fase 3 (três) que é a entrega do plano de implantação, escolha da empresa vencedora, né nessa proposta. E aí a gente entra, então na fase de licenciamento ambiental, já sob a égide do novo projeto. Há, nós estamos

DS DS DS AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

atualmente, senhoras e senhores, nessa fase aqui, a fase do licenciamento ambiental prévio. O licenciamento ambiental no Brasil, ele é trifásico, então ele requer 3 (três) tipos de licença, a licença prévia que analisa a viabilidade do projeto, a licença de implantação, que é emitida após a licença prévia, que avalia o projeto propriamente dito, a parte executiva e analisa todos os planos de. controle ambiental. Depois vem a fase de operação. Então essa fase de operação, ela só a obra só inicia, né com a licença de implantação e a operação do empreendimento, somente após a outorga da licença de operação depois de cumprido todos os requisitos nas condicionantes da licença de instalação. Nossa equipe vai ficar à disposição dos senhores para as perguntas. Então, eu vou aqui, cronometrar o meu tempo, para não perder nenhum. Então, vou colocar para vocês o objetivo geral deste empreendimento. Primeiramente, resgatar uma relação da cidade com o mar, ampliar as opções de lazer na região com maior densidade demográfica das cidades, gerar empregos e oportunidades de novos negócios, principalmente no setor Náutico. Favorecer o desenvolvimento Náutico do município. Essa rota escolhida é a maior rota que remonta do século 18(dezoito) e 19 (dezenove), onde todo o comércio da Ilha era feito pelo mar. Os víveres vinham da região da Bacia do Rio Ratones, chegavam até a Beira Mar ou o Centro da cidade, no Mercado Público e voltava com outros víveres inerentes da cidade. Então, só uma rota muito antiga, sem falar dos próprios navegadores, né!? No descobrimento da nossa ilha. Promove a integração de modais de transporte. Eu acho que é o grande impacto positivo desse projeto, que é se tornar um modal de mobilidade, onde vai unir o transporte público Náutico, com a questão cicloviária, com a questão de “caminhabilidade”, com transporte público, com vagas de estacionamento e a uniam desses modais. Vai gerar muitos benefícios para questão de mobilidade. Obviamente, toda essa parte de mobilidade ela é avaliada num estudo específico, é o estudo de impacto de vizinhança, mas o estudo de impacto ambiental, ele não se furta de trazer esses dados. A gente tem um incremento do turismo. dentro da parte de modais de transporte, eu não falei do BRT, que também é uma das opções futuras aí para melhorar a mobilidade na nossa ilha. Atende a demanda reprimida por esses tipos de equipamento. Depois eu vou falar mais adiante para vocês. É, fortalece atividades econômicas existentes no entorno. Essa interação entre área de habitação com área de comércio, principalmente para segurança pública, tem sido um ponto muito positivo. Nós precisamos de uma cidade que funciona o tempo todo e que tenha pessoas na rua, que tenha pessoas caminhando e, principalmente, utilizando os espaços públicos. Então, a gente segue o enquadramento de um empreendimento de grande porte. Esse empreendimento entra no rol de atividades passíveis de licenciamento, as chamadas atividades potencialmente poluidoras. A gente não pode esquecer do nome potencialmente, né? São atividades que se não forem gerenciadas da forma correta, podem implicar em algum potencial poluidor. Então essas atividades hoje são mais de 250 (duzentas e cinquenta), elas são passíveis e obrigatórias de licenciamento, seja pelo órgão municipal, quando o impacto local pelo órgão regional; quando o impacto é regional pelo órgão estadual ou IMA; como é o caso da nossa Marina, porque se trata de um ambiente Marinho e, no caso do IBAMA, quando são atividades nacionais. Aqui a gente, já parte para

DS DS DS
DVN AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

uma análise das características de engenharia do empreendimento. Então, toda essa área estudada, ela apresenta 2 (dois) tipos de solos, principalmente o leito mais consistente. Ele, que é um leito que permite o assentamento de quebra-mar enrocamento, que é um solo mais duro. E, depois nós temos os solos argilosos moles, que é aquela lama, aqueles siltes que não é propício para instalação de nenhum tipo de enrocamento, que se fica que se fixa no leito do mar. Então, baseado nesses estudos preliminares, dentro da área de concessão, o projeto sofreu algumas alterações, justamente para sair um pouco desse solo mole e propiciar o menor impacto ambiental possível nas questões principalmente de jazidas e bota fora e necessidade de algum tipo de aterramento que não venha de dentro da área de concessão. Essa linha tracejada que vocês vêm aqui é justamente a divisão dos solos mais arenosos para os solos mais moles. Aqui nós vamos falar um pouco do aspecto construtivo e da questão de sustentabilidade da Marina, tá?! Nós temos aqui um aterro já naquele solo mais duro, tá?! que é a o quebra mar, feito com pedras, né com rochas. Então ele está fixado no leito oceânico e a grande alternativa que a gente buscou aqui, já nos solos moles, é um quebra-mar flutuante. Isso é o que há de mais moderno hoje e é para minimizar impactos ambientais desse tipo de estrutura a água passa por debaixo dessas estruturas, permitindo uma troca de água e permitido toda uma comunicação entre o ambiente externo e interno. Esse era um grande problema das Marinas antigas que faziam esse fechamento e possibilitava pouca troca de água desses ambientes. E, toda a parte interna também de píer é feita com píer flutuante, também para mexer o mínimo possível no leito marinho e possibilitar essas trocas de água. Aqui, vocês podem ver uma estrutura do píer, ela é feita com a com o material semelhante a um isopor e revestido de concreto, e a água passa aqui por baixo, sem necessidade de fixação no leito marinho. Características, então das escavações sub aquáticas. A previsão é de retirada de mais ou menos 84.000 (oitenta e quatro mil) m³ porque é um solo que não se presta a aterro. Inicialmente, o projeto previa que a retirada desse aterro serviria para o aterro da área emersa do Parque. Os estudos posteriores, indicado que esse solo não é propício, ele é um solo que tem muita argila, muita lama. A partir de que você tira esse solo do mar e põem ele em Terra, ele começa um processo químico de degradação. E esse processo químico acaba gerando odores, acaba gerando elementos ácidos que voltam para o mar comprometendo a qualidade das águas. Então o melhor caminho para esse material retirado é devolvê-lo ao mar, já que essas reações químicas, num tipo de solo que esteve por milhares de anos, dentro d'água, ele tem um menor impacto possível se ele for devolvido pra esse ambiente. Característica dos aterros, então tá previsto aqui um aterro de 220.000(duzentos e vinte mil) m³. Obviamente esse aterro é; os estudos demonstraram que, como a gente não vai aproveitar esse solo daqui, foi necessário. Então a procura de uma jazida para fornecer esse sedimento arenoso e justamente pra elaboração da área do parque. A melhor coisa quando se faz um empreendimento como esse, para reduzir o impacto ambiental é localizar uma jazida o mais próximo possível da área do empreendimento e foi possível a localização dessa jazida muito próxima pra evitar deslocamento de embarcação, deslocamento de draga nós vamos ter uma alteração desse leito aqui, de 2 (dois) para 4 (quatro)m. É, essa

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

profundidade, essa variação né? tem 2(dois)m, ali você vai retirar areia. Você obtém 4(quatro)m e num espaço de os estudos indicam que em torno de 5(cinco) 6 (seis) anos esses 4 (quatro)m voltam a ter o seu à o seu leito normal. Voltando ao 2 (dois)m, com deposição do próprio sedimento do entorno e movimentação dos sedimentos marinhos. Outro ponto que foi necessário neste estudo ambiental, então nós estudamos; nós não estudamos uma área, nós estudamos 3 (três), nós estudamos primeiramente a área do empreendimento. Depois, que a gente chama de área de intervenção, depois a gente estudou a área da jazida onde vão ser retirado os sedimentos arenosos para ela, para concepção do Parque. E, depois uma área para bota fora desse sedimento lamoso que sai dessa área aqui. Quais os princípios dentro de um estudo ambiental: que o sedimento retirado daquele seja o mais parecido possível com a área de descarte, para evitar qualquer alteração ambiental desse leito. Então, essa área, foi escolhida mediante outras alternativas locacionais, onde esse leito se mostrou mais parecido possível com a área de solo, retirada da área do Parque tá?! Essa área que é uma área muito maior, porque o sedimento ele é depositado em quadrículas, então ocorre aqui uma sucção, né para concepção do aterro, essa área também é tirada de forma hidráulica. Né esse sedimento e ele por dragas que tem um horário específico, tá para a deposição desse sedimento, elas, vocês não podem ver aqui, mas toda essa área é quadrada aqui, ela é seguida de pequenas quadrículas, onde cada quadrícula é preenchida desse sedimento para justamente dar uma alteração de somente 9 (nove)cm no leito marinho. Também foi escolhido uma área que já tem intensa dinâmica marinha, já tem de intensa turbidez ocasionada até pelos rios que desembocam aqui nessa região para que o ambiente seja o mais próximo possível, das características desse sedimento a ser retirado e depositado nessa área que a gente chama de área de bota-fora. Outro critério que foi levantado é a questão das uras, a gente tem 1 (um), 2 (duas), 3 (três), 4(quatro), 5 (cinco), 6(seis) drenagens que vêm do centro da cidade e desembocam nessa área. Essas drenagens traziam muita matéria orgânica, traziam também resíduos de esgoto por causa do lançamento irregular de esgoto nas drenagens, a CASAN, ela optou pela instalação de uma estação de tratamento dessas águas de drenagem alguns anos atrás. E a instalação da Marina, ela foi precedida de alguns equipamentos que podem até melhorar essa questão é do descarte da ura, que é atualmente esse descarte ele é aqui ó tá?! Então ele ainda causa aquela espuma, né! decorrente de detergente, decorrente de outros elementos que causam essa emulsificação. Agora, com a Marina, isso é lançado por baixo da água, ele não é mais lançado na praia. A gente também tem a engenharia, identificou a necessidade de Buster, que seriam hélices que, a partir de um certo a quantidade de chuva né. Elas têm um indicador de pluviosidade a partir de uma certa quantidade de chuva, ela aumenta a velocidade desse descarte para que essa água, aqui é forme uma troca melhor com as águas oceânicas, sem falar. na questão da do píer flutuante, que também melhora e não retém essa água dentro da Marina. Outra característica que a gente viu no estudo de impacto ambiental é que essa área tinha uma utilização pelo Remo. O Remo é uma atividade muito importante pro setor Náutico e para história de Florianópolis. Está intimamente ligado com toda a história náutica da nossa Ilha. E o objetivo do

DS DS DS
DVN AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

Parque é justamente estimular esse tipo de esporte, gerando condições até melhores do que inicialmente eram oferecidas. A proposta, junto com todos os colegas representantes dos clubes náuticos foi criar uma raia externa, com toda uma estrutura para dia de eventos, tá? Então, quando a realização de um evento nessa área, essa é uma raia oficial. Ela vai ser precedida de uma série de equipamentos que estabelecem o desenvolvimento dessa atividade desportiva. Possibilidade de guarda de barcos, possibilidade durante os eventos, obviamente, possibilidade de instalação de arquibancadas móveis, para que a população resgate de novo esse hábito que era ver as regatas de Remo da Beira Mar Norte. E um pedido também dos colegas do Remo foi uma raia de treino, né porque atividade de Remo ela só acontece aqui com o vento sul, com vento nordeste, ela vai para outra Bahia. Então, com o vento sul, como a nossa baía é protegida a atividade de Remo acontece nessa área. Aí, essa área de treinamento é uma área muito protegida, né de qualquer tipo de vento e ondulação. Então em oportunidades específicas que serão tratadas entre os clubes e a Marina é fechado a entrada de barcos para esse tipo de treinamento, que ocorre geralmente nas primeiras horas da manhã. Depois são as características do empreendimento que tão dentro do estudo ambiental. Mas o que a gente chama atenção é que não há necessidade de para grandes empreendimentos. Isso é geralmente um impacto bem negativo, mas nesse empreendimento não vai acontecer, que é a retirar realocação de família, relocação de propriedades, já que é uma área pública. Supressão de vegetação né praticamente nenhuma. As árvores que tão plantadas ali serão replantadas e aproveitadas no próprio paisagismo. Que for que a recomendação foi por toda um paisagismo com vegetação nativa a tratores de aves e outros elementos que a gente pode resgatar nesse parque. Um estudo ambiental, gente, ele requer a análise de alternativa da locacional e alternativas tecnológicas para sua escolha. As alternativas locacionais elas foram definidas já na época da concessão, com um estudo preliminar e este estudo definiu como a melhor área justamente. A área da Beira Mar Norte por questões climáticas, primeiramente tá. Depois vocês vão ver por questões também ambientais. A Bahia Sul é quase que completamente abrangida pela reserva extrativista do Pirajubaé, um grande banco de berbigão. Então, naturalmente, o impacto ambiental em outra área seria muito maior do que a área escolhida pela PMI. Sem falar que a gente tem hoje uma Marina ancorada num elemento artificial, que é a Beira Mar. Então, a grande vantagem desse projeto é não ter nenhuma alteração no elemento natural, principalmente na linha de Costa, já que a gente está ancorado numa Beira Mar Norte, né? É de um aterro mecânico feito na década de 80 (oitenta). Tá aí, eu como eu coloquei para vocês, aqui nas premissas da escolha do local, demanda por maior variedade de atividades desportivas e de lazer. A própria Beira-Mar já exige isso, né? Ela é fechada, inclusive nos domingos, para aumentar a área de lazer. Esse anseio plenamente atendido. Há uma questão muito importante é atender o Plano de Ordenamento Náutico. Então, o Plano de Ordenamento Náutico já previa o desenvolvimento de atividades de Marina nessa região? Não existe Marina sem plano de ordenamento Náutico. Ele vai ser obrigatório com a questão da implantação do Parque, com balizamento de navegação dentro da baía norte, que hoje é um impacto muito grande entre

DS DVN DS DS AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

pesca e navegação desportiva. Isso eu vou falar mais adiante. E aí? Os estudos geofísicos, batimétrico também demonstraram essa área como a melhor alternativa locacional lá na fase da PMI. Alternativas tecnológicas e construtivas, como já foi colocado aqui pelas minhas colegas anteriormente, né?! a gente trouxe uma série de alternativas construtivas pra minimizar o impacto e propiciar elementos de sustentabilidade nesse projeto Também foram realizados vários estudos de pluma de dispersão. Pluma de dispersão é que nem você jogar uma areia na água e ver aquela mancha que se forma, né?! Tecnicamente, a gente chama de pluma de dispersão. Então isso serve para área do bota fora, que a gente fez os estudos. Também serve para dispersão de óleo no caso de algum acidente com embarcação. Isso é um grande elemento positivo das Marinas, porque qualquer acidente com embarcação, o plano de controle ambiental age imediatamente, algo que a gente não tem áreas, por exemplo, com poita de embarcação, se a embarcação afundar, ela vai gerar uma mancha órfão de óleo que pode atingir uma maricultura, pode atingir um ponto de pesca, um unidade de conservação, você não sabe de onde vem, né nem onde surgiu o aspecto. Por isso que a Marina, são obrigatórios estudos de dispersão de óleo, já que são centenas de barcos fundeados ali e exigem então um rígido plano de controle ambiental para minimizar esse risco ao máximo. Adequação do projeto arquitetônico, ele também ampliou em 25% (vinte e cinco por cento) das vagas de automóveis no subsolo do parque. Eu acho que o mais legal desse projeto a gente não vê carro em superfície. A maioria das Marina, em outros locais de parques, tem áreas de estacionamento. A área do Parque será subterrânea e isso atende às premissas de gerenciamento costeiro em vários países, né? Que tirar o carro como elemento visual. É adequação, realização de manutenção e revitalização de píer atualmente utilizado ali pelas escunas e futuramente pelo transporte público náutico, né?! Então, essa revitalização é um dos pontos positivos aí nas alternativas é tecnológica, né. Edificações de baixo impacto, tanto visual através da utilização de coberturas verdes, toda a estrutura da Marina é feita com pré moldado. A gente não vai ter construção efetivamente tijolo, cimento dentro da área da Marina. Existe a possibilidade, inclusive de embaixo da ponte. A gente utilizar uma área e já levar os elementos montados para área da Marina. Isso reduziria bastante os impactos construtivos desse empreendimento; e a busca por certificações. Certificações na implantação, que são certificações como o *Green Building e* outras, para construção sustentáveis e certificações para operação da Marina, como é o caso do Bandeira Azul que nós já estamos adequando o projeto empreendimento para certificação. Hoje, aqui nós temos somente em Florianópolis, os veleiros da ilha na região ali do aterro com a certificação Bandeira Azul. Para as áreas de estudo a legislação define que nós temos que definir uma área de intervenção, uma área de influência direta e uma área de influência indireta. Área de intervenção é área propriamente do empreendimento, é a área da concessão. Área de influência direta, ela é dividida entre área onde vão ocorrer as influências sobre o meio físico e biótico né, e as influências sobre o meio socioeconômico. Quando eu digo, influência de são áreas que podem sofrer influência. Não é área de intervenção. Essa intervenção direta e depois tem a área de intervenção indireta, onde é esses efeitos vão se fazer sentir com menos profundidade do que a área

DS DS DS
DVN AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

de influência direta. Aqui para área de influência direta, a gente identificou, então o meio socioeconômico. Os bairros mais próximos: Centro, Agronômica, Balneário Estreito, tá?! As áreas do meio físico biótico, incluem as comunidades de pesca que interagem ali pelo uso do local, para sua atividade, de lazer e atividade econômica e, também, a questão das unidades de conservação, que não temos nenhuma na área de influência direta, tanto a parte da Baía Norte como parte da Baia Sul. A área de influência indireta, aí ela já é bem mais abrangente, né?! porque os impactos indiretos eles são bem mais complexos e distantes. São vários bairros do município e a área do meio biótico são as bacias hidrográficas que compõem a Baia Norte e a Baía Sul. Aí a área de intervenção, área do empreendimento, a área da jazida e a área do bota fora são 3 (três) áreas de intervenção, tá? Área de influência direta, né? Então é parte da Baía Norte, onde vai ocorrer a parte de navegação, né? Mas em maior escala tá a Baía Sul e da parte Continental, então são esses bairros, que compõem aqui o entorno do Parque Marina Beira-Mar. Área de influência indireta muito maior, né?! que já é uma abrangência muito maior da Baia Norte, da Baia Sul e também dos municípios e dos bairros do entorno, tanto da área de jazida como da área do bota fora, como da área do Parque Marina. O diagnóstico do meio físico, eu vou me estender um pouco mais gente, porque eu tenho um acelerar aqui na minha apresentação. O diagnóstico do meio físico ele contempla uma série de estudos e mapeamentos oceanográficos, geológicos, de clima que vão originar diversas cartas: clima, vento, chuva, temperatura, qualidade do ar, vibração do empreendimento. Então, tudo isso é verificado nesse diagnóstico do meio físico. Um estudo ambiental, ele é dividido em 3 (três) fases: diagnóstico, avaliação e prognóstico. Eu sempre faço uma analogia, é como uma consulta médica, né? Então, o diagnóstico são os exames que você vai fazer, depois você tem a avaliação e, por último, o prognóstico dependente da avaliação do médico. Na área ambiental, a mesma coisa: fazer um diagnóstico da área, depois avalia o impacto do empreendimento sobre essa área e o prognóstico são todos os programas de controle ambiental que vão minimizar esse impacto. Se os impactos negativos forem maiores que os impactos positivos, a probabilidade de que o empreendimento não saia, né?! Por isso que um rígido controle na avaliação desses impactos. Aqui, como eu falei para vocês, a Marina vai estar ancorada numa estrutura totalmente artificial. Isso aqui é o aterro da Beira Mar Norte. Na década de 80 (oitenta) e hoje a situação atual. Aqui, um levantamento batimétrico, que é o do fundo Marinho na área em azul, é a área mais profunda, chegando a 7(sete) metros e meio e a área em alaranjado é a área é mais rasa, chegando a 1(um) m e 20(vinte), 1(um) m e 50(cinquenta). Diagnóstico todo do meio físico, toda a questão de hidrodinâmica foi feita para essa área. Isso aqui é um acervo e algo que serve para futuros projetos também aí na região. O diagnóstico do meio físico, então ele estuda parte oceanográfica, hidrodinâmica, maré, zondras e correntes. Importante, qualquer estudo no ambiente terra, mar, ele tem que ser precedido de estudos rígidos para, principalmente, questão de erosão marinha e outros impactos negativos que devem ser cuidadosamente analisados mediante a realização desses estudos oceanográficos. Parte de modelagem realizada aqui, como eu falei para vocês. Olha aqui gente a dispersão da pluma tá?! Então, os estudos oceanográficos delimitam essa pluma

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

de sedimentos. Na hora que a draga joga, essa areia esse sedimento no bota fora e avaliam quanto tempo ele vai se assentar no fundo, durante quantas horas, durante quantos dias e todo esse trabalho é feito por essa modelagem. Aí a gente consegue, estimar as áreas passíveis de controle ambiental. Modelagem numérica de dispersão de óleo. Aquilo que eu falei pra vocês? Obrigatoriamente, as Marinas tem que ter a modelagem de dispersão de óleos justamente para ter um plano de contingência. Para evitar qualquer risco de acidente. Quanto mais, melhor. O Plano de Contingência, melhor o risco de um acidente é decorrente, por exemplo, do afundamento de alguma embarcação que possa liberar algum tipo de óleo no mar. Preocupação principal, sempre com as unidades de conservação, com as áreas de preservação permanente. Tá, então aqui eles conseguem estimar o quanto tempo um vazamento de óleo poderia atingir uma área sensível pra possibilita todos os trabalhos de controle e contenção. Modelagem morfológica, alteração do fundo, como é que isso se propaga? Como é que se propaga? Deriva dos sedimentos na Beira Mar Norte. Com a construção do Parque da Marina isso é levado em conta nos estudos ambientais. O diagnóstico do meio biótico, então, ele foi feito durante um ano. Como a legislação determina, são 4(quatro) estações porque o meio biótico, flora e fauna ele acaba alterando durante as estações do ano. Você pode ter espécies que aparecem no verão, espécies que aparecem na primavera, no inverno. Por isso a necessidade de estudos sazonais. Questão da flora, a área já é totalmente alterada, então só por vegetação realmente paisagística, né. Então, ela vai ser aproveitada, né? O Jerivás, os Coqueiros, as Aroeiras, podem ser aproveitados já por transplante. No paisagismo do Parque Marina Beira-Mar a vegetação é parte de flora. Desculpa, a parte de fauna, mais a fauna que a gente chama a fauna acompanhante ou fauna sinantrópica; que é aquela que já tá acostumada com a presença do homem: coruja buraqueira, o lagartinho (***) e até vetores né, ratazana, esses animais são os que estão presentes ali na área por ser uma área eminentemente urbana, também espécies exóticas, como o sagui, que hoje é uma ameaça pra nossa fauna local. A preocupação aqui maior é, principalmente com a ave fauna, porque a gente tem a presença de várias aves, mesmo sendo num ambiente urbano. Mas a gente também tem várias unidades de conservação próxima, como o Maciço do Morro da Cruz. A gente vem percebendo ao longo dos anos que essas aves estão voltando ao ambiente urbano, né então hoje é comum ver aves que a gente não via a 20 (vinte), 30 (trinta) anos atrás, até pela legislação ambiental, que se tornou muito mais rígida, pelas questões de educação ambiental. Então, aqui estão todas as espécies que foram observadas durante esse um ano de investigação e dos estudos secundários. Outra espécie aí já entrando na fauna aquática, que é, foi muito estudada. Já existe amplos estudos, dessas 2 (duas) espécies na Baía Norte, na Baía Sul. Aqui o golfinho nariz de garrafa, o *flipper*, que é o tursiops aqui, o golfinho sotalia, é guianensis sotalia, é aquele golfinho ali da baía dos golfinhos. A preocupação da sotalia hoje é muito importante que é uma população específica ali dentro da APA de ato mirim. APA justamente foi criada como principal objetivo para proteção dessa espécie, hoje o maior impacto dela é o (***) em rede de pesca e a colisão com embarcações, razão pela qual esse estudo foi mais aprofundado nestes 2(dois) mamíferos que estão presentes ali

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

nas águas da baía norte. Questão da pesca, a questão da ictiofauna, um importante recurso pesqueiro, para nossa região. Objeto de várias comunidades de pesca assentadas ao longo da Baía Norte e da Baía Sul. Então, são feitas coletas durante esse um ano e mais a busca de dados secundários. Entrevista com as comunidades de pesca. São 32 (trinta e duas) espécies hoje que habitam aquela a região da Baía Norte e região da Baía Sul. Também tem a parte de cassino fauna, que são os camarões. A parte também dos bivalvos, que são os os berbigões. O principal recurso hoje aqui é o nosso camarão branco de excelente qualidade, é o melhor camarão que hoje a gente tem na região por ser um camarão fresco e representar uma renda para os pescadores locais. Tanto os pescadores profissionais como os pescadores que trabalham ali, é que desenvolvem atividade como lazer. Então, o camarão banco hoje é uma grande fonte de renda e de incremento de renda para os nossos pescadores. As espécies endémicas e imigratórias; elas são obrigadas a serem estudadas dentro do estudo de impacto ambiental. Aqui são as espécies levantadas pela gente que são identificadas para região. É também aqui um exemplo, 30(trinta) réis, ele é uma espécie não ameaçada, mas uma espécie vulnerável que é observado ali na região, mas utiliza as próprias estruturas náuticas como é ponto de pesca e sobrevivência, e a espécie sotalia, que é uma espécie hoje classificada em perigo. Razão pela qual a necessidade de um amplo programa de monitoramento durante a implantação, a operação e uma ação de educação ambiental, principalmente com os navegadores. Aqui são as unidades de conservação no entorno tá?!. Aqui, vocês podem ver na área do empreendimento, cercada por várias unidades de conservação. Nós não temos unidades de conservação na área de influência direta. Isso é muito bom. Só temos na área de influência direta, né?! Até muitas perguntas por que que não fazem fizeram empreendimento na Baia Sul? Uma das razões, é essa aqui. Oh, é a reserva extrativista do Pirajubaé, que o que ocupa quase toda essa área. Aqui, são as áreas de Marina. Diagnóstico do meio socioeconômico. Aqui eu vou passar um pouco mais rápido, tá gente? Aqui, dados de população a gente trabalha sempre com dados do IBGE e dados censitários. Diagnóstico, então é feito na área de intervenção, na área de influência direta. Aqui mostra para vocês o grau de densidade, a área urbanizada. Essa área em rosa. Aqui o zoneamento da área nós temos um do zoneamento urbano muito diversificado. Isso vai ser detalhado mais no estudo de impacto de vizinhança, tá?! Aqui nós temos o zoneamento ecológico econômico que prevê justamente a área como destinada a esse tipo de equipamento. Aqui o Plano Municipal de Ordenamento Náutico, que já foi respeitada na concepção da marina e uma das condicionantes é a efetiva implantação deste ordenamento. Não tem como fazer a Marina sem ter um ordenamento Náutico, um balizamento para justamente diminuir os conflitos. É sobre é o ambiente Marinho, conflitos socioeconômicos, atividades náuticas e pesqueiras. Então, a gente ouve hoje, observa potencialidades e vulnerabilidades do ambiente Marinho, ele é fruto de várias atividades integradas, que às vezes até podem ser conflituosas. A gente tem um turismo, a gente tem a maricultura, a gente tem a pesca artesanal. Então, o objetivo de um plano de gerenciamento costeiro, de um plano de ordenamento Náutico é justamente gerenciar essas atividades pra que elas possam ocorrer com a

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

melhor integração possível. Existem conflitos hoje, como a gente detectou, né entre cultura e recreação. Atenção também a parte dos manguezais. Características de estruturas de apoio Náutico, hoje muito frágeis, como a questão das poitas, que hoje também se configuram como um impacto considerável e acabam por é aumentar essas vulnerabilidades, esses conflitos de uso, tá? A área de intervenção não apresenta atividade de maricultura, mas a área de influência direta assim apresenta algo extremamente importante dentro do gerenciamento dessa atividade. Aqui, para vocês terem uma ideia, as poitas na região de Santo Antônio de Lisboa. Em 2002 (dois mil e dois) as poitas com embarcação na região de Santo Antônio de Lisboa. Em 2022 (dois mil e vinte e dois) a gente tem uma área, um aumento de. 56.000(cinquenta e seis mil) m² para 645.000(seiscentos e quarenta e cinco mil) m², quase 11 (onze) vezes, aumentou a área de poita. Isso aqui é um problema muito sério para maricultura também para atividade de pesca. Então a questão de poita, é algo que deve ser verificada no ordenamento náutico, mas muitas vezes também a consequência de falta de estrutura de apoio Náutico, como Marina, para justamente receber parte dessas embarcações. Essas poitas aqui, se um barco afundar, a gente não sabe da onde vem a mancha de óleo, se houver algum reparo na embarcação. Então é por isso que eu digo a importância de atividades licenciadas legalizadas, que tem um plano de gerenciamento ambiental justamente para que essas atividades possam ser desenvolvidas em harmonia. Caracterização econômica da região. Vou passar mais rápido isso aqui, gente, porque isso é um trabalho, de levantamento de serviços no entorno e como a gente está no Centro da cidade, então esses serviços são os melhores possíveis por ser uma área já eminentemente urbana e por ter hospitais, segurança, tudo concentrado no Centro da cidade. Caracterização econômica, infraestrutura, transporte público, tudo isso é levantado, não só no estudo de impacto ambiental, como no estudo de impacto de vizinhança. Parte do patrimônio histórico é analisada para ver a interação do empreendimento com esses equipamentos históricos e culturais que acabam propiciando uma “caminhabilidade” na cidade. Você vai poder ir para o Parque, vai poder visitar. Vários elementos culturais que hoje não tem, esse que podem ser melhor, né? Aproveitados do ponto de vista turístico, o nosso patrimônio arqueológico, inclusive a área do empreendimento. Ela tem um acompanhamento do IPHAN. O IPHAN emitiu um termo de referência para que haja, inclusive, um monitoramento sobre aquático caso tivesse encontrado algum artefato. É arqueológico, histórico, tendo em vista que essa área foi a área de navegação no século XVIII (dezoito), XIX (dezenove). Então é possível às vezes encontrar algum tipo de artefato que deve ser preservado, encaminhado ao seu tratamento competente. Aqui, um pouco da percepção da comunidade ali da região do entorno do Parque. A gente tem hoje quase 78% (setenta e oito por cento); eles indicaram esse equipamento como um equipamento positivo para região, 85% (oitenta e cinco por cento) dizem que o Parque Marina Beira-Mar pode, sim, trazer um incremento positivo na qualidade de vida e lazer da cidade. Então, isso aqui foi uma entrevista feita com quase 400 (quatrocentas) pessoas lá no ano de 2021 (dois mil e vinte e um) para gente ver a percepção do empreendimento pela comunidade. E, depois a gente se fixou, no elemento de maior impacto ambiental, que pode sofrer durante a implantação e operação do

DS DS DS
DVN AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

empreendimento, que são as comunidades de pesca, tá?! Nós fizemos um trabalho nas comunidades de pesca e fizemos um amplo diagnóstico que envolveu 14 (quatorze) comunidades. Esse estudo será disponibilizado como um diagnóstico para as Associações de Pesca, para as colônias, depois se pode servir como uma série de fundamentos para melhoria da atividade de pesca e da qualidade de vida do pescador. Então, esse diagnóstico já tá à disposição para ser usado nas mais diferentes áreas aí, para melhoria dessa qualidade da pesca. Aqui estão os pontos de pesca. Desculpa, aqui estão as comunidades entrevistadas ao longo da área de influência direta. Então, a gente buscou dados como idade de quem pesca, renda média, modalidade de pesca, existência de trapiche, tipo de embarcação. Esse levantamento e essa disponibilidade são com esse grau de acuidade não havia sido feito antes. A gente até buscou com a Univale, com a UFSC para compor melhor esses dados. Então, ele serve também já como uma fonte de informação para as atividade de pesca. Os peixes aqui que da pesca, obtidos no levantamento secundários, os pescadores evidenciaram corvina, tainha, anchova, o próprio camarão, a pescada como peixes de valor comercial aí na região. Aqui foram as entrevistas, aqui, todos os dados mostram, aqui é uma atividade eminentemente masculina, né?! A mulher atua mais no rancho de pesca, na atividade secundária. É, sabemos que a maioria possui embarcação própria. É um dado muito importante, o combustível utilizado. Eu não consigo ler aqui, mas eu acho que em grande parte, combustível é diesel. Então, isso aqui é um grande potencial para futuramente, essa modalidade de pesca, para futuramente a gente até possibilitar uma troca desse tipo de combustível, um combustível mais sustentável. Então, esse dado aqui já traz a possibilidade de várias melhorias para os pescadores, de a sua atividade. Então, são dados que a gente obteve naturalmente, a gente tem aqui 77% (setenta e sete) por cento dos entrevistados. (***) Eles têm uma percepção negativa sobre o empreendimento. Por quê? Porque o planejamento do empreendimento como esse causa nas comunidades de pesca, uma expectativa negativa, o que que vem aí? O que que pode alterar a nossa área? O que que pode alterar a nossa pesca? Então isso é importante para nós, que fazemos o estudo ambiental, saber desse tipo de receio dos pescadores e trabalhar com as ações de esclarecimento e ouvir essa comunidade e os seus temores. O que mais nos pareceu nessa entrevista foi justamente a preocupação de colisão de embarcação com rede de pesca. Existe uma grande perda desse equipamento por parte dos pescadores e também a questão do balizamento para que essas embarcações tenham o seu trajeto correto e os pescadores possam desenvolver essa atividade sem esse é impacto direto. Aí a gente entra na avaliação dos impactos ambientais. É avaliação dos impactos ambientais no Brasil. O tema impacto ele sempre tem uma conotação negativa, como eu falei para vocês, não existe atividade humana, atividade socioeconômica sem impacto ambiental. Esses impactos podem ser positivos ou negativos. O que que o estudo ambiental preconiza? Se é o impacto negativo, o estudo vai preconizar a minimização desses impactos. Se é um impacto positivo, o estudo vai preconizar a potencialização dos impactos positivos. Então a gente faz toda uma matriz de avaliação que a gente chama a matriz de Leopoldo, onde a gente, leva em conta a duração do impacto, a reversibilidade, a magnitude, seu impacto, grande

DS DS DS
DVN AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

pequeno tempo desse impacto. Tudo isso é avaliado para gente chegar nessas métricas aqui, ó. A fase de planejamento, por exemplo, qual o impacto negativo da fase de planejamento? Justamente aquele levantado pelos pescadores, que é a geração de expectativas e incertezas que que vai acontecer com esse empreendimento. O empreendimento vai afetar a minha atividade de pesca? pode acabar com a minha pesca, então esse aqui é o primeiro impacto negativo que essa geração de expectativas e incertezas t?! Como é que tu combates isso? Ação de educação ambiental trabalhando integrado com as comunidades de pesca e deixando sempre claro os estudos ambientais. E as fases? Um dos trabalhos evidenciados aqui, por exemplo, a implantação do empreendimento pessoal, tanto a parte de jazida e a parte de bota fora que mais impactam a vida do pescador, ela é desenvolvida somente durante 4 (quatro) meses. Todo esse trabalho da draga que depois o Azambuja, nosso engenheiro, vai explicar. Ele ocorre com avisos prévios da comunidade de pesca. Então a comunidade de pesca sabe exatamente que horas uma draga dessa vai sair, que horas essa é que ela vai chegar e qual o caminho percorrido com ela? Então todo esse trabalho, ele é informado às comunidades de pesca, as colônias, justamente para evitar, esse impacto negativo da navegação dessas (***). E aí o impacto positivo a gente tem vários, mas principalmente a geração de conhecimento, que é o próprio estudo ambiental. Fase de implantação, a fase de implantação, os impactos negativos. Eles são sempre maiores do que os impactos positivos tá! Não tem a fase de implantação, a fase de maior alteração do ambiente natural. Ela dura pouco, mas o impacto é grande, tá? Então, a balança que a gente faz é o seguinte, ela dura pouco, implantação dura 3 (três) anos, mas a operação cujos impactos ambientais positivos são muito maiores ela vai durar aí 100 (cem) anos, por exemplo, entendeu? Então, essa medida que a gente tem que fazer, porque muitas vezes as pessoas se fixam na implantação. A implantação ela é passageira e cabe ao estudo ambiental, ao órgão ambiental e ao executor desenvolver as ações de controle ambiental para o menor impacto ambiental possível. Olha como muda pessoal. Fase de implantação muito alaranjado, que é o impacto negativo. A fase de operação muito verde, que é o impacto positivo, tá. E depois a gente tem a totalidade desses impactos. Olha só, 86% (oitenta e seis por cento) dos impactos são positivos na fase de planejamento, porque é só estudo. Esse 14% (quatorze por cento) se reflete as incertezas na fase de implantação. Olha aqui, ó, 51% (cinquenta e um por cento) dos impactos são negativos, você vai tá alterando o ambiente natural por mais que a gente esteja ancorado numa Beira Mar Norte artificial, mas existe principalmente o impacto sobre jazida e bota fora tá. Parte de implantação aí se refere mais a geração de emprego e renda, né e depois nós temos a fase de operação, essa sim, a de maior importância, né a que demanda grande temporalidade. Aí a gente tem 92 %(noventa e dois por cento) de impactos positivos e somente 8%(oito por cento) de impactos negativos decorrentes da operação do Parque e seus serviços associados. É claro que a gente está falando aqui de um Parque Marina Beira Mar. Se a gente tivesse falando de um emissário submarinoesses impactos aqui não teriam essa magnitude de 92% (noventa e dois por cento) na tua operação. Fase de planejamento. Os programas ambientais, gente, esse aqui são importantíssimos para fase de implantação. É com eles que a gente vai combater

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

os impactos negativos. Então aqui a gente tem programa de prevenção, de interferência no sistema viário, programa de apoio ao plano de ordenamento náutico, programas de monitoramento de fauna aquática, monitoramento de golfinho, monitoramento da pesca. Tudo isso durante a implantação para a minimização desses impactos, a previsão de acidentes, previsão de riscos ao meio ambiente. Aí, cada um desses programas você avalia o impacto ambiental. A etapa do licenciamento, onde ele vai ocorrer as potencialidades, o que que ele pode gerar e os programas ambientais que ele está associado. Fase de implantação, por exemplo, aqui, ó. Temos alteração da qualidade do ar, a deposição de areia, poeira. Qual é a fase implantação? Você só vai ter isso na implantação, medidas mitigadoras. Aí tem várias, né?! Umidificação do solo para não gerar poeira durante o trânsito de caminhões. Maquinário específico para esse tipo de atividade e aqui os programas que vão fazer esse controle: programa de qualidade do ar, programa de intervenção no sistema viário, o programa de prevenção de riscos ao meio ambiente. Aí são uma série de programas, todos explicitados no estudo ambiental e, posteriormente, na licença ambiental como condicionante, sendo fiscalizado pelos órgãos ambientais através de relatórios periódicos. Prognóstico ambiental por último, o prognóstico como é que ficaria a Beira Mar Norte sem o Parque Marina Beira-Mar e com o as variáveis do meio físico, elas ficariam iguais. Não tem Parque, não teria nenhuma alteração sobre o meio físico? A fauna é a flora, também não sofreriam nenhum impacto. Ficaria como tá? O meio sócio econômico seria mais prejudicado porque justamente é um equipamento de lazer. E a gente teria essa carência que hoje já se apresenta na cidade. Ausência de um apoio de implantação desse Plano de Ordenamento Náutico de estruturas de apoio Náutico. Também seria, né? O cenário atual? E a geração de oportunidades, de áreas de lazer, geração de renda pela atividade náutica. Também não existiriam caso o projeto não ocorrer? Cenário com o empreendimento. Vamos ter espaços verdes, comunitários, passeios. Todos aqueles elementos colocados são como área de fruição mais de 130.000(cento e trinta mil) m² de áreas públicas de lazer. Revegetação muito importante. Essa área hoje é pobre de vegetação, com o paisagismo do projeto da Juliana, a gente tem uma ampla revegetação por vegetação nativa e consequentemente a ocorrência de aves nesse local. O incremento geração de postos de trabalho, geração de renda inerente à atividade socioeconômica e uma ocupação ordenada do uso e ocupação de solo, principalmente no setor Náutico, com efetivas melhorias da infraestrutura local. E, por último, a destinação da compensação ambiental. São quase 500.000(quinhentos mil reais) destinados a unidades de conservação do entorno. Para justamente garantir essa qualidade ambiental. Durante a operação do empreendimento. Então gente, como conclusão, a gente conclui que o empreendimento se coaduna com os resultados obtidos, uma vez que as características ambientais do local, elas são favoráveis à implantação e à operação do empreendimento e deve, em todos os casos, implementar obrigatoriamente todos os programas de controle ambiental previstos no estudo ambiental e, depois, como condicionante da própria licença ambiental de forma a minimizar os efeitos negativos e potencializar os efeitos positivos. Como eu falei pra vocês, a vocação da náutica, daí ela apresenta um grande potencial a

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

ser desenvolvido através de um projeto de implantar, através da implantação desse projeto, que compatibilize as atividades de pesca, maricultura, outras atividades náuticas, como Remo, que deve se se coadunar, com as atividades, também no setor Náutico. Então a gente entende que o empreendimento é viável. Esse é o objetivo de um estudo ambiental, é manifestar se o empreendimento é viável ou não viável. A sua implantação tá e ele não se confronta diretamente com nenhum impeditivo ambiental que vá contra os preceitos de ordenamento náutico, zoneamento ou ambiental. Por último, eu trago pra vocês aí uma frase do Júlio Verne que para gente que que gosta do mar, que tem uma relação com ela, é muito profunda:"O mar é tudo. Seu sopro é puro e saudável, é um deserto imenso, onde o homem jamais está sozinho, pois sente vida se movimentando por todos os lados". E assim, que ante espera que esse projeto, que a vida se movimente por todos os lados, não só a vida marinha, mas como lazer e atividade, da sua população. E da sua comunidade. Obrigado pela apresentação, pela disposição. **Sr. Daniel Vinicius Netto** retoma a palavra dizendo: Bem, encerramos então, a primeira etapa. Nós já temos em torno de 30 (trinta) inscrições. Porém, o nosso rito pede uma um intervalo antes da segunda etapa. Eu vou parar só 3(três) minutos para se tivermos alguém quer ir ao banheiro e tal. Porque se a gente fizer intervalo muito grande, dispersa, e a gente acaba demorando mais, então só 3 (três) minutinhos e já retornamos em seguida. E as inscrições? Assim que a gente começar a segunda etapa chamando os inscritos se encerram para novas inscrições. Então quem quiser fazer a inscrição que ainda não fez, pode fazer agora. **Sr. Daniel Vinicius Netto** retoma as atividades, dando início a segunda etapa da Audiência Pública, dizendo: Bom, vou chamar o primeiro escrito. Então, informar aqui que é pela ordem de necessidades especiais. Quando foram feitas as inscrições foi perguntado se é portador de necessidades especiais de acordo com a legislação, tem a prioridade. As inscrições estão por ordem de necessidades especiais, incluindo a idade, os idosos e as outras necessidades. Então eu vou chamar para o púlpito Sr. Luiz Fernando Beltrão e, já pode ficar próximo o Sr. João José de Andrade. Ambos farão uso por até 3 (três) minutos de manifestação oral. E eu queria também pedir atenção dos senhores, aqueles que estão presentes e fizeram inscrição aqui antecipada, se por ventura você já esclareceu, elucidou as dúvidas que iam ser apresentadas na sua manifestação oral, já foi esclarecido ali nas apresentações e não quiser fazer sem problema, é só avisar. É só avisar que não tem necessidade de mais porque já tiveram 3(três) inscritos que já se deram por satisfeitos com a própria apresentação da equipe técnica. Muitas dúvidas já foram sanadas na hora da apresentação. Sr. Luiz Fernando Beltrão, pode falar por favor, por até 3(três) minutos, fique à vontade. **Sr. Luiz Fernando Beltrão** diz: Alô. Um boa noite a todos. Boa noite ao aos componentes da mesa, nosso Prefeito municipal, o Diretor do IMA e demais autoridades presentes. Eu sou Comodoro do Iate Clube de Santa Catarina Veleiros da Ilha. Somos um Clube completando 80 (oitenta) anos em dezembro próximo. Um Clube Náutico, esportivo e que tem uma Marina, então. É, somos certificados. Como Emerilson citou, somos pelo sétimo ano seguido, certificado de Bandeira. Azul, temos separação de óleo nas áreas de limpeza de embarcações, temos coleta de água da chuva, energia, geração de energia fotovoltaica e a minha intenção aqui é dar

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

um testemunho, não é? E a manifestação com relação, eu vou abordar apenas a geração de emprego e a geração de renda que uma Marina propicia. Nós não somos uma marinha do porte dessa Marina que tá sendo proposta. Esse projeto realmente fabuloso. Acho que se Florianópolis conseguir viabilizar isso aí, vai ser uma coisa maravilhosa para cidade. Além dessa parte de turismo de geração de renda, vai ser uma atração turística com certeza. Bem, toda a Beira Mar, ali. Bom, nós temos no nosso Clube em torno de 420 (quatrocentas e vinte) embarcações; desde veleirinhos de 2 (dois,) 3(três) metros. E pequenos botes, barcos pequenos, até barcos de 82 (oitenta e dois) pés, que é 21(vinte e um), 22(vinte e dois) metros. É dessas 420 (quatrocentos e vinte), perto, entre 180 (cento e oitenta) e 200 (duzentos) são maiores que 25 (vinte e cinco) pés maiores que 7(sete) metros. É vão dizer que demandam um maior cuidado maior atenção. Então, para terem uma ideia, nós temos um Clube com 65 (sessenta e cinco) funcionários, né?! Além de 65 (sessenta e cinco) funcionários. É, existe no Clube 120 (cento e vinte) marinheiros particulares, que são pessoas que cuidam e operam essas embarcações. Quanto maior a embarcação, maior a necessidade de uma pessoa capacitada para tocar. Então, se você pega uma embarcação aí de 40 (quarenta), 50 (cinquenta) pés ela exige um marinheiro. Ele precisa ter uma capacitação todo especial. É normalmente é da Marina e outros cursos né?! Curso de navegação, Cursos gerais de motor. Curso é de operar esses equipamentos eletrônicos. etc além desses tempos (...) **Sr. Daniel Vinicius Netto** sinaliza que o tempo esgotou e agradece a participação. Informa que o tempo está sendo exibido abaixo ali do púlpito e na tela, então os inscritos podem administrar olhando ali para não estourar o tempo. Na sequência, chama o **Sr. João José de Andrade**. Por favor, está com a palavra, que diz: boa noite, senhoras e senhores, boa noite a mesa, ao senhor Prefeito municipal. Meu nome é João José de Andrade, eu tenho 74 (setenta e quatro) anos de idade, sou Pescador. Eu gostaria de parabenizar equipe de engenheiros que botou esse projeto. O projeto é excelente, foi muito bem construído, só que esqueceram de alguns detalhes. Esqueceram do Pescador. Eu estou aqui na minha mão com uma licença é que foi dada ao Clube Veleiros da Ilha. E hoje, com a dragagem, uma pequena draga que vem fazendo serviço ali, ela já está causando impacto ambiental aos pescadores do sul da ilha. Terá principalmente sul da ilha. Então, o que eu gostaria dizer isso? Vou ser bem breve na minha colocação. Que eu gostaria de dizer é que para esse empreendimento ser colocado precisa a primeira coisa a ser feita é a dragagem e aprofundamento do canal da baía sul de Florianópolis e a baía norte. Porque, então, esse lindo projeto, em um prazo médio de 20 (vinte) anos, ele estará morto, senhores. Ele estará morto, tenho certeza disso. Portanto, senhores, os 3 (três) locais mais aprofundados que nós temos em Florianópolis. É a ponta do Cedro, a ponta da Caiacanga e o Canal que demanda entre as pontes ali entre as pontes, as a 150 (cento e cinquenta) metros da Ponte Hercílio Luz no meio do canal para o sul tem um navio com 60(sessenta)metros, que foi a pique 1953 (hum mil novecentos e cinquenta e três) e ali, então tem 30(trinta)m de fundura. Na ponta do Cedro, tem 10(dez)m de fundura, na ponta da Caiacanga 10(dez)m de fundura da Ilha do Largo até aqui, o antigo Ataliba e Coqueiros, um barco de pesca com 2 (duas) toneladas, vem arrastando o fundo na lama. Então os senhores vejam como está o nosso

DS DVN DS DS AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

canal a mais de 45 (quarenta e cinco) anos, nunca foi feita uma dragagem nos nossos canais. Boa noite, obrigado. **Sr. Daniel Vinicius Netto** chama o Sr. Idelfonso Júnior. A tá é só minutinho seu Idelfonso, tem resposta, tem que apresentar a resposta ao questionamento dele. **Sr. Emerilson Gil Emerim** diz: Boa noite. Obrigado pela comunicação do colega Pescador. Realmente, a questão da dragagem aflige os pescadores já há muito tempo, né?! É hoje é um parto para fazer um licenciamento de dragagem, porque exige estudos muito aprofundados. Mas a gente também sente esse problema, né?! Começando pelo próprio Canal da Barra da Lagoa, né, que hoje é uma luta grande para fazer o aprofundamento daquele canal. Então a gente entende, e sabe desse problema e isso dificulta bastante atividade de pesca, talvez com o ordenamento Náutico, isso possa ser uma prioridade até para o planejamento dessas ações de dragagem, justamente para definir as áreas de navegação para melhoria, né É do trabalho da pesca, já é um trabalho tão árduo, né Quem já teve embarcado, sabe disso e ainda mais dificultado por essas situações é de navegabilidade. Na sequência **Sr. Daniel Vinicius Netto** chama o Sr. Idelfonso Júnior, dizendo: Ok, agora o seu Idelfonso com a palavra. **Sr. Idelfonso W. Júnior** diz: boa noite a todos, a mesa. Eu queria parabenizar a todos que aqui estão presentes pensando no futuro da nossa cidade. Eu vou me apresentar meu nome é Idelfonso Witorlavesques Júnior eu sou velejador há 40 (quarenta) anos, já naveguei desde a Argentina até o Caribe, fazendo até às Ilhas lá de cima do começo dos Estados Unidos. Então eu conheço mais ou menos umas 500(quinhentas) Marinas nesse nosso Brasil. Eu nunca vi nenhuma Marina trazer um problema para uma cidade. Verdade, desde que ela seja feita com muito carinho e com todo esse cuidado que tá sendo feito aqui. Eu não conheço nenhum das pessoas que estão nessa mesa a não ser o Prefeito, e eu não estou defendendo ninguém pessoalmente. Eu estou defendendo a nossa cidade. Eu acho que essa Marina em Florianópolis vai ser Florianópolis antes e depois da nossa, da construção da Marina eu sou há 4 (quatro) anos como Comodoro do Yate Club eu, nós fazemos uma dragagem ali. Até agradeço ao Pescador de falar nisso, dentro de todas as normas do Ima, de todos os órgãos ambientais respeitando o horário de maré pra fazer o descarte e nós tamos fazendo um bem para o Pescador, porque hoje dentro do nosso clube tem uma criação enorme de peixes. São roubalos e mais roubalos que navegam ali dentro que não andava ali de maneira nenhuma, porque era uma lama pura, e essa lama não é nativa dali, ela vem dos esgotos e de algum outro lugar que eu não sei bem, porque eu não sou estudioso de impacto ambiental e nem da natureza, mas eu queria dizer a vocês que de todas as marianas que eu conheço no mundo não são poucas. Eu vi Marina dentro de mangue, Rio de mangue, com todos os impactos ambientais é resolvidos com um eles têm fase de contenção de água servida de óleo, tudo feito dentro de mangue, sem e de lá tá vivendo o caranguejo junto, o peixinho nunca matou um baiacu. Eu acho que nós temos que aqui olhar para frente, nós estamos muito atrasados com a Marina, chega uma embarcação de fora hoje, como chega ali no nosso clube, o mundo todo tem gente navegando, tem mais são milhões e milhões de barcos no mundo navegando com pessoas, com famílias dando volta ao mundo. Eles chegam a Florianópolis, não tem nenhum posto de combustível para abastecer. Nós temos que acolher eles no

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

nosso clube que não é nossa obrigação. É obrigação, talvez do poder público, ou sei lá de uma iniciativa privada de outra. Nós atendemos esse pessoal. Direcionamos ele para Polícia Federal pra dar entrada, passaporte, que não é serviço nosso. Nós acolhemos ali no nosso Clube. É Secretaria do Meio Ambiente, Bombeiro, Polícia Federal. Todas as embarcações estão ali, nosso Clube gratuitamente. Eu acho que a Marina na nossa cidade vai ser um divisor de águas. Então, obrigado, seu Idelfonso, muito obrigado a todos. **Sr. Daniel Vinicius Netto** pede desculpas ao Sr. Idelfonso sinalizando que seu tempo, não tinha terminado ali, eu vou lhe dar os 25 segundos ali que eu roubei do senhor. **Sr. Idelfonso W. Júnior** finaliza dizendo: Minha gente, eu sei que aqui tem gente contra gente a favor, quem tá contra e tem que estudar bem esse projeto que é o projeto, é muito bom e muito bonito. Isso aí vai trazer muito dinheiro e um turismo de qualidade pra nossa cidade. São gente no mundo todo querendo vim pra Florianópolis e não tem um lugar pra amarrar seu barco e não é barco, são iates que trazem dinheiro pra nossa terra e trabalho pra nossa gente. muito obrigado. **Sr. Daniel Vinicius Netto** agradece e chama a Sra. Susana Cardoso e já a seguir, também pode se aproximar o Sr. Jaime de Souza. **Sra. Susana L. Cardoso** inicia sua fala dizendo: Boa noite a todos e todas. Eu sou aqui de Florianópolis. Participo de movimentos ambientais. E acho que essa Marina aí, assim, é uma ideia que vai contra a qualidade de vida da nossa cidade. Por que que eu digo? (...) eu nem falei ainda porque!? Então o seguinte, por que eu estou dizendo isso? Porque primeiro, que essa Marina, eu a gente. Eu e outras pessoas, biólogos e tudo mais. Já conversamos, estamos conversando há muito tempo sobre os impactos dessa Marina e eles são muitos, são muito grandes, eles afetam toda a fauna, a flora, o trânsito. A vida dos pescadores e etc (...) Bom, mas assim, o que eu queria dizer mais importante é o seguinte, enquanto a cidade tá um caos em vários sentidos, de moradia, de trânsito, saneamento, de muita coisa? Como que a Prefeitura fica assim, ocupando o tempo, espaço, grana, etc (...) em empreendimentos gigantes, sabe? E que? E esse empreendimento aí, uma pequena parte só vai ser para o público, né porque a maior parte vai ser privada. Então assim, enquanto a cidade tá nesse caos, todos. A mobilidade urbana tá péssima. É obra em cima de obra, o asfalto que nunca fica bom, é só dar uma chuvinha fica cheia de buraco. A cidade, as calçadas são horríveis. Então assim, as pessoas que estão gostando de dessa. Marina, elas vão viver ali, só na Marina? ou elas vão andar pela cidade? não vão. Elas continuam andando pela cidade. Vocês tão gostando disso? Porque essa cidade todos os problemas, não é só pra pobre. Esses problemas estão afetando todo mundo, é rico, é pobre, é médio e tudo mais. Só quem vem de helicóptero pra cidade, que parece que não afeta e colocar, não sei quantas embarcações ali, pelo amor de Deus, sabe, é tudo gigante. Por que não fazer várias Marinas pequenas, por que que tem que ser uma gigante desse jeito? E outra e o resto da cidade não é beneficiado, é moradia, é tudo gente, pelo amor de Deus, a cidade tá um horror. Eu nasci aqui e ela vem a cidade vem sendo destruída assim rapidamente, sabe? tá demais assim, sabe? Eu fico muito triste da cidade que eu nasci, né? E vendo essas coisas, sabe? E esses projetos megalo; Megalo Marina, isso aí né então e não dá, não dá para aceitar uma coisa dessa, obrigada. **Sr. Daniel Vinicius Netto** chama o **Sr. Jaime de Souza** que diz: Bem,

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

boa noite a todos cumprimentando o Presidente do IMA e o nosso Prefeito, cumprimento todos da mesa e todos os colegas a toda a equipe do IMA e da Prefeitura municipal. E todos os colegas que nos honram hoje com a presença aqui discutindo esse projeto. Eu represento aqui uma entidade civil Floripa Amanhã. É uma sociedade sem fins lucrativos, apartidária; não tem vinculação nenhuma com o poder público e nem com a iniciativa privada. É um órgão totalmente independente. É cujo quadro social é composto de abnegados cidadãos florianopolitanos. Que, pela experiência que trazem na sua vida profissional e pela preparação que tem na sua vida profissional. Trabalho há 17(dezessete) anos em busca de cenários que possam trazer o desenvolvimento para Florianópolis e para região metropolitana. E dentre os nossos objetivos, sempre teve presente essa Marina, sempre esteve presente esse empreendimento que sabíamos ser complexo e de um alto custo. Hoje temos a felicidade de saber que podemos ter esta Marina. Tanto economicamente falando, porque não vai sair um centavo dos cofres da Prefeitura. Florianópolis teve a sorte de ter empreendedores que olharam também para nossa cidade. E além do mais, é um empreendimento que vai nos trazer desenvolvimento, vai nos colocar à vista do mundo nos somos temos muito um potencial enorme, essa nossa ilha, essa nossa ilha é linda em todos os seus aspectos. Só que nós é vemos essa baleia beleza sempre adormecida. Nós sempre estamos encourados. Pura e simplesmente na beleza natural que temos. Não sabemos explorar essa beleza e hoje nós tamos vendo aqui uma oportunidade inigualável, uma oportunidade que não podemos deixar escapar e que ambientalmente é sustentável, tem os seus impactos negativos. Tem, óbvio, como falou o ilustre biólogo, mas todo o empreendimento tem esse impacto e nós vamos saber é contorná-los. Com os técnicos que nós temos, os competentes técnicos que a administração municipal e o instituto ambiental possuem, obrigado, a todos. **Sr. Daniel Vinicius Netto** registra que o proponente solicitou direito de resposta, e tem esse direito na manifestação da Dona Susana. Por favor. **Sr. Emerilson Gil Emerim** diz: Dona Suzana eu só vou me referir às questões eminentemente técnicas. A Senhora falou ali da questão de as Marinas menores são melhores do que uma Marina maior. Na verdade, não na realidade, quando você tem uma Marina maior, você consegue concentrar os impactos e consegue ter um plano de controle ambiental mais robusto até um dos problemas de Florianópolis são pequenas Marinas, que têm uma grande dificuldade de implantar os programas de controle ambiental. Porque para o órgão ambiental, não interessa se é uma pequena ou uma grande Marina, ela tem que implantar o programa é de controle ambiental e são programas muito caros. Então, às vezes as Marinas pequenas não se sustentam, porque ela tem que implantar esses programas de contenção, previsão de risco, previsão de acidente e a Marina não tem estrutura econômica para isso. Então, é só um dado que eu queria trazer para Senhora. Com relação à mobilidade urbana, eu acho que o que a gente tá falando aqui é de um parque, tá um parque, Marina, ou seja, nós, uma das premissas do projeto, foi melhorar a mobilidade urbana, fazer com que a gente tenha um modal na cidade que consiga reunir transporte. náutico, cicloviário e transporte público, onde a pessoa possa vir de bicicleta, deixar no bicicletário, pegar um transporte público Náutico e até Biguaçu. Então a ideia né é realmente de um modal de mobilidade urbana

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

é e com relação às áreas privadas menores que áreas públicas, eu discordo, inclusive, é bem claro isso. Nós vamos ter 132.000(cento e trinta e dois mil) m² de área pública e esse justamente é um impacto positivo trazido pelo Parque Marina, justamente na sua fase de implantação. Mas é, é só a título de conhecimento e obrigado aí pela sua colocação. **Sr. Daniel Vinicius Netto** chama a próxima pessoa a falar, **Sr. Raul Zucatto** que diz: Boa noite. Eu queria cumprimentar o ilustre Prefeito. Presidente do instituto do IMA. A equipe toda que se manifestou aqui. Os demais componentes da mesa e nós todos que estamos aqui até agora e vamos ficar mais um pouco. Gostaria de dizer que me primeiro dizer que eu sou formado Engenheiro Agrônomo. A minha vida sempre foi ligada à agropecuária. Atuei muitos anos na Secretaria da Agricultura e da Pesca. E originalmente sou funcionário de carreira da hoje da Epagri. Envolvi muito nas atividades classistas. Fui inclusive Presidente do CREA, onde lá juntou todos os engenheiros, arquitetos e outros profissionais no meu tempo. E uma das grandes questões, era, vamos encontrar alguma coisa pra melhorar Florianópolis e os turistas. E quando eu vejo aqui este projeto, quero dizer que eu estou aqui representando a Federação dos Engenheiros Agrônomos de Santa Catarina, que é uma entidade de âmbito estadual, mas que também, pela minha vivência como trabalhador na agricultura e principalmente na Secretaria da Agricultura. Quero trazer aqui o me o meu apoio a esse projeto. Nós entendemos que impacto vai ter, como o próprio apresentador do processo, disse que algum impacto vai ter, mas eu acho que é um avanço. Florianópolis vai dar um salto de qualidade, a população vai se sentir mais feliz com esta obra. Vamos ter turistas, gente que vem pra cá gerando emprego para várias áreas. Quero dizer que a Sociedade de Florianópolis e de Santa Catarina vai avançar com isso e vai segundo, já disseram aqui se fazer um grande empreendimento sem colocar dinheiro público. É a iniciativa privada associada ao poder público que vai trazer essa grande obra. Opção de emprego e de desenvolvimento para o nosso município e nossa Santa Catarina também. Portanto, quero trazer um abraço e me solidarizar. E dizer que precisamos já desta obra, que faz mais de 30 (trinta) anos que se discute. Obrigado. **Sr. Daniel Vinicius Netto** chama o próximo inscrito, **Sr. Roberto de Oliveira** que diz: Boa noite Prefeito. Futuro Prefeito também. Boa noite Presidente do IMA, parabenizo a equipe técnica, o Engenheiro Emerilson, arquiteto Giovani Bonetti, ex aluno meu da arquitetura da UFSC. Eu estou representando a Associação Catarinense de Engenheiros. Entidade de 88 (oitenta e oito) anos, precursora do sistema CONFEA, CREA, em Santa Catarina, ou seja, chegou antes da regulamentação profissional em Santa Catarina. Então eu vou falar pela ACE, não vou falar por mim. O que a ACE fez pelo mar desde o tempo que eu entrei na ACE, 3 (três) eventos. Denominados náutica Floripa nesse evento, a ideia que eu trouxe era, vamos batalhar pelo transporte público. Vamos chamar o o advogado do sindicato dos pescadores pra defender essa categoria, vamos chamar os remadores pra falar das dificuldades deles, que tem o mar, vamos chamar a universidade federal de Santa Catarina, laboratório de gestão de resíduos marinhos. Que eu disse pra gestora que eu não quero saber de notícia negativa a respeito de Marina nenhuma em atividade no mar pelo jornal. Eu quero saber por vocês, e também trouxemos a Capitania dos portos. Enfim, se o mar é pra todos, o evento náutica

DS DVN DS DS AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

Floripa tá dando frutos. O transporte marítimo já está em fase de edital. Eu tou me informando com a Secretaria de infraestrutura do estado pra saber em que pé está. tá esse Eu quero dizer que, pessoalmente, eu concordo com a opinião dos 2(dois) 2(duas) pessoas que entendem do mar. Os 2(dois), Comodoros. Eu me lembro de um evento quando o ex Secretário de Turismo, Leandro Mané Ferrari. Falou no evento no início a 20 (vinte) anos atrás, mais ou menos que na época Florianópolis tem um déficit de 1.500 (hum mil e quinhentos) barcos. Hoje em dia deve ter uma demanda reprimida que nós não falamos em déficit uma demanda reprimida. De uns 5000(cinco mil) barcos, multiplicando 5000(cinco mil) por 5(cinco) empregos. Nós tamos deixando de perder. Nós estamos perdendo + 25.000(vinte e cinco mil) empregos diretos. Mas a gente não pode falar só em é em questão material e monetária e pecuniária. A Marina vai trazer de volta a nossa condição de ilha, que eu sempre quando eu faço algumas uma escrita, digo a nossa ilha, cercada de óbices por todos os lados, não é cercada de água, é gente do contra porque não sabe da ser contra e nem honesta com a cidade. Eu também quero falar na a respeito da grande Batalha da dona Elisena Becker por esse por esse empreendimento. E agora ela voltou a assessorar o prefeito e muito bem, nós devemos colocar algum nome dela, é isso que eu queria. Falar muito obrigado. **Sr. Daniel Vinicius Netto** convida a Sra**.** Juliana de Andrade; já se aproxima também o Lino Fernando Perez. Se puder, já fica próximo também. **Sra. Juliana Dreher de Andrade** diz: Boa noite a todos. Meu nome é Juliana Dreher, eu sou arquiteta e urbanista. E, apesar de fazer parte de várias entidades, hoje eu estou falando com arquiteta somente. Quando eu recebi, eu tenho algumas indagações e algumas preocupações sobre o que eu vi aqui hoje. Uma delas é uma dúvida. Que quando eu vi que era um evento sobre a Marina, eu pensei que era a Marina da Ponta do coral. Essa Marina da Ponta do Coral, não vai ter mais? Vamos ter 2 (duas) Marinas lá? Não ficou claro na apresentação? Seria uma pergunta. A outra pergunta é, ficou bem claro que o projeto atende um público bem específico, e não diverso, como é o da nossa cidade. A nossa cidade, ela não está representada na sua complexidade, nas suas várias classes sociais, naquele projeto. Isso eu entendo que é um empreendimento, mas ele é um empreendimento excludente. E, por isso eu pergunto, é de propósito? Foi isso que foi feito, deixar a parcela da sociedade de fora disso? Porque é geograficamente, sim, tá perto do Centro, mas também está perto do Maciço do Morro da Cruz. Eu não vejo as pessoas do Maciço do Morro da Cruz contempladas nesse Parque. Pelas atividades ali exercidas, certo? Há, sim a cidade de Florianópolis não vai botar a mão no bolso para fazer esse empreendimento, mas no meu entendimento vai dar o terreno. Então, uma troca. Vai haver outra contrapartida para melhorar outras partes da cidade? Porque esse empreendimento é na área mais nobre da cidade. É uma área super nobre, é a beira mar norte. Mas, foi Florianópolis, não é só a Beira-Mar Norte. Tem várias áreas muito degradadas e carentes de empreendimentos. Vamos dizer assim. Haverá uma contrapartida para que melhore outras áreas da cidade? Ou vai ser só uma área de exploração? Das belezas naturais, que são finitas e daqui a pouco, daqui a um tempo, acaba. Muito obrigada. **Sr. Daniel Vinicius Netto** pergunta: É resposta? **Sr. Emerilson Gil Emerim** diz: Bom, é com relação à ponta do coral, nós não temos nenhum licenciamento em curso

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

no órgão ambiental, então a gente não abrange. O estudo não abrangeu porque se tivesse um licenciamento em curso, teria que citar e fazer uma avaliação de impactos integrada com empreendimentos do entorno. Então, como não tem nenhuma é indicação de licenciamento para atividades. Atividades na Ponta do Coral não foi abordada, ne?!. Com relação às áreas públicas, né, novamente, nós temos 132.000(cento e trinta e dois mil) m² de área pública, sem qualquer restrição de pobre, rico comunidade A ou comunidade B. A Beira Mar Norte, ela fecha aos domingos e eu sou um dos frequentadores e tu vê uma congregação de várias classes, de pessoas passeando. Final do ano, os eventos na Beira-Mar Norte também congregam todas as comunidades, então é algo para mim como morador também, né, eu coloco essa questão, né?! Não, a gente tem que parar com esse negócio de achar que Marina é algo elitista. O empreendimento tem uma entrada pública, que hoje, ninguém que tem um barquinho, uma batera, consegue descer na beira mar porque não tem área pública, não tem uma área para descida de embarcações, uma área pública com qualquer cidadão pode ter acesso. Esse é um ponto. O segundo ponto é realmente essa questão, a nossa história náutica, né, ela remonta de muito tempo atrás esse uso do mar, então esse uso do mar ele não pode ser elitizado. Ele não pode ser visto dessa forma, sob pena da gente ser segregado nesse processo. Na sequência **Sra. Juliana Castro** fala: Juliana, eu queria falar sobre o desenho do parque público e queria colocar o seguinte. É a minha experiência pessoal como arquiteta e urbanista que desenha espaço público na nossa cidade e em outras cidades do Brasil há mais de 20 (anos) anos. É, eu posso te dizer o seguinte, quanto mais dinheiro uma pessoa tem, menos ela usa o espaço público, porque a unidade privativa dela já é ótima. Ela não precisa do espaço público. Quanto mais qualidade a gente coloca num espaço público extremamente acessível como aquele, do ponto de vista de mobilidade, mais oportunidade de viver um espaço de qualidade a gente está dando para as pessoas que não têm unidades privativas, tão avantajadas quanto as pessoas que moram na Beira Mar Norte, então o playground que a gente está colocando ali, que vai ser pra qualquer criança e a gente monitora isso nos projetos que faz, como a própria Praça Celso Ramos, que eu acompanho desde 2009 (dois mil e nove), quando ela foi executada e a gente vê uma comunhão de pessoas independente, principalmente crianças. Eu sigo pessoas na rua, eu vejo o uso dos espaços que eu projeto. Não é verdade. Eu Acredito que o nosso projeto vai trazer oportunidade para uso do espaço público com alta qualidade que as pessoas do Maciço do Morro da Cruz não têm. E a gente, inclusive, implantou uma praça no Maciço do Morro da Cruz, Monte Serrat, por intermédio da iniciativa privada, que comprova que as pessoas que moram no maciço também querem espaços públicos com a aparência e a qualidade dos espaços que a gente está implantando na no Parque Marina Beira-Mar. Então o projeto é para todos. São um acréscimo de 132.000(cento e trinta e dois mil) m² de espaço público de altíssima qualidade, com um Monte de Quadra de Areia pra criançada, para as pessoas. Qualquer pessoa jogar o seu futevôlei, seu futebolzinho na areia e muito espaço público. Muito playground, muita área legal para as pessoas curtirem. Nenhum projeto que a gente fez de espaço público até hoje existe um monitoramento, tirando qualquer tipo de pessoa que esteja usando o espaço. Então, eu não consigo entender porque que

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

o desenho do parque, os equipamentos que estão sendo incluídos no parque possam ser excludentes, uma vez que a gente imagina que, na verdade, todo mundo quer ser feliz, usar lugares de qualidade e ter acesso a coisas boas. **Sr. Daniel Vinicius Netto** chama o **Sr. Lino Fernando Bragança Peres** para falar, que diz: Bem, boa noite aqui a todos, todas que participam desta audiência pública. Quero cumprimentar a mesa por esse evento de debate sobre esse empreendimento da Marina na Beira-Mar Norte. Meu nome é Lino Peres, sou professor da Universidade e aposentado em 2015 (dois mil e quinze), hoje professor voluntário. Faço parte do Fórum da Cidade que vêm debatendo o Plano Diretor, inclusive lançamos um livro ainda pouco. Eu coordenei esse livro sobre o Plano Diretor. É um debate antigo, quero dizer para vocês que eu coordenei na época, fiz parte da equipe do concurso. Vocês se lembram do aterro da Baia sul. Um projeto gigantesco na época da Ângela, da Prefeita Ângela Amim, em que na época eu, embora eu coordenei, eu fazia parte da equipe dos arquitetos, já tínhamos questionamento sobre o que o primeiro que ganhou o concurso, que já se foi, o André Schmitt e o segundo também memória de mim já se foi. Os 2(dois) arquitetos, um projeto gigantesco que na época se colocou como se fosse uma maravilha. Que entravam bairros integrando o mar com a terra que, aliás, é um sonho de imaginário que eu estou aqui há 40 (quarenta) e 44 (quarenta e quatro), 45 (quarenta e cinco) anos, mais, né, normal. Minha filha nasceu aqui e eu sei que sempre o sonho foi de nós. Vivemos a utopia dos sonhadores que chegam do mar e aportam aqui e, você no final do dia, poder sair do trabalho e ir no poente, você desfrutar terra e mar. Isso é um sonho, uma utopia da cidade insular marítima. Eu desfruto disso também, que é absurdo, é somar e tem quase 40 (quarenta) anos sem ter o disfruto dessas bordas do mar. Não é isso que nós estamos questionando, eu acho que é fundamental para terem ambos Marinas mais, Marinas, para que e por que?! Marinas públicas, transporte público, até hoje tá travado. Exemplo, na época do concurso que eu participei, que nós coordenamos que era Andre Schimit em primeiro lugar. Segundo lugar, tinha a preocupação com transporte marítimo naquele momento, e Marinas com aquela Baia que entrava e aproximava o mar para a terra, recuperando aborda depois o que o Professor Castel, não vamos levar a terra para o mar. Esses 2(dois) projetos foi um esforço gigantesco e não deu em nada. E depois o aterro foi sendo abandonado, privatizado, fragmentado. Assim como o aterro do Saco dos Limões quanta energia gastamos nisso e na época, essa ponte estava colocado de Marinas e as oligarquias, classes, governantes locais, não resolveram esse problema. Bom, o aterro já está abandonado, capital menos de 1(um) km, tem outro aterro da Baia Sul lá e vão se criar uma área pública numa área estrangulada que é a Beira Mar Norte, um parque. Belo projeto da Juliana, minha ex aluna. que eu não estou questionando o projeto da Juliana, que é um Belo projeto, mas eu pergunto, ali do lado, tem um aterro abandonado? Um parque publico e a cidade abandonou nas suas ações, desconexas, fragmentadas, assim como aterro do Saco dos Limões e na época, eu lembro o atleta está aqui ele vendia. Não é o ponto melhor em baixo da ponte, ou então até hoje (...) **Sr. Daniel Vinicius Netto** informa que o tempo está encerrado e pergunta se a mesa quer responder. **Sr. Emerilson Gil Emerim** diz: É, eu vou responder mais relativo à parte técnica, né?! Então, a escolha pela

DS DVN DS DS AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

Beira Mar Norte é justamente por uma questão climática e de navegabilidade, não né?! É opção por não utilizar a Baía Sul é muito mais por causa da reserva extrativista do Pirajubaé. E, concordo com o professor, né. Existem áreas que ainda precisam ser revitalizadas. A gente tem várias dessas áreas na região, mas isso não tira o mérito desse projeto, principalmente por ser concebido com 100(cem)% de recursos da iniciativa privada, totalmente ao contrário do que aconteceu com a Baia Sul e outros projetos que são recursos públicos. É isso. **Sr. Daniel Vinicius Netto** chama os próximos da lista, Sr. Hélio Leite e o Sr. Leandro Ferrari, também já fica próximo para logo chamarmos. **Sr. Hélio Leite** diz: Uma boa noite a todos, meu nome é Hélio Leite. Eu represento, hoje aqui, a coordenação do Distrito Criativo, Distrito 48 (quarenta e oito). Os senhores já pararam para dar uma olhadinha no seu redor para ver o tamanho desse auditório? Acho que deve ter umas aqui, capacidade de 500 (quinhentas) pessoas, esse auditório. Não está cheio, né? É, eu estou falando isso porque esse empreendimento, além de ser lindo, parabéns a todos, né? Parabéns pelo trabalho. Parabéns pela qualidade do que está se propondo a fazer. É a qualidade para Florianópolis. Realmente é um empreendimento espetacular. Ele vai proporcionar empregos. De 4 (quatro) a 6 (seis) vezes a quantidade que cabem de pessoas nesse auditório. Os senhores já pararam para pensar? Isso não é inclusivo? Isso não é inclusivo? Isso é totalmente inclusivo. Isso, vai proporcionar maior distribuição de renda, inclusão social. E a gente só consegue se desenvolver na cidade se nós estivermos a sociedade com renda, a sociedade com qualidade de vida. E aí falamos em qualidade de vida, às pessoas empregadas com condição de poder usufruir um espaço público sem custo nenhum de acesso, certo, podendo aproveitar um espaço de altíssima qualidade. Parabéns, a gente está torcendo imensamente para que esse Parque fique pronto o quanto antes, mas, sobretudo, que a construção dele seja feita efetivamente de acordo com aquilo que está planejado, para que a gente não tenha nenhuns dissabores da sua construção; e que a gente possa ao final dele comemorar muito; todos aqui presentes né?! É o ganho para cidade que é o magnífico espaço público que nós temos aí. Espero que, em não tão muito tempo, a gente tinha outros espaços desses, planejados e executados pela cidade. Muito obrigado. **Sra. Juliana Castro** pede a fala: Eu poderia fazer um acréscimo à colocação do professor Lino poderia. Professor Lino, Juliana aqui, eu queria é terminar a resposta a sua colocação, dizendo que eu compactuo com a indignação do vazio que é o aterro do da Baía Sul, que é uma área enorme, que a cidade ainda não conseguiu resolver. E eu queria colocar aqui; a gente não vai conseguir resolvê-la com um projeto da Marina, já que está provado tecnicamente que ali não é um bom lugar para ter uma Marina por “N” questões, inclusive de ordem ambiental, que são maiores do que ocupação humana. Merecem maior atenção que a ocupação humana. Acredito que nós, como urbanistas da nossa cidade, temos que lutar por uma operação público privada no aterro da Baía Sul, com outra vocação que é de vitalizar, o nosso centro histórico, que tem muito pouca moradia, incluindo equipamentos para uma centralidade viva e pulsante, com habitação misturada, habitação, sem estacionamento para gente garantir que as pessoas que vão usar o transporte público, que está tão acessível naquele lugar, possa não excluir as pessoas que

DS DS DS DVN AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

podem morar no Centro, e devem, então, eu acho que a gente tem que lutar por uma urbanização do aterro com uso misto, com moradia, com negócios, com serviços e moradias, sem estacionamento. Hoje, os projetos de habitação da nossa Prefeitura exigem uma quantidade de estacionamento que não faz jus a um, e não é isso que está em revisão do Plano Diretor. É uma questão antiga. Porto Alegre já conseguiu, então, para todas as autoridades aqui que trabalham com urbanismo, Plano Diretor, que a gente consiga abolir o estacionamento numa operação público privada no aterro da Baía Sul, criando habitação para as pessoas que não usam o carro e que vão de fatos ao transporte público, de compactas, mais acessíveis. Essa é a minha, é o que Eu Acredito pro aterro da Baía Sul. Na sequencia **Sr. Leandro Ferrari** assume a fala, dizendo: Boa noite a todos. Bora democratizar o acesso ao mar. Acho que essa palavra nunca teve transporte marítimo aqui, porque nunca teve aonde aportar. E um dado que foi falado errado, mas eu vou corrigir 15 (quinze) minutos, nós vamos de transporte marítimos aqui na Palhoça, não é aqui o Continente. Porque nós já fizemos esse teste, isso é qualidade de vida para as pessoas, para sair do trabalho e não ficar umas 2(duas) horas no fim da fila E para casa, pelo mar. Uma Marina, essa Marina, vão ter 600 (seiscentos) donos de barco, mas mais uma correção. São 4 (quatro) empregos diretos à 8(oito) empregos indiretos. Cada embarcação serão mais de 4.500 (quatro mil e quinhentos) empregos que vão gerar naquele espaço. Da onde vai vir esses empregos? Hoje tem filhos de pescador que estão marinheiros, ganhando bons salários e eu tenho aqui vários deles, aqui que estão na plateia, que podem falar sobre isso. Então, nós temos que, na verdade entender que essa Marina vai gerar tudo isso de emprego. Eu não estou falando nem do parque público, mas vai trazer recurso, vai trazer, trazer impostos, aí sim, para Prefeitura aportar em estradas, aportar em saúde pública, em escolas e tudo mais. Então, Marina é um verdadeiro criadouro de vida marinha. Pescadores, vocês vão ter muito mais peixe nas Baia. Concordo com vocês e através da Marina, nós vamos sim tirar do papel ao balizamento Náutico, tanto para o transporte marítimo quanto para as embarcações. Para ninguém mais pegar as redes de vocês, para gente ter um ordenamento Náutico adequado nas nossas baías, nós entregamos a Secretaria de Infraestrutura do Estado de Santa Catarina o projeto para o levantamento hidrográfico da nossa carta náutica, que é de 1957 (hum mil novecentos e cinquenta e sete). Senhores, nós entregamos o levantamento das áreas de perigo à navegação das nossas baías. Espero que o Governo do Estado faça isso o mais rápido possível também. Vamos democratizar o mar. Vamos entender que o mar é para todos. O mar não é do rico, o mar é geração de emprego, o mar é o mar de possibilidades e isso que vocês têm que entender com um projeto que nem esse. Que seja o primeiro de muitos, aqui em Florianópolis. **Sr. Daniel Vinicius Netto** fala: Senhor Evandro Luiz Vieira ainda está presente? Está?! Sua pergunta está manuscrita, né? Então eu vou ler aqui. O senhor não pediu o oral, é isso? Por qual motivo o Parque Marina tem que ser feito no local que está sendo planejado, pois irá trazer imensos prejuízos aos pescadores artesanais. Prejuízo, prejuízos esses que em momento algum está sendo mencionado e o que irá ser feito para amenizar esses prejuízos causados a esses pescadores artesanais da Baia, norte e sul de Florianópolis? **Sr. Emerilson Gil Emerim** pergunta: Como é o nome do senhor

DS DS DS
DVN AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

Daniel? Evandro, Luiz Vieira. Obrigado, senhor Evandro. Eu vejo pertinente essa sua preocupação. Primeiro, como eu já falei, a escolha da Marina foi pelo menor impacto ambiental; uma vez que a gente tem que pensar nos pescadores. A gente tem que pensar no pessoal extrativista. A gente tem que pensar nos maricultores. Então, todas essas vertentes foram avaliadas para implantação do projeto e volto a dizer, né! A questão da Baía Sul, né é para a Marina, é uma questão impeditiva? A questão climática, para estão da própria unidade de conservação. Uma das escolhas foi a gente não ter unidade de conservação na área de influência direta, né?! E a unidade de conservação, elas são berçários naturais do peixe, né! que alimenta a mesa do pescador. É peixe, camarão, marisco, entendeu? Então, é uma das razões, foram foi essa. Tem uma alteração no cotidiano do pescador, evidente que tem. Mas essa alteração no cotidiano do pescador, ela se remete a 4 (quatro) meses do impacto ambiental mais negativo. que é a questão da jazida e do bota fora. São 4 (quatro) meses. Esses 4 (quatro) meses ainda tendem a ter uma aproximação muito grande com os pescadores no monitoramento de toda atividade, das barcaças das chatas. Recebi muitas reclamações dos pescadores referentes ao empreendimento, que teve alguns anos, alguns ano passado aqui, né?! aquela questão do Cabo Submarino que gerou vários conflitos. Então absorvi essa informação. Hoje é fato que toda essa operação ela vai ser feita com informação direta aos pescadores de horário, é de traslado dessas balsas. E, ainda, compatibilizado com safra de pesca se a pesca do camarão foi em determinado período, mais evidente essa atividade passa pra outro mês, para justamente, não intervir diretamente no maior recurso; que eu vejo aqui hoje que é a pesca do camarão, então essa preocupação é evidente. Eu entendo a sua preocupação. É daí que vocês tiram o sustento de vocês. E o nosso objetivo é isso, é esclarecer com informações e garantir que haja um monitoramento ambiental durante toda a fase de implantação. Obrigado. **Sr. Daniel Vinicius Netto** chama os próximos da lista: Sr. Vanir Júnior e o Alessandro Fonseca. **Sr. Vanir Júnior** diz: Boa noite a todos. Me chamo Vanir, sou velejador. E o principal impacto social, não foi abordado nesse estudo, que é o que? O acesso ao mar. Mas não só pelos entes privados que vão estar ali, vão estar alugando ou uma vaga lá ou tendo o seu barco? Mas o que? Gostaria de abrir um pouco a visão do empreendedor, quanto da Prefeitura, quanto com relação às Escolas de Vela com relação aos aluguéis dos equipamentos náuticos. Que isso torne numa Marina muito mais social e acessível para toda a população. Gostaria de levar um exemplo, a Escola de Vela de Ilha Bela, o ano passado formou um velejador na qual ele foi campeão mundial na sua classe, um garoto que saiu de uma escola pública municipal e se tornou campeão mundial da classe de vela. Fora ele é aqui dentro, Iate Clube Santa Catarina também, Escola de Vela vem muito forte, fortalecendo o esporte Náutico. E não só ele foi abordado o Remo, outros esportes, mas é a importância da Marina estar aberta a esses espaços, porque uma lancha de 60 (sessenta) pés rende muito dinheiro para Marina, menos do que um, de repente, um espaço que vocês vão ter pra Escola de Vela para esses. Então, para que vocês viabilizem né dentro do espaço da Marina, um local pra aluguel para tornar toda a sociedade, né, que talvez não tenha uma renda tão superior até um barco a pagar um aluguel. Mas o que vai ali alugar, usufruir daquele espaço, porque quando a

DS DVN DS DS AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

gente olha. Eu. Eu comparo essa Marina o seguinte, quando a gente olha uma montanha com uma floresta. Aquilo lá é uma montanha com uma floresta. Agora, quando você tem uma trilha que você vai ali acesso, olha os passos, faz um esporte aquilo te tornar, te dá um pouco mais de valor, e é isso que é essa Marina vai proporcionar. Vai tornar acessível as pessoas a irem para o mar e lá descobri remar, velejar, né?! Pescar. Talvez aí ele, da Marina, para pescar e aí poder ver como é a terra vista do mar. Isso é muito importante a gente ter essa visão. Eu sou velejador, eu aos 9(nove) anos de idade entrei numa escola dessa e hoje eu pratico atividade profissional de velejador. Já velejei o mundo inteiro. Fiz 2 (duas) travessias do Oceano Atlântico, inclusive estive lá na região de Barcelona por muito tempo, lá na Costa da Catalunha e em como uma Região como de Florianópolis até Itajaí, tem 15 (quinze) Marinas desse porte lá na região tá?! Cidades com 30 (trinta), 40 (quarenta) mil habitantes, tem Marinas desse porte, lá com escola, com barcos privados instalando lá turismo se desenvolvendo e parabéns, Prefeitura, parabéns, empreendedores, vamos botar isso aí. **Sr. Daniel Vinicius Netto** chama **Sra. Alessandra Fonseca**, que diz: Boa noite, eu sou Alessandra Fonseca, eu sou professora da UFSC, Doutora em Oceanografia Química e Geológica pela Universidade de São Paulo, em 2021 (dois mil e vinte e um), eu publiquei um artigo numa revista bem conceituada chamada *Estuarine Coastal and Shelf Science.* Nesse artigo, a gente chega à triste conclusão com foco nas baías. Esse artigo tinha foco, análise de dados históricos das baías norte, sul e a gente chegou a triste conclusão de que nós não vamos atingir o objetivo de desenvolvimento sustentável 14(quatorze), que trata sobre a vida na água e por várias questões, tanto do funcionamento do sistema como o do arcabouço legal. Uma das questões que a gente colocou é que os nossos rios não estão protegidos, né, a flexibilização ambiental dos últimos anos prejudicou a qualidade da água desses rios que chegam nessas Bahia. Mas, além disso, um outro problema ambiental é que quando a gente fala de impacto ambiental. A gente vê de forma muito isolada, por exemplo, a gente está falando de um impacto, de uma Marina. É como se existisse instalação dessa Marina e somente isso. Mas a gente está falando de 621 (seiscentos e vinte e um) barcos de 20 (vinte) a 120 (cento e vinte) pés que vão estar transitando nessa baía. Isso daí não tá considerado nesse estudo de impacto ambiental. Porque para ter na barcos desse porte trafegando na Baia vai precisar como prova como o pescador aqui comentou de dragagem. Só que nós temos uma limitação na baía norte o fundo dessa Baia é de lama e lama é uma esponja química que adere à contaminantes. Aí eu fui buscar os dados de contaminantes do sedimento, que a gente sabe que tem nessas baías. Dados de metais poluentes orgânicos. Sabe as tintas anti incrustantes? Elas são extremamente tóxicas e elas ficam aderidas a esse sedimento. Não tem estudo do que isto vai causar, porque vai necessitar de dragagem. Não é só uma dragagem num tempo curto e acabou vai ter que ser dragagens constantes para manter um calado de navegação. Nós tamos falando de navegação de grande porte. O Emerilson comentou sobre a APA do Anhatomirim, que tem os golfinhos. Esses golfinhos são fontes de rendas para várias pessoas, não só no nosso município, mas no entorno. E ele comentou que esses organismos eles sofrem com impacto na embarcação. Agora vocês pensam 621(seiscentas e vinte e uma) embarcação transitando? Então a gente

DS DVN DS DS AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

precisa olhar com muito cuidado, porque não é investimento público. Mas o ônus vai ser público. Existe um outro lugar pra essa Marina, existe, a gente só precisa pensar com muito cuidado. Porque um lugar aonde se renove as águas e aonde o tempo de navegação seja menor, porque vai impactar a pesca, aquicultura, a produção primária desse nosso sistema e isso é algo que a gente precisa (...) **Sr. Daniel Vinicius Netto** sinaliza que finaliza o tempo. **Sra. Silvana Carlevaro** pede a fala para responder, e diz: Boa noite. É só para responder. Eu não, não lembro teu nome, mas eu acho que sua colocação foi excelente. Bem, é dentro do contexto e nós falamos muito rapidamente o projeto pelo pouco tempo, mas foi falado que vai existir sim, uma Escola de Vela. A gente sabe da importância disso, inclusive eu tenho uma filha que fez aulas de vela. A gente sabe da do projeto educacional, que é o contato com a natureza, com o mar e realmente tudo o que você falou foi ótimo. Teremos dentro do Parque também. Essa área é de espelho d'água, que foi reservada. justamente para uso público de lazer. Então esse contato com o mar também está previsto ali, só te agradeço também pelo teu depoimento tá. **Sr. Emerilson Gil Emerim**, por sua vez responde: Vamos lá. Obrigado Professora Alessandra. Sua pergunta vou começar de trás para frente. Existe um outro lugar? Olha, nós estudamos bastante, né?! Até porque esse a indicação do local vem de um estudo preliminar que a própria concessão. Vamos pensar, podíamos implantar no local com maior renovação de água. Vamos implantar então em uma praia de mar aberto. Vocês imaginam a interferência de contenção que a gente deveria fazer numa Marina para proteger a Marina de ondas de mar aberto? Imagina o tamanho do impacto ambiental de estruturas de quebra mar, que teriam que ser desenvolvidas? Por que que se faz Marina em Baia? Claro, água é mais parado. Por que que se faz? Porque você tem que fazer menos estruturas de contenção. Não dá pra fazer omelete sem quebrar os ovos. A gente fala da APA, da Anhatomirim, da proteção, da sotalia desde da época que eu me formei. E qual é o problema? O problema é que não há uma educação com o as embarcações com quem pilota as embarcações. É isso, é nisso que tem que ser investido, porque não tem como você proibir uma cidade de não ter barco. Não tem como você fazer isso, né não tem como. Você olha, eu não vou fazer Marina porque o trânsito de barco pode impactar o meio ambiente. O que a gente tem que fazer é reduzir esse impacto. Que nem você proibir o a circulação de carro por causa da queima do petróleo. Você mantém a circulação de carro e muda o combustível fóssil, né?! Começa a trabalhar com outras (...), né!? com veículos elétricos, enfim. Mas só um exemplo que eu faço. Então as embarcações hoje elas já são muito mais modernas o Mané Ferrari tá aí, pode falar isso tá do que embarcações antiga, né; na questão de poluição do mar. Esse é o primeiro ponto. O ordenamento Náutico, trazido pelo uma Marina também leva em conta. essa questão, principalmente das rotas de colisão, porque a gente já sabe que os mamíferos aquáticos eles evitam rota de colisão quando essa estabelecida. Por vários estudos que são feitos pelo pessoal do ICMBio, pelo próprio pessoal da UFSC. A Marina, ela conta com um amplo programa de controle ambiental. Concordo com a professora Alessandra. Hoje, todos os rios da nossa baía estão poluídos. Todos, né 90% (noventa por cento), não é?! 80% (oitenta por cento), são todos, né?! Como é que a Marina vem trabalhar com isso? Dentro da Marina nós preconizamos uma renovação de

DS DS DS
DVN AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

água constante, razão pela qual optamos por um projeto até muito mais caro, que são a os quebra-mar flutuantes, né?! Então é isso que eu coloco, o bem-estar humano, ele depende de 2 (dois) serviços: serviços ecossistêmicos e os serviços sócio econômicos. Então, tem que haver um equilíbrio. Não vai haver dragagem. As embarcações têm calado suficiente para navegar nessas águas que são navegáveis desde o século XVIII (dezoito). Quem é navegador, sabe, conhece. Desde o século XVIII (dezoito), essas rotas são utilizadas por embarcações e é algo já característico dentro da nossa cultura. Então é são essas informações técnicas que eu gostaria de trazer. Obrigado. **Sr. Daniel Vinicius Netto** chama os próximos da lista: Sr. Zamir Antônio Cardoso e o Sr. Guga Dias. Zamir primeiro. **Sr. Zamir Antônio Cardoso** inicia sua fala dizendo: Primeiramente, boa noite a todos que aqui estão. Meu nome é Zamir, eu sou profissional no ramo de marinheiro, né. Eu sei que aqui tem pescadores. Todo mundo vai para o mar para buscar o seu alimento, ou seja, o seu pão de cada dia. Eu sou um deles também. Eu trabalho. Como o mar desde os 16 (dezesseis) anos. Há 45 (quarenta e cinco) anos eu navego profissionalmente dentro dessas baías na Baia Norte e na Baia Sul, como marinheiro na parte de transporte de passageiro do turismo. Então, eu tenho certeza que esse empreendimento vai ser algo muito bom para gente, que é profissional do mar. Para ter segurança pro turista que aqui vem visitar, porque hoje os marinheiros estão aqui tem muitos, né?! que estão aqui, saem com suas embarcações e poucos lugares seguros eles têm pra poder desembarcar alguém para poder fazer uma atracação com segurança,né?!. Para seja para esporte e recreio, seja eles para o ramo profissional, como o transporte de passageiros, na parte turística. Hoje não temos o transporte ainda de passageiro no ramo Náutico, mas eu acredito que isso vai ser logo também já vai estar junto aí, assim que essa Marina sair. Então eu vejo algo muito positivo nessa Marina, tanto profissionalmente como em sustentabilidade aí para cidade. Então Florianópolis, ela precisa disso. Já demorou, Florianópolis precisa dessa Marina. **Sr. Guga Dias** diz: Boa noite a todos. Primeiro eu fazer um agradecimento a Prefeitura, Prefeito Topázio porque hoje, inclusive, eu recebi no meu celular as fotos de 5 (cinco) anos atrás da Beira Mar E eu venho aqui falar em nome das pessoas, do ser humano que usa a Beira Mar, porque há 5 (cinco) anos atrás era inimaginável se utilizar como a Beira Mar Norte como nós estamos utilizando. Foi através da Prefeitura que nós colocamos as quadras de areia e aí eu vou pedir, com licença, o pessoal do projeto que quando vocês falarem do Projeto, apesar de eu ser Presidente da Federação Catarinense de *Beach Tennis*, não chame as quadras só de Beach Tennis. É só porque os meus colegas precisam de futevôlei, do vôlei eles precisam, então vamos chamar como nós denominamos há 5 (cinco) anos atrás de quadras de esportes de areia, tá certo? É só por causa disso, porque se não, o pessoal do futevôlei, do vôlei vai dizer assim: olá, só o pessoal do *Beach Tennis,* que é que é valorizado, não é não. Hoje o *Beach Tennis*, graças às quadras públicas da Prefeitura e inclusive, o projeto que nós iniciamos na Beira-Mar Norte, nós conseguimos dar emprego a vários professores. Inclusive alguns que saíram de comunidades mais carentes. Nós conseguimos desenvolver o comércio. O empreendedor, inclusive das arenas privadas, que também foi através desse. Então eu quero agradecer, né o projeto de vocês, porque vocês nos estão

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

presenteando com mais 8 (oito) quadras, né?! Aonde só tem uma preocupação com a drenagem e a posição do sol. E aí eu quero puxar para o lado do meu povo, né dos esportistas. Aonde o sol vai morrer para que ele não fique na maior parte do tempo no olho do atleta. Se precisarem de ajuda nesses 2 (dois) campos, nós da Federação Catarinense de *Beach Tennis*, eu pessoalmente posso contribuir pra vocês, tá OK? Tá certo e outra coisa, né, é a Beira Mar Norte, ele não era valorizado. Essa Marina vai valorizar, inclusive eu estou com o nosso antigo presidente da ACIF, que é o Sander Mira, que é um incentivador da via ciclista, né?! Lá em maio de 2017 (dois mil e dezessete), nós começamos com o Floripa em Movimento, não colocou a via Amigo de Ciclista. As quadras vieram e isto fortaleceu não só o esporte e o lazer, mas fortalecerem principalmente os negócios dentro de Florianópolis que envolvem o esporte. Porque eu sou ligado à educação e ao esporte, é o melhor veículo de cidadania que nós podemos ter numa cidade, esporte e educação. Obrigado. **Sr. Daniel Vinicius Netto** chama os próximos nomes da lista: Sr. Rodrigo Marques e também Vereador Afrânio. **Sr. Rodrigo Marques** diz: Bom, muito boa noite a todos, queria em nome do nosso Prefeito e do Presidente do IMA, cumprimentar a mesa. E, principalmente, cumprimentar a todos os cidadãos que aqui estão. É extremamente importante a participação da sociedade civil como Hélio muito bem colocou. Eu, de certa forma, fico triste não ver esse auditório cheio. Quero me apresentar. Meu nome é Rodrigo Marques. Eu estou com o Presidente do CONSEG Centro, trabalho 100(cem)% voluntário. Vou começar a minha fala exatamente citando o que o nosso amigo que me antecedeu colocou. A questão da Beira Mar Norte, ela é muito clara para quem frequenta segurança pública. Segurança pública se faz com a ocupação dos lugares, com geração de emprego e, mais que tudo, com a condição das pessoas poderem conviver naquela área. E para mim está muito claro como integrantes da força tarefa doa também num trabalho voluntário. Eu acompanho os esforços da Prefeitura Municipal de Florianópolis a praticamente 6 (seis) anos. O número de pessoas em drogadição fazendo o uso de *crack*, destruindo aquela área com o lixo com condições ambientais que qualquer um que ele frequenta sabe do que eu estou falando? E quem não sabe, por favor, vá lá e veja com seus próprios olhos. É extremamente importante deixar aqui registrado como empresário, eu quero dizer que faltou um setor ser colocado. O setor de gastronomia que aí está incluso também é um grande gerador de empregos e principalmente, de empregos de pessoas que nunca tiveram a experiência nessa área. Então é fundamental que a gente entenda que desenvolvimento econômico gera inclusão social. E não tem nada mais democrático do que você dar condição de emprego e renda às pessoas. E por fim, eu queria fazer uma experiência rápida ou colocar uma experiência rápida minha, que convive por 20 (vinte) anos na Baía da Ilha Grande, com o barco fazendo pesca também não pesca a profissional, mas sim pesca esportiva e vi durante 20 (vinte) anos, desenvolvi o desenvolvimento daquela área e poucas vezes eu vi um projeto tão bem trabalhado quanto este Quem não conhece a maior quantidade de barcos e de embarcações que nós temos no Brasil estão na Baía de Angra dos Reis, que envolve ali desde Parati até a área de Mangaratiba. Então, é importante citar que a seriedade com que esse trabalho está sendo. Poucas vezes eu vi, não vou nem citar a experiência internacionais

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

que os que me antecederam talvez tenha até muito mais do que eu, mas é importante parabenizar aqui a Juliana e a equipe pelo belíssimo projeto que foi feito, que é altamente inclusivo. Que poucas pessoas tão lembrando que boa parte desse projeto é área pública de uso para todas as pessoas, desde a pessoa mais rica, a pessoa mais vulnerável ou mais pobres da nossa sociedade. E, por fim, parabenizar o Emerilson, a quem eu conheço. Respeito de muito tempo por sua capacidade técnica e, principalmente, pela transparência de trazer aqui os problemas, não de forma aleatória, não de forma empírica, e sim de forma profissional, fazendo as defesas necessárias para isso. Muito obrigado, uma ótima noite a todos. **Vereador Afrânio** inicia sua fala dizendo: Bem, meu boa noite. Eu queria começar dizendo que nós estamos começando a discutir o projeto e os estudos de impacto ambiental? Algumas perguntas bem respondidas, outras evasivas. Chute na arquibancada. Mas nós precisamos aprofundar esse debate. Eu queria, por exemplo, dizer a vocês que, por volta de 4 (quatro) horas da tarde, a Beira Mar começa a ficar intransitável. Se vocês estudaram o fluxo de automóveis. Na Avenida Beira Mar e o impacto que essa Marina vai ter no congestionamento? Na Câmara de Vereadores e agora aqui foi repetido 2 (duas) vezes. A prefeitura vai implantar um BRT que vai passar frontal a Marina. Eu pergunto ao Prefeito: como está o projeto do BRT? E é uma prova que terá também recursos da Prefeitura. Não é verdade que não terá nenhum dinheiro da Prefeitura. Para quem não sabe, tem que ter uma calha exclusiva para ônibus, portanto, algo em torno de 5 (cinco) metros. Para o BRT foi dito que terá uma via para carros, para não vai interromper a ciclovia etc (...) Está previsto a calha exclusiva para o BRT, ponto. Segundo nós estamos falando aqui de negócios, Marina é negócio. Mas essa audiência é para discutir os impactos ambientais. A Prefeitura encaminhou ao Tribunal de Contas um documento e que diz assim, quando o Tribunal de Contas questiona o plano de negócios, a resposta foi: temos a informar que este será disponibilizado em momento posterior pela Secretaria, uma vez que o licenciamento ambiental está em fase de conclusão. E que o empreendimento em questão poderá sofrer algum tipo de alteração que impacte diretamente no seu plano de negócios. Veja o grau de provisoriedade do estudo e do plano de negócios. A mesma coisa com relação ao cronograma de obras, etc (...) Eu pergunto aqui ao Prefeito, qual é o estágio? Porque é provisório autorização da relação da Prefeitura com o Tribunal de Contas para a implantação, sobretudo que o impacto ambiental está devendo para que a Marina prossiga, qual é o nível de relação e de compromisso que a Prefeitura tem com o Tribunal de Contas e o Ministério público? **Prefeito Topázio** responde: Sobre a questão do BRT, Vereador Afrânio, que foi dito é que vai ficar o espaço reservado para se eventualmente, a Prefeitura implantar o BRT ela, poder fazê-lo sem destruir as faixas que serão construídas. Então, não há nenhum projeto de BRT naquele momento sobre investimento da Prefeitura, e sim a nós vamos deixar o espaço ser isso que eu entendi pra que se o projeto de BRT se consolidar, porque ele não pode ser um projeto de BRT só para 1(um) km do 1.200 (hum mil e duzentos)m e tem que ser um projeto de BRT completo na cidade toda a Beira Mar, pelo menos sobre a questão do Tribunal de Contas deixar o Juliano que acompanha o projeto desde o início responder. **Juliano Richter Pires (Secretário Municipal de Turismo,**

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

Tecnologia e Desenvolvimento Econômico) responde: Bom, boa noite a todos. É um prazer estar aqui participando da Audiência Pública. E, respondendo de forma bem objetiva Vereador, por que que nós ainda temos essa pendência com o Tribunal de Contas? Em tese, nós apresentamos um, nós apresentamos já um estudo de viabilidade técnica econômica, já fechado. E, muito embora nós tenhamos apresentado esse estudo, nós estamos passando por uma série de crivos, principalmente de ordem ambiental, que podem fazer com que o empreendimento receba algum tipo de modificação. Em recebendo algum tipo de modificação, não estou dizendo que haverá, haverá notadamente um impacto e financeiro no empreendimento que nós teremos que rever e reencaminhar o processo ao Tribunal de Contas. Era isso. **Sr. Emerilson Gil Emerim**, por sua vez, diz: Eu não. Não entendi muito bem o que o Vereador falou. Vereador Afrânio, mas (...) não posso terminar? Depois eu quero que o senhor me (...) eu vou ficar aqui se eu quiser me explicar onde é que estão o as respostas evasivas e chutes para arquibancada. Se o senhor se referiu ao estudo de impacto ambiental, tá?! Se o senhor se referiu, se não se referiu, eu não vou comentar se não estou à disposição pra lhe atender, obrigado. **Vereador Afrânio** responde: trânsito sobre o trânsito. É mais um chute na arquibancada. **Sr. Daniel Vinicius Netto** diz: pessoal eu vou pedir licença, nós precisamos continuar e vamos. Vamos (...) (***) respondendo. **Sr. Daniel Vinicius Netto** diz: Quer fazer a resposta sobre o trânsito, alguém da mesa? **Sr. Emerilson Gil Emerim** responde: Vereador sobre a questão do trânsito, o Parque Marina também é objeto de estudo de impacto de vizinhança, né?! O estudo de impacto de vizinhança, certamente vai avaliar essa questão de trânsito, porque a ideia original é que o empreendimento seja um modal de mobilidade urbana, né?! Então, o que ele consiga até reduzir esse impacto de veículos sobre a Beira Mar Norte, mas isso é objeto do estudo de impacto de vizinhança que o senhor certamente será convidado, a participar e ele tá em elaboração. (***) Todos têm que participar, é público, por isso que existe audiência pública. **Sr. Daniel Vinicius Netto** chama os próximos da lista: Sr. Rodolfo Neto e o Sr. Júlio César Jeremias. **Sr. Rodolfo H. Neto** diz: Boa noite a todos, Prefeito; Presidente da antiga Fátima e demais participantes. Queria lembrar que, como o Prefeito falou, nossa cidade veio de Desterro, né?! Para pessoas que vieram de Portugal para cá, de barco, né?! E depois, em 1.850 (hum mil oitocentos e cinquenta) foi descoberto ouro na Califórnia. A nossa cidade recebeu 2 (dois) navios por dia, em média. Em 1.850 (hum mil oitocentos e cinquenta) que paravam aqui para abastecer seus navios e para Califórnia. Posteriormente (***) começou a fazer portos em São Francisco do Sul, aqui em Florianópolis, depois de Laguna, porque na BR 101(cento e um) não tinha e foi o último é momento que Florianópolis teve seu Porto acessível aos barcos, né?! Eu sou morador atualmente da Costa da Lagoa. Na Costa da Lagoa, são 45 (quarenta e cinco) barcos que são da Cooper barco e 25 (vinte e cinco) da Procooper Costa ou vice-versa. Que trabalham todo diariamente com o público. Levam e trazem as pessoas. A dificuldade de se parar em locais onde não tem trapiche, que é muito difícil aqui na Costa. Aqui na cidade, não tem como a gente parar. Quem tem um barco, seja ele pobre ou rico, tem outra coisa nesses, todos os marinheiros que tem aqui, dos 120 (cento e vinte) que tem lá do Iate Clube 20 (vinte), vem lá da

DS DS DS
DVN AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

Costa da Lagoa, fora os mecânicos se formaram através da necessidade de manterem seus barcos. Então a nossa vida, a vida do marinheiro e a vida de quem vive no mar todo santo dia, como eu, que ontem peguei chuva de pedra no meio do mar, etc (...) é que tem que ser contada. Também um valorizar o espaço público destinado a esse meio e que a gente não pode esquecer nossa história, afinal, a nossa cidade sempre foi voltada pro mar. E trouxe sempre pessoas novas. Que a nossa cidade sempre recebeu pessoas daqui que não são originárias de Florianópolis e que a gente sempre abarcou e hoje estão discutindo que não se deve fazer com aquilo que é nosso, que a nossa história sempre trouxe. Obrigado. **Sr. Júlio César Geremias** diz: Boa noite a todos. Cumprimentando a mesa excelentíssimo Prefeito Topázio, Presidente Daniel do IMA e outros componentes da mesa. Estou aqui representando, meu nome é Júlio César Geremias, estou aqui representando a CDL de Florianópolis. A Câmara de Dirigentes Lojistas é uma entidade de mais de 60 (sessenta) anos que sempre buscou a evolução da cidade. Buscou o progresso, buscou o crescimento econômico e o bem-estar das pessoas. O nível de detalhamento que vimos nesse projeto é tamanho que, ele com certeza merece o crédito de todos os que aqui estão. Foi um projeto muito bem estudado, valoroso e que vai trazer muita oportunidade de trabalho, renda e tributação pra essa cidade. E é com tributação que a Prefeitura consegue realizar mais obras sociais. Então a CDL é parceira, apoia muito esse projeto, certamente, desde que seja devidamente avalizado pelos órgãos ambientais e que se ouça a comunidade que seja mais impactada, como os pescadores, os marinheiros e já devidamente citados. Eu acho que esse impacto, como já foi falado aqui, a nossa cidade, vai ser outra depois dessa Marina. Eu lembro que eu sou do interior do Estado. Eu vim morar aqui na década de 80 (oitenta), 79(setenta e nove), 80(oitenta) estudar na Universidade e naquele tempo não tinha Beira-Mar Norte, Avenida Beira-Mar Norte. E hoje a gente não concebe mais a cidade sem a Beira Mar Norte e eu acredito que, em poucos anos, nós e nossos filhos não conceberemos mais a nossa cidade sem esta Marina, muito obrigado. **Sr. Daniel Vinicius Netto** chama os próximos da lista: É Lucimara Moura, perdão, Luciana Moura, Luciana, Luciano. Desculpa, Luciano. Sr. Luciano Moura e o Sr. Carlos Leite já está ali na frente ali. **Sr. Luciano Moura** inicia dizendo “Boa noite a todos”. **Sr. Daniel Vinicius Netto** reafirma as desculpas **“**desculpa Luciano, desculpa o equívoco”. **Sr. Luciano Moura** retoma dizendo: Imagina, é a minha letra que é ruim mesmo. Boa noite a todos. Boa noite a mesa. Boa noite a todos que estão aqui nessa noite, mostrando interesse pela nossa cidade. Eu represento hoje aqui o Sindicato de Hotéis, Bares e Restaurantes e Similares de Florianópolis. Estou no turismo aqui na nossa ilha e sou manezinho. Então, assim como toda a minha família, estamos no turismo aqui a 36 (trinta e seis) anos, desde a época que os argentinos começaram a ir pra Canavieiras no começo. E temos tido uma grande luta para aí visto sim, a evolução de Florianópolis com muita dificuldade para desenvolver o turismo ao longo desses anos. Hoje Florianópolis é um dos destinos turísticos reconhecidos no Brasil e no mundo e mais ainda, nós temos um tivemos muitas lutas durante esses anos por coisas muito importantes e que eu com muita felicidade vejo que começaram a acontecer. Coisas que alguém falou que em utopia, que parecia até utopia, assim nós termos de tão difícil que

DS DVN DS DS AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

era de acontecer as coisas aqui, por exemplo, o nosso aeroporto. A Batalha luta mais, eu acho, de 15 (quinze) anos lutando pra que tivéssemos um aeroporto decente e conseguimos recentemente, com a parceria e com a iniciativa privada. Hoje é o reconhecido como o melhor aeroporto do Brasil, o nosso aeroporto, né?! Tivemos aí um movimento maravilhoso para reconhecimento da gastronomia, né Florianópolis hoje reconhecida como cidade criativa da Unesco, da gastronomia. E outra coisa que parecia um sonho, a nossa Ponte Hercílio Luz está aí aberta novamente. Então, coisas que sonho se tornando realidade. E eu vejo nessa Marina um novo sonho que temos. Eu acredito que nós vivemos numa ilha e, chega a ser engraçado a nossa realidade, quando você vê que não tem um lugar, como o senhor acabou de falar, para você parar o seu barco, né?! tem que parar longe da praia e ir nadando, ou então, se se for um barco menor, ou se for um barco grande, você tem um bote que vai até a praia, mas assim. E a gente vê no turismo assim, a quantidade de empregos que gera e impostos que podem ser investidos em todas as áreas da cidade, seja na educação, na saúde, na infraestrutura. E isso aí, com certeza, vai ser um grande marco para o turismo de Florianópolis. Implantação dessa Marina vai atrair gente de todo o mundo e vai botar Florianópolis um passo acima do que já está hoje seria isso, então, muito obrigado. **Sr. Carlos Leite** diz: Boa noite, eu aprendi a velejar lá no Iate Clube, na década de 70 (setenta), 1971(hum mil novecentos e setenta e um), quando ainda eram o Veleiros da Ilha e naquela época o Iate Clube tinha 5 (cinco) marinheiros. Eu me lembro de 4 (quatro): Nilton, Deli, Marinho e o Esquerdinha (***). Eu não realmente, já se passaram aí 50 (cinquenta) anos, né?! Então, fico muito feliz em saber que hoje são mais de 30 (trinta), sem contar os mais de 30 (trinta) funcionários que o Clube tem e mais, todos esses terceirizados. E me lembro também que Florianópolis nós tínhamos 2 (dois) mecânicos náuticos: o Liquinho, que trabalhava dentro do Iate Clube e o Odorico, que tinha uma oficina lá no Estreito, tinha uma kombi azul e branca que andava por todo o litoral aí. Etão, gente, assim é utopia, né?! Isso aqui não é, isso aqui é um sonho se tornando realidade. O senhor, me desculpe, não é, professor Lino?! Isso aqui é um sonho se tornando realidade. E mais ainda, eu vou falar 3 (três) nomes aqui de pessoas que já faleceram, uma felizmente continua viva e o Prefeito também, o Prefeito Bulcão Viana, o empresário Paulo Gil Alves e o empresário Adroaldo Cassol. Lá na década de 70 (setenta), o final da década de 80 (oitenta), início da década de 90 (noventa), esses 2(dois) empresários lideraram um movimento para se poder fazer uma Marina. O Prefeito Bulcão Viana fez uma Lei que era uma lei do transporte marítimo em Florianópolis, com 5 (cinco) trapiches. Começavam lá no sul da ilha e iam até Canasvieiras. Então, assim, espero. Imagino que eles estejam lá de cima, olhando com uma grande felicidade que, finalmente aquele sonho está se tornando realidade, né?! Então minha gente, é isso que eu posso falar e para quem tem dúvidas se é bom, é ruim. Marina, assim existe uma ferramenta simples chamada *Google Maps*, *Google Earth* é só botar ali Marina ou e sair procurando nas costas dos países desenvolvidos desse mundo e mesmo nos não desenvolvidos. E vocês verão que provavelmente onde as Marinas estão localizadas é onde os mares mais azuis e mais claros existem e nos locais onde não existem Marina, provavelmente um dos mares mais sujos estão ainda presentes. Então assim,

DS DS DS
DVN AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

Marina é como estrada, Marina é como aeroporto, né?! Existem barcos, os barcos vão continuar existindo, vão continuar vindo e as Marinas são a maneira de se organizar esse fluxo de organizar e se ter esse controle, da mesma maneira que as estradas e os aeroportos foram no início, do dos tempos. É, então assim, vamos deixar de ser reacionários. Vamos enxergar. Vamos poder verificar que os nossos sonhos estão se tornando realidade. Muito obrigado. **Sr. Daniel Vinicius Netto** chama então é o Juliano, Sra. Juliana Motta e o Fábio Queiroz? Está aí Fábio já foi tão. Retirou a o Fábio, retirou! Juliana. Sr. Rodrigo Vieira também já pode se aproximar. Desculpa, Juliana. **Sra. Juliana Motta** inicia dizendo: Imagina! Boa noite a todos que estamos aqui discutindo o crescimento de Floripa. Sou a Juliana, manezinha, empresária, e atuo voluntariamente como Presidente da ABRASEL de Santa Catarina, que é Associação de Bares e Restaurantes. É há muito tempo, Floripa espera por um projeto igual a esse da Marina e do nosso novo aeroporto. É uma pergunta impossível de pensar. E como que a gente vivia assim sem aeroporto? Ou será que a gente conseguiria viver hoje o aeroporto antigo e a mesma colocação que eu faço da Marina? É a Marina, vai ser construída numa área nobre, mas quem ganha é a cidade toda um espaço democrático, cheio de área de lazer e com muito esporte, onde todas as famílias vão conseguir curtir, aproveitar aquele momento. Só quem participa das praças de Floripa, do Jardim Botânico, consegue ver a como é bom curtir, fazer um piquenique em família, levar o seu cachorro para passear, encontrar o pessoal para bater um papo e isso ficou muito claro que a gente vai ter ali na Marina. Impacto no turismo eu não posso falar dos 3.000 (três mil) empregos diretos que a Marina vai gerar, ela vai gerar milhões de empregos indiretos no nosso setor, não só no da gastronomia, mas de todo o turismo nos hotéis, nos bares, do restaurante, em todo o comércio. A gente precisa qualificar o turismo de Floripa. A gente tem muita dificuldade em fazer com que o turismo é realmente contribua com Florianópolis. A Marina vai trazer um turismo qualificado, que contribui muito com a cidade, que não gera trânsito, que consome no nosso comércio e que eleva o ticket médio gasto na nossa cidade. Turismo é a indústria que mais cresce e a menos poluente. Para melhorar o turismo e gerar menos impactos negativos da nossa cidade, equipamentos como a Marina e são de suma importância, cada real que entra na nossa cidade é bom para todo mundo. Roda economia faz a cidade se desenvolver e crescer. Já mudamos muito com o novo aeroporto e agora eu tenho certeza que a gente vai mudar com a Marina. Floripa merece crescer, Floripa não pode parar no tempo eu quero que Floripa cresça e ABRASEL quer que Floripa crescer. Parabéns pelo projeto. **Sr. Rodrigo da Silva Vieira** diz: Boa noite a todos. Sou Rodrigo Vieira, engenheiro manezinho da ilha também. Eu estou à frente da Diretoria de Desenvolvimento Urbano da ACIF e também sou Conselheiro da Cidade. Primeiro queria cumprimentar a mesa aqui, ver alguns amigos e profissionais renomados na cidade, com tremendo respeito às suas profissões e dizer que de passar uma sensação apaixonada pelo projeto que vocês estão implantando aí na segurança das respostas que a gente vê da Juliana, do Emerilson em cada um que foi cogitado, a gente sabe o quão compenetrado que vocês tão com essa causa que vocês tão defendendo aí, está no olho. Então é parabenizar o projeto, os estudos ambientais perfeitos, muito bem explanados, muito bem colocados e

DS DVN DS DS AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

eu acho que isso nos dá um norte para se a gente quiser pesquisar, quiser procurar e realmente ir atrás de informação, poder pegar o material que está disponível nas redes. Aí é depois também parabenizar a iniciativa por ser uma PPP, aí né uma parceria-público privada. Eu acho que o prefeito Topázio vem já na gestão do Gean também dando aula sobre isso e provando o quanto a cidade pode ganhar através de PPPs. Desenvolvimento econômico, o ciclo de giro do capital na cidade, através das feiras artesanais, da gastronomia, das escolas, de esportes, das escolas náuticas. Isso é qualidade de vida, isso é dinheiro que entra aqui. Isso é dinheiro que fica aqui, isso é dinheiro que não sai da cidade. A gente deixa de deixar esse dinheiro rodando fora da cidade, arrecada que é imposto é contribuição direta pra nossa cidade, isso gera riqueza. Isso gera oportunidade. Isso gera cada vez mais é o foco social da nossa cidade. E a política social que a gente vê de maior importância hoje pode-se implantar. Não deixa de ser a geração de emprego e renda que a gente mais pode falar de política social hoje Florianópolis, é a geração de emprego e renda. Todo mundo merece ter acesso e a Marina vem com impacto direto a essa frente. Quem quer trabalhar de fato, quem realmente está disponível pra trabalhar, olha pra Marina como uma oportunidade e não como algo contrário. Tenho certeza que muita gente já tá se preparando para trabalhar lá na mobilidade urbana, o compromisso com a conexão dos modais e a porta para o transporte Náutico. Acho que a gente vai enfrentar um grande marco aí, que nunca mais vai voltar a ser a mesma coisa. Inclusão social total no projeto com as quadras esportivas, com tudo que a gente vê ali de equipamento público, ganha a cidade mais uma vez. Outra 30(trinta)% é urbano e 70(setenta)% está destinado a mais preservação ambiental, 30(trinta)% urbano precisa pagar a conta da nossa preservação dos 70 (setenta)% que tão lá. Isso é uma coisa que a gente tem que pensar, sonho em ver algo assim para Florianópolis. Sonho em ver algo assim pra nossa cidade. Eu acho que o projeto está passando os desejos de consumo e o consumo nesse ar aqui que a gente fala, é a vontade de estar lá. É a vontade de querer estar ali fazendo parte desse projeto. Então Mauro está aqui também de ACIF, mas em nome, já diz com dos mais de 4.600 (quatro mil e seiscentos) associados que a gente tem, empresas, CNPJ, a gente carimba ideia e vai de acordo com o projeto. Obrigado. **Sr. Daniel Vinicius Netto** chama o Sander e o Hélio Dagnoli. **Sr. Sander Demiro** inicia sua fala dizendo: Boa noite a todos. Bom primeiro, queria transmitir um sentimento de muita alegria, de muita felicidade pela noite de hoje. Eu venho aqui também representando a Associação Comercial Industrial de Florianópolis, ACIF que é uma entidade de 107 (cento e sete) anos e na nossa ficha corrida nós temos, sem sombra de dúvida nenhuma lutas excepcionais em prol do desenvolvimento econômico social da nossa cidade, e que de fato, impactam todos os dias os nossos, os que me antecederam citaram muitos deles. Por exemplo, a internacionalização do aeroporto. Nosso aeroporto e depois a amplitude. A modernização dele foi uma pauta da associação comercial e, de fato, como todos lembraram. Se não fossem esses trabalhos; essa benfeitoria, como que nós usufruiríamos da nossa cidade hoje? Teríamos muitos outros projetos, inclusive que, num primeiro momento, impactaram de uma forma grande e até ameaçaram um projeto, mas que não foram suficientes para que a Associação Comercial os abandonasse. Eu estou

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

falando da década de 70 (setenta) do calçadão, por exemplo, da Felipe Schmidt. Tinham pessoas que não queriam e hoje a gente não consegue viver mais sem o calçadão, mas de todos esses dos 107(cento e sete) anos de Associação Comercial, tem alguns outros que me envaidecem muito e um deles tá muito ligado com isso, que a gente está falando hoje. Florianópolis em 2013 (dois mil e treze), depois, em 2017 (dois mil e dezessete), foi considerado ou entrou no *Guinness Book*, o livro dos recordes, como a cidade que mais recolhe, recicla, óleo de cozinha do mundo, ou seja, a Associação Comercial não só acredita como prática que o maior desenvolvimento que ela pode fazer é cuidar da sua gente, cuidar da sua cidade, cuidar do seu desenvolvimento, gerar e prosperar uma cidade como a nossa. Então, a gente precisa e aí eu quero ser muito, é curto, mas eu acho que a gente precisa valorizar o dia de hoje. Foi 2014 (dois mil e quatorze), 2015 (dois mil e quinze) que a Associação se debruçou nesse tema da Marina fez um extenso projeto e depois, completamente convencido da importância dela, levou a Prefeitura e a Prefeitura começou esses estudos que hoje, 6 (seis) anos, então depois estão e isso é muito bom a gente vê muito melhores do que foram entregues no primeiro rabisco. A nossa cidade merece esse projeto. A nossa cidade precisa desse projeto, então parabéns a todos nós, nós precisamos e queremos esse desenvolvimento e se 3 (três) quadras poliesportivas fazem a festa de tanta gente ou 3 (três) horas de uma Beira Mar Norte, fazem a alegria de um balé colorido de ciclistas na beira mar. Imagina 100.000 (cem mil) m² que a gente vai ter para usufruir de toda uma população, de toda uma cidade. Nós temos que fazer esse projeto imediatamente. Sr. Hélio Dagnoli desistiu de falar. **Sr. Daniel Vinicius Netto** chama as próximas da lista Sra. Patricia Herden Hellen e a Vereadora Manoella Vieira da Silva (Manu). **Sra. Patricia Herden Hellen** fala: Boa noite, Patrícia Sarquis Herden, Presidente do Conselho de Arquitetura e Urbanismo. Estou aqui hoje falando como Arquiteta e Urbanista, não como Presidente do Conselho. Muito já foi dito, estou aqui na posição 25, possivelmente tudo já foi dito. Eu só queria lembrar o nosso saudoso Jaime Lerner, que hoje não está mais entre nós. Jaime Lerner falava da acupuntura urbana, o poder que um equipamento tem de reverberar boas ações sejam ela em prol das pessoas da comunidade, da sociedade, da Prefeitura e de todos. Mas, mais do que a acupuntura urbana, o que nós temos aqui hoje em jogo e a acupuntura da economia que nós vamos ter nessa cidade, então vamos sem medo, sem medo de ser felizes. Vamos dialogar com o mar. Boa noite, obrigada. **Sr. Daniel Vinicius Netto** diz, bem. Nós temos, enquanto ela se dirige, temos bastante gente inscrita ainda. Se todos os próximos aí pudessem ser objetivo, como foi a dona (...) excelente. [Um senhor se levanta do público] e começa a dizer (...) Eu acordo às 4:30. Dá muita dizer. A prefeitura (...) **Vereadora Manoella Vieira da Silva (Manu)** diz e ótimo que a gente é respeitado aqui no. Púlpito, não é? Pode falar, mas. Eu respeito, às vezes vem só de um lado, não é mesmo? O senhor não está respeitando? Esse é o problema. Posso falar então, certo, é isso, pode contar o meu tempo. E o senhor pode se retirar? Então, é isso. Por favor, você por favor, pessoa (***) **Sr. Daniel Vinicius Netto** diz: por favor vamos, vamos dar continuidade na nossa audiência. **Vereadora Manoella Vieira da Silva (Manu)** retoma dizendo: Pena que vai perder a reportagem. **Sr. Daniel Vinicius Netto** diz: Manoella pode falar.

DS DVN DS DS AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

Vereadora Manoella Vieira da Silva (Manu) diz: Boa noite, senhores, e parabéns a todos que estão aqui ainda acompanhando essa audiência, interessados e ansiosos por esse projeto, como eu, manezinha de raiz, com os meus avós aqui da ilha. Estamos esperando há tanto tempo e nesse sentido, ao pesquisar sobre a Marina, eu trouxe uma reportagem que se chama Marina, enfim, “o IPUF finalmente aprovou na tarde de ontem, sem ressalvas, ressalve. Se o projeto é que um consórcio de empresas desenvolveu para decantada Marina da da beira-mar norte, agora sai. Sim, entre parênteses, era só o que faltava execução dessa obra que o PT acha que é coisa de burguês”. Bem-vinda. essa peça é de setembro de 89 (oitenta e nove) pelo saudoso Beto Stodieck Parece que os tempos não mudaram. Porque as críticas aqui ouvidas ao objeto da palestra, que é estudo de impacto ambiental, não foram feitas e a uma guerra de narrativa pra emperrar um projeto desde 89 (oitenta e nove) nessa guerra, sofrendo de ideologia, enquanto nós estamos aqui vendo perspectivas pra falar sim, de mitigação de impacto ambiental que tem que ser feita. E aqui fica meu pedido como vereadora prefeito que nós possamos dar transparência aos planos de contingência, da mitigação das fases de cada estudo. Eu Acredito que nosso papel como fiscalizadores é entender que esse é um projeto bom pra cidade. E nesse sentido, nós temos que entender quais são as ações que serão tomadas. Também recomendo aqui como fiscalizadora a transparência dos da contrapartida que vai ser entregue à cidade e também um instrumento de diálogo, uma ouvidoria que seja feita pela concessionária pra que durante o percurso que nós sabemos que sempre pode ter problemas com a comunidade, com o trânsito, com outras possíveis problemáticas que essa ouvidoria esteja lá pra amparar o diálogo e construir o diálogo. E, por favor, não judicializem cada reclamação. Isso é uma obra pra cidade e nós temos todos que trabalhar pra que ela seja concluída. Muito obrigada. **Sr. Daniel Vinicius Netto** diz: Sim, Sandra Garcia. O Sandro. Tenho, tem outra folha? Tem, mas uma galera aqui. **Sr. Sandro Garcia** diz: Boa noite, todos. Meu nome é Sandro Garcia, sou Pescador artesanal. Da Baia Norte, Sul de Florianópolis. Eu algumas coisas aqui que foi pedida pelo grupo de pescadores aqui, que seja falado hoje, então vou começar. Eu Sandro Garcia aqui representando o Fórum dos Pescadores das Baías Norte, Sul de Florianópolis, Santa Catarina e as comunidades do Forte, Santana, Ponta do Leal, Saco dos Limões, Prainha, Tapera e a comunidade dos pescadores da Ponte Hercílio Luz. E com o consentimento dos pescadores e pescadoras, membros do Fórum, venho hoje aqui nesta Audiência Pública solicitar aqui algumas dúvidas que estão nos tirando o sono e nos deixando preocupado com a construção da Marina. Primeiro, seu IMA, ou município ou Estado e a União tem conhecimento que é praticada a pesca artesanal tradicional de pequena escala nas Baías Norte e Sul de Florianópolis? Desde a chegada dos primeiros açorianos que aqui aportaram. Isso é a primeira pergunta que eu estou fazendo a todos os órgãos. Segundo, se foi feito algum estudo relacionado à pesca artesanal e se foi elaborado algum documento referente ao assunto, aonde consta os possíveis danos sociais, econômico, cultural tradicional, etc que a construção da Marina irá causar nestas comunidades tradicionais? E quais comunidades e quais e quantos pescadores foram os ouvidos e quantos serão afetados? Pois o que vimos aqui hoje aqui é uma falácia

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

devido ao fato que as comunidades mais próximas da Marina, afirmou que em nenhum momento foram chamadas para o debate sobre o tema. Há em nenhuma comunidade pode decidir o futuro de outra comunidade. Por isso criamos o Fórum, pois usufruímos do mesmo território, porém com métodos e modos de ser e de viver diferentes um do outro. Mesmo sendo que todos os pescadores queremos saber se foi apontado algum possível prejuízo aos pescadores e a sua cultura, seu modo de ser e de viver e com medidas que devem ser tomadas para amenizar os impactos aqui acima descritos ou não existe impacto para a pesca artesanal de pequena escala, simplesmente vão nos apagar. Terceiro, fora o local, que será instalado o Parque Marina que automaticamente já será uma área de exclusão de pesca, outras áreas de exclusão de pesca que provavelmente serão criadas com instalação de balizamento devido ao fluxo de embarcações, que irá aumentar consideravelmente. Até que nos esclareçam nossas dúvidas, nós, pescadores da baía norte, sul de Florianópolis, Santa Catarina (...) **Sr. Daniel Vinicius Netto** sinaliza que o tempo está esgotado e diz: eu tenho que chamar o próximo escrito. Esse caso tem resposta, tem que ter resposta, por favor. **Sr. Emerilson Gil Emerim** responde: Nome do senhor ali. É Sandro, boa noite, seu Sandro é então. A esse estudo levou em consideração, sim, a nossa preocupação sempre foram as comunidades de pesca. Deixei claro aqui no estudo que é o impacto ambiental mais evidente é negativo. Durante a fase de implantação, a maior evidência dos impactos é realmente naqueles 4 (quatro) meses relacionados a jazida, a cava e depois ao bota fora. O senhor, comentou outra questão, em zona de exclusão. Zona de exclusão não vai ter, o que vai ter realmente é um anseio que veio dos pescadores nas 14(quatorze) comunidades visitadas e nas 74(setenta e quatro) entrevistas, o que que veio dos pescadores: precisa de um balizamento Náutico, precisa de um plano de ordenamento Náutico devido aos frequentes acidentes de embarcações com redes de pesca. Então, mesmo assim, seu Sandro esse processo está em aberto, me comprometo a visitar a sua unidade, eu se não foi entrevistada por essas 14 (quatorze) que a gente identificou, mas o trabalho gerou, sim, um diagnóstico. Avaliou esse impactos essas área do Parque Marina, existe uma coisa na área ambiental que a gente chama de capacidade de resiliência. Tá?! Então, quando você faz uma Marina, evidente que que há um afetamento da fauna marinha durante a fase de implantação. Só que é certo que, na fase de operação, a própria existência da Marina favorece realmente a pesca, favorece a incrustação nas estruturas. Essas estruturas alimentam essas incrustações, alimentam peixes, tanto que se tornam novamente pesqueiros. Isso são dados de outras Marina de outras intervenções em outros locais. Mas eu acho que a Audiência Pública é pra isso. É para ouvir. Se a sua comunidade eventualmente não foi contemplada ou se precisa de mais de entrevistas a gente não se furta, porque o que a gente quer é mostrar, essa preocupação e também deixar claro pros pescadores que o mar é compartilhado. A gente tem no mar a pesca, a maricultura, que são fundamentais para a cultura e economia da nossa cidade, mas a gente também tem o turismo, tem a navegação. Que tem quase a mesma idade da pesca, né?! E o propósito de um trabalho como esse é compatibilizar essas ações, avaliar esses impactos e tentar contemporizar ou tentar minimizar esses impactos eventualmente trazidos na fase de implantação

DS DS DS
DVN AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

e operação. Obrigado. Sr. Álvaro Souza Alves não falou. **Sr. Daniel Vinicius Netto** chama o **Sr. André Arthur Dutra** que diz: Boa noite a todos, é meu nome é André Arthur Dutra. Eu sou o Presidente da Federação de Remo de Santa Catarina. Representam aqui os 3 (três) Clubes daqui da capital, centenários; o Clube Náutico Francisco Martinelli, Clube Náutico Riachuelo, o Clube de Regatas Aldo Luz, que já possui mais de 100 (cem) anos de história. Quem aqui da cidade já conhece. Nós somos as entidades, o Remo por si só já é uma das entidades, é um dos maiores impactados nas questões da mudança da cidade. A gente pode perceber hoje o lugar onde estamos, exatamente onde estamos hoje, Assembleia Legislativa aqui era uma grande Baía. Em 1861 (hum mil oitocentos e sessenta e um), tivemos a primeira regata. Então, nós estamos falando mais de 160(cento e sessenta) anos. Depois, com a mudança, os Clubes de Remo que eram juntos aqui a Praça XV (quinze), ou lá, antiga Receita Federal, foram impactados novamente pela criação do aterro da Baía Sul. A mesma coisa aconteceu com o primeiro aterro que aconteceu na Beira-Mar Norte, nos anos 60 (sessenta) e depois posteriormente, nos anos 80 (oitenta) Mas o Remo é um parceiro da cidade. O Remo está junto com a cidade, o Projeto da Marina, ele a gente, não pode, ser contra o desenvolvimento e o progresso. Nós somos todos favoráveis a uma cidade melhor, uma cidade em que a gente possa mostrar o nosso potencial Náutico. Onde a gente possa voltar a ficar de frente para o mar. Coisa que a gente perdeu com a criação do aterro da Baía Sul, principalmente colocando aqui na entrada da cidade, né?! Ou junto ao Centro da cidade, mas o Projeto da Marina, ele visa recuperar essa parte de trazer de volta o mar para junto das pessoas. O Projeto da Marina eu acho que ele tem muito a ver com a diversificação dos esportes náuticos. A gente, viu um colega anteriormente falando das Escolas de Vela também pretendemos ali, num espaço também, a Escola de Remo né?! Ou seja, potencializar esse nosso desenvolvimento Náutico A gente percebeu também que o estudo foi feito de forma bem criteriosa e bem clara para nós. Como a gente sabe dos impactos que tem, a gente sabe dos impactos imediatos que vão ter na navegação daquele momento. Mas é tudo uma questão de momento é a mesma coisa que a gente possa se ver. É hoje como a cidade tem voltado a trazer, os equipamentos que ficavam de frente para o mar. A gente pode ver o Forte Santa Bárbara ali, que é o melhor museu da cidade. A revitalização ali do Mercado Público, da Alfândega, do Armazém Rita Maria e agora com a Ponte Hercílio Luz. A gente, a cidade carece de novos empreendimentos, né?! E a gente vê o Remo, vê nisso uma oportunidade também de diversificar os eventos. E também de fortificar também a parceria com as entidades náuticas aqui da cidade. Muito obrigado. Só complementando a gente (...) o Sr. André Arthur Dutra pergunta se pode entregar um documento a mesa. A mesa aceitou. **Sr. Daniel Vinicius Netto** chama a Sra. Zoraya Guimarães e também o Sr. Moisés Silva. **Sra. Zoraya Vargas Guimarães** diz: Bom, boa noite a todos e todas. Eu queria colocar que todos nós aqui queremos uma Florianópolis com qualidade de vida desenvolvida. Marina é uma coisa importante para nós. Nós temos um front marítimo grande. Que é preciso, sim, resgatar. Acho que todos nós reconhecemos isso, né ?! Agora, a pergunta que eu faço é a seguinte, quais são os setores que participaram da decisão sobre essa Marina? Quem está envolvido? Como foi

DS DVN DS DS AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

esse processo? E eu acho que a gente vê aqui, não é se a resistência e se há problemas é porque faltaram né conversas com os setores. É que não foram envolvidos nesse debate? Por exemplo, a gente vê pescadores aqui que que se colocam e com suas dúvidas com o seu, com as suas questões de fato, porque não foram ouvidos. A gente vê comunidades que não foram ouvidas, então eu acho que isso tem sido um grande problema na cidade. É quando é que a Prefeitura de fato, vai fazer uma gestão participativa que ouça que ouço diversos setores que ouve, os pescadores, o setor turístico de fato, não só 10(dez)% dessa população de Florianópolis, que que são os empresários, né?! Que são as pessoas que estão envolvidas diretamente em criar essas propostas. É preciso ouvir as pessoas que usam e que vivem essa cidade. Isso, acho que é uma questão bem importante. Enquanto eu não fizer isso. Enquanto a Prefeitura não fizer isso, vai haver resistência e vai impor projetos goela abaixo, que podem até, de certa forma, ser bons. Mas não, não vão atender a todos. Poderiam ser muito melhores se ouvissem melhor a sociedade, melhor as Universidades e vários setores que estão aqui e que precisam também atuar. É outra questão que eu quero colocar, daí, contribuindo com o projeto. É a questão do dos impactos sociais. É, por exemplo, numa Marina, a gente sabe que trabalham diversas, é são diversos trabalhadores, né os práticos as pessoas que cuidam dos barcos e tal, e a gente sabe que precisa ter experiência para trabalhar com isso. Nós temos trabalhadores aqui preparados para isso ou eles vão vir de fora, podemos fazer um curso de formação, podemos formar pessoas aqui da ilha pra trabalhar com isso e que a gente gera emprego realmente. Para os trabalhadores da cidade, e não temos que importar esses trabalhadores. Se o objetivo é gerar renda, então acho que é bem importante pensar sobre isso né incluir os trabalhadores da nossa região e gerar também a gente não deve ficar gerando guetos, né?! só a guetos de áreas nobres, é Beira Mar Sul e como estão os Morros, né?! Como é que está a qualidade de vida na cidade? Gerar emprego é uma forma de também de gerar, de gerar renda, de trazer renda e desenvolver essas comunidades. É outra coisa, assim é, nós não tamos estamos recebendo um presente (...). **Sr. Daniel Vinicius Netto** informa que o tempo acabou e chama o próximo da lista, Sr. Marcos José,Há. Não. Ele já se retirou, mas e o Marquito? Moisés Silva tá. Também já se retirou. É Marco Aurélio. Ele tá? **Sr. Emerilson Gil Emerim** pede para dar uma resposta e diz: Só uma resposta que eu queria dar para a colega lá, como é o nome dela? Soraya, obrigado só um minutinho, então pode ser Daniel? Pode falar. Obrigado pela contribuição. Eu acho que ela colocou um tema muito importante, né?! A capacitação e treinamento para esses profissionais. A gente tem realmente. É uma parcela aí de gente que trabalha no setor. Pode haver uma carência sim, eu acho que isso tem que ser realmente um dos compromissos, essa capacitação de profissionais que possam vir atender a mão de obra; tem essa questão do povo hoje que está no mar e não consegue ter esse retorno. É uma preocupação nossa. Quando a gente apresentou um (***) lá em Governador Celso Ramos, um anseio que vinha dos pescadores era não ter uma atividade para o seu filho. Deixar como legado e se está no mar, esse legado se mantém ou trabalhando no setor Náutico ou trabalhando. Tem muita gente que trabalha em meio período, trabalha parte no setor Náutico, nas Marina e outra parte trabalha na pesca. Conheço muita gente

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

que faz isso, mas é muito importante esse tipo de Audiência pra trazer essas questões de poder contribuir com o trabalho. Obrigado, Soraya. **Sr. Marco Aurélio** diz: Boa noite a todos. Queria que rapidamente, até pelo adiantado da hora, cumprimentar o Prefeito Topázio, cumprimentar todos os membros da mesa, todos aqui presentes até as11(onze) horas da noite passada, 23(vinte e três) horas. Dizer aqui rapidamente, até pelo adiantado da hora, meus parabéns. aí a toda equipe técnica, ao Emerilson, a Juliana, a Silvana, pela apresentação feita. Fiquei muito feliz. Eu represento aqui a indústria da construção civil, legal, Sinduscon e estamos efetivamente apoiando esse projeto. Quando a gente fala de construção civil, em tudo o que nós vivenciamos no dia a dia, existe a construção civil, seja na escola, seja no hospital, na sua casa própria numa praça, numa Marina. A construção civil sempre atua, desenvolvendo, as suas ações e não poderia deixar aqui de parabenizar por todas as explicações técnicas, informativas que foram dadas aqui nessa noite. É importante para Florianópolis essa Marina. Entendemos que estamos há anos objetivando isso e saberemos e temos a certeza que Florianópolis será uma nova cidade após a conclusão desse Parque Marina Beira-Mar. Foi dito aqui pelo Luciano, que Florianópolis, tem o melhor aeroporto do Brasil e hoje ficamos muito feliz por isso, né?! e tenho certeza que daqui a poucos anos poderemos dizer também que teremos a melhor Marina e Parque Urbano do Brasil também. Então, parabéns aí por todo esse trabalho desenvolvido e acredito que estamos juntos todos, por Florianópolis cada vez melhor, gerando emprego e renda pra todos. **Sr. Daniel Vinicius Netto** chama Rodrigo de Souza Coelho e, Aílson Coelho. Podem vir os 2 (dois), quer dizer, já ficar aqui na. Há, já foram embora. Então é o Rodrigo, Aílson? Já se foram, OK. É Lorena Zabote. É Zabote confere aí Lorena também já tá lá, tá lá. **Sra. Lorena Babot** diz: Boa noite. Eu sou Lorena Babot, arquiteta urbanista. E aqui do meu lado está o Rafael Babot. Ele perguntou se podia vim aqui comigo, eu disse pode, porque ele tá sempre nas Audiências comigo, né?! Já é bem conhecido. Nasceu aqui na Ilha, participou de praticamente todas as Audiências Públicas que eu fui porque ele, desde que ele estava na barriga, ele vai na audiência pública comigo. E merecido porque ele é filho de marinheiro, mergulhador, de mergulho de aventura e de lazer. E ele pôde ver pessoalmente o pai dele desesperado, tirando a areia do barco da embarcação. Vento sul, não sei se alguém aqui conhece a embarcação. Foi uma escuna que naufragou na praia da Cachoeira do Bom Jesus. Após um temporal que teve na ilha. E levou então o barco pra beira da praia. Então, assim a gente conheceu bem essa realidade dos pescadores, dos empreendedores que trabalham pelo turismo, dos mergulhadores, dos barraqueiros que atravessam o mar todo dia para levar as pessoas para os barcos, para não ter que ir até Canasvieiras. E a gente está aqui pra dizer que a gente está muito feliz. Esse projeto é maravilhoso, é perfeito. Não tem nada que tu possas falar desse projeto, né?! Eu como arquiteta, eu acho assim que é um projeto fabuloso que a Ilha merece, que todas as pessoas aqui merecem. E a gente tem que ser feliz. Como disse alguém aqui bora ser feliz com esse projeto. **Sr. Daniel Vinicius Netto Sr. Daniel Vinicius Netto** chama Sr. Elson Pereira. Já se retirou? Carla Ayres já se retirou. **Sr. Ricardo Gesse** inicia sua fala dizendo: Boa noite a todos. Vou procurar ser bem breve, devido ao adiantado da hora. Boa noite, Prefeito.

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

Boa noite, presidente. É, primeiro eu queria fazer uma breve menção. Um dia eu estava no aeroporto de Florianópolis, represento o aeroporto de Florianópolis, onde eu estava subindo na Escada Rolante do aeroporto. Uma pessoa conversando com outro, olhou e falou, olha como Santa Catarina se desenvolveu e apontou para o nosso aeroporto; eu fico imaginando esse projeto da Juliana maravilhoso, mais um Juliana que você faz e as pessoas olhando para esse projeto e falando: olha como Santa Catarina e Florianópolis se desenvolveram, então mais um motivo. de orgulho para a gente. As cidades falando um pouquinho de turismo rapidamente, elas se qualificam, constrói novas estruturas e atraem turistas. Os turistas normalmente procuram belezas naturais e grandes equipamentos urbanos para visitar. E essa Marina, com certeza, tem um forte potencial de atração de turismo. Coisas que foram colocadas aqui pelo Emerilson, pela Juliana, como revigorar a relação da cidade com o mar, promover o lazer com equipamento de uso público, promover esporte Náutico, dar opções, opções gastronômicas como a Juliana da Abrasel colocou também, toda a contemplação da nossa linda Beira-Mar Norte, são poderosos fatores de atração de turistas, um turista qualificado. Então acho muito importante, fundamental esse projeto. E, de novo, a cidade se qualifica, vamos dar motivo para o turista vim pela primeira vez ou voltar a Florianópolis. Muito obrigado. **Sr. Daniel Vinicius Netto** chama Sra. Isabel Pimentel. tá aí, tá? Isabel e o Maurício Ventura, também já pode, se tiver. **Sra. Isabel Pimentel** diz: Posso falar? Boa noite a todos. Eu venho meio que representando uma nave um navegador, tá?! Eu naveguei o mundo todo. Eu já dei uma volta ao mundo, tenho 16 (dezesseis) travessias do Atlântico, 10 (dez) em solitário. Eu sou uma mulher que já frequentou Marinas do mundo inteiro, então eu posso dar o meu testemunho como uma pessoa que chega do mar. Eu acho que o Brasil tem 8.000 (oito mil) km de litoral. É um absurdo o país não ter não existir Marina; eu chego com meu barco simplesmente, a gente não tem estrutura, não tem infraestrutura. O Brasil é gigante e merece ser cuidado e ser tratado, ser amado e ser bem recebido. Tem que ter, acolher, né?! quem vem também do mar. Não só a gente está falando assim, com uma pessoa que veio, vem do mar, aí você vai falar, a pessoa que tem veleiro, que tem dinheiro. Eu não sou essa pessoa. Hoje eu tenho. Posso dizer que eu conquistei isso, mas eu morei no subúrbio do Rio de Janeiro. Eu chegava no Iate Clube e ninguém me deixava entrar. As Marinas eram particulares, são particulares no Brasil, entendeu? Eu vivi isso, eu sei que que é isso, eu sei o olhar do de uma pessoa que está no subúrbio, que está distante e não poder olhar um barco. Eu presenciei uma vez numa, numa é (...) o que desculpa o português, é gasolineira, não é posto de gasolina. E no posto de gasolina, tinha um policial falando, aí eu vou hoje no *bolt show.* Aí o rapaz ali do lado falou, mas como tu vai pagar aquilo, um dinheirão para entrar no *bolt show.* Aí ele falou assim, não, mas eu quero é olhar aquele barco. Aquelas embarcações. Para ele, era como ir no museu, olhar pra aqueles barcos e representava também, por exemplo, vocês que são da arte, né; que vocês contemplarem, olhar alguma coisa também alimenta a alma, traz alegria, realiza sonhos. Imagina eu que queria olhar um barco e não me deixavam olhar, que eu queria ouvir uma palestra e não podia entrar. A Marina está aberta ao público, ela vai oferecer não só economia, vai oferecer sonhos, vai oferecer abertura e

DS DS DS
DVN AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

vai oferecer aquela mão, porque não basta você ter conhecimento, você ter me também tem que ter uma mão, uma aproximação, você tem que estar perto também do que nas coisas, né? Por exemplo, eu nunca seria uma marinheira frequentando o sei lá no Rio de Janeiro, Madureira não vai ser, não vai conseguir ser. Então, parabéns pelo projeto. **Sr. Daniel Vinicius Netto** chama **Sr. Maurício Ventura** que diz: Boa noite, senhoras e senhores. Boa noite, Prefeito. Boa noite também o Presidente e os demais componentes da mesa. Bom, nesse ato eu venho representando a ACATMAR - Associação Náutica Brasileira. mas também na qualidade de marítimo, de homem do mar. Foram 5 (cinco) anos morando a bordo, de 96 (noventa e seis) a 2001 (dois mil e um) no que hoje é a Baia Norte. Nós tínhamos já o trapiche da Beira-Mar Norte ali eu morava numa escuna, eu tinha sociedade junto com o colega no início do movimento todo quase tem aqui o Samir Cardoso, meu colega de muito tempo. Também morando embarcado e ali vivíamos uma realidade que já foi chamada aqui de utopia. É talvez um sonho que realmente concordo com as palavras de outro colega que está prestes a acontecer. Não tenho como ver de outra forma essa evolução, tanto na qualidade de dirigente voluntário da ACATMAR como de navegador sim. Hoje quis o destino que eu não navegue mais tanto e atue pela náutica, pelo setor, através dessa função que eu aceitei em representar ACATMAR. Mas esses 5 (cinco) anos morando a bordo e todo o meu envolvimento com a Náutica, penso que me credibilizam para poder falar a respeito da importância desse equipamento que está sendo instalado aqui em Florianópolis. Uma fala que eu pretendo ser não muito mais extensa do que essa, dada o horário que que estamos já pô, desde às 9:00(nove) da noite, agora são 11h(onze) e 15min(quinze). Estamos a 2(duas) horas e 15(quinze) aqui falando. Mas lembrando assim, de alguns tópicos que eu anotei aqui, é isso mesmo, estamos a mais de 2 (duas) horas aqui. Só nessa parte do debate né isso é importante isso é a democracia e isso é realmente uma audiência pública, uma atividade concentrada, apenas lembrando, para deixar registrado que uma atividade concentrada em uma Marina, por exemplo, ela se torna muito mais fácil de ser fiscalizada. Quando a gente tem, acho que foi o Emerilson que citou aqui na sua fala que quando temos poitas e ocorrem vazamentos, por exemplo elas se tornam gostei da expressão da definição Emerilson são manchas órfãos. Elas vêm, a mancha, e ninguém sabe quem é o pai da criança numa Marina. Todos nós navegadores somos fiscalizadores, é são várias provas perante o mundo inteiro de que a vida marinha ela renasce ao redor de uma Marina de uma atividade náutica, dessa controlada conforme o processo que está sendo apresentado aqui e penso que a gente pode terminar com uma frase que eu aprendi lá nos anos 90 (noventa), na época em que eu comecei a frequentar a reserva biológica Marinha Arvoredo é como um mergulhador, também, que ninguém preserva ou fiscaliza aquilo que não conhece. Então, a partir do momento que as pessoas passam a ter contato com a atividade náutica, além da cultura náutica ser mais difundida também, a fiscalização acontece simultaneamente. Obrigado a todos, principalmente aos espectadores do *YouTube*. **Sr. Daniel Vinicius Netto** chama o **Sr. Paulo Horta** que diz: Boa noite, então, a todas e todos a eu sou Professor da Universidade Federal de Santa Catarina. Tenho atuado na área da ecologia marinha, já a algumas décadas. Tenho atuado junto às Nações Unidas como consultor então

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

vou tentar ser bastante técnico. Eu acho que essa aqui era uma Audiência para gente tratar com mais profundidade a questão ambiental, então, especialmente para equipe. Eu vejo com muita preocupação a escolha de uma área de baixa circulação e com um histórico de anoxia. Vou explicar o que significa isso, que é uma área com baixas concentrações de oxigênio já reportadas no estudo de 2021 (dois mil e vinte e um). E mesmo que a técnica utilizada não seja a mais restritiva do ponto de vista da circulação, ela deve induzir elevação da anoxia local e exportação de uma pluma ácida. Essa é uma preocupação que cresce pessoal no cenário de acidificação do oceano e aquecimento do nosso planeta, esses eventos de anoxia eles crescem à medida que essas ondas de calor são mais frequentes e intensas. Se isso, portanto, se consolida e vem se consolidando, nós devemos estar mais preocupados do que nunca com a questão do passivo ambiental que nós temos no sedimento, que será dragado, ir redisponibilizado de forma aguda no evento de implantação. E, claro, nas eventuais manutenções de dragagem. Ao maior, com o maior teor de metais pesados, especialmente precisa ser uma linha de base fundamental para dar segurança sanitária pro pescado a partir do empreendimento e sua manutenção. Precisamos dessa linha de base já, porque dessa linha de base depende a acuicultura. Depende, portanto, um grande contingente de também moradores de Florianópolis, que depende de um oceano saudável, depende o turismo direta ou indiretamente. Então nós tamos tratando, por exemplo, equipe técnica da eventual e disponibilização de patógenos, vírus e bactérias que nós precisamos conhecer. Precisa essa informação precisa estar no relatório de impacto ambiental, para que aí sim, nós tenhamos segurança do empreendimento. E é nesse contexto que nós colocamos com muita preocupação a importância da rediscussão da alternativa locacional por conta desse passivo, esse lugar ele precisa ser tratado. Nós precisamos, de fato encarar essa carência da baía norte, especialmente da baía norte, que já é decadal e aí sim, caminhar com sustentabilidade pra um futuro que sim, Florianópolis precisa de uma Marina, mas com segurança. Obrigado. **Sr. Daniel Vinicius Netto** pede a resposta**. Sr. Emerilson Gil Emerim** responde dizendo: Obrigado, professor Paulo Horta. É sempre importante essas colocações que vem da academia. Todos esses pontos que o professor levantou, eles devem sim ser é, estarem numa composição de um projeto, de um programa de monitoramento ambiental, e a Marina tem isso, né?! Todas as Marinhas do mundo tem isso, pelo menos acho que tem certificação ambiental. É importante isso, essa sua colocação. Acho que o trabalho está aberto, a gente não pode ter a soberba de achar que todo estudo ambiental está fechado e completo. Para isso, as Audiências Públicas, para isso, eles se abrem. Eu lembro ali com a fala do Ricardo. Quando a gente fez o estudo ambiental do aeroporto, onde na Audiência a gente recebeu vários questionamentos, um era da piora da mobilidade urbana. Foi uma ferramenta muito importante porque a gente melhorou o estudo e hoje um dos maiores ativos é justamente a melhoria da mobilidade urbana, no sul da ilha originados por todo, o retrabalho é dessa parte de mobilidade. Eu não sei se foi o Vereador Maycon, que falou da questão do acesso uma vez para gente que o acesso do antigo projeto era por dentro de uma comunidade e foi muito importante o que eu fiz foi numa Audiência Pública. Era o Michael, né?! É isso foi muito importante nós

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

conseguimos tirar a via dali, conseguimos fazer com que ela saísse pela Tapera ali, então professor é gratificante receber a sua contribuição e que é esteja realmente essa contribuição de fato é para melhorar o trabalho, porque evidentemente alternativas foram avaliadas. Existem outros critérios ambientais que o senhor sabe melhor do que eu, que não só a acidificação e a mobilização do sedimento do leito Marinho, existia a questão das unidades de conservação existia outra questão da implantação, numa Marina em áreas naturais. Nós preferimos uma área com ancoragem já numa área totalmente alterada, como é o caso da Beira Mar Norte. Então professor foi uma análise multicritério, mas certamente vou levar essa sua anotação aqui, porque esse monitoramento é a gente tá desenvolvendo agora ele vai ser mais detalhado na licença de implantação, mas eu conto com a sua colaboração. A gente saiu do mesmo do mesmo local, não é?! A gente tem muito cuidado e acuidade pelo nosso trabalho. Obrigado pela sua colaboração. **Sr. Daniel Vinicius Netto** chama **o Vereador Maikon Costa** Tudo bem. É próximo inscrito, vereador Maicon. Encerramos as manifestações na palavra do vereador Maicon, que é o último inscrito. Não, não temos mais nenhum escrito, só se não for chamada, tá bom?! **Vereador Maikon Costa** diz: Sim, boa noite. Eu diria que esse não vou dizer que esse empreendimento é um tiro certo, porque eu posso ser preso pela terceira vez em menos de 1(um) mês. A gente também, a palavra também não pode ser transmitida com tanta eloquência, sim. Mas Ricardo, que representante da Zurich, da Floripa Air, quero dizer que o nosso trabalho junto à comunidade do Carianos e junto a questão do novo acesso, eu fui responsável pela apresentação ICMBio em Brasília, para Frente Parlamentar de mobilidade da frente parlamentar dos deputados, senadores, e nós poupamos 80.000.000 (oitenta milhões) de indenizações. Se nós permitimos que o acesso ao sul da ilha saísse efetivamente do papel, distencionamos aquele problema. Dito isso, faço registro e eu quero aqui invocar a Virgílio Várzea, o timoneiro da palavra para tentar ilustrar um pouquinho o que eu tenho para trazer aqui pra vocês. E aí, aproveito também para voltar ao passado, voltar no dia 18 (dezoito) de outubro. Prefeito, mas não é no dia 18 (dezoito) de outubro agora, é no dia 18/10/1896 (dezoito de outubro de hum mil oitocentos e noventa e seis), quando o Capitão Grego Savas, Nicolaus Savas começou com o vapor, ainda fazer a travessia da Ilha para o Continente, São José e Coqueiros. Do seu, dos seus funcionários. E eu faço essa colocação porque os Savas ele tinha uma relação muito grande com o campo comunal da Ressacada; onde está o melhor aeroporto do Brasil? no Carianos inclusive. É, não é por acaso que o aeroporto é o melhor do Brasil. E quero dizer, senhoras e senhores, que eu vejo um grande mar de oportunidades, literalmente. A BR 101 (cento e um), porque a BR 101(cento e um) hoje através da rede pluvial, já traz metais pesados para Baía Sul e Baia norte, de qualquer jeito, a Beira Mar já traz metais pesados para a nossa Baia de um jeito de outro, e tenho certeza que esse nesse cruzamento de sangue, que nós teremos de muita gente dos maciços que serão aí o estivador, o marinheiro. Nós teremos uma grande produção de trabalho, emprego e renda nesse município. Geração (***) um grande desenvolvimento. Eu quero dizer, Prefeito Tópazio que eu fui o relator desse projeto. Quando o pacotão do Gean Loureiro eu tive questão, tive o prazer de pedir esse projeto para mim, fui o relator

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

dei favorável naquele período, mas o MP recomendou pela não aprovação. Eu quero saber do senhor, se o projeto já está aí para eu votar favorável, é isso que eu quero saber, porque Florianópolis não precisa ir para o futuro, precisa voltar para o passado, porque esse projeto é maravilhoso e é isso que a gente vai fazer. Não vamos nem para o futuro, vamos voltar para o passado. Infelizmente o tempo é pequeno pra discorrer sobre um tema que me emociona demais e eu queria poder aqui trazer com mais clareza e amor esse tema, numa outra oportunidade. **Sr. Daniel Vinicius Netto** diz: Bem, é, não temos mais nenhum escrito, queria só encerrar dizendo que me lembrei aqui das Audiências Públicas do Aeroporto Internacional Hercílio Luz, Hélio, João Batista, Ricardo Leite. Tanta gente está aqui. É o nosso amigo Alaor. E lá a gente estava fazendo as primeiras audiências na FIESC do aeroporto Internacional Hercílio Luz que virou, depois de tanta luta, se não tivesse saído aquela licença prévia. E não tivesse tanta, é luta das lideranças Florianopolitanas por aquele sonho que hoje é o Floripa *Airport* que realmente tem sido elogiado, não só como magnífico do Brasil, como é, mas do mundo de outros países também está sendo elogiado, comparando com o de outros países. Então é nesse sentido que o órgão ambiental na época era Fátima, hoje somos instituto. E eu participei naquele processo lá e estou citando aquele do aeroporto para dizer que esse aqui também é histórico, que eu nunca vi um projeto tão defendido amplamente pela cidade tão esperado como citou aqui a aquela Senhora, respeito do Stodieck, do Beto Stodieck. Eu também já havia essa há essa publicação, aquela a do Beto Stodieck realmente é um uma noite histórica, parabeniza todos os senhores. Agradeço, minha equipe que está aqui parte dela: o Volnei, o Gustavo, técnicos do IMA, nossa jornalista Márcia. Há, o engenheiro Leandro, da nossa equipe e que os senhores podem ter certeza que a análise desse processo ela será justa. Ela será célere, ela será eficiente, assim como está o nosso órgão estadual de meio ambiente hoje eficiente, moderno e querendo não atrapalhar a sociedade, mas também defender a proteção dos recursos naturais, defender o meio ambiente. Sem impedir o desenvolvimento. Essa nossa missão, nós assumimos o compromisso com vocês nessa noite de que esse processo tenha continuidade dentro da mais absoluta transparência e a justiça, vamos dizer assim, do ponto de vista social e ambiental socioeconômico. Prefeito, parabéns equipe. Sr. Emerilson pede afala e o Sr. Daniel diz: Vou, vou te dar um minuto final, então. **Sr. Emerilson Gil Emerim** Eu, Daniel, desculpa, mas eu tenho que fazer aqui uma um agradecimento a equipe de profissionais, a minha equipe, a equipe que eu coordeno, a equipe dos arquitetos, né?! profissionais que botam o sangue profissionais abnegados e deixar por último é uma frase que eu sempre falo nas audiências públicas. O nosso compromisso, o nosso comprometimento, é com a nossa responsabilidade técnica. E só isso, então, deixa claro agradecer todos os profissionais envolvidos porque além de trabalhar com grande profissionalismo, também trabalha com o coração, sempre procurando o melhor na sua atividade. Obrigado. **Sr. Daniel Vinicius Netto** diz: Tudo bem. Secretário Prefeito Tópazio, Secretário Juliano, Superintendente Vini, Professor, Vini, parabenizo todos vocês, toda a equipe e encerro essa Audiência desejando a todos uma boa noite. Desta forma, encerrou-se a presente Audiência Pública, às 23h4531 (vinte e três horas e quarenta e cinco minutos) e, lavrada a ata que vai ser assinada por mim,

DS DVN DS DS AZWI

DocuSign Envelope ID: C9EB2338-D569-4C37-9023-21CB1CDAD451

Adriana Zanqueta Wilbert Ito que redigi a presente ATA, pelo Sr. Juliano Richter Pires - Secretário Municipal de Turismo, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico e pelo Sr. Daniel Vinicius Netto Presidente do Instituto do Meio Ambiente de Santa Catarina – IMA.

DocuSigned by:
Adriana Zanqueta Wilbert Ito
58DE3BF2E91F452...

Adriana Zanqueta Wilbert Ito

Redatora da Ata

DocuSigned by:
Daniel Vinicius Netto
BA8DD35BE969469...

Daniel Vinicius Netto

Presidente do Instituto do Meio Ambiente de Santa Catarina - IMA

DocuSigned by:
303E1379739C497...

Juliano Richter Pires

Secretário Municipal de Turismo, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico