



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

Ata da 118ª Reunião Ordinária do Plenário do Conselho Estadual do Meio Ambiente, realizada no dia 25 de março de 1997.

Realizou-se no dia 25 de março, às 9:00 horas, no Auditório Augusto Ruschi, na Av. Prof. Hermann Jr., 345, a 118ª Reunião Plenária Ordinária do Consema, à qual compareceram os seguintes conselheiros: Stela Goldenstein, Presidente do Conselho em Exercício, **Ricardo Ferraz, Condesmar Fernandes de Oliveira, João Affonso Lacerda de Oliveira, José Mauro Dedemo Orlandini, Hêlvio Nicolau Moisés, Luiz Antonio Dias Quitério, Jorge E. S. Funaro, Helena de Queiroz Carrascosa von Glehn, Alcir Villela Jr., Benedito Aristides Riciluca Matielo, Miguel Kosma, Sílvia Morawski, Eduardo Trani, Emílio Y. Onishy, Virgílio Alcides Dias Farias, Ailema Back Noronha, Eleonora Portela Arrizabalaga, Marlene Gardel, Emerson de Paula, Horácio Pedro Peralta, Lídia Helena Ferreira da Costa Passos, Rosa Ester Rossini, Benedito Braga, Antonio Carlos Gonçalves, Lady Virgínia Traldi Meneses, Ricardo Ferraz, Carlos A. Farias, José Ricardo de Carvalho, Célio Bermann e Luís C. Tabet Gomes.** Os conselheiros Roberto Israel Eisenberg Saruê, Marco Mroz e Nercy Bonato justificaram sua ausência. Depois de declarar abertos os trabalhos e de ler a pauta da reunião - 1. aprovação da Ata da 117ª Reunião Plenária Ordinária; 2. análise da proposta de que o “Projeto Billings” seja apreciado pela Comissão Especial de Saneamento Ambiental-CESA; 3. exame do parecer da Câmara Técnica de Sistemas de Transporte sobre a viabilidade ambiental do empreendimento “Linha 4 - Amarela/Trecho Paulista - Vila Sônia”, de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo”, baseado no Parecer Técnico CPRN/DAIA nº 26/97 sobre o respectivo EIA/RIMA (Proc. SMA 7245/94); 4. apreciação da minuta de Resolução SMA sobre a criação de Colegiados Gestores das Áreas de Proteção Ambiental (CPLA); 5. apreciação de pedido de Audiência Pública para os empreendimentos “Aeródromo de Ilha Bela” e “Aterro de Resíduos Industriais Perigosos de Tremembé (Cons. Ricardo Ferraz); e 6. - apresentação, pela Cetesb, de “Programa de Controle da Poluição do Ar”-, o Secretário Executivo ofereceu as seguintes informações: que a proposta de resolução constante do item 4 não seria analisada, pois a Coordenadoria de Planejamento Ambiental pedia que fosse retirada da pauta, para ser aperfeiçoada; que convidava todos para participarem da Audiência Pública que se realizaria no dia 26, às 19 horas, no Auditório da Câmara Municipal de Piracicaba, sobre o Relatório Ambiental Preliminar-RAP do “Empreendimento Hídrico de Santa Maria da Serra” e que aproveitava a oportunidade para lembrar aos conselheiros representantes de entidades ambientalistas que deveriam designar - o que até então ainda não havia sido feito - aquele que nessa audiência representará o coletivo das entidades cadastradas no Consema; que, como foram vetados pelo Governador todos os artigos do Projeto de Lei nº 53/92 que diziam respeito ao Consema, continuava vigendo a legislação anterior e, portanto, sabendo-se que o mandato dos conselheiros atuais terminava no próximo dia 26 de abril, já comunicava a todos que a Secretaria Executiva começaria naquela semana a expedir os ofícios solicitando aos órgãos e entidades que compõem o Consema a indicação dos seus representantes para mais um mandato. Em seguida, o Secretário Executivo informou que submetia à votação a Ata da 117ª Reunião Plenária Ordinária, solicitando aos conselheiros que dispensassem sua leitura e à Presidente do Conselho que a considerasse aprovada. Depois de verificar terem sido atendidas ambas as solicitações, declarou que qualquer pedido de modificação fosse encaminhado por escrito no prazo regulamentar de quarenta e oito (48) horas. *Sobre isto, a conselheira Helena Carrascosa solicitou que às páginas 16 da Ata da 117ª Reunião Plenária Ordinária, onde se lê “acerca da impossibilidade de o Consema, por não ter competência para tanto, obrigar instâncias municipais a promoverem as articulações necessárias para minimização dos impactos ambientais e ser essa uma das razões pelas quais algumas exigências estabelecidas pelo DAIA transformaram-se, por ocasião da Câmara Técnica, em recomendações”, leia-se “acerca da impossibilidade de o Consema, por não ter competência para tanto, obrigar instâncias municipais a promoverem as articulações necessárias para minimização dos*



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

impactos ambientais e ser essa uma das razões pelas quais algumas exigências propostas pelos conselheiros na Câmara Técnica, após debate e esclarecimentos por parte do conselheiro Miguel Kosma, transformaram-se em recomendações”. O conselheiro Condesmar, nessa oportunidade, interveio nos seguintes termos: que, nas outras gestões, os assuntos remanescentes de pautas anteriores eram contemplados em primeiro lugar nas pautas das reuniões subseqüentes, o que, em sua opinião, não estava acontecendo na atual gestão; que, em relação à CESA, solicitava que, ao se analisar a proposta de se enviar para ela o “Projeto Billings”, se analisasse também a modificação de sua estrutura, pois, aos seus olhos, ela estava impedindo o bom funcionamento dessa comissão; que solicitava fosse feita uma inversão da pauta de modo que o assunto relativo ao item 6 constituísse o primeiro a ser analisado nessa reunião; e, por fim, que se continuasse adotando o procedimento, seguido nas gestões anteriores, de se enviar aos conselheiros a relação dos EIAs/RIMAs em tramitação na SMA. O Secretário Executivo informou, em seguida, que a pauta das reuniões plenárias era elaborada pelo Secretário Executivo e pelo Presidente do Conselho, e que, a despeito de não parecer, se estava, sim, adotando o critério de contemplar em primeiro lugar os assuntos remanescentes de pautas anteriores, como era o caso daquele que seria apreciado nessa reunião e que dizia respeito à apresentação, pela Cetesb, do “Programa de Controle da Poluição do Ar”; quanto aos demais assuntos em pendência, eles entravam na pauta quando os estudos necessários para sua apresentação estavam concluídos. A Presidente do Conselho, em seguida, manifestou-se, em parte, contrária ao pedido de inversão formulado pelo conselheiro Condesmar, argumentando, em primeiro lugar, que haveria tempo de se analisar, na reunião que se desenvolvia, todos os itens constantes da pauta, e, em segundo lugar, que havia necessidade de analisar-se também na reunião que se desenvolvia, dada a grande demanda por transporte coletivo, o parecer da Câmara Técnica de Sistemas de Transportes sobre a viabilidade ambiental da Linha 4 do Metrô. Por tudo isso, acatava, em parte, o pedido do Cons. Condesmar colocando o item 6 no lugar do item 4 que havia sido retirado. O Secretário Executivo informou que se passaria, então, a analisar o primeiro ponto da pauta, isto é, a proposta de que o “Projeto Billings” fosse apreciado pela Comissão de Saneamento Ambiental-CESA. O conselheiro Virgílio Alcides de Farias interveio, dizendo: que estavam sendo debatidas pela sociedade questões ligadas ao Comitê de Bacias do Tietê e que, nesses fóruns, corriam informações de estarem algumas dessas questões sendo analisadas pela CESA, o que de fato não acontecia; que o próprio Secretário de Recursos Hídricos, Abastecimento e Obras, Eng^o Hugo Rosas, havia informado em reuniões públicas em que se debateram questões ligadas a represa Billings, terem sido elas analisadas pela CESA e, após essa análise, elas seriam levadas ao Plenário do Consema, para apreciação; que outro projeto que deveria ser analisado por essa comissão e que sempre foi defendido pela sociedade dizia respeito à necessidade de a Represa Billings destinar-se exclusivamente ao abastecimento público, pois ela vinha se transformando em depósito de esgoto para dar lugar à geração de energia; que isso acontecia no Brasil, enquanto o mundo inteiro defendia como preciosos os recursos de mananciais como esse, por se tornarem cada vez mais escassos. Depois de o conselheiro Condesmar tecer considerações sobre a possibilidade de a atual estrutura dessa comissão tornar inviável seu funcionamento, o que impunha fosse ela reestruturada, declarou não ver necessidade de se solicitar ao Conselho que ela apreciasse o “Projeto Billings”, por ter sido o motivo de sua instituição analisar questões dessa natureza. O conselheiro Eduardo Trani, por sua vez, declarou que as subcomissões que formavam a estrutura da CESA poderiam ser extintas, desde que essa comissão, internamente, assim decidisse. O Secretário Executivo teceu, então, as seguintes considerações: que, de fato, nos termos da Del. Consema 10/95, as Comissões Especiais criadas pelo Plenário podem se subdividir internamente em subcomissões. No caso da CESA, entretanto, foi o próprio Plenário quem criou suas subcomissões. Portanto, para serem estas extintas, entendia, era necessário um ato do próprio Plenário. Propunha, por isso, que se deliberasse pela extinção das subcomissões ora existentes, delegando-se à CESA, nos termos da deliberação citada, autonomia para se reorganizar internamente como mais bem aprouver ao desempenho de suas tarefas. Manifestou-se, em seguida, o conselheiro Eduardo Trani oferecendo as seguintes informações: que



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

durante 1996 a CESA havia sido convocada para apreciar a minuta do Anteprojeto da Lei de Proteção dos Mananciais, mas que a inexistência de quórum impossibilitou que isso acontecesse; que igualmente havia-se marcado uma reunião para debater-se o “Programa de Saneamento Ambiental da Bacia de Guarapiranga”, e que, apesar da presença de todos os técnicos da Secretaria de Recursos Hídricos, Saneamento e Obras, ligados a esse programa, ela não ocorreu, dada a inexistência de quórum; e que, por esses motivos, dever-se-iam reavaliar sua organização e composição, para que esse fórum discutisse tanto o “Projeto Billings” como o “Programa de Saneamento Ambiental da Bacia de Guarapiranga”, dadas as interfaces existentes entre ambos. Manifestaram-se os conselheiros Carlos Bocuhy e Condesmar, o primeiro declarando não ter sido convocado para essa reunião e o segundo informando que só havia recebido a convocação depois de passada a data em que ela aconteceria. Em seguida, o conselheiro Carlos Bocuhy fez a leitura da correspondência encaminhada pela campanha “Billings, Eu Te Quero Viva” ao Governador Mário Covas, com cópias para o Presidente da República, Exmo. Sr. Dr. Fernando Henrique Cardoso, para o Ministro do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal, Exmo. Sr. Dr. Gustavo Krause, para o Secretário do Meio Ambiente do Estado de São Paulo, Exmo. Sr. Dr. Fábio Feldmann, para o Conselho Estadual do Meio Ambiente e para a Comissão de Meio Ambiente da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, em nome do Deputado Lobbe Neto, aplaudindo o fato de se encontrar em análise na Secretaria do Meio Ambiente o Relatório Ambiental Preliminar-RAP, para o licenciamento de obra de captação de água no Braço Taquacetuba da Represa Billings, projeto esse que merece aplausos da sociedade paulistana, “pois a priorização do reservatório Billings para o abastecimento metropolitano representa uma grande vitória da comunidade, visto que incessantes campanhas e movimentos de cidadania buscam essa meta desde 1969”. O original desse documento se encontra arquivado na pasta desta reunião e cópia dele será encaminhada à CESA. Depois de o conselheiro Eduardo Trani informar que, além das competências já definidas para a CESA, recentemente o Conselho havia deliberado que ela analisaria o “Programa Metropolitano de Água-PMA”, o Secretário Executivo apresentou os documentos comprobatórios de que as convocações dos conselheiros para ambas as reuniões haviam sido expedidas no prazo regulamentar, declinou os nomes dos órgãos e entidades que compunham a CESA, e, em seguida, perguntou ao Plenário se seria ou não alterada essa composição. Depois de constatar que todos se manifestaram favoráveis à sua manutenção, colocou em votação a proposta que fizera antes. Ao ser aprovada por unanimidade, ela resultou na seguinte deliberação: **“Deliberação Consema 12/97. De 25 de março de 1997. 118ª Reunião Ordinária do Plenário do Consema. O Conselho Estadual do Meio Ambiente, em sua 118ª Reunião Plenária Ordinária, decidiu: 1. extinguir as subcomissões em que se havia subdividido, pela Deliberação Consema 04/94, a Comissão Especial de Saneamento Ambiental-CESA, delegando-lhe a competência de internamente se reorganizar, subdividindo-se nos moldes previstos pelos Artigos 13 e 14 da Deliberação Consema 10/95; e 2. atribuir-lhe a tarefa de analisar o “Projeto Billings”, informando-se o Plenário”**. Em seguida, passou-se a apreciar o parecer sobre a viabilidade ambiental do empreendimento “Linha 4 - Amarela/Trecho Paulista-Vila Sônia”, de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo, tendo o relator dessa matéria, o conselheiro Hélyio Nicolau Moisés, oferecido informações sobre a reunião dessa Câmara Técnica e quais as considerações feitas pelos conselheiros sobre os impactos esperados e as medidas/compensações estabelecidas para sua mitigação. Em seguida, respondendo às questões levantadas pelos conselheiros Condesmar e Ricardo Ferraz, o representante do DAIA e o do empreendedor ofereceram as seguintes informações: que, em relação ao depósito de material excedente - DME - e à sua estocagem, foram indicadas várias áreas, as quais se encontravam citadas na página 8 do Parecer Técnico CPRN/DAIA, e que sua utilização só ocorrerá depois do início das obras e das análises técnicas que delas serão feitas e, conseqüentemente, do cumprimento das exigências que vierem a ser estabelecidas pela SMA; que, em relação a alguns projetos, quem dava a palavra final era a PMSP, embora, em seu processo de elaboração, tenham sido feitas reuniões com os técnicos desse órgão, para que apresentassem suas propostas, e que, no caso específico do projeto



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

para o Largo da Batata, ter sido ele desenvolvido pela Prefeitura; e que, pela primeira vez, havia sido elaborado, precisamente para a Linha 4, um Plano Diretor de Ruídos que contemplava a linha como um todo. Em seguida, o conselheiro Ricardo Ferraz encaminhou uma proposta de recomendação ao Metrô para que promovesse, de forma permanente, campanhas de educação ambiental voltadas para os seus usuários, enfatizando a escolha desse tipo de transporte por ser menos poluente. Em relação a essa proposta, os conselheiros Horácio Peralta, Helena Carrascosa, Carlos Bocuhy e Alcides Virgílio de Farias e a Presidente do Conselho apresentaram sugestões (entre elas a de que o metrô cedesse espaço interno e nos próprios vagões para que a Coordenadoria de Educação Ambiental-CEAM informasse o usuário sobre os benefícios desse tipo de transporte), tendo-se chegado a uma proposta de consenso nos seguintes termos: “que o Metrô, dentro do Projeto de Comunicação Social e Visual chamasse atenção para o fato de ser esse transporte, além de seguro, menos impactante e que também abrisse espaço para campanhas permanentes de educação ambiental com enfoque prioritário no transporte”. Em seguida, o Secretário Executivo declarou que estava colocando em votação o parecer favorável da Câmara Técnica de Sistemas de Transporte, que acolhia o Parecer Técnico CPRN/DAIA, com as exigências e recomendações ali contempladas, e destacava para votação em separado a recomendação proposta pelo Plenário. Ele foi aprovado ao receber vinte e cinco (25) votos favoráveis, tendo ocorrido duas abstenções. Antes de se colocar em votação a proposta de recomendação feita pelo conselheiro Ricardo Ferraz acima transcrita, a conselheira Sílvia Morawski interveio declarando que a linha do Metrô que estava sendo analisada fazia parte do “Projeto Azulão” da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, que visava à implementação de projetos não-poluente, por ser o combate à poluição competência dessa Secretaria, e não do Metrô. Em seguida, o representante do empreendedor acrescentou que o Metrô estava vinculado a esse plano da Secretaria dos Transportes Metropolitanos e empenhado em obedecer às normas de aplicação desse selo, e que, em relação a atividades ligadas à educação ambiental, essa Companhia já as realizava, dirigindo-as de forma continuada aos seus usuários, divulgando esse meio de transporte como seguro e menos poluente nas escolas, cada vez que se promovia a abertura de novas linhas. Nessa oportunidade o conselheiro Célio Bermann interveio, declarando que, do ponto de vista do rigor científico, não era adequado afirmar que o metrô se utilizava de energia limpa, mas, mais apropriado seria dizer que se trata de um meio de transporte menos poluente. Colocada em votação a proposta de recomendação feita pelo conselheiro Ricardo Ferraz, ela foi aprovada ao obter quinze (15) votos favoráveis, tendo ocorrido nove (9) abstenções. Todas essas decisões resultaram na seguinte deliberação: **“Deliberação Consema 13/97. De 25 de março de 1997.118ª Reunião Ordinária do Plenário do Consema. O Conselho Estadual do Meio Ambiente, em sua 118ª Reunião Plenária Ordinária, acolheu, nos termos do Parecer Técnico CPRN/DAIA 26/97, o parecer favorável da Câmara Técnica de Sistemas de Transporte sobre a viabilidade ambiental do empreendimento “Linha Amarela - 4 - Trecho Paulista/Vila Sônia”, de responsabilidade da Companhia Metropolitana de São Paulo-Metrô” (Proc. SMA 7245/94), e resolveu acrescentar às exigências, recomendações e medidas mitigadoras ali estabelecidas a recomendação proposta pelo Plenário, que passa a ser transcrita. Recomendação: que o empreendedor, no âmbito do Programa de Comunicação Social e Visual: a) utilize os meios necessários para chamar a atenção dos usuários sobre o fato de ser o metrô o meio de transporte menos impactante e mais seguro; e b) abra espaço para se divulgar campanhas permanentes de educação ambiental, com enfoque prioritário sobre o transporte.”** Em seguida, o representante do Instituto dos Arquitetos do Brasil fez a seguinte declaração: que se absteve de votar porque participou da elaboração do EIA/RIMA desse empreendimento. Passou-se, então, ao próximo ponto da pauta, qual seja, a apresentação pela Cetesb do “Programa de Controle da Poluição do Ar”. O representante da Cetesb, Eduardo Antonio Licco, ofereceu as seguintes informações: que o “Programa de Controle da Poluição do Ar” se enquadrava no Capítulo 9 da Agenda 21, sobre proteção da atmosfera., e que ele era composto por uma série de projetos e atividades; que as fontes de poluição era um dos itens, o qual incluía toda avaliação dos efeitos causados por essas fontes nos meios físico e biótico; que outro item era a prevenção e a correção da



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

poluição; que outro era o apoio ao controle, e um outro, as atividades complementares; que os principais projetos e atividades destinadas às fontes de poluição eram o seu automonitoramento - elas estariam se “automonitorando” -, e, em relação a esse trabalho, eram realizadas auditorias; que um desses projetos era o Programa de I/M, que não mais se encontrava restrito à RMSP, pois também abrangia Campinas e o Vale do Paraíba; que era desenvolvido o programa de avaliação da disposição e do tratamento de resíduos sólidos e líquidos, e outro sobre o inventário das fontes fixas, móveis e daquelas substâncias que destruíam a camada de ozônio; que outra origem da poluição dizia respeito ao comportamento dos oxidantes fotoquímicos no ar, que se transformavam na atmosfera e atingiam outros pontos; que a identificação das áreas especiais para conservação e preservação da qualidade era outra forma de controle, bem como a avaliação dos impactos provocados pela queima da palha da cana, de efeito regional, e que não só acarretava alterações no meio físico, mas também produzia reflexos sócio-econômicos; que sistemas de avaliação, operação e monitorização da qualidade do ar estavam mais bem-organizados e modernizados, para se obterem melhores e mais freqüentes informações; que, na vertente da prevenção e da correção, a Cetesb tinha sua parcela mais forte nas atividades industriais, através do “Balcão Único”, onde eram tratadas todas as questões relativas ao controle das fontes de poluição com potencial de risco à saúde pública; que continuavam sendo implementadas ações para redução das partículas inaláveis no Município de Cubatão; que vinham sendo rigorosamente implementadas atividades permanentes de controle em áreas especiais, ações essas que visavam à preservação (proibindo-se por exemplo, em alguns locais, determinadas atividades econômicas) ou à recuperação do ar, pela adoção de medidas específicas em algumas regiões, como na cidade de São Paulo, por exemplo; que a fiscalização da emissão da fumaça preta era um programa que tendia a se exaurir com o tempo, em função das novas tecnologias adotadas; que, em relação à fiscalização da queima da palha da cana-de-açúcar, pretendia-se manter no Estado uma fiscalização rígida; que a implementação da “Operação de Restrição à Circulação de Veículos”, durante o inverno, se justificava pelos problemas que a poluição veicular acarretava à saúde da população; que era dada uma ênfase especial à regulamentação e ao controle, para que todas essas ações fossem bem desenvolvidas; que o atendimento a reclamações funcionava como o censor de todas elas e que um plantão de 24 horas recebia as reclamações de desconformidades, cujas respostas eram produzidas pelas regionais; que outro aspecto importante para o bom desenvolvimento das medidas era a capacitação técnica dos recursos humanos, para os quais fora desenvolvido um programa; que o aspecto técnico sozinho era insuficiente para resolver todos esses problemas, por isso a necessidade de desenvolverem-se estudos que trouxessem a vertente econômica, com a proposição de incentivos, por exemplo; que a renovação da informática facilitava o manuseio e a interpretação daquilo que era gerado no sistema; que a renovação da informática, com a instalação de redes unificando todos os departamentos de controle e regionais, facilitará significativamente o trabalho; que havia necessidade de elaborarem-se normas técnicas regulamentando todas as atividades, pois só assim seria possível adotar-se um procedimento comum; que havia necessidade também de se desenvolverem metodologias de avaliação de riscos ambientais, para que passassem a ser considerados, por exemplo, os riscos para o meio ambiente provocados por uma empresa que liberava, de forma permanente, uma determinada substância; que era necessário analisarem-se permanentemente os fatores de emissão que vinham sendo desenvolvidos, identificar o potencial de cada fonte de forma que se pudessem estabelecer comparações; que vinham sendo desenvolvidos padrões de emissão, com o objetivo de normatizar-se, deixando-se claro, para o cliente, as regras do jogo, isto é, quais condições eram impostas, qual o projeto de determinado equipamento ou sistema; que também era imprescindível o apoio tecnológico às regionais da Cetesb, e que atualmente existiam duas linhas, duas mãos, uma que transportava o que era gerado na sede - como, por exemplo, cursos e treinamentos na área de informática - para as regionais do Interior, e outra que trazia do Interior a realidade, ou melhor, os problemas, que deveriam ser analisados, examinados, na sede; e que havia também as atividades complementares, que buscavam inserir essas questões em um contexto mais amplo, entre elas, promover a descentralização gradativa do atendimento das



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

reclamações para o Município (para tanto se estava tentando implantar vias de comunicação e, depois, promover a capacitação técnica para que os Municípios pudessem resolver os problemas ambientais. Que se tratava de uma medida a ser implantada lentamente, dada à dificuldade de os Municípios reconhecerem como de sua competência a resolução desses problemas; realizar o atendimento a emergências ambientais, de modo que, ao ocorrerem, seus efeitos fossem minimizados; organizar banco de dados para o gerenciamento de riscos, o que vinha sendo desenvolvido; promover a gestão da qualidade laboratorial e, finalmente, o atendimento das demandas do Ministério Público, âmbito em que vinha sendo feito todo um esforço, pois, atendendo-se a esse órgão, se responderia, necessariamente, às reivindicações da comunidade; que todos esses projetos e atividades que compunham o “Programa de Controle da Poluição do Ar” não eram constituídos apenas por ações coercitivas, mas englobavam o monitoramento, a prevenção, a correção e a recuperação dos atributos ambientais. Em seguida, outro representante da Cetesb, o Eng^o Homero Carvalho, ofereceu as seguintes informações: que trataria principalmente do detalhamento das medidas de controle relacionadas diretamente com a poluição veicular; que, em relação ao Programa I/M, na RMSP, com exceção do Município de São Paulo, a Cetesb havia realizado a sua parte; que, desde a década de 90, uma equipe de técnicos havia-se debruçado sobre esse assunto, tendo ido à Europa e ao Japão buscar subsídios, com base nos quais se adequaram as metodologias à realidade da RMSP e da cidade de São Paulo; que os técnicos se preocupavam com o adiamento das atividades específicas de inspeção e manutenção, pois era necessário, para sua implementação, que houvesse uma definição política, pois as experiências mostravam que o desenvolvimento de programas de inspeção e manutenção contribuíam substancialmente para a redução dos impactos gerados pela poluição veicular; que a Cetesb já havia executado a sua parte em relação a esse programa, tendo feito todas as recomendações necessárias, isto é, prestado a sua colaboração ao Detran; que continuava à disposição, quando houvesse necessidade de posicionamentos técnicos a esse respeito; que, em relação ao Proconve (que há dez anos a Cetesb gerenciava, passo a passo), bons frutos haviam sido colhidos, por serem os veículos automotivos a principal fonte de poluição; que se estava, esse ano, certificando os modelos de 1997, tendo sido já emitidos noventa pareceres técnicos; que seria interessante que a vida média da frota brasileira fosse abreviada, pois os novos veículos contribuirão para uma melhoria da poluição veicular, e que até o dia 15 de março um grande número de modelos fora aprovado; que outra atividade importante era a implementação de medidas de controle da emissão da fumaça preta, principalmente como resposta às reclamações decorrentes da polêmica criada pelos proprietários de veículos leves, que, proibidos de circular, constataram as grandes emissões provocadas pelos veículos a diesel; que os estudos produzidos pela USP comprovaram que o aumento de partículas inaláveis no inverno causam aumento significativo do número de morte de crianças e de pessoas com mais de 70 anos; que a meta dessa atividade era reduzir para 5% o número de veículos desregulados; que circulavam atualmente em torno de 30 a 45%; que, em virtude do esforço feito, 75 mil constatações de emissão acima do padrão legal foram feitas; que a “Operação Caça-Fumaça”, com destaque para os caminhões, continuará em 1997; que outra ação era fazer o acompanhamento dos acordos estabelecidos entre a SM e a Cetesb com os produtores de veículos, que culminaram em termos de ajustamento de conduta, em que as empresas se comprometeram a melhorar seus padrões para que seus produtos adquirissem melhor qualidade ambiental; que foi dado mais um passo no inventário das fontes móveis, principalmente daquelas relativas aos veículos a diesel, leves e pesados, ao se obterem dados mais atualizados; que se conseguiu dar mais um refinamento, melhorando a parte de informações relativas aos veículos a diesel; e que o projeto de lei que estava sendo examinado pelo Governador propunha a inclusão de caminhões no rodízio; que, como resultado da consulta popular, sugeriu-se a adoção de medidas de exclusão que não prejudiquem sobremaneira, como em 1996, os proprietários de veículos cujos finais de placa eram 1 e 2 e 9 e 0, pois, se permanecerem fixos os dias de exclusão, esses proprietários continuarão impedidos, no próximo rodízio, de viajar nos finais de semana; que os valores da multa serão possivelmente os mesmos e que a vigência do rodízio só será estabelecida a partir do estudo



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

das condições meteorológicas. Em seguida, respondendo aos questionamentos feitos pelos conselheiros, o Diretor da Diretoria de Controle da Poluição, Ernesto Ronchini Lima, ofereceu, grosso modo, as seguintes informações: que, em relação ao automonitoramento das fontes atmosféricas, a Cetesb estava tratando dessas questões, a partir dos casos mais problemáticos, elencando, independentemente de grupos e empresas, as fontes pontuais físicas que causavam problemas desse tipo; que, no momento, a Cetesb estava levantando aquelas fontes cujos problemas induziam a gasto do dinheiro público, e que eram, efetivamente, as mais poluidoras; que, em relação ao credenciamento dos laboratórios, a Cetesb já possuía um arcabouço sobre essa questão, mas não tinha condições de informar se essa listagem fora ou não publicada; que um dado, com certeza, podia divulgar, a saber, que esse trabalho se encontrava em adiantada fase de elaboração; que as normas sobre a emissão da fumaça preta vinham sendo estabelecidas pelo Conama e que a primeira preocupação da Cetesb fora criar a estrutura normativa para se fazerem os ensaios; que esse trabalho fora anterior à instituição do Proconve, pois já existiam, para todos os ensaios de emissão, normas apropriadas; que era importante entender que os catalisadores não eram associados aos veículos a óleo; que toda a legislação sobre controle de veículo a diesel fora revista e se passaram a adotar padrões de emissão mais rigorosos do que os vigentes na Europa; que se estava empregando esses padrões só com dois níveis de defasagem e que havia todo um cronograma de datas e padrões; que iriam ser alcançados os limites de emissão para a indústria e que, ao Governo, caberia o controle; que existiam toda uma base normativa e sua complementação legal; que o problema das partículas inaláveis, aquelas produzidas pelos veículos a diesel a partir de sua porção carbonácea, capazes de se introjectarem no organismo e que por isso eram combatidas por todos os programas de controle, havia diminuído, em 1996, no Município de Cubatão; que, segundo alguns estudos realizados, na RMSP elas se originavam dos veículos a diesel (em 30 %) e das fontes industriais (em 10%) etc.; que a Cosipa era uma imensa fonte de partículas inaláveis, a maior causa do problema da poluição de Cubatão, e que era muito apertado o cronograma que a Cetesb havia determinado para ela, a fim de realizar o controle dessas fontes, o qual estava sendo examinado diuturnamente, razão porque diminuíram os índices de poeira inalável nesse Município, e que a Cetesb esperava constatar, com o desenvolvimento desse cronograma reduções ainda mais substanciais; que as poeiras inaláveis haviam dado origem a um grande número das autuações feitas em 1996; que, em poluição do ar, quando se falava de partículas inaláveis, se falava da saúde pública; por isso, era função precípua da Cetesb fazer o seu controle; que um estudo feito pela Eletropaulo sobre a queima da palha da cana-de-açúcar mostrou que em 1995 houve uma queda de energia que chegou a prejudicar o tratamento dos doentes nos hospitais e alguns processos produtivos; que a Cetesb aplicou em algumas áreas especiais penas gravíssimas, e que, por esse motivo, houve melhora substancial no que se refere a quebra da rede de energia, das linhas de transmissão, e controle nos hospitais e nos aeroportos; que a substituição da colheita manual será feita o mais rapidamente possível, tentando-se que, em algumas áreas, a produção seja mecanizada, consentindo-se na permanência de um déficit, com o intuito de preservar emprego, para que essa mão-de-obra não seja totalmente dispensada; que pedia desculpas pelo fato de não possuir informações mais específicas a esse respeito, mas se comprometia em apresentá-las o mais rápido possível através de números e gráficos. O conselheiro Horácio Pedro Peralta, depois de tecer considerações acerca de informações relativas ao decréscimo de autuações das indústrias, exprimiu os seguintes pontos de vista: que o Consema não devia apenas ser informado, mas, sim, ser ouvido e se manifestar sobre a política de controle da poluição do ar e, precisamente, acerca do projeto de lei que propondo novamente o rodízio; que isso deveria ocorrer antes que o Executivo encaminhasse esse projeto à Assembléia Legislativa; que o Consema deveria constituir uma Comissão Especial para acompanhar a elaboração e implementação do programa de controle da poluição, pois os esforços deveriam ser somados para combater-se a poluição atmosférica. Em seguida, o Diretor da Diretoria de Controle da Poluição da Cetesb, Ernesto Ronchini Lima, respondendo às questões que continuaram sendo colocadas pelos conselheiros, ofereceu as seguintes informações: que houve um ligeiro decréscimo das autuações das fontes fixas e um



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

aumento de autos de inspeção; que a multa não deveria ser o balizador da eficácia de um órgão ambiental, mas o número de advertências mostrava que a Cetesb esteve presente e que houve incremento de suas ações, principalmente no que dizia respeito à fumaça preta, cuja emissão gerou 70 mil multas; que não era pertinente considerar-se a multa o objetivo primeiro dessa companhia, mas, sim, a prevenção e a educação, pois essas ações diziam mais respeito ao papel de uma agência ambiental do que a penalização; que, num futuro mais longínquo, quando o comércio internacional e nacional tiverem como pressuposto dos produtos de suas prateleiras a qualidade ambiental, cada vez mais diminuirão as multas; que, em hipótese alguma, colocaria em jogo a idoneidade dessa casa; que o projeto sobre a “Operação Rodízio” já se encontrava com o Governador Mário Covas; que até dezembro de 1994 a degradação do valor da multa foi contínuo e progressivo, chegando a ficar semelhante ao da despesa postal, e que, nessa situação, o proprietário relegava a multa a um plano secundário, principalmente aqueles que não possuíam consciência ambiental, pois não se sentia motivado para mudar o processo industrial e tomar alguma atitude; que, com a transformação do valor da multa em UFESP, ela passou a ser um instrumento coercitivo muito forte e a inadimplência passa a ser sanada de forma mais eficiente; que havia atualmente critério para aplicação das penalidades; que, em relação à empresa que havia sido multada 47 vezes pela Cetesb, se sabia que ela estava instalada em Caçapava, tendo realizado algumas melhorias em seu processo, e que, problemas como esse, aconteciam no mundo inteiro. Nessa oportunidade o representante da FIESP declarou que os dados produzidos pelo “Relatório da Qualidade das Águas Interiores” elaborado pela Cetesb davam conta de que houve redução, em mais de 95%, da carga orgânica lançada pelas indústrias, e que nisso o “Projeto Tietê” teve um papel fundamental, pois 99,6% das indústrias implantaram sistemas de melhoramento; que agora as indústrias esperavam que a Sabesp cumprisse sua parte, pois essa empresa ainda não havia concluído, em Novo Mundo e outros Municípios, as obras necessárias para que o processo de despoluição do Rio Tietê fosse mais bem implementado; e que, no dia anterior, uma reportagem publicada no jornal “O Estado de São Paulo” comentava essa questão. Em seguida, o Diretor da Diretoria de Controle da Poluição, respondendo às questões que haviam sido formuladas pelos conselheiros, ofereceu mais informações sobre procedimentos que deveriam ser adotados pelo monitoramento; acerca da necessidade de se publicarem os resultados para que ficassem bem consubstanciadas as informações a serem transmitidas para a população; sobre o aspecto de as massas atmosféricas possuírem mecanismos próprios, motivo pelo qual não acreditava que a depressão de uma massa desse lugar a substituições mecânicas; sobre o fato de existir lei física que leva a crer na seletividade de determinados poluentes. Depois de a conselheira Lídia Passos declarar ter o Ministério Público feito um longo questionamento à Cetesb e que esperava estivesse sendo elaborada a resposta, e que endossava a proposta de criação de uma Comissão Especial, até mesmo para que houvesse maior transparência e disponibilidade de informações, o Diretor da Diretoria de Controle da Cetesb informou que a resposta ao Ministério Público estava sendo encaminhada e que a posição da Cetesb era de total transparência. Em seguida, o Secretário Executivo declarou que os pedidos de xerocópias feitas pelos conselheiros Carlos Bocuhy e Horácio Pedro Peralta seriam atendidos pelos expositores. Em seguida, a Presidente do Conselho declarou que reiterava a informação de ter sido o projeto de lei sobre o rodízio encaminhando para a assessoria do Governador, para que se fizesse a análise técnica e jurídica, e que, portanto, tornava-se extemporânea a manifestação do Consema, mas que um item que acreditava valer a pena discutir era a “Proposta Preliminar de Anteprojeto de Lei de Política de Controle da Poluição Veicular e Transporte Sustentável”, pois ela justamente pretendia dar conta de algumas questões que foram levantadas durante essa discussão e do vínculo dessas políticas com os diversos setores. Em seguida, o conselheiro Carlos Bocuhy fez as seguintes declarações: que as entidades ambientalistas estavam cansadas de ouvir a resposta de que determinada questão já havia saído do âmbito da Secretaria e, por isso, não podia mais ser discutida pelo Consema, e que a intenção delas, ao se proporem a discutir esse projeto de rodízio, por exemplo, era evitar que se reeditasse a polêmica que ocorreu por ocasião da implementação do rodízio, em 1996, e não, atropelar essa



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

medida; que gostaria de ver valorizado o trabalho técnico da Cetesb, que se encontra prejudicado pela “politicalha” do governo do Estado; que se a sociedade não reagir agora, tudo ficará degradado. Em seguida, o Diretor de Controle da Poluição da Cetesb, Ernesto Ronchini Lima, teceu as seguintes considerações: que, na década de 70, quando a Cetesb instalou a rede telemétrica, ela foi criticada; que, quando implantou laboratórios também foi criticada; que os relatórios têm-se pautado pela qualidade; que a Cetesb tem-se preocupado em formar seus técnicos e possibilitar seu aperfeiçoamento; que os laboratórios de análise são “up to date”, comparáveis a seus congêneres internacionais, e essa Companhia luta por tudo isso para que os trabalhos produzidos sejam de qualidade; que a Cetesb se orgulha de ter sido órgão de referência da Organização Mundial da Saúde, e que sua tarefa nesse momento era adquirir o mesmo estatuto das melhores agências ambientais do mundo; que considerava perigosas algumas afirmações feitas, pois todo um passado respaldava as ações dessa Companhia. Em seguida, a Presidente do Conselho informou que essa proposta preliminar a que há pouco se referira o Diretor da Cetesb fora distribuída por ocasião dos eventos “Do Rio às Ruas” promovido pela SMA, e que ela, dada a sua abrangência e importância, deverá ser politicamente balizada, e que, portanto, deveria ser discutida por essa Comissão Especial. Em seguida, o conselheiro Carlos Bocuhy teceu as seguintes considerações: que a palavra “acompanhamento” vinha sendo usada pelo Banco Mundial, pois era isso que garantia a continuidade e a participação da sociedade civil, e que, quando usou o termo “politicalha” referia-se à “politicalha” que assistira em 1994. Em seguida, o Secretário Executivo colocou em votação a proposta de se criar uma Comissão Especial com a tarefa de acompanhar e avaliar a implementação do “Programa de Controle da Poluição do Ar”, solicitando ao plenário indicações para sua composição, proposta esta que, ao receber dezenove (19) votos favoráveis, tendo ocorrido duas (2) abstenções, resultou na seguinte decisão: **“Deliberação Consema 14/97. De 25 de março de 1997. 118ª Reunião Ordinária do Plenário do Consema. O Conselho Estadual do Meio Ambiente, em sua 118ª Reunião Plenária Ordinária, decidiu criar uma Comissão Especial para acompanhar e avaliar a implementação do Programa de Controle da Poluição do Ar no Estado de São Paulo. Esta comissão será composta pelos representantes da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental-Cetesb, da Coordenadoria de Planejamento Ambiental da Secretaria do Meio Ambiente-CPLA/SMA, da Secretaria de Agricultura e Abastecimento, da Ordem dos Advogados do Brasil-OAB, do Sindicato dos Trabalhadores Urbanos, da Secretaria de Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico, da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo-FIESP e por três representantes de entidades ambientalistas a serem escolhidos dentre os que têm assento no Consema.”** Em seguida, se passou a apreciar o pedido de Audiência Pública formulado pelo conselheiro Ricardo Ferraz para os empreendimentos “Aeródromo de Ilha Bela” e “Aterro de Resíduos Industriais Perigosos”. Houve, então, uma troca de pontos de vista entre a Presidente do Conselho, os conselheiros Condesmar, Helena Carrascosa, Alcir Vilela Jr., Célio Bermann e Condesmar acerca do momento oportuno para se solicitar e realizar audiência pública. Nessa oportunidade, o Secretário Executivo declarou ter constatado a inexistência de quórum necessário para se tomar qualquer decisão. Depois de o conselheiro Ricardo Ferraz esclarecer que, por ter sido realizada, pela Prefeitura do Município de Ilha Bela, uma grande reunião pública sobre o aeródromo, solicitava que a audiência pública fosse feita sobre o EIA/RIMA que para esse empreendimento seria elaborado, e que, em relação ao aterro de resíduos industriais perigosos se poderia proceder da mesma maneira, anunciou que reencaminharia o pedido em nome de sua entidade. A Presidente do Conselho agradeceu a participação de todos e declarou encerrada a reunião. E, como mais nada foi tratado, eu, Germano Seara Filho, Secretário Executivo do Consema, lavrei e assino a presente ata.

GSF-PS