



**Ata da 280ª Reunião Ordinária do Plenário do Conselho Estadual de Meio Ambiente- CONSEMA, realizada no dia 22 de fevereiro de 2010.**

Realizou-se no dia 22 de fevereiro de 2010, às 09h00, na Sala de Reuniões do Conselho, Prédio 6 da SMA/CETESB, Avenida Professor Frederico Hermann Jr., 345, a 280ª Reunião Ordinária do Plenário do CONSEMA. Compareceram os seguintes conselheiros: **Bruno Covas, Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, José Francisco Guerra da Silva, Maria Auxiliadora Assis Tschirner, Marcus Alexandre Pires, Gilberto de Andrade Freitas, Fernanda Falbo Bandeira de Mello, Cel. Ronaldo Severo Ramos, Nerea Massini, Ana Maria de Gouvêa, Jéferson Rocha de Oliveira, Gabriel Veiga, Sérgio Luiz Damiaty, Maria de Fátima Infante Araújo, Marcos Aparecido de Oliveira, Helena de Queiroz Carrascosa Von Glehn, José Ricardo Mafra Amorim, Luiz Antônio Cortez Ferreira, Jaques Lamac, Ana Cristina Pasini da Costa, Rosa Ramos, Luís Sérgio Osório Valentim, Gustavo Roberto Chaim Pozzebon, Leila da Costa Ferreira, Reynaldo Luiz Victoria, Andrea Nascimento, Eduardo Trani, Francisco Emílio Baccaro Nigro, Pierre Ribeiro de Siqueira, Antônio César Simão, Paulo Roberto Dallari Soares, Adriana Damiani Correia Campos, Rodrigo Antônio Braga Moraes Victor, Anali Espíndola Machado de Campos, Victor Chinaglia Junior.** Constavam do Expediente Preliminar: 1) Aprovação da Ata da 279ª Reunião Ordinária do Plenário; 2) Comunicações da Presidência e da Secretaria Executiva; 2) Assuntos gerais e inclusões de urgência na Ordem do Dia. Constavam da Ordem do Dia: 1) EIA/RIMA da “Carteira de Diesel da RPBC”, de responsabilidade da Petrobrás S/A (Proc. SMA 13.831/2007); 2) Plano de Manejo da Estação Ecológica de Ribeirão Preto; 3) Plano de Manejo da Estação Ecológica de Santa Bárbara. O **Secretário-Executivo, Germano Seara Filho**, declarou abertos os trabalhos e submeteu à aprovação a Ata da 279ª Reunião Ordinária do Plenário, que foi aprovada nos termos regimentais. Comunicou que lhe fora encaminhado pela CETESB, para ciência do Conselho, em uma via, o projeto para criação de área de lazer em torno da E.T.E. São Miguel, apresentado em atendimento à exigência número três da Deliberação CONSEMA 18/1993, que faria circular em torno da mesa. Passou-se aos assuntos gerais e inclusões de urgência na Ordem do Dia. A conselheira **Nerea Massini**, reportando-se à Deliberação CONSEMA 15/2010, no que tange à previsão de eleição de dois conselheiros para representar o CONSEMA no Grupo de Trabalho de Análise e Planejamento de Políticas Públicas do SEAQUA, uma das atribuições da CPLA, e considerando que o conselheiro José Roberto dos Santos não compunha mais o Conselho, propôs que algum dos conselheiros presentes se voluntariasse a ocupar a posição vaga. O **Secretário-Executivo** sugeriu se votasse a inserção do assunto na pauta da reunião para que fosse apreciado e votado em regime de urgência, o que se procedeu com o aval do Conselho. **Helena de Queiroz Carrascosa von Glien** noticiou que no dia 28 de março próximo se realizaria seminário de encerramento do Projeto de Recuperação de Matas Ciliares, desenvolvido pela SMA, evento em que seriam apresentadas as conclusões do projeto e antecipado como teriam continuidade as ações por meio dele levadas a efeito; noticiou também a realização, no dia 29 de março, e ainda como parte das atividades de encerramento do projeto, de seminário sobre pagamento por serviços ambientais, do qual participarão responsáveis pelo desenvolvimento do projeto em todo o Brasil. Informou que ambos os eventos terão lugar no Auditório Augusto Ruschi, na sede da SMA, e adiantou que os conselheiros receberiam convite formal a respeito. A conselheira **Maria Auxiliadora Assis Tschirner** questionou ao representante do DAIA porque não lhe fora encaminhada, por ocasião da convocação da presente plenária, a lista de EIAs/RIMAs em tramitação no departamento. Ainda a esse respeito, indagou em que situação se encontraria o processo de licenciamento a que deu entrada a Alphaville Urbanismo, no município de Cotia, cuja respectiva audiência pública tivera lugar dois anos antes. O conselheiro **Jaques Lamac** informou que, em virtude de decisão tomada pela Procuradoria Geral do Estado, ele seria substituído



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**Secretaria de Estado do Meio Ambiente**  
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

no Conselho pelo seu colega Daniel Smolentsov. Manifestou sua gratidão pela oportunidade de um rico convívio com seus colegas conselheiros, quer pelo aprendizado que acumulou, quer pelas interessantes discussões que presenciou e das quais teve ocasião de fazer parte. Fez votos de que o trabalho sério desenvolvido pelo CONSEMA tenha prosseguimento e que a “queda de braço” entre os que defendem posicionamentos desenvolvimentistas e aqueles que atuam na defesa dos interesses ambientais seja empreendida sempre com o melhor zelo pelo meio ambiente, e colocou-se à disposição do Conselho para com ele colaborar em tudo quanto lhe seja possível. Observou o **Secretário-Executivo** que, enquanto não oficializada a substituição, o conselheiro Jaques Lamac continuava, de fato e de direito, como titular da respectiva vaga. A conselheira **Rosa Ramos** noticiou que a OAB-Secção São Paulo realizaria, no dia 18 de março, evento cujo objetivo era a discussão do novo código florestal. Informou que o conselheiro Carlos A. M. Sanseverino fora designado, no âmbito da Comissão de Meio Ambiente da OAB federal, relator do projeto e que o evento destinava-se essencialmente a oferecer subsídios à nova codificação. Ponderou tratar-se a discussão do novo código florestal da mais alta relevância, razão pela qual era porta-voz do convite a todos para que dela participassem. Em relação ao cronograma das obras do Rodoanel Mário Covas, observou que, como não foi conferida celeridade às obras de duplicação da Av. Jacu Pêssego, vivenciava-se diariamente grande tumulto no trânsito em suas imediações, fato este que a levava a solicitar providências à Secretaria dos Transportes, o que ora reiterava. A conselheira **Ana Maria de Gouvea** solicitou que o conselheiro suplente **Jeferson Rocha de Oliveira** fosse ouvido acerca de determinadas questões. Este conselheiro declarou que, em consonância com o que fora solicitado por ocasião da última reunião plenária, entregava ao Secretário-Executivo do CONSEMA relatórios do Conselho Municipal de Meio Ambiente de Santa Isabel, referente à Pedreira Basalto/Mendes Júnior e ao Loteamento Real Park, e o relatório produzido pela Secretaria de Meio Ambiente de Guaratinguetá relativo ao assoreamento dos córregos da região e, de um modo geral, de toda a Bacia do Rio Paraíba do Sul, que, segundo informou, era já calamitosa. Para finalizar, manifestou sua preocupação com o relatório sobre a atividade mineradora no Vale do Paraíba, apresentado no dia 20 de outubro de 2010, na Universidade do Vale do Paraíba, pelo então Secretário Adjunto do Meio Ambiente Casemiro Tércio, documento do qual se excluem importantes mineradoras, que alertou atuariam em zonas de proteção ambiental. Requereu fosse dado urgente encaminhamento à questão, responsabilizando-se todas as empresas que atuam em desacordo com o regramento ambiental vigente. O conselheiro **Gilberto de Andrade Freitas** noticiou que vêm sendo divulgadas pela internet denúncias segundo as quais os ambientalistas, eleitos para compor o Conselho no ano de 2010, pertenceriam a organizações não governamentais “chapa branca”, em razão de terem votado favoravelmente a que fosse expedida a licença prévia à “Ampliação do Aeroporto de Viracopos”. Enfatizou que as acusações careciam de veracidade e que ele, como outros ambientalistas, fora regularmente escolhido, num processo aberto e transparente. Arrematou que cogitava judicializar a questão. **Luiz Antônio Cortez Ferreira** informou o agendamento de reunião da Comissão de Infraestrutura para o dia 4 de março próximo, às 9h00, naquela mesma sala, com a finalidade de se discutirem assuntos relativos à Deliberação 30/2010, bem como tratar de demais assuntos pendentes a cargo da comissão, e rogou aos conselheiros que se fizessem presentes. A conselheira **Ana Cristina Pasini da Costa**, em resposta à questão formulada pela conselheira **Maria Auxiliadora Assis Tschirner**, informou que, em razão de problema de ordem técnica, somente naquele momento estava sendo encaminhada ao Conselho a lista de EIAs/RIMAs em análise na Secretaria. Sobre o empreendimento da Alphaville Urbanismo, informou que sua equipe estava naquele momento levantando as informações a respeito, que em seguida lhe seriam repassadas. O conselheiro **José Ricardo Mafra Amorim** requereu fosse pautado, se possível já para a próxima plenária, o parecer da CETESB sobre o licenciamento para a utilização, pelo DAEE, da Lagoa de Carapicuíba. Passou-se ao primeiro item da ordem do dia: apreciação do EIA/RIMA do empreendimento “Carteira de Diesel da RPBC”, de responsabilidade da Petróleo Brasileiro S/A –



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**Secretaria de Estado do Meio Ambiente**  
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

Petrobrás, em Cubatão (Processo SMA 13.831/2007). **William França**, gerente-geral da RBPC, fez a apresentação do projeto, nomeou sua principal finalidade, que é a melhoria do diesel com a diminuição do teor de enxofre, a localização e extensão do empreendimento, os principais produtos e o desempenho específico de cada unidade, os principais problemas, principalmente ambientais, decorrentes de sua implantação e funcionamento, os programas propostos com vistas a mitigá-los, o investimento feito na capacitação da mão de obra, a legislação estadual e federal que incide sobre esse tipo de empreendimento, as relações do empreendimento com a cidade de Cubatão e com as unidades de conservação existentes em seu entorno, o processo de licenciamento e o posicionamento a seu respeito emitido pelos diferentes órgãos do Sistema Estadual de Meio Ambiente. **Ricardo Simonsen**, representante da equipe responsável pela elaboração do EIA/RIMA, fez uma exposição da qual constava o histórico do licenciamento; a caracterização do projeto; a relação dele com o meio ambiente – os impactos a serem provocados do meio físico, biótico e socioeconômico, a compensação ambiental e as conclusões e as manifestações dos diferentes órgãos a respeito de sua viabilidade ambiental. Passou-se à discussão. Respondendo às questões formuladas pela conselheira **Fernanda Falbo Bandeira de Mello** (qual o consumo de diesel na RPBC; se a RMSP é atendida exclusivamente por essa unidade; se a RMBS e a RMC serão atendidas também por essa unidade; em que mês de 2012 se cumprirá a exigência constante do relatório da CETESB de se reduzir a utilização do Rio Cubatão para resfriamento), **William França**, gerente-geral da RPBC, ofereceu as explicações que seguem. Em primeiro lugar, que 80% da produção de diesel da RPBC – em torno de 450 mil m<sup>3</sup>/mês – destinam-se ao abastecimento da RMSP, cujo consumo é alimentado basicamente por essa refinaria, pois apenas uma pequena quantidade é atendida pela Replan. Em segundo lugar, que a produção de diesel da RPBC será mantida, apenas com uma quantidade de enxofre bem menor – que é a finalidade precípua do projeto –, pois passará a ser produzido o diesel com 500 e 10 ppm, o primeiro a ser distribuído no Interior do Estado de São Paulo e o segundo na RMSP. Em relação à proposta de que se vincule a concessão da licença de instalação à redução da utilização, para resfriamento, do Rio Cubatão – cujo consumo atual é 11 mil e 500 metros<sup>3</sup>/hora/água –, levando-se em conta que a redução em nada afetará o investimento na carteira de diesel, **William França** informou que, do total de 29 unidades, apenas uma recebe e joga água no Rio Cubatão; que o fechamento de seu sistema está previsto para junho de 2011, e que a carteira de diesel estará fechada quando começar a operar com menor percentual de enxofre, até em obediência a condicionante estabelecida pela CETESB para a concessão da licença de operação. Pontuou que, na realidade, o volume de água utilizado atualmente é bem inferior ao permitido. A conselheira **Fernanda F. Bandeira de Mello** manifestou sua preocupação com a construção de acesso ao Caminho do Mar ou sua duplicação – ambas possibilidades mencionadas, uma no relatório e outra na apresentação –, e observou que, em virtude dessa intervenção, é preciso que a Fundação Florestal se posicione, pois, como é sabido, acessos a estradas de serviço são vulneráveis, pois facilitam a entrada de caçadores e “palmiteiros”. **Ricardo Simonsen**, representante da equipe responsável pelo EIA/RIMA, esclareceu que o consumo de 11 mil e 500 metros<sup>3</sup>/hora/água é anterior à carteira de gasolina, e se refere, pois, a um estágio em que ainda não havia entrado em funcionamento a termelétrica e diversas unidades da carteira de gasolina, o que favoreceu um consumo de água bem menor. Esclareceu ainda que a conceituação do EIA/RIMA e o detalhamento através do projeto básico constituem etapas distintas do processo de licenciamento, e que última a etapa – a apresentação do projeto básico – é condição indispensável para a etapa seguinte, a da concessão da licença de instalação. Acrescentou que, no caso do Caminho do Mar, será construído acesso paralelo com 400 metros de comprimento apenas – e na própria área da refinaria – destinado à manobra de veículos, e que ele não favorecerá a entrada de caçadores e de “palmiteiros”, nem tampouco situações que ameacem a integridade do PE da Serra do Mar e das áreas tombadas pelo Condephaat. O conselheiro **Jaques Lamac** declarou que os benefícios do diesel com menor teor de enxofre é uma necessidade urgente, motivo que levou a Procuradoria Geral do Estado a ingressar com ação pública contra a



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**Secretaria de Estado do Meio Ambiente**  
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

Petrobrás – que gerou a obrigação de a empresa fornecer, a partir de certa data, o diesel metropolitano – com 10 ppm – e o diesel do Interior com 500 ppm. Questionou se procedia a informação segundo a qual o consumo do diesel com menor teor de enxofre produz maior emissão de gás de efeito estufa-GEE, e, se procedente, que medidas adotar, até mesmo para não vulnerar a legislação recém-editada a esse respeito. Questionou o percentual acordado para compensação ambiental de 0,135%, obedecendo-se assim a critério estabelecido pelo Decreto Federal 6848/2009, o que é questionado pelo Estado, tal como se convencionou em reunião promovida pela SMA. **Ricardo Simonsen**, representante da empresa de consultoria responsável pela elaboração dos estudos ambientais, esclareceu que, com base nos resultados das estações em operação, a emissão dos poluentes por elas medidos (material particulado, óxidos de carbono, de enxofre e de hidrogênio, hidrocarbonetos e metanos) não apresenta qualquer desconformidade legal, e que, portanto, mesmo com a entrada em funcionamento da carteira de diesel, não se enxerga a possibilidade de qualquer alteração na qualidade do ar. Acrescentou, ainda, que a emissão de gás de efeito estufa-GEE não foi cotejada pelo EIA/RIMA, dado que não constava do Termo de Referência nenhuma determinação a esse respeito. Argumentou ainda que todos os dispositivos legais que embasam empreendimentos dessa natureza e que se encontram em vigência foram analisados e anexados ao EIA/RIMA quando de seu protocolo no DAIA. No tocante ao percentual a ser adotado para quantificar os recursos a serem destinados à compensação ambiental, não restava ao empreendedor outra alternativa senão observar o disposto pelo Decreto Federal 6848/2009. Reiterou que não cabia à Petrobrás, mas, sim, à SMA decidir sobre esse percentual. **William França**, gerente-geral da Carteira de Diesel, reiterou que, em relação à compensação ambiental, a Petrobrás cumprirá o que for determinado, e que, em relação à emissão de GEE, a assessora Glenda Rangel, que trabalha na área de tecnologia de refino, oferecerá esclarecimentos mais detalhadas a respeito. A conselheira **Ana Cristina Pasini da Costa** esclareceu que a CETESB, no que diz respeito ao percentual dos recursos da compensação ambiental, segue o que estabelece o decreto federal, e que, em relação à sua destinação, o poder de decisão é da Câmara de Compensação Ambiental da SMA. O conselheiro **Jaques Lamac** comentou que, por ocasião da migração da área de licenciamento da SMA para a CETESB, ocorreu a mudança ora verificada no tocante à determinação do percentual dos recursos a serem destinados à compensação ambiental, porque antes quem decidia era o DAIA da SMA. No entanto, argumentou, o órgão que recebe e administra esses recursos é a Câmara de Compensação Ambiental da SMA. **Glenda Rangel**, geóloga da Petrobrás, declarou ser gestora da área de eficiência energética, especificamente no que diz respeito às emissões, e que dava suporte a toda área de refino tanto no aspecto dos poluentes regulados como do GEE. Argumentou que procediam as informações citadas acerca da emissão adicional deste gás pelo diesel melhorado, o que constitui grande problema para todo refinador, pois, em cada melhoria feita, com a redução do teor de enxofre, utiliza-se hidrogênio, e que, quando este não se encontra disponível, libera-se, por exemplo, oxigênio do metano, na forma  $\text{CO}^2$ . No entanto, acrescentou, não é verdade que no refino, ao se melhorar o diesel, aumentam-se as emissões do GEE em 40%, porque, para cada metro cúbico do diesel, a partir do momento que ele vai melhorando, pode ocorrer, a depender da refinaria, um aumento das emissões de GEE de 20 a 30%. Argumentou que a Petrobrás e todos os refinadores abordam esse problema fazendo investimentos em eficiência energética, de modo a diminuir o impacto desse delta na geração de hidrogênio, o que é inerente ao processo. Reiterou que esse fenômeno ocorre no mundo inteiro e constitui o grande dilema debatido em todos os congressos – e também se constitui em um dilema para a Petrobrás. É o que ocorre, por exemplo, quando se trata da melhoria do diesel marítimo, do *bunker*, porque esse tratamento exigirá grande quantidade de hidrogênio, a ponto de se formular a equação: ou melhorar o combustível que se usa no meio do mar ou aumentar as emissões do GEE. Afirmou que a Petrobrás nunca negou essa realidade, e que, como o decreto é recente e se encontra ainda em processo de regulamentação, a intenção da empresa, no enfrentamento desse problema, é a abordagem corporativa, que implica trabalhar de forma integrada com todos os empreendimentos do Estado.



Exemplo disso, acrescentou, é a própria RPBC, que trabalha de forma integrada com a termelétrica e que consegue, assim, aumentar sua eficiência energética e, com isso, reduzir as emissões de maneira relativa. Argumentou ainda que, infelizmente, nem sempre é possível promover-se esse tipo de otimização em toda refinaria, mas que a intenção da Petrobrás é essa e é ela que orienta sua participação nos inventários realizados pela CETESB e pela SMA e na elaboração de programas corporativos. Afirmou que, a seus olhos, a promoção da gestão integrada é a única saída que atualmente se tem para remediar o aumento das emissões de GEE até que haja maturidade suficiente para se obter melhores resultados com outras estratégias. Discordava, portanto, que a solução fosse buscada de maneira pontual em cada licenciamento. O conselheiro **Jaques Lamac** observou que as explicações foram esclarecedoras, mas que se deveria acrescentar àquelas já propostas pelo EIA/RIMA e pelo parecer da CETESB uma exigência que determinasse a adoção, em uma das fases do licenciamento, de medida de mitigação para a emissão do GEE. **Glenda Rangel** contestou essa proposta que enxergava a solução de forma fragmentada e pontual no processo de licenciamento, inclusive pela inexistência de legislação específica. Asseverou que a única medida viável era a gestão corporativa, até mesmo porque a própria CETESB não dispunha de mecanismos legais apropriados. O conselheiro **Jaques Lamac** lembrou que existe, sim, legislação, o decreto estadual que instituiu um conselho para lidar com questões relativas à exploração do petróleo e do gás natural, ao que se opôs a representante da Petrobrás, com o argumento de que esse conselho não tinha maturidade ainda para propor, nesse momento, qualquer medida. **Jaques Lamac** argumentou que ele poderia propor, sim, medida programática e que alguma sanção deveria constar do processo de licenciamento. O conselheiro **Antonio Cesar Simão**, depois de receber dos representantes da Petrobrás, William França e Glenda Rangel, esclarecimentos de que existem, sim, dois tipos de diesel, o Diesel 10, que abastecerá a RMSP, e Diesel 500, que abastecerá o Interior, argumentou que, se o que polui menos for mais caro, possivelmente as medidas adotadas para a melhoria do diesel – especialmente a diminuição do teor de enxofre – não repercutirão, porque se preferirá utilizar o mais barato, o que favorecerá o aumento das emissões do gás de efeito estufa e o aquecimento global. O conselheiro **Reynaldo Luiz Victoria** argumentou que se está propondo que o Diesel 2000 deixe de existir, e que se passe a consumir o Diesel 500, o que representa um ganho ambiental enorme. Além disso, acrescentou, se na RMSP for utilizado apenas o Diesel 10, o ganho será maior ainda, e esses dois motivos tornam difícil, até do ponto de vista científico, dizer “não” a esse projeto, porque esse “não” implicaria permitir que a situação atual das regiões metropolitanas e do interior perdurem, o que é muito sério. Acrescentou que a emissão de gás de efeito estufa constitui um problema com o qual a Petrobrás terá de lidar. O conselheiro **Antonio Cesar Simão** questionou por que não se utiliza o Diesel 10 em todo o Estado, e se as distribuidoras de gás responsáveis por 20% do abastecimento das regiões metropolitanas – pois foi afirmado que a Petrobrás abastece apenas 89% - não colocarão nas bombas das regiões metropolitanas o Diesel 500, no lugar do Diesel 10, ao que o representante da Petrobrás retrucou, com argumento fundado na necessidade de se cumprir as determinações da Resolução CONAMA 13/2010, qual seja, de obrigatoriamente se abastecerem as bombas da RMSP com Diesel 10 e as do Interior com Diesel 500, abatendo-se em 9% as emissões na RMSP e em 75% as emissões no Interior. O conselheiro **Pierre Ribeiro Siqueira** questionou se o motor a diesel funcionará com esse novo diesel, sem alterar a geração de poluentes; por que não foram oferecidas as características qualitativas dos efluentes líquidos que aumentarão em 8% a vazão da estação de tratamento, mais precisamente na disposição final; e a proposta de constituir condicionante da licença de operação a reavaliação dos efluentes, de modo a que eles se mantenham adequados ao corpo d’água. O conselheiro **Victor Chinaglia** questionou: 1) a quantidade de operários que trabalharão na refinaria (que lhe chamava atenção o fato de Cubatão ser a única cidade que recebe uma refinaria e não se torna rica e progressista, como São Sebastião e Paulínia); 2) a perspectiva de esses operários, que vêm de outros municípios e Estados, se fixarem na região; 3) por que, em um canteiro de obras, serão construídos



banheiros e restaurantes, o que dificultará a inclusão dos operários na vida social da cidade e da Baixada Santista, e por que esse canteiro tem nome de “empreiteirópolis”. A conselheira **Maria de Fátima Infante Araújo** questionou, inicialmente, se as transformações por que passam os combustíveis estão sendo acompanhadas *pari passu* pelos motores dos veículos. Argumentou que se trata de questão estratégica, que possui dois lados, um deles, melhorar a qualidade dos combustíveis e, outro, tornar os motores de carros, caminhões e ônibus compatíveis com essa melhora. Perguntou se estão sendo ou não previstas mudanças relacionadas com o impacto da produção da Bacia de Santos na refinaria, uma vez que se está realizando um movimento para melhorar a qualidade do combustível, e não sua quantidade, e que provavelmente, em breve, os cálculos da produção da bacia começarão a pressionar. O conselheiro **Francisco Emilio Baccaro Nigro** teceu três considerações sobre os aspectos envolvidos no projeto que se analisa. O principal deles, observou, é o esforço para reduzir-se o teor de enxofre no diesel. Outro aspecto é o aumento de sua eficiência energética com a implantação de uma unidade termelétrica, que, ampliando a produção de energia, consequentemente aumenta a eficiência do sistema com o melhor aproveitamento dos gases. No entanto, observou, à melhoria do diesel é inerente a contrapartida de maior emissão de CO<sub>2</sub>, e, para evitá-la, apresenta-se à primeira vista uma saída, qual seja, que o Estado de São Paulo não promova a melhoria do diesel nem aumente a eficiência energética em seu território, mas, sim, que importe energia de outros Estados. Considerou absurdas soluções como essa, como também lhe parece a proposta que ora se formula de se exigir de empreendimentos específicos que promovam a redução da emissão do GEE, até mesmo porque, nesse momento, não se sabe nem se tem idéia de como isso pode ser feito. A única certeza que se tem, acrescentou, é que a emissão de GEE e seus efeitos se dão no plano mundial, tal como concebe a Petrobrás, motivo por que propugna que não se pode interferir no todo nesse momento, principalmente porque há muito a se aprender, até mesmo a calcular, segundo o Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climática – IPCC do país, o que nesse momento constitui uma incógnita. Pontuou que é importante ter presente que, voltar-se para o específico no que concerne à diminuição da emissão de gases de efeito estufa, é muito complexo. Argumentou que a grande vantagem a ser obtida com a melhora do diesel não é a redução do teor de enxofre em si mesma, mas, sim, o fato de os motores dos veículos reduzirem com essa melhoria as emissões de NO<sub>x</sub> e de material particulado. **José Ricardo Amorim** chamou atenção: 1) para o impacto que o fornecimento de energia para o Litoral Sul – tal como propõe o Grupo de Estudo sobre Linhas de Transmissão – causará no PE da Serra do Mar com a instalação de transmissão e a construção de subestações; 2) para a possibilidade de se enviar para a Baixada Santista o excedente de energia gerado pela termelétrica da RPBC; 3) para a possibilidade também de o resfriamento ocorrer por meio de condensamento, tornando desnecessário o aumento da captação de 243 mil m<sup>3</sup>/hora no Rio Cubatão. A conselheira **Leila da Costa Ferreira** declarou inicialmente que entendia ser de grande relevância as questões colocadas, principalmente por ser o Conselho uma das instâncias nas quais devem ser discutidas as mudanças climáticas e de ser a Petrobrás um dos atores fundamentais nesse processo, mas que os pontos de vista manifestados se reportavam essencialmente a aspectos técnicos, e que se deveria ir mais além, porque não dá para falar a respeito do diesel sem falar das mudanças climáticas e sem serem examinados os aspectos político-institucionais. **William França**, representante da Petrobrás, ofereceu os seguintes esclarecimentos. Primeiramente, que a termelétrica saiu de um círculo anterior com uma eficiência de 26% – sendo 76% desse percentual só entropia – e passou para uma eficiência inquestionavelmente superior, de 80% do círculo de cogeração. Em segundo lugar, que, dos 208 megawatts/hora gerados atualmente na termelétrica, serão utilizados apenas em torno de 70 e 75%, e o restante exportado para o sistema nacional, que faz todo o controle da malha. Em terceiro lugar, que o avanço tecnológico dos motores deve ocorrer *pari passu* com a melhoria do diesel, e tal associação deve envolver a Associação dos Veículos Automotres, todos seus entes e organizações. Em quarto lugar, que a infraestrutura implantada no canteiro de obra não se encontra fora da refinaria, porque sua finalidade é atender os funcionários



no tocante às refeições, banhos e sanitários, e que este atendimento é determinado pela legislação, tratando-se, pois, de uma obrigação legal. Em quinto lugar, que uma questão que perpassa a que ora se discute é a inexistência de classe média em Cubatão, que, embora seja um polo industrial, o único do Brasil que possui uma refinaria e uma siderúrgica, não consta de seu tecido social representantes da classe média. Pontuou ser este o principal motivo pelo qual se promoveu programa de capacitação da mão de obra local, de modo a se facilitar sua absorção no mercado da região, mitigando-se, assim, os problemas gerados pela sua migração temporária e as dificuldades com que se defronta o município ao ter de abrigar, em alojamentos temporários, entre 5 a 8 mil operários. Em sexto lugar, que uma forma de enfrentamento do problema é a implementação do Programa de Apoio aos Trabalhadores, por meio do qual, juntamente com a Prefeitura do Município e o CIESP local, se buscou fortalecer a capacitação com a utilização de critérios que favoreçam a fixação da mão de obra local, reduzindo-se, assim, o processo migratório e os problemas que ele gera, principalmente no que diz respeito ao meio ambiente. O conselheiro **Victor Chinaglia Junior** comentou que a maior parte dos operários virá de fora, não se fixará em Santos, mas ocupará áreas de preservação, ampliará os cortiços e as favelas de Cubatão, motivos estes que o levavam a perguntar quais estudos foram desenvolvidos acerca desse impacto urbanístico e qual a contrapartida que a Petrobrás oferecerá, uma vez que a implantação da infraestrutura interna nada mais é senão o cumprimento de obrigação trabalhista. Argumentou que o importante era oferecer uma contrapartida para Cubatão, que recebe todos e, mesmo assim, é uma das cidades mais pobres da Baixada Santista. **William França**, gerente-geral da RPBC, comentou que, em relação ao petróleo, sem dúvida alguma o Estado de São Paulo mudará com a exploração, entre outros, dos poços Tupi e Yara, nos quais há uma quantidade descomunal de petróleo que terá de ser processado e que, com certeza, será utilizado em São Paulo, que é o maior mercado consumidor da Região Sudeste, motivo por que 52% do refino do Brasil se concentra em seu território. Argumentou que com certeza o consumo em São Paulo aumentará, porque não tem sentido exportar *comodities*, mas, sim, agregar valores ao petróleo processado no Estado, transformando-o em gasolina, diesel e querosene para a aviação. **Ricardo Simonsen**, representante da empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA observou que um grande esforço foi despendido para que 65% da mão de obra contratada para execução das obras da Carteira de Gasolina – e 85% da que foi contratada no momento de pico – fosse originária da região da Baixada Santista. Observou também que, quando se fala de postos não-ocupados por trabalhadores da Baixada Santista, está-se falando de atividades que demandam mão de obra especializada – e que constitui 35% da que acompanha todo o processo de implantação e 60% da que trabalha apenas no chamado momento de pico –, de acordo com os dados retirados do processo de implantação da Carteira de Gasolina. Esclareceu que essa mão de obra utilizada apenas no momento de pico geralmente acompanha as empreiteiras, pois são profissionais necessários para realizar atividades desenvolvidas apenas em determinadas fases do processo de implantação, e que, justamente por ser mais especializada, é uma mão de obra que auferir maior renda e que costumeiramente não se aloja em área de preservação nem em cortiço. Em relação aos motores que utilizam diesel, argumentou que os atuais conseguem, sem nenhum problema, operar com diesel de 10 ppm; que os benefícios decorrentes da redução de enxofre são imediatos, embora os decorrentes da redução de outros poluentes só serão obtidos quando os motores estiverem adequados para esse diesel. **Adriana de F. Rozza**, gerente de meio ambiente da RPBC, ofereceu vários esclarecimentos. O primeiro disse respeito à capacidade da Estação de Tratamento de Efluentes para atender às demandas, apesar de historicamente a RPBC vir diminuindo a geração de efluentes. Como já foi mencionado, acrescentou, a ETE da RPBC opera, enquanto unidade integrante da refinaria, com a licença de operação concedida a todo o complexo, e que, ainda assim, são monitorados todos os parâmetros da Resolução CONAMA 357, e, além desses, outros que não foram mencionados nessa legislação, mas que, específicos do processamento do refino, são monitorados mensalmente pela CETESB. Observou ainda que, em resumo, essa ETE possui configuração adequada para tratar os efluentes da refinaria e



uma capacidade adequada para comportar o novo empreendimento na vazão esperada. Também esclareceu que, no que diz respeito à captação de água, foi colocada no parecer, especificamente, uma avaliação do consumo de energia e o cenário de maior investimento como contrapartida para a redução da captação de água para esse empreendimento. Observou igualmente que o empreendimento foi concebido com as melhores tecnologias disponíveis no mercado e que a opção por um investimento para tornar mínima a ampliação da captação de água foi tomada como cenário para a Bacia do Rio Cubatão, desfavorável a qualquer incremento da demanda, em virtude de seu uso reconhecidamente intenso e com pequeno potencial para ampliação. Concluiu afirmando ter sido o empreendimento projetado com base nessas premissas, e que, embora não haja possibilidade de serem implantadas novas unidades sem o uso de água, optou-se por otimizar sua eficiência energética para que esse uso seja o mínimo possível. **William França** ponderou que o uso de água de 243 mil m<sup>3</sup>/hora é pequeno, dadas as premissas do projeto que acabam de ser oferecidas. O conselheiro **Antonio Cesar Simão** comentou ter ouvido e suportado todas as respostas, embora não se tenha esclarecido uma pergunta que formulou, qual seja, por que o percentual do enxofre a ser reduzido não é o mesmo para todas as regiões, ou seja, 10 ppm, para o Interior do Estado de São Paulo e para as regiões metropolitanas do Estado de São Paulo. **William França** respondeu que a redução do percentual obedecia ao disposto pela legislação federal que deve ser aplicada em todo o país. Depois de o conselheiro **Antonio Cesar Simão** propor que se votasse contrariamente à legislação, para que só houvesse apenas o Diesel 10, o conselheiro **Jaques Lamac** esclareceu que essa legislação foi criada pelo Proconve, que se trata de protocolo federal que criou dois tipos de diesel, o metropolitano e o do Interior. Explicou que o primeiro abasteceria as metrópoles, com um teor menor de enxofre, e o segundo, o do Interior, com um teor mais alto, seria utilizado pelos veículos que percorrem as estradas e as cidades menores. **William França** acrescentou que o pressuposto que leva a legislação a propor um tipo de diesel com percentual menor para as regiões metropolitanas se deve ao entendimento de que há saturação do ar nessas regiões, mas que o limite não irá a zero, até mesmo porque não há no mundo inteiro tecnologia que elimine totalmente o enxofre. O conselheiro **Antonio Cesar Simão** declarou que, como cidadão do Interior, encaminharia proposta de que o Diesel do Interior também fosse o Diesel 10. O conselheiro **Francisco E. Baccaro Nigro** comentou que o Brasil sofre o trauma da inspeção veicular, porque não consegue realizá-la de maneira uniforme no país inteiro, uma vez que os Estados que possuem número menor de veículos e não vivenciam o problema da poluição do ar não aprovam essa inspeção. Então, o Diesel 10 e o Diesel 500 são tentativas de resolver esse problema. Além disso, outro fator que não favorece a unificação proposta pelo conselheiro Antônio César Simão é que os custos para baixar o percentual de enxofre não são desprezíveis. O conselheiro **Reynaldo Luiz Victoria** observou que, se fosse adotado o percentual único de 10 ppm, todas as refinarias da Petrobrás teriam de passar por uma transformação tecnológica muito dispendiosa, o que não ocorreria de uma hora para outra, mas acreditava que a Petrobrás implementaria tal transformação. **Glenda Rangel** comentou que, ao se elaborar uma legislação como a do Proconve, tem de se levar em conta os custos ambientais, porque, para redução de cada ppm, gasta-se muita energia e, como se sabe o cobertor ambiental é curto. Além disso, observou que os benefícios da redução do percentual para 10 ppm só se farão sentir quando toda a frota estiver renovada, e que até lá só se estará especificando o diesel e, nessa operação, gastando-se muita energia, enquanto os benefícios serão notados aos poucos. Por outro lado, a legislação previu que, como a qualidade do ar do Interior é boa, pois lá não há saturação, melhorando-se um pouco o diesel que é para aí encaminhado, a qualidade do ar não ficará pior. Reiterou que o cobertor ambiental é curto e que nem o dinheiro soluciona todos os impactos, como demonstram algumas cidades da Europa que preferem o Diesel 50, buscando desse modo um equilíbrio entre custos e benefícios. O **Secretário-Executivo** declarou que se iniciaria, então, o processo de votação. Declarou que os conselheiros tivessem em mãos o parecer da CETESB, precisamente as conclusões a partir da página 43, que impõem uma série de exigências para a concessão tanto da licença de instalação como daquela



relacionada à operação. Declarou que passaria a ler as propostas que lhe foram encaminhadas, e que, se houvesse consenso, elas seriam já agregadas às do parecer; caso contrário, seriam votadas separadamente. As propostas encaminhadas à Mesa foram: 1) que seja vinculada a concessão da licença de instalação ao fechamento do sistema de refrigeração da planta industrial; 2) que seja vinculada a concessão da licença de instalação à garantia do controle de acesso à via duplicada do trecho do Caminho do Mar, caso ocorra qualquer intervenção fora do terreno da RPBC; 3) que seja apresentado programa de redução das emissões de Gás de Efeito Estufa – GEE no processamento do diesel com baixo teor de enxofre, incluindo monitoramento permanente de tais emissões; 4) comprovar, para obtenção da licença de operação, a conclusão das necessárias operações complementares na ETDI, de forma a adequá-la às novas cargas de efluentes industriais e fazendo com que ela alcance os parâmetros de eficiência de remoção requeridos pela Resolução CONAMA 357/2005 para corpos d'água classe 3, não se utilizando a diluição para atingir os valores estabelecidos por essa resolução e garantido-se que o corpo d'água onde será lançado o efluente líquido continue enquadrado na classe 3; 5) que 0,5% do total dos recursos investidos nesse empreendimento seja destinado à compensação dos impactos a serem por ele causados. A conselheira **Ana Cristina Pasini da Costa** manifestou-se em relação a essa última proposta argumentando que os valores arrecadados com a aplicação desse percentual eram os mesmos que seriam obtidos com a aplicação do percentual determinado pelo decreto federal. Em relação a essa proposta de exigência surgiu, então, o consenso de que ela não seria necessária em decorrência dessa constatação. Foi solicitado pelos técnicos da Petrobrás que, em vez de se vincular a concessão da licença de instalação ao fechamento do sistema de refrigeração da planta industrial, ela fosse vinculada à concessão da licença de operação, uma vez que o completo fechamento do sistema de resfriamento ocorreria até o próximo mês de junho. Depois de uma série de manifestações a esse respeito, por parte dos conselheiros **Jaques Lamac, Ana Cristina Pasini da Costa, Fernanda F. Bandeira de Mello**, consensuou-se que a redação da exigência seria a seguinte: que a concessão da licença de operação seja vinculada ao fechamento do sistema de refrigeração da planta industrial. A conselheira **Fernanda F. Bandeira de Mello** solicitou fosse registrada em ata a declaração que fez nos seguintes termos: “solicito que os técnicos da CETESB vistoriem a planta hoje em operação e certifiquem o CONSEMA se, de fato, o circuito d'água já se encontra fechado”. O conselheiro **Francisco Emílio Baccaro Nigro** contestou o emprego do termo “redução”, uma vez que ele interromperia qualquer iniciativa, e acrescentou que, a seus olhos, era necessário, antes, elaborar-se a regra que permite a redução. A conselheira **Helena de Queiroz Carrascosa von Glehn** argumentou que a proposta não implica que não haverá emissões, mas, sim, que se façam esforços para que elas sejam as menores possíveis. Acrescentou que tal proposta sinaliza para a necessidade de se incorporar a preocupação com a emissão do GEE em tudo o que se faz no Sistema Estadual de Meio Ambiente. **Glenda Rangel** reiterou seu ponto de vista de que se deve apostar na proposta corporativa, que o emprego do termo “redução” representa um problema para a Petrobrás, e que propunha, em seu lugar, que se referisse ao plano de otimização energética para a planta, sem colocar o foco na redução da emissão de GEE, mas, sim, em sua mitigação. Argumentou ainda que, como nesse momento se está realizando esse mesmo processo em outras refinarias, o emprego do termo “redução” é, a seu ver, inviável. **Ana Cristina Pasini da Costa** argumentou que se pedia à Petrobrás que apresentasse plano de redução, isto é, que os técnicos da empresa deveriam pensar como fazer isso, mas não se estava exigindo que promovessem a redução. O conselheiro **Francisco Emílio Baccaro Nigro** teceu considerações a respeito do ganho de eficiência energética e de redução do CO<sub>2</sub> no mundo, com a instalação de uma termelétrica (que aproveita os gases e a energia promovendo a cogeração dentro do processo produtivo), que acarreta benefício em termos de emissão de CO<sub>2</sub>, e que, em contrapartida, sua redução de CO<sub>2</sub> é, nesse momento, inviável até mesmo porque não se sabe ainda como a legislação será implementada, dado que se encontra ainda na fase de discussão. A conselheira **Fernanda Falbo Bandeira de Mello** solicitou fosse relida a proposta, porque



lhe parecia que o entendimento da Mesa era um e o da Petrobrás e da Secretaria de Desenvolvimento, outro, e seria útil verificar se a redação enseja ou não essa conotação dramática. O **Secretário-Executivo** fez a leitura, após o que o conselheiro **Reynaldo Luiz Victoria** sugeriu fosse substituído o termo “redução” por mitigação, e a técnica **Glenda Rangel** declarou que a gestão do GEE de forma compartimentada é totalmente “desotimizada” e não é feita em lugar nenhum. O **Secretário-Executivo** declarou que colocava em votação as exigências e recomendações constantes do parecer e as que foram encaminhadas pelo Plenário, com exceção daquela que determina que seja apresentado programa de redução das emissões de Gás de Efeito Estufa – GEE no processamento do diesel com baixo teor de enxofre, incluindo monitoramento permanente de tais emissões, que destacava para votação em separado. Manifestaram-se favoráveis trinta e três (33) conselheiros, nenhum contrário e uma abstenção. Em seguida e depois de uma pequena troca de pontos de vista, o **Secretário-Executivo** colocou em votação a exigência de que seja apresentado programa de redução das emissões de Gás de Efeito Estufa – GEE no processamento do diesel com baixo teor de enxofre, incluindo monitoramento permanente de tais emissões, a qual recebeu vinte e um (21) votos favoráveis, dois (2) contrários e foi objeto de nove (9) abstenções. Todas essas decisões deram lugar à Deliberação que passa a ser transcrita: **Deliberação CONSEMA 04/2011. De 22 de fevereiro de 2011. 280ª Reunião Ordinária do Plenário do CONSEMA. O Conselho Estadual do Meio Ambiente-CONSEMA, no exercício de sua competência legal, em especial da atribuição que lhe confere o inciso VI do artigo 2º da Lei 13.507/2009, deliberou: Artigo 1º - Aprova, com base no Parecer Técnico/CETESB/4.055/2011/TA sobre o respectivo EIA/RIMA (Proc. SMA 13.8312007), a viabilidade ambiental do empreendimento “Carteira de Diesel da RPBC”, de responsabilidade da Petróleo Brasileiro S/A – Petrobras, no Município de Cubatão, e obriga o empreendedor a cumprir as exigências, recomendações, medidas mitigadoras e de compensação constantes desses documentos. Artigo 2º - Acrescenta às exigências contidas no Parecer Técnico referido no Artigo 1º as que seguem: 1. Vincular a concessão da Licença de Operação ao fechamento do sistema de refrigeração da planta industrial; 2. Vincular a concessão da Licença de Instalação à garantia do controle de acesso à via duplicada do trecho do Caminho do Mar, caso ocorra qualquer intervenção fora do terreno da RPBC; 3. Apresentar, para obtenção da Licença de Operação, programa de redução da emissão de Gás de Efeito Estufa–GEE no processamento do diesel com baixo teor de enxofre, incluindo o monitoramento permanente de tais emissões; 4. Comprovar, para obtenção da Licença de Operação, a conclusão das necessárias alterações complementares na ETDI, de forma a adequá-la às novas cargas de efluentes industriais e fazendo com que ela alcance os parâmetros de eficiência de remoção requeridos pela Resolução Conama 357/2005 para corpos d’água classe 3, não se utilizando a diluição para atingir os valores dessa resolução e garantindo-se que o corpo d’água onde será lançado o efluente líquido continue enquadrado na classe 3”. A conselheira **Helena de Queiroz Carrascosa von Glehn** sugeriu que a proposta do conselheiro **Antonio Cesar Simão** constituísse eventualmente uma moção e este preferiu declarar que não concordava que algumas cidades devam respirar um ar mais poluído (Diesel 500) e outras pessoas possam respirar um ar menos poluído (Diesel 10). Todos deveriam ter direito ao ar menos poluído, arrematou. Em seguida, a conselheira **Helena de Queiroz Carrascosa von Glehn** solicitou fosse invertida a pauta, de forma que fosse apreciado antes o Plano de Manejo da Estação Ecológica Águas de Santa Bárbara. Concedida a inversão pelo Presidente, **Giselda Durigan**, do Instituto Florestal, apresentou o Plano e esclareceu que a Estação Ecológica de Águas de Santa Bárbara, situada no município de Santa Bárbara, destina-se essencialmente a propiciar a proteção do bioma cerrado, nos termos em que detalhado no diploma que o institui, o Decreto Estadual 22.337, de 7 de junho de 1984. Relatou, no que diz respeito às fitofisionomias nela presentes, conforme se mostram distribuídas, observar-se a presença de campo cerrado (225,3ha), campo úmido (209,4ha), cerrado (382,4ha), cerrado denso (327,4ha), cerrado típico (1.109,2ha), floresta estacional semidecidual (22,9ha), floresta**



paludícola (128,9ha), mata ciliar (19,7ha) e vegetação em estágio intermediário de regeneração (81,9ha). Verifica-se – acrescentou – a ocupação por edificações de 0,2ha, 14,8ha por campo antrópico, 17,6ha por corpos d'água, 103,5ha por estradas e similares, 84,0ha por reflorestamento por eucalipto e 284,4ha por reflorestamento por *pinus*. Outros usos antrópicos totalizam 7,5ha da área, observando-se ainda a invasão de *pinus* em alta densidade em 136,4ha. Observou que a predominância, conforme salta aos olhos, é de cerrado *strictu sensu* e de cerradão. Informou que se contam quinhentas e vinte e oito espécies vegetais já amostradas – entre árvores, arbustos, subarbustos, trepadeiras, ervas e epífitas, sendo treze delas ameaçadas, e que as mais importantes ameaças à biodiversidade da região são representadas pelas invasões biológicas e pelo adensamento da vegetação. A mastofauna, prosseguiu, aponta a presença de cinquenta e nove espécies, entre elas o veado-campeiro e o tamanduá-bandeira, e é ameaçada principalmente pelo adensamento da vegetação do cerrado, em razão da perda do mosaico de fisionomias, pela destruição ou descaracterização dos *habitats* desses animais, pela caça, atropelamentos e invasões biológicas. A avifauna, por sua vez, registra duzentas e seis espécies, sendo treze delas ameaçadas e quatro endêmicas no cerrado, destacando-se a presença da ema e do galito, que mostram preferência por áreas queimadas. Sublinhou que são ameaçadas essencialmente pela caça, pelas pressões antrópicas do entorno, por atropelamentos e pelo desaparecimento das fisionomias abertas de cerrado. Por fim, os dados que referiu relativos à herpetofauna dão conta da presença de trinta espécies de anfíbios (rãs, sapos e pererecas), onze espécies de lagartos, dezoito de serpentes e duas de cobras-cegas (anfísbênias), sendo, no total, cinco delas ameaçadas, entre as quais a cobra-nariguda-do-campo e o lagarto-do-rabo-azul. As ameaças que, segundo relatou, merecem maior atenção dizem respeito ao adensamento da vegetação natural do cerrado, uma vez que 70% das espécies ocorrem em fitofisionomias abertas do cerrado (cerrado *strictu sensu* e campo úmido), a invasão do campo úmido pelo *pinus* e o assoreamento das cabeceiras e riachos pela erosão das rodovias. No que tangia aos recursos hídricos, fez saber serem caracterizados pela presença de rios pequenos e pouco profundos, e que a qualidade da água superficial era boa, mesmo em período úmido. As ameaças que reportou diziam respeito à água pluvial proveniente das rodovias, causadora de erosão, assoreamento, enchentes e contaminação; e ao uso da terra a montante. Expôs questão relativa às possibilidades de alteração do traçado da Rodovia SP-261, que secciona a estação ecológica. Ressaltou que apenas 33% da população do entorno da estação tinha dela conhecimento, sendo que a maioria, 67%, desconhecia sua existência, e evidenciou o paradoxo da previsão, no plano diretor do município, da implantação de um aterro sanitário naquele local. Elencou, entre as atividades adequadamente desenvolvidas na Estação Ecológica, a manutenção de estradas, cercas e aceiros e a pesquisa em baixa intensidade; dentre as conflitantes mencionou o pastoreio, a produção florestal, a presença de pomares de sementes de *Eucalyptus* sp., a extração de recursos vegetais, a caça e a pesca. Naquilo que dizia respeito ao planejamento da estação ecológica, observou constituírem objetivos do planejamento: 1) preservar o mosaico de fisionomias da vegetação, que possibilita a existência de alta diversidade de fauna e admite pesquisas e educação ambiental; 2) obstar as forças de degradação que atuam sobre a unidade; 3) proporcionar meios e incentivos para pesquisas científicas; e 4) possibilitar condições adequadas ao desenvolvimento de programas de educação ambiental. Em sua abordagem do zoneamento aplicado à estação, ressaltou a predominância de zonas primitivas, seguidas de zonas de recuperação, de uso conflitante, especial e de intensivo. A zona de amortecimento, arrematou, compõe área de cerca de 16.403 ha. Comentando sobre os programas de manejo a serem implementados na área em questão, destacou, dentre as mais relevantes ações levadas a efeito na seara da proteção aos recursos naturais, as seguintes: 1) corte definitivo das árvores de *pinus* e *eucalyptus* em talhões comerciais; 2) controle de plantas invasoras (*pinus* e braquiária); 3) manejo da vegetação, visando a preservação do mosaico de fisionomias; 4) retirada definitiva do gado nas áreas naturais; 5) alteração do traçado e recuperação de trechos erodidos da SP-261; 6) construção de centro de visitantes e implementação dos programas de educação ambiental; 7) facilitação da



pesquisa científica, especialmente o manejo para a preservação da diversidade e do mosaico de fisionomias; 8) divulgação de todo o arcabouço normativo que estabelece e disciplina o funcionamento da área preservada; e 9) capacitação de técnicos e formação de funcionários aptos a desempenhar eficazmente suas atribuições no âmbito específico de sua atuação. **Helena de Queiroz Carrascosa von Glehn** procedeu então à leitura do relatório da Comissão de Biodiversidade, principalmente as propostas de aprovação e de recomendações, quais sejam: que seja emitido pelo CONSEMA documento (ofício) à Prefeitura Municipal de Santa Bárbara, solicitando urgentes modificações na lei de uso do solo do município, de forma a ficar condizente com o zoneamento da unidade de conservação; garantir o cumprimento do Plano de Manejo, principalmente assegurar a integridade da unidade de conservação, inclusive na zona de amortecimento; que sejam priorizadas ações de manejo e erradicação de *pinus* nas áreas da estação, bem como sua eliminação paulatina nas áreas de plantio na estação experimental vizinha à estação ecológica; aprovar o uso do fogo em pesquisa científica, num primeiro momento, como forma de manejo da vegetação, para que se possa manter parcelas da área com as formações abertas de cerrado, pensando na conservação da biodiversidade, recomendação aliás com previsão legal; removerem-se, com urgência, as cabeças de gado bovino que existem na estação ecológica. Acrescentou a recomendação para que o Conselho Consultivo seja instalado de imediato, o que, ponderou, talvez tivesse escapado ao relatório. Por fim, citou a recomendação de que o Instituto Florestal apresente, após um ano, relatório ao CONSEMA indicando tudo quanto de relevante houver ocorrido após a implementação do plano. Observou que a aprovação unânime do relatório na Comissão foi resultado de um consenso consciente acerca das recomendações que o documento traz. O conselheiro **José Francisco Guerra da Silva** propôs que se cogitasse, no contexto da Câmara de Compensação Ambiental, a possibilidade de que os recursos afetos, segundo a lei do SNUC, à compensação ambiental do cerrado relativa à ampliação do aeroporto de Viracopos fossem aplicados na unidade de Santa Bárbara, posto tratar-se de unidade única no Estado, proposta avalizada pela conselheira Helena Carrascosa. Ainda sobre o mesmo assunto, o conselheiro **José Francisco Guerra da Silva** indagou se a área em questão estaria já inteiramente regularizada, do ponto de vista fundiário, ao que lhe foi esclarecido que havia pequenas pendências que entretanto não inviabilizavam o recebimento de recursos provenientes da compensação ambiental. O conselheiro **Jaques Lamac**, em adendo à proposta que se acabara de fazer, propôs que fosse elaborado projeto apto a justificar a destinação de recursos à unidade. **Giselda Durigan** esclareceu que não fora consumido no plano de manejo todo o excedente de recurso proveniente da compensação e que, por conta disso, já estava em elaboração um plano de trabalho pertinente. Esclareceu à conselheira Helena Carrascosa que já estava sendo providenciada a constituição do Conselho Consultivo. O conselheiro **Rodrigo Victor** esclareceu que não apenas seria constituído o Conselho Consultivo da unidade brevemente, como também que era previsto, ainda para este ano, a constituição de todos os conselhos de todas as unidades de conservação que dele ainda não dispõem. **Fernanda Falbo Bandeira de Mello** indagou sobre a possibilidade de a estrada de terra que cruza a unidade ser transformada numa estrada-parque, tendo em vista as ocorrências de atropelamentos de animais na região. O conselheiro **Gilberto de Andrade Freitas**, em adendo à recomendação de número dois, sugeriu fosse priorizada não apenas a erradicação do *pinus*, como também da braquiária. O conselheiro **José Francisco Guerra da Silva** ressaltou que a mais importante questão a tratar diria respeito ao desaparecimento do campo aberto, uma vez que inúmeras espécies animais, como o veado campeiro, somente subsistem nesse ambiente. Alertou a esse respeito que a não utilização do fogo ou de qualquer outra técnica de controle estava levando a região a um rápido processo de adensamento da vegetação, e sugeriu fosse priorizada a implementação de um plano de ação a respeito, sob pena de se verem desaparecidas algumas das espécies típicas da região. Comentou que seria estudada a possibilidade de mudança do traçado da estrada, e requereu fosse enviada solicitação à Secretaria de Estado dos Transportes, para que se pudesse aferir da possibilidade técnica de se operar esse deslocamento, sem ferir o direito da população que margeia a estrada de se



deslocar. **Giselda Durigan** ressaltou que todo o deslocamento sugerido da rodovia estaria inserido na área pertencente ao Instituto Florestal. **José Amaral Wagner Neto** ponderou que nada havia de mais traumático para uma estação ecológica que a presença de gado, e enfatizou a necessidade de isolamento do gado. Observou não haver qualquer razão que justifique o adiamento do corte de *pinus* dentro da Estação Ecológica, observando ainda não haver motivo relevante para se crer venha a ser em breve pavimentado o trecho de rodovia que cruza a Estação. **Giselda Durigan** esclareceu, quanto ao gado, que nada obstante os sucessivos leilões, sempre permanecia um resíduo do rebanho, resultante da procriação dos animais, que, entretanto, permanecia em área cercada, originalmente destinada ao pasto. O Prof. **Paulo Nogueira-Neto** lecionou que, em sua experiência enquanto Secretário do Meio Ambiente do Distrito Federal, enfrentou dificuldades decorrentes da cultura local, segundo a qual não seria “normal” que o cerrado enfrentasse queimadas a cada dois ou três anos, transformando o ecossistema em campo aberto; no que dizia respeito à estrada, propôs fosse abordada a hipótese de deslocá-la para os limites da Estação. Cel. **Milton Sussumu Nomura** observou que a atividade de caça constitui um dos delitos de mais difícil combate entre aqueles que enfrenta a Polícia Militar Ambiental, posto que exercida sob dissimulação e em horários em que o contingente fiscalizador é reduzido. Comentou que é necessário, para um combate eficaz da caça, que se faça uso não apenas de um contingente ostensivo atuando na fiscalização das áreas, que pouco pode realizar, mas principalmente dos serviços de inteligência, e relatou operação que realizou no interior do Estado e na qual, de um total de cinquenta mandados de busca e apreensão, logrou-se apreender armas em quarenta e nove deles. Requereu então, à vista dos dados que transmitira, que as detalhadas informações trazidas sobre a caça lhe fossem repassadas a partir daquele momento e sempre que coletadas, e de preferência formalmente, de modo a possibilitar que se trabalhe de modo eficaz na região. **Rodrigo Victor** agradeceu a sugestão que, assegurou, seria seguida, e cogitou fosse sugerido à Secretaria de Estado dos Transportes realizasse um estudo de viabilidade acerca da possibilidade de se deslocar a estrada para além dos limites da Estação Experimental, acompanhando a posição manifestada pelo Prof. Paulo Nogueira-Neto, dada a singularidade da área preservada. Alertou para o fato de que a omissão da iniciativa administrativa de se asfaltar o trecho em questão não constituía garantia bastante de que ele não seria futuramente asfaltado. **Jaques Lamac**, ainda sobre o tema, indagou ao representante da Secretaria dos Transportes, **José Francisco Guerra da Silva**, da viabilidade de se implementar a utilização de túneis como expediente mitigador do impacto ambiental, ao que lhe esclareceu o conselheiro que, com base na experiência que acumulou, a implantação de radares móveis tem se mostrado muito mais apta a conter o prejuízo na fauna decorrente dos atropelamentos de animais, associado à ação da Polícia Rodoviária Estadual. Ponderou que, em circunstâncias como a ora analisada, a norma penal mostrava-se muito mais eficaz que os programas de educação ambiental. **Maria Auxiliadora Assis Tschirner** requereu, em relação aos aterros sanitários, que a CETESB atuasse com muito maior rigor na análise e licenciamento ambiental dos empreendimentos, uma vez que as prefeituras locais, movidas pela ânsia por ampliar suas possibilidades de arrecadação, com frequência estendiam a utilização desses aterros aos municípios vizinhos. Procedida a leitura, pelo **Secretário-Executivo do CONSEMA**, das recomendações do relatório, com as emendas modificativas e aditivas propostas na reunião, nos termos em que formalizadas pelos conselheiros, foi o texto unanimemente aprovado pelo Conselho, dando origem à seguinte decisão: **“Deliberação CONSEMA 05/2011. De 22 de fevereiro de 2011. 280ª Reunião Ordinária do Plenário do CONSEMA. O Conselho Estadual do Meio Ambiente-CONSEMA, no exercício de sua competência legal, em especial da atribuição que lhe confere o inciso VII do artigo 2º da Lei 13.507/2009, delibera: Artigo 1º - Aprova o Relatório da Comissão Temática de Biodiversidade, Florestas, Parques e Áreas Protegidas, favorável ao Plano de Manejo da Estação Ecológica de Águas de Santa Bárbara, elaborado pelo Instituto Florestal, instando que se cumpram as recomendações constantes desses documentos. Artigo 2º - Reedita as recomendações constantes**



do Relatório, alterando a redação das de nºs 1e 2 e acrescentando as de nºs 5,6,7 e 8, conforme abaixo transcritas: 1. que a Prefeitura Municipal de Águas de Santa Bárbara implemente urgentes modificações na lei de uso do solo do município, de forma a ficar condizente com o zoneamento da unidade de conservação, a garantir a implementação do Plano de Manejo e, principalmente, a assegurar a integridade dessa unidade, inclusive em sua Zona de Amortecimento; 2. que sejam priorizadas ações de manejo e erradicação do *pinus* e da braquiária nas áreas da Estação Ecológica, assim como sua eliminação paulatina nas áreas de plantio da Estação Experimental; 3. que seja aprovada a condição de uso do fogo em pesquisas científicas, conforme previsto pelo Artigo 9º, Capítulo III, da Lei do Sistema Nacional de Unidades de Conservação – SNUC, mediante autorização prévia dos órgãos competentes; 4. que sejam removidas com urgência as cabeças de gado existentes dentro do perímetro da unidade de conservação; 5. que seja imediatamente instalado o Conselho Consultivo da unidade; 6. que a Câmara de Compensação Ambiental da SMA destine a essa unidade os recursos provenientes da compensação ambiental referente ao licenciamento da ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas, de responsabilidade da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO; 7. que o DER avalie a possibilidade de alterar o traçado da estrada levando-o para fora dos limites da unidade ou, alternativamente, que essa estrada estadual de terra que corta a unidade seja transformada em Estrada-Parque nos termos do Decreto Estadual 53.146/2008; 8. que a ARTESP instale sinalização e radares e implemente outras medidas que visem à proteção da fauna.” Propôs então o **Secretário-Executivo** que, em atendimento à solicitação da conselheira Nerea Massini, fosse eleito nome para substituir o ex-conselheiro José Roberto dos Santos no Grupo de Trabalho de Análise e Planejamento de Políticas Públicas do Sistema Estadual da Qualidade Ambiental, Proteção, Controle e Desenvolvimento do Meio Ambiente e Uso Adequado dos Recursos Naturais - SEAQUA, com vistas à implementação do Projeto Ambiental Estratégico de Cenários Ambientais, para o que se apresentaram dois nomes – o da conselheira Leila da Costa Ferreira, representante da UNICAMP, e o da também conselheira Maria de Fátima Infante Araújo, representante da Secretaria de Economia e Planejamento. O **Secretário do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, Bruno Covas**, ponderou que, uma vez que o representante remanescente do Conselho no grupo pertencia à representação governamental, que seu novo integrante proviesse daqueles que representam a sociedade civil, razão pela qual solicitou à conselheira governista que abrisse mão de sua candidatura. Foi eleita, então, por unanimidade, a conselheira **Leila da Costa Ferreira** para ocupar a vaga em questão, o que foi consolidado na seguinte decisão: “**Deliberação Consema 06/2011. De 22 de fevereiro de 2010. 280ª Reunião Ordinária do Plenário do Consema. O Conselho Estadual do Meio Ambiente, em sua 280ª Reunião Plenária Ordinária, atendendo ao que dispõem o inciso XI do Art. 4º da Resolução SMA 37, de 11/05/2010, e a Deliberação CONSEMA 15/2010, elegeu, para substituir o conselheiro José Roberto dos Santos, a conselheira Leila da Costa Ferreira, para representar o Conselho no Grupo de Trabalho de Análise e Planejamento de Políticas Públicas do Sistema Estadual de Administração da Qualidade Ambiental, Proteção, Controle e Desenvolvimento do Meio Ambiente e Uso Adequado dos Recursos Naturais – SEAQUA, com vistas à implementação das diretrizes do Projeto Ambiental Estratégico Cenários Ambientais 2020 – PAE Cenários 2020.**” Depois de comentar que, como já se atingira o teto da reunião, o último item da pauta, qual seja, o Plano de Manejo da Estação Ecológica de Ribeirão Preto – Mata de Santa Tereza, seria apreciado na próxima plenária, o **Secretário-Executivo** declarou encerrados os trabalhos da reunião. Eu, **Germano Seara Filho, Secretário-Executivo do CONSEMA**, lavrei e assino a presente ata.