



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

Ata da 355ª Reunião Ordinária do Plenário do Conselho Estadual do Meio Ambiente- CONSEMA, realizada no dia 21 de junho de 2017.

Realizou-se no dia 21 de junho de 2017, às 14h00, na Sala de Reuniões do Conselho, Prédio 6 da SMA/CETESB, Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345, a 355ª Reunião Ordinária do Plenário do CONSEMA. Compareceram os(as) conselheiros(as) **Ricardo de Aquino Salles**, Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, **Ademilson Félix**, **Alberto Epifani**, **Antonio Celso de Abreu Júnior**, **Antonio César Simão**, **Carlos Alberto Maluf Sanseverino**, **Carlos Roberto dos Santos**, **Celso Luiz Barboza**, **Danilo Angelucci de Amorim**, **Eduardo Soares de Camargo**, **Eduardo Trani**, **Elio Lopes dos Santos**, **Fábio Augusto Daher Montes**, **Iraci Xavier da Silva**, **Isabel Cristina Baptista**, **Joaldir Reynaldo Machado**, **José Luiz Fontes**, **Lucia Bastos Ribeiro de Sena**, **Luís Sérgio Osório Valentim**, **Mara Joana Figueiroa Bennati**, **Marcos Roberto Funari**, **Maria Cristina de Oliveira Lima Murgel**, **Marisa de Oliveira Guimarães**, **Paulo Nelson do Rego**, **Patrícia Nunes Lima Bianchi**, **Roberto Lucca Molin**, **Ronaldo Severo Ramos**, **Sebastião Eduardo Alves de Castro**, **Sergio Luís Marçon**, **Simone Aparecida Vieira**, **Syllis Flávia Paes Bezerra**, **Thaís Maria Leonel do Carmo**, **Vilázio Lélis Junior**, **Wilson Levy Braga da Silva Neto**. Constavam do Expediente Preliminar: 1) Aprovação da Ata da 354ª Reunião Ordinária do Plenário; 2) Comunicações da Presidência e da Secretaria-Executiva; 3) Assuntos gerais e inclusões de urgência na Ordem do Dia. Constavam da Ordem do Dia: 1) Apreciação do EIA/RIMA das “Obras de Implantação da Central de Tratamento e Destinação de Resíduos-CTDR Adamantina”, de responsabilidade da TCL-Tecnologia e Construções Ltda., em Adamantina (Proc. nº 53/2014); 2) Apreciação do EIA/RIMA da “2ª Etapa das Obras de Prolongamento da Rodovia José Roberto Magalhães Teixeira (SP-083) segmento entre a Rodovia dos Bandeirantes (SP-348) e a Rodovia Santos Dumont (SP-075), de responsabilidade da Concessionária Rota das Bandeiras, em Campinas e Indaiatuba (Proc. nº 25/2016); 3) Apresentação da Decisão de Diretoria CETESB nº 210/2016/I/C, de 28/09/2016, que disciplina o licenciamento ambiental de instalações portuárias no Estado de São Paulo. O Secretário-Executivo do CONSEMA, **Germano Seara Filho**, deu por abertos os trabalhos e submeteu à aprovação a Ata da 353ª Reunião Ordinária do Plenário que, dispensada de sua leitura, foi aprovada pelo Presidente do CONSEMA nos termos regimentais. Passou-se às comunicações da Presidência e da Secretaria-Executiva. Inicialmente o **Presidente do CONSEMA** informou haver recebido há cerca de três meses ofício subscrito pelo Dr. Ivan Carneiro, promotor de justiça do Grupo de Atuação Especial do Meio Ambiente – GAEMA de Piracicaba, que trata de inquérito instaurado com a finalidade de verificação da legalidade e razoabilidade de eventual concessão da Estação Experimental de Tupi. Narrou que, após a emissão do ofício, mas antes entretanto de seu recebimento pela Secretaria, visitou Tupi em companhia de Luiz Alberto Bucci, diretor-geral do Instituto Florestal, ocasião em que teve lugar um interessante colóquio acerca das alternativas que se apresentam à gestão da área em questão. Passou-se aos assuntos gerais e inclusões de urgência na Ordem do Dia. A conselheira **Syllis Bezerra** agradeceu ao Presidente do Conselho pelo atendimento ao ofício 06/2017, assim como pelo agendamento de reunião com o Secretário-Adjunto para discussão da possibilidade de isenção de ICMS para massa asfáltica de pneus. Informou haver, naquela manhã, entrado em contato com a Coordenadoria de Administração Tributária, cuja representante lhe informou que ofício encaminhado pela conselheira sob número de protocolo 23750451974/2017 havia sido distribuído à área que dará conta de sua análise. Opinou oportuno o debate acerca da isenção do tributo em tela, haja vista a edição da Lei Estadual 14.692/2012, que dispõe sobre o uso de asfalto enriquecido com borracha proveniente da reciclagem de pneus inservíveis na conservação das estradas estaduais, e reiterou seus agradecimentos à Secretaria pelo célere atendimento à solicitação encaminhada. Relatou haver tomado conhecimento, na véspera, da descoberta

Página 1 de 14



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

acidental de 115 cilindros de fosfina e outros gases perigosos, depositados no armazém 11 da Codesp, em Santos. Conforme avaliação do técnico ambiental Arlindo Manuel Monteiro, prosseguiu, trata-se de produtos tóxicos ou explosivos, sendo que a garantia das válvulas que equipam os recipientes que guardam esses produtos, cuja validade máxima é de dois anos, já expirou. Em seguida, procedeu à leitura do relatório, nos seguintes termos: “Apesar de apresentar bom estado, os cilindros com produtos tóxicos e explosivos perderam a garantia do controle em suas válvulas, e há uma necessidade de destinação adequada, e, dependendo do caso, esses cilindros podem apresentar vazamentos, uma possibilidade de explosões e vazamentos de gases tóxicos, e podem ocasionar evacuação de vários bairros da cidade, ou até outras cidades vizinhas.” Relatou que o COMDEMA de Guarujá se reuniu com o Ministério Público do Guarujá para discutir o importante tema, ocasião em que se propôs fossem referidos cilindros queimados na base aérea de Guarujá, proposta entretanto rejeitada pelo município. Diante desse preocupante impasse, pontuou, e dos questionamentos que dele exsurgem, buscou saber da Secretaria que medidas eram cogitadas para o equacionamento cabal do problema. Foi suscitado então o problema decorrente de uma eventual evacuação da região, sobre cuja hipótese indagou que estratégia era prevista. O **Presidente do CONSEMA** assegurou que a CETESB já monitorava a situação exposta e que neste momento verificava que parâmetros seriam adotados quanto à destinação dos cilindros, e passou a palavra a **Enedir Rodrigues**, gerente da agência da CETESB em Santos, para que ofertasse esclarecimentos complementares a respeito. O especialista destacou tratar-se de cento e dezessete cilindros contendo diferentes gases, e que, a partir de estudos realizados pelo órgão, concluiu-se pela alternativa de queima controlada da maioria dos cilindros, excetuando-se sete deles, aqueles cujo conteúdo explosivo recomenda sejam explodidos numa cava ou pedreira, a decidir. Informou que, em reunião realizada na semana anterior e que contou com a presença do representante do GAEMA de Guarujá, determinou-se à Codesp, num prazo de até setenta e duas horas, que submeta às partes envolvidas plano para uma segura destinação final desses cilindros. Enquanto isso, finalizou, a CETESB permanecia em atento monitoramento do local em que depositados os cilindros. O conselheiro **Carlos Sanseverino** lembrou que em passado recente a OAB propôs fosse realizada em plenário apresentação sobre a atuação da Defesa Civil no Estado, e que abordasse, dentre outros, os planos de emergência de evacuação, a atuação diante de incêndios e face a contaminação com gases tóxicos, para que se pudesse plasmar, preventivamente, a dinâmica da atuação conjunta entre o órgão, CETESB, Polícia Militar Ambiental e agentes portuários. Citou a propósito modelo adotado no porto de Rotterdam, que criou aplicativo de livre acesso para que a população possa, de modo simples e com largo alcance, acionar as autoridades responsáveis face à ocorrência de eventos emergenciais. Ponderou que a atuação preventiva deve prevalecer sobre a corretiva, e concitou os conselheiros a tomarem parte em reuniões criadas com o fito de aprofundar a discussão do tema. Teceu elogios à atuação da Dra. Ana Cristina Pasini da Costa e equipe, e reiterou o pleito por uma maior atenção às ações preventivas. Por fim, noticiou que no próximo dia 28 de junho, quinta-feira, às 18h00, a seccional paulista da OAB sediará uma palestra do Secretário Adjunto Rubens Rizek, sobre o tema “Desafios do Desenvolvimento Sustentável a Frente da Secretaria Estadual da Agricultura”. Do mesmo evento participarão também Francisco de Godói Bueno, vice-presidente da Sociedade Rural Brasileira, Leandro Nava, presidente da Comissão Jovem da OAB/SP, e Murilo Biaggi, representante de importante *stakeholder* de agronegócios da região de Ribeirão Preto. Convidou outrossim os conselheiros a também se fazerem presentes ao evento, que se realizará na sede da OAB, à Rua Maria Paula, 35/Centro. Em sede de aparte gentilmente cedido pelo conselheiro Carlos Sanseverino, o também conselheiro **Elio Lopes** corroborou a denúncia feita pela conselheira Syllis Bezerra, esclarecendo ainda tratar-se de cilindros apreendidos pela Receita Federal ao longo dos últimos vinte anos, e depositados em área extremamente próxima ao perímetro residencial. Discorreu



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

acerca de posicionamentos equivocados da Codesp acerca da destinação dos cilindros, e advertiu quanto aos riscos de se despejarem tais poluentes na atmosfera, lembrando ainda que é imprescindível que se dê tratamento adequado a cada poluente. Deu conta, ao final, de que CETESB e o GAEMA estão acompanhando adequadamente o caso. Encerrado o Expediente Preliminar, passou-se ao primeiro ponto da Ordem do Dia, qual seja a apreciação do EIA/RIMA das “Obras de Implantação da Central de Tratamento e Destinação de Resíduos-CTDR Adamantina”, de responsabilidade da TCL-Tecnologia e Construções Ltda., em Adamantina (Proc. nº 53/2014). Introdutoriamente, o Presidente do CONSEMA lembrou que o tema da destinação do lixo já fora discutido algumas vezes em sede de reunião plenária, e procedeu a um lacônico histórico dessas abordagens. Recordou que, quando assumiu a titularidade da pasta ambiental, registravam-se oficialmente, entre aterros e transbordos, noventa e uma áreas irregulares no Estado, ou seja, áreas com Índice de Qualidade de Aterro de Resíduos - IQR igual ou inferior a sete. Após debruçar-se por dois meses sobre o assunto, restou inequívoco que este era, senão o maior, certamente um dentre os maiores temas de preocupação enfrentados pelo Estado e pelo Brasil como um todo na seara ambiental. Destacou nesse contexto o papel central desempenhado pelas gestões municipais e os prejuízos decorrentes de sua inércia em encaminhar um adequado equacionamento ao problema. A partir dessa compreensão, decidiu-se que a Secretaria Estadual de Meio Ambiente, através de suas duas frentes, a Polícia Militar Ambiental e a CETESB, não mais compactuaria com a perpetuação desse estado de coisas. Assim nasceu o Programa Lixão Zero que repercutiu na interdição, até o presente momento, de dezessete lixões, chamando assim a atenção das municipalidades para as circunstâncias geradoras de desgaste político que decorrem dessa medida, as quais *en passant* mencionou. Fez saber que a SMA, com a implantação do programa, passou a atuar com maior rigor na fiscalização, cobrança de resultados e atingimento dos índices de qualidade, até então sistematicamente negligenciados pelas autoridades competentes. Deu especial destaque à implantação de aterros regionais consorciados, por meio dos quais se possibilitava às prefeituras inseridas num mesmo raio fixado a partir de determinado centro geográfico operarem de maneira conjunta, propiciando assim significativa redução de custos. Para tanto, o Estado contou com recursos obtidos junto a Agência de Desenvolvimento Paulista - Desenvolve SP da ordem de cento e setenta milhões de reais, que serão integralmente destinados à consecução de projetos destinados a equacionar em definitivo a questão do lixo em São Paulo. Agradeceu, na pessoa do conselheiro José Simão, à Associação Paulista de Municípios pela relevante colaboração no âmbito da articulação e orquestração de esforços entre as diversas municipalidades. Enfatizou o importante papel desempenhado pelo Ministério Público do Estado de São Paulo nesse tema, e noticiou haver-se reunido com os gerentes das diversas agências da CETESB com o objetivo específico de se discutir, na qualidade de prioridade absoluta, o assunto do lixo no Estado. Declarou priorizar em sua agenda temas correlatos a este, em razão sobretudo de sua função pedagógica e da urgência em dar-lhe apropriado encaminhamento. Pontuou haver interditado vários aterros ao longo dos últimos meses, que por sinal operavam em condições piores até que as dos lixões de muitos dos mais pobres países da África. Informou que no último mês de maio, após a reunião mencionada, incumbiu a CETESB de verificar, no prazo fatal de um mês, a situação de todos os aterros do Estado, do que resultou detalhado relatório que possibilitou a identificação de pelo menos sessenta áreas consideradas críticas. Para o enfrentamento desse cenário, esclareceu, foi estabelecido um plano de ação bastante concreto e adequado à realidade socioambiental em que vivemos e aos recursos de que dispomos. No contexto da persecução “obstinada” desse objetivo, qual seja o de fazer que não reste sequer uma área irregular no Estado, estabeleceu-se a pretensão de tê-lo alcançado até o final do ano em curso. O apoio técnico e financeiro, sublinhou, colabora decididamente no êxito da empreitada. Ponderou a propósito que, das diversas soluções técnicas disponíveis e consideradas, somente aquelas que passam pela criação de consórcios regionais se



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

mostraram mais factíveis em médio prazo. Asseverou que foram recrudescidas as exigências para a implantação de novos aterros, que agora incluem, dentre outras, a determinação de que os municípios implementem de imediato uma política municipal de coleta seletiva, preferencialmente através de convênios com as cooperativas do município, de sorte a reduzir de forma substantiva o volume de resíduos gerado. Antecipou que, com a implementação dessas medidas, a depender da escala de lixo agregada, será possível integrar ao tratamento dos resíduos tecnologias de aproveitamento energético e de água. Eis a razão pela qual, esclareceu, requereu dos empreendedores, quando da presente apresentação de seu *case*, priorizassem sobre as demais duas grandes frentes: a coleta seletiva e a reciclagem dos resíduos. Cumprimentou o prefeito de Adamantina pelo trabalho desenvolvido na coleta seletiva no âmbito do seu município, e que atualmente registra, segundo consta, índices bastante satisfatórios, e arrematou sublinhando que a única hipótese que satisfaz à solução definitiva para empreendimentos da natureza deste que se examina outra não é senão a imposição, pela CETESB, de rigoroso rol de exigências. O **Secretário-Executivo** do CONSEMA concedeu a palavra a Paulo Tobiezi, da Resitec Consultoria responsável pelo empreendimento, para que pudesse apresentar as principais características do projeto, tais como sua localização, abrangência, dentre outras informações. **Paulo Tobiezi** esclareceu tratar-se de um empreendimento que contempla um aterro para resíduos sólidos domiciliares em regime de codisposição com resíduos industriais classe IIA e IIB; um aterro para resíduos perigosos industriais – Classe I; autoclave para tratamento de Resíduos de Serviços de Saúde (RSSS) e uma Central de Triagem de resíduos recicláveis. Dissertou sobre os critérios e tecnologias utilizados para a escolha da alternativa locacional, e a determinação das características socioeconômicas, físicas e bióticas da Área Diretamente Afetada-ADA, Área de Influência Direta-AID e Área de Influência Indireta-AII. Pormenorizou as características de uso e ocupação do solo da ADA, assim como sua correlação com as áreas de alta vulnerabilidade de aquíferos. Detalhou os estudos geológicos e geotécnicos realizados com o propósito de determinar eventuais impactos ambientais, e para tanto dissertou sobre a malha de sondagens que resultaram na determinação da profundidade do aquífero e do nível do lençol freático e o mapa potenciométrico das áreas predestinadas aos aterros de Classe I e de Classe II. No tocante à fauna, estabeleceu-se todo um sistema de caracterização, com auxílio de câmeras fotográficas, e não mais armadilhas. Trata-se, também, observou, de detalhamentos onde foram vistas pegadas de animais e de onde sempre se observa que Adamantina fica muito próxima de Mato Grosso, e que, portanto, se trata de região de fauna considerada farta, mas do que na região de Adamantina, cuja localização é próxima dos grandes centros. Relatou, também, o tratamento especial dispensado à questão socioeconômica. Quanto à vegetação relatou tratar-se, em sua grande parte, de áreas de pastagem, e ressaltou a ocorrência de fragmentos florestais e árvores isoladas na paisagem; o nível de intervenção antrópica e pendências ambientais existentes, e Áreas de Preservação Permanente – APPs. Apresentou informações sobre o meio socioeconômico e a distância do empreendimento de núcleos populacionais; a identificação e a localização de Unidades de Conservação mais próximas, que estão inseridas na microrregião de Adamantina, distantes da área a ser diretamente afetada pelo empreendimento. Enfatizou o parecer emitido pelo Condephaat o qual evidencia a necessidade de um plano de educação a ser desenvolvido com os funcionários da obra no interior do seu plano de arqueologia, e a respeito do qual, como se viu, o Condephaat ofereceu parecer favorável. Apresentou o desenho técnico e os elementos técnicos que fundamentaram a escolha do layout do empreendimento, com ênfase nas unidades componentes da CTDR. Com base na determinação dessa forma técnica, acredita-se que a proximidade entre 400 e 600 toneladas/dia atende às condições necessárias para implementação do sistema de utilização de biogás para geração de energia. Destacou a instalação de um sistema de drenagem de gases e do direcionamento dos mesmos a um *flare* único para queima dos mesmos. Detalhou os sistemas de impermeabilização com manta geotécnica para o



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

aterro Classe I e Classe 2, assim como a impermeabilização superior, inferior e lateral das bermas e taludes. Descreveu o sistema de drenagem de líquidos percolados e águas pluviais. Expôs as medidas compensatórias para os impactos não passíveis de mitigação, tais como os Programas de Educação Ambiental; criação de convênios com instituições de ensino locais; colaboração em programas de prospecção e resgate arqueológico e cultural municipal e enriquecimento vegetal das matas existentes na propriedade com vistas à constituição da Reserva Legal obrigatória. Comentou sobre os demais planos e programas ambientais. Discorreu sobre o Plano de Encerramento e informou que estima-se a vida útil do aterro Classe II em 48 anos e três meses, sendo que o monitoramento será mantido por mais 20 anos após. Passou-se à discussão. O conselheiro **Paulo Nelson** reputou valiosa a colaboração do CONSEMA no sentido de valorizar-se o papel da Secretaria na implantação de aterros que efetivamente atendam às exigências da política nacional de resíduos sólidos em vigor, e louvou a intenção de se fazer que até o final do ano mais nenhum aterro opere de modo irregular no Estado. Requereu outrossim do empreendedor esclarecesse três aspectos do projeto: a origem da terra de recobrimento, a modalidade de tratamento do chorume que será adotada e se a vida útil prevista para o aterro considera apenas os resíduos provenientes apenas do próprio município ou de toda a região. A conselheira **Patrícia Bianchi** observou que, ao tratar-se no contexto em tela das metas a serem atingidas, merece especial destaque a questão da reciclagem. Lembrou que o Brasil é o país que mais recicla alumínio no mundo e o segundo colocado em reciclagem de garrafas *pet*, e especulou o quão mais e melhor poderia ser feito se o país efetivamente adotasse a cultura da reciclagem de resíduos. A conselheira **Syllis Bezerra** teceu elogios à qualidade da apresentação, e indagou acerca da alternativa tecnológica a ser adotada no tratamento dos resíduos, se será a que faz uso da incineração, da blindagem ou do plasma. Reiterou a ênfase dada pela conselheira Patrícia Bianchi acerca da importância da coleta seletiva e do aproveitamento dos materiais recicláveis, e citou o exemplo do município de Bertioga, na Baixada Santista, único município da região que contratou uma cooperativa para assumir integralmente a atividade de coleta seletiva, e destacou que hoje 3% do material coletado é reciclado. Parabenizou o município de Adamantina pelo trabalho desenvolvido e chamou a atenção para a necessidade de se priorizarem os programas de educação ambiental. O conselheiro **Carlos Sanseverino** cumprimentou, na pessoa do Secretário de Meio Ambiente de Adamantina presente (na verdade, era o próprio prefeito), a toda a equipe que o acompanhava, e recordou, em reforço ao pleito dos conselheiros que o antecederam no uso da palavra, que a OAB teve outrora ocasião de apresentar, em sede de reunião plenária do Conselho, proposta para implementação da disciplina de educação ambiental no âmbito do ensino fundamental e médio, por intermédio da criação de cadeira específica. Perquiriu por fim se o modelo de empreendimento apresentado tinha caráter experimental ou se já fora implantado com sucesso em outro município. O conselheiro **Antônio César Simão** requereu fosse detalhado a quantos municípios servirá a central de tratamento de resíduos, que participação terão, e que regime legal regerá essa relação. O biólogo **Paulo Tobiezi**, coordenador geral da equipe técnica da TCL-Tecnologia e Construções Ltda., esclareceu haver demonstrado nos mapas exibidos que os cortes de terreno manteriam entre si distância mínima de cinco metros, e que sua concepção buscava atender não apenas à exigência de abertura de espaço para o lixo, como ainda com o intuito de gerar terra para cobertura e possibilitar o necessário balanço de massa, informações estas que detalhou. Sobre a vida útil prevista para o empreendimento, informou que a fixação do tempo estimado considera a tonelagem que receberá diariamente, haja vista que servirá também a municípios do entorno de Adamantina. A respeito do chorume, informou que será encaminhado à estação de esgotos de Presidente Prudente, e que por ora não se fará uso de nenhuma nova tecnologia. Acerca da possibilidade de o aterro servir a outros municípios, lembrou, considerando tratar-se a TCL de empresa privada, que se faz necessário participar de concorrência pública, com toda a tramitação legal que lhe é própria. Nada é feito,

Página 5 de 14



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

sublinhou, sem a anuência dos executivos municipais contratantes. Ponderou que a tecnologia para o tratamento dos resíduos sólidos industriais é a própria de um aterro como de fato o empreendimento é, uma vez que outras alternativas, como a da implantação de uma unidade de recuperação energética, não se mostraram viáveis nesse estágio da CTDR. Comentou que o município de Adamantina já realiza a compostagem com parte dos resíduos produzidos, pela utilização da tecnologia de tratamento mecânico e biológico (TMB), ressalvando entretanto que a TCL adotará por ora apenas a etapa mecânica do processo. A possibilidade, suscitada pelo conselheiro Carlos Sanseverino, de se adotar um modelo unificado de tratamento, que incluía desde a coleta seletiva até sistemas de compostagem, tudo num único e mesmo processo, lamentou, ainda não se faz possível. O **Secretário-Executivo** chamou a atenção de que fora informado que nova exigência fora acrescentada ao parecer técnico, e que, portanto, a aprovação deste parecer incluía a correspondente exigência adicional. Submetido ao pleno o parecer técnico do empreendimento “Obras de Implantação da Central de Tratamento e Destinação de Resíduos-CTDR Adamantina”, de responsabilidade da TCL-Tecnologia e Construções Ltda., em Adamantina, logrou aprovação unânime, à exceção do representante do Ministério Público que se absteve. Em sede de declaração de voto, o representante do MP, o conselheiro **Marcelo Funari**, declarou que se absteve em razão de considerar-se impedido, haja vista a possibilidade de o Ministério Público vir a fiscalizar a implantação do empreendimento em questão. De tudo isto resultou a seguinte decisão: **“Deliberação CONSEMA 11/2017. De 21 de junho de 2017. 355ª Reunião Ordinária do Plenário do CONSEMA. Aprova o EIA/RIMA das “Obras de Implantação da Central de Tratamento e Destinação de Resíduos-CTDR Adamantina”. O Conselho Estadual do Meio Ambiente - CONSEMA, no exercício de sua competência legal, delibera: Artigo único – Aprova, com base no Parecer Técnico/CETESB/033/17/IPSR sobre o respectivo EIA/RIMA, a viabilidade ambiental das “Obras de Implantação da Central de Tratamento e Destinação de Resíduos-CTDR Adamantina”, de responsabilidade da Empresa TCL-Tecnologia e Construções Ltda., em Adamantina (Proc. nº 53/2014), e obriga o empreendedor a cumprir as exigências, recomendações, medidas mitigadoras e de compensação constantes desses documentos.”** Passou-se então ao segundo item da Ordem do Dia, a apreciação do EIA-RIMA da “2ª Etapa das Obras de Prolongamento da Rodovia José Roberto Magalhães Teixeira (SP-083) segmento entre a Rodovia dos Bandeirantes (SP-348) e a Rodovia Santos Dumont (SP-075), de responsabilidade da Concessionária Rota das Bandeiras, em Campinas e Indaiatuba (Proc. nº 25/2016). **Letícia Orsi**, representante da GEOTEC Consultoria, apresentou o projeto. A bióloga Letícia começou por informar que a apresentação tinha como principal objetivo ofertar um panorama das principais ações que foram, estão sendo e serão empreendidas no que compõe o atual anel viário na cidade de Campinas, e que o que seria tratado naquele dia era precisamente da segunda fase do prolongamento, que estabelecerá conexão entre a Rodovia Santos Dumont e o aeroporto de Viracopos. Destacou que com a concessão do aeroporto e sua ampliação, o plano de expansão de Viracopos terá um terminal de carga, e que na planta que foi apresentada há previsão de um acesso para o transporte de carga, distinto do destinado ao transporte doméstico. Com suporte em esldes, explicou que o empreendimento é o prolongamento da Rodovia dos Bandeirantes, cuja primeira fase já se encerrou e está em operação, etapa esta que passa pelo lado rural de Campinas, tendo uma pequena conexão em Indaiatuba, e acessa o terminal de cargas da futura ampliação de Viracopos. A partir disso, fixou os dois pontos de saída do empreendimento, onde as obras serão concomitantes. Nesse caso, o estudo de alternativas foi realizado mantendo esse traçado, o que corresponde à menor distância, buscando assim o menor impacto. Houve discussões pontuais com relação à transposição de curso d'água em área de várzea e vegetação, na transposição da rodovia estadual Miguel Melhado, que faz a conexão, no sentido sul, com a Rodovia Anhanguera em Valinhos e Vinhedo, e que passa pela Rodovia dos Bandeirantes, sem intersecção. Outro

Página 6 de 14



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

ponto discutido também no estudo, no que tange às alternativas locacionais, foi a opção pela área do rio Capivari Mirim, que tem contato com a população da região de Campo Belo, em Campinas, e que possui fragmentos de vegetação. Cogitaram-se algumas variantes da alternativa, no primeiro ponto, onde há o cruzamento com o curso d'água e áreas de vegetação, haja vista que a alternativa de traçado mais rápida seria uma linha reta entre os dois trevos. Mas nesse caso, pontuou, a rodovia passaria em uma área onde hoje existem muitas residências. A opção adotada foi a do desvio da área urbana, concorrendo para um aprimoramento do projeto e, portanto, possibilitando um menor impacto na região. Informou tratar-se de uma área de manancial, afluente do rio Capivari, onde, 2 km abaixo, há uma captação de água. Também nessa intersecção há um estudo de transposição e melhorias. Lembrou que o empreendimento já fora discutido nessa casa antes, que a Rota das Bandeiras já apresentou um EIA-RIMA pertinente, quando da primeira fase, mas que naquela ocasião, em audiência pública, a população dos bairros se colocou com bastante energia contrariamente a esse cenário onde o fluxo tem acesso à Rodovia, por conta da limitada capacidade de uma pista simples face à região que cruza, por sinal bastante movimentada. Nesse estudo, explicou, optou-se pela alternativa da transposição, ou seja, pelo prolongamento da SP-083 que não terá acesso à Miguel Melhado, pois esta cruza com bairro de alta densidade populacional. Relatou que também houve discussão com relação às opções de acesso, o traçado que traria menor influência, menos interferência no curso da água na captação, mas, ao mesmo tempo, mais interferência na área residencial por conta dessas desapropriações de determinado bairro, bastante populoso, assim como pela intervenção sobre fragmento de vegetação em estágio médio. A solução, cogitou, seria a construção de duas pontes, duas obras de arte, respeitando as áreas de várzea decretadas como protegidas pelo município de Campinas, e, no outro traçado, a alternativa seria uma obra de arte única, mais extensa do que a soma das duas anteriores, também protegendo toda a área de várzea do meandro do rio Capivari Mirim. Ao interceptar o município de Indaiatuba, sublinhou, todas as áreas de influência foram respeitadas, mantendo-se fiel cumprimento às resoluções CONAMA. Para se ter uma ideia do compromisso da Rota das Bandeiras com a reposição florestal, argumentou, desde o início da concessão já foram plantadas mais de duzentas mil mudas, contribuindo para a recuperação de 120 ha de áreas degradadas. Detalhou dados constantes dos estudos socioeconômicos, físicos e bióticos da região, assegurando que o empreendimento não irá afetar nenhuma unidade de conservação ou zona de amortecimento, nem mesmo a mais próxima, na região de Valinhos. Foram feitas duas campanhas de fauna, para a época seca e para a época chuvosa, e os estudos demonstraram, também, qualidade bastante variada de espécies de animais, inclusive, dos ambientes, nos fragmentos onde foram estudados, devido à pressão antrópica da região de Campinas. Já com relação às propriedades afetadas, os estudos realizados chegaram à conclusão de que na área existem 45 propriedades particulares, mas que em nenhum desses casos há restrição legal que inviabilize a execução e operação do empreendimento. Os estudos mostraram que os impactos são num total de quarenta e um, e os programas ambientais, catorze. A respeito dos impactos positivos, destacou uma melhoria da circulação de veículos locais e regionais, aumento do grau de atratividade das atividades econômicas, atração de investimentos públicos e privados na região, geração de empregos diretos e indiretos. Dentre os impactos negativos, citou a desapropriação, intervenções em APP, supressão de vegetação, entre outros, tudo isso quantificado e mensurado no estudo. Em seguida, os estudos abordam os programas ambientais adotados, que buscam atenuar, com medidas mitigadoras ou compensatórias, os impactos de toda ordem, como o programa de comunicação social e o programa de controle ambiental, inclusive incorporando as recomendações da CETESB, conforme consta no parecer da Cia. Relacionou vários dentre os demais programas ambientais propostos. Estimou o replantio de mais de cinquenta mil mudas por conta das medidas compensatórias previstas para o empreendimento, e para tanto será buscado estabelecer-se parceria com a prefeitura, com a Fundação Florestal e com

Página 7 de 14



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

as propriedades do entorno, sendo prevista ainda a compensação financeira destinada às unidades de conservação. Mencionou programa relacionado ao patrimônio arqueológico histórico, indicando em imagens uma estrutura preservada sobre a ponte da fase um, até a ponte do Capivari, e sobre a qual inclusive já existe manifestação do IPHAN. Também são previstas medidas de prevenção para gerenciamento de áreas contaminadas durante as obras e durante a operação, com caixas de sistema de contenção para prevenir-se eventual vazamento de produtos perigosos durante a operação. Destacou que durante a operação a concessionária tem a obrigação, contratual inclusive, para com o Governo do Estado, de realizar diversos programas ambientais, os quais foram devidamente apresentados no EIA e complementados nos termos em que exigido pela equipe técnica da CETESB. Ponderou que o traçado contempla ao todo a desapropriação de vinte e nove imóveis, desapropriação esta à qual se seguirá o acompanhamento dessa população; a supressão de vegetação nativa isolada, com a assinatura do Termo de Compromisso de Recuperação Ambiental- TCRA pertinente. Ao concluir, enfatizou que o parecer atesta que o empreendimento é viável ambientalmente, desde que adotadas as medidas preventivas, corretivas e compensatórias previstas pela equipe técnica responsável por sua análise. Passou-se à discussão. O conselheiro **Marcelo Funari** antecipou que faria algumas observações, com base em levantamento realizado por promotor público do GAEMA em Campinas, e que tratam da questão da passagem de fauna e da intersecção do anel viário com a Rodovia Pedro I. Ressaltou que dez corpos d'água sofrerão intersecção, sete serão canalizados e três pontes construídas, e que, ao passo que a CETESB propôs fossem criadas quatro passagens de fauna, com dimensões próprias para a travessia de animais de grande porte, como a capivara e o veado catingueiro, o empreendedor sugere a criação de apenas duas passagens. Defendeu que o mais adequado seria construir passagens em todas as intersecções dos cursos d'água, considerando que eles são utilizados para passagens de animais. No entanto, prosseguiu, as justificativas das passagens são apenas as ligações entre represas e remanescentes florestais, e não pode desconsiderar que, a partir da implementação do Programa de Regularização Ambiental-PRA previsto no novo Código Florestal, deverá buscar-se a recuperação das APPs e também das reservas legais dos imóveis lindeiros ao empreendimento, considerando prazos de médio a longo, sendo que com o incremento florestal haverá ampliação, na teoria, da circulação de fauna nesses locais. Chamou a atenção para o fato de que a rodovia conta com pista dupla e canteiro central, portanto, sem acessos, mas com velocidade de veículos autorizada entre 80 e 100 quilômetros por hora, e argumentou em defesa de um dimensionamento adequado das passagens como um expediente preferível à remediação futura de uma eventual omissão. Propôs que as estruturas, considerando o entorno das drenagens, sejam adequadamente dimensionadas. Destarte, explicou, se o volume de água for grande, gerará obstáculos ao uso pela fauna, e será então necessário investigar se todas as drenagens são fluviais e qual o volume máximo da lâmina d'água esperado para cada estrutura na estação chuvosa. No caso de o volume de água ser superior a 30/40 cm, deve ser sugerido o alargamento ou mudança do dimensionamento das estruturas, a fim de que elas fiquem mais amplas e a lâmina d'água menor, proporcionando com isso a passagem de animais concomitantemente. O conselheiro sugeriu ainda a instalação de uma passarela seca para fauna na estrutura, mesmo tendo em vista a altura da lâmina d'água, o que poderá aliás ser útil à passagem de pequenos mamíferos, conforme experiências realizadas nessa mesma região. Ponderou que estudo específico deveria ser apresentado por ocasião da licença de instalação, a partir do projeto executivo, quando então se terá as especificações técnicas para cada um desses corpos d'água, e poderá ser determinada a viabilidade técnica e o aumento do custo dessas obras. Opinou que era válida a discussão acerca dessa questão, e requereu esclarecimentos da empresa que elaborou o projeto, e, eventualmente, também da CETESB, sobretudo por conta da diminuição do número de passagens, apesar da exigência firmada de quatro delas. Declarou que outro problema relatado dizia respeito ao incremento de tráfego.



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

Conforme relatado, o anel viário foi concebido em três fases: entre a Rodovia Dom Pedro I e a Rodovia Anhanguera, entre a rodovia Anhanguera e a Bandeirantes, segunda fase, e entre esta última e a rodovia Santos Dumont. Muito embora os dois primeiros trechos já estejam em operação, ocorre que, na confluência da rodovia Magalhães Teixeira, no anel viário, com a Rodovia Dom Pedro, verifica-se um grave problema de estrangulamento do trânsito, gerando congestionamento diário em alguns horários específicos. Quando da construção do segundo trecho, Anhanguera–Bandeirantes, em 2014, a concessionária Rota das Bandeiras foi questionada sobre aumento do tráfego e o impacto na confluência com a Rodovia Dom Pedro I, e a resposta obtida foi que não havia previsão de obras para resolver o problema naquele momento. Entretanto, alertou, com aprovação e implementação da terceira fase, haverá ainda mais estrangulamento na referida confluência, dado o efeito sinérgico da somatória do tráfego, e nada há a respeito no parecer da CETESB, que desconsidera os impactos que a continuidade do prolongamento irá ocasionar. A modelagem matemática, concluiu, indica projeções de 39.900 veículos/dia, em plano final, ou 832 veículos hora em cada sentido, ou seja, fica patente que deveria haver uma obrigatoriedade de a licença do empreendimento contemplar medidas de mitigação dos efeitos na outra ponta do mesmo. Daí porque, arrematou, requeria naquele momento fossem esclarecidos os aspectos do projeto colocados em evidência por seu colega de *parquet*. O conselheiro **Paulo Nelson** observou que, ao se apresentarem as alternativas de traçado, não se contemplou a possibilidade de duplicação da via paralela à rodovia proposta pelo projeto, nem tampouco se buscou avaliar até que ponto seria menos impactante, do ponto de vista ambiental, uma duplicação daquela via para que assim pudesse absorver a demanda, lembrando ainda que ela já tem a ligação, inclusive, com o próprio aeroporto. Outra questão que suscitou tratava do controle de acidentes de cargas perigosas. Comentou haver-lhe chamado a atenção a proposta de que na construção da rodovia fossem implantadas caixas de contenção, o que parece não figurar do projeto em discussão, e lembrou precedente basilar e que em sua opinião deveria ser observado pela CETESB, implantado no próprio Rodoanel Mário Covas, que criou uma série de condicionantes ou exigências para minorar essa modalidade de acidentes. Evocou ainda a necessidade de implantação de barreiras anti-ruído, de modo a reduzir o impacto sonoro sobre as populações lindeiras, outro tema aparentemente ignorado pelo projeto em análise. **Bruno Gibson**, representante da Concessionária Rota das Bandeiras, declarou que de fato a questão atinente à intersecção com a Rodovia Dom Pedro I não fora realmente contemplada no contrato de concessão, mas que na semana anterior tentou-se aprimorar a sinalização horizontal daquele local, de forma a melhorar o fluxo na saída do entroncamento e, como consequência, reduzir a intensidade de tráfego e melhorar o trânsito, o que se soma à ampliação das marginais da rodovia. Sobre o questionamento lançado pelo conselheiro Paulo Nelson, e que dizia respeito à duplicação da Rodovia Miguel Melhado, informou que a possibilidade fora objeto de estudo, e que o Governo do Estado pretende, em momento oportuno, duplicar a rodovia, sendo que a etapa atual buscou atender apenas à demanda de cargas do aeroporto. Destarte, esclareceu, no contexto do plano de Governo e conforme constante do processo de licenciamento, prevê-se a expansão da área viária. Quanto à classificação da rodovia, informou pertencer à classe zero, e que a finalidade do projeto era propiciar a intermunicipalidade, principalmente no transporte de cargas. Por fim, quanto ao ruído produzido pelo tráfego, informou que é prevista a realização de simulações de ruído nos pontos considerados críticos, para, futuramente, cerca de cento e oitenta dias após iniciar-se a operação do prolongamento, se implantarem as medidas necessárias à sua mitigação. **Letícia Orsi**, representante da GEOTEC Consultoria, especificou, a respeito das duas passagens de fauna concebidas ao longo dos oito quilômetros do prolongamento, que estudos mostraram que elas serão suficientes para garantir a conectividade dos fragmentos, uma travessia para o primeiro e outra para o segundo trechos. Concebe-se, entretanto, ressaltou, ainda para a fase da licença de



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

implantação, estudar-se uma ampliação das travessias. Sobre o tema do ruído, declarou que já se procedeu a uma análise preliminar, que por sinal consta do EIA-RIMA, e, quanto ao manejo de produtos perigosos, é prevista a instalação nos cursos d'água de estruturas de captação em até cinco quilômetros a jusante, atendendo a normativa expedida pela CETESB. Ainda com relação aos produtos perigosos, a concessionária prevê um plano de gestão e ação emergencial para enfrentamento de ocorrências que tenham lugar durante o transporte desses materiais e ao longo de toda a malha rodoviária, também em atendimento a normativa da agência ambiental. **Mayla Fukushima**, gerente do Departamento de Avaliação Ambiental de Empreendimentos da CETESB, recordou que às duas passagens de fauna propostas pelo projeto, somaram-se outras duas sugeridas pela agência ambiental, e que resultaram de análises dos estudos e vistorias realizadas e escoradas na expertise da equipe cetesbiana responsável. As quatro passagens, acrescentou, foram solicitadas considerando-se detida análise da paisagem que o prolongamento seccionará. Durante a fase de operação, completou, outras passagens de fauna, se tal se justificar, poderão ser solicitadas, inclusive considerando passagens secas e cercas de direcionamento. Ao requerer o conselheiro Marcelo Funari fosse confirmada a exigência de implantação de quatro passagens, anuiu Letícia Orsi, assegurando que estas exigências constam efetivamente do parecer e que portanto constarão também da licença, estando mesmo já numeradas as estacas indicativas dos locais onde serão implantadas as passagens adicionais. Em sede de declaração de voto, o conselheiro **Marcelo Funari** declarou que votava contrariamente à aprovação do parecer em razão da desconsideração, pelo projeto, do incremento de tráfego no conjunto da obra, assim como por entender que as passagens de fauna devem contemplar todas as intersecções da rodovia, questão que aliás exigirá análise pelo Ministério Público. Submetido ao pleno o EIA-RIMA da 2ª Etapa das Obras de Prolongamento da Rodovia José Roberto Magalhães Teixeira (SP-083), nos termos do parecer técnico da CETESB correspondente, acrescido das exigências estabelecidas, foi este aprovado por 23 (vinte e três) votos favoráveis, 1 (um) voto contrário e 4 (quatro) abstenções, dando ensejo à seguinte decisão: **“Deliberação CONSEMA 12/2017. De 21 de junho de 2017. 355ª Reunião Ordinária do Plenário do CONSEMA. Aprova o EIA/RIMA da ‘2ª Etapa das Obras de Prolongamento da Rodovia José Roberto Magalhães Teixeira (SP-083)’. O Conselho Estadual do Meio Ambiente - CONSEMA, no exercício de sua competência legal, delibera: Artigo único – Aprova, com base no Parecer Técnico/CETESB/227/17/IE sobre o respectivo EIA/RIMA, a viabilidade ambiental da ‘2ª Etapa das Obras de Prolongamento da Rodovia José Roberto Magalhães Teixeira (SP-083)’, de responsabilidade da Concessionária Rota das Bandeiras, em Campinas e Indaiatuba (Proc. nº 25/2016), e obriga o empreendedor a cumprir as exigências, recomendações, medidas mitigadoras e de compensação constantes desses documentos.”** Passou-se ao derradeiro item da Ordem do Dia, qual seja a apresentação da Decisão de Diretoria CETESB nº 210/2016/I/C, de 28/09/2016, que disciplina o licenciamento ambiental de instalações portuárias no Estado de São Paulo. **Rodrigo Passos Cunha**, gerente da Divisão de Avaliação de Empreendimentos de Transportes da CETESB, apresentou o tema. Antecipando que buscava ser breve, o engenheiro introduziu sua apresentação lembrando que a emissão de particulados e de partículas odoríferas, decorrente da movimentação de granéis sólidos no Porto de Santos, é um problema sistêmico que vem sendo, de longa data, objeto de reclamações da população do entorno da região portuária. Exemplificou então o problema a partir de um cenário de 2004, no qual se realizou a maior operação de um navio de açúcar já realizada no Porto de Santos. Além da geração de forte odor, destacou, observou-se a proliferação de vetores como ratos e pombos no entorno da atividade. Acrescente-se a esses problemas, que persistem até hoje o grave desperdício de granéis que, ao caírem das esteiras transportadoras, por vezes chegam, através do sistema de drenagem, a atingir o canal e poluir suas águas, nada obstante as melhoras

Página 10 de 14



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

verificadas nos últimos anos. É no corredor de exportação, local mais próximo à zona residencial, tanto do lado do Guarujá quanto do de Santos, assinalou, que a situação ocorre com maior gravidade. Além das insistentes reclamações registradas pela ouvidoria da CETESB, são lavrados incontáveis autos de infração, sem que solução definitiva seja dada ao problema. Sublinhou que nesse contexto a agência só atuava no comando e controle, sendo que o licenciamento era de competência federal, realizado pelo Ibama. Ministério Público Estadual e Câmara Municipal, informou, acompanham atualmente a situação do porto, e uma estação de monitoramento foi instalada na Ponta da Praia para aferição do parâmetro MP₁₀, ao qual correspondem as partículas cujo diâmetro aerodinâmico é menor que 10 µm. Entretanto, desde os últimos anos da década de 1970, o Estado limitou-se a apenas certificar a dispensa de licenciamento das atividades desenvolvidas nos terminais portuários, e enquanto alguns terminais eram licenciados pelo Ibama, outros passavam pelo licenciamento com avaliação de impacto pela CETESB. Face a esta situação, a agência ambiental, entre julho de 2014 e abril de 2015, manteve tratativas com Ibama, Codesp, Secretaria Especial de Portos e Antaq, ao longo das quais se discutiram essencialmente questões ligadas à competência dos órgãos. Definiu-se então que a CETESB ficaria responsável pelo licenciamento de cada um dos terminais das instalações portuárias, individualmente considerados. Ao encontro disso, em abril de 2015, veio a lume o Decreto Federal 8.437/2015, que regulamenta aspectos da Lei Complementar nº 140/2011, atinente à competência para licenciar, a partir do que a CETESB passou a deter a atribuição de, face à inércia do Ibama, proceder ao licenciamento das instalações portuárias. Detalhou que, do universo de quarenta e oito terminais que compõem o Porto de Santos, à exceção dos quatro maiores, todos os demais seriam licenciados e fiscalizados pela CETESB. Criou-se então grupo de trabalho específico, no ano de 2015, com a finalidade de disciplinar esse licenciamento. Reunindo-se ao longo de dezesseis meses, o grupo contou com a participação de técnicos da agência ambiental, representantes do Ibama, Codesp, Secretaria de Assuntos Portuários de Santos e da Associação Brasileira dos Terminais Portuários-ABTP. Destas reuniões resultou a Decisão de Diretoria 210/2016/I/C, que buscou regular integralmente a atividade licenciadora no âmbito em questão, e sobre cujas especificidades o engenheiro discorreu em minúcias. Relatou como se deu a divulgação da norma e, ao final, deu conta do estágio atual do licenciamento no Porto de Santos. O **Presidente do CONSEMA** esclareceu que a apresentação fora motivada por um pedido de providências encaminhado pela ABTP, e passou a palavra ao representante dessa associação para, tão objetivamente quanto possível, formular os questionamentos que julgasse pertinente. Após os cumprimentos de praxe, **Werner Grau**, advogado da associação, anuiu que era de fato necessário se licenciarem as atividades portuárias, mas ressaltou que, segundo seu entendimento, alguns aspectos da decisão de diretoria que disciplinou o licenciamento em discussão mereciam ser mais detidamente discutidos. Adiantou a respeito que a intenção da ABTP é que se proceda a essa rediscussão, sobretudo como um modo de se evitar que a atividade licenciadora tenha um desdobramento de natureza contenciosa, haja vista o desconforto que a norma, conforme posta, tem causado nas empresas que integram a associação. Pedindo vênias aos presentes para abordar questão propriamente jurídica, chamou atenção para o fato de que a decisão de diretoria em discussão imprópriamente impõe medidas para controle, e não parâmetros, na contramão do tradicional *modus operandi* do direito ambiental brasileiro, no qual a atividade de controle se faz pela imposição de parâmetros, depois submetidos ao aval do agente licenciador. Destarte, pontuou que, no exercício prático da atividade de comando e controle, o Estado abre mão de receber do empreendedor a melhor oferta de tecnologia possível, em nome de uma forma específica de se conduzir o procedimento que pode não apenas não ser a mais eficiente como, mais do que isso, mostrar-se mesmo inadequada. Desfilou então argumentos corroboradores do ponto de vista defendido, ilustrando-os com exemplificação pertinente. E sintetizou o posicionamento da ABTP de que se estabeleçam

Página 11 de 14



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

parâmetros, ao invés de se ditar o que deve ser feito. Além do mais, prosseguiu, diversos setores que atualmente operam no porto não terão condições de atender à decisão da diretoria nos termos em que colocada. Suscitou ainda a inexistência de isonomia entre licenciamentos ocorridos segundo a regra estadual, que exigem investimentos maiores, e aqueles submetidos aos parâmetros definidos pelo Ibama, mais tradicionais, e alertou para os riscos decorrentes dessa discrepância, mormente no plano da perda de competitividade. E defendeu uma vez mais que o simples estabelecimento de parâmetros, entregando-se ao agente econômico o risco e o custo para se atender a esses parâmetros, seria, esta sim, a melhor forma de se equacionar adequadamente a questão. Por derradeiro e em síntese, requereu do Conselho, em nome da ABTP, se digne determinar a suspensão, em caráter provisório, da aplicabilidade da decisão de diretoria questionada, ou seja, enfatizou, de modo algum sua definitiva revogação, mas apenas congelamento de sua efetividade até que mais bem seja discutido o modelo de aplicação do procedimento de licenciamento ambiental ao Porto de Santos e respectivos terminais portuários. O **Presidente do CONSEMA** declarou que, segundo seu entendimento, a impossibilidade de se estabelecerem parâmetros em determinadas situações era precisamente o que justificava a indicação da tecnologia a ser adotada. Pontuou, desta vez a respeito da perda de competitividade, que São Paulo continuará a ser um Estado de ponta no tema da proteção ambiental, não importando se será ou não seguido pelos demais Estados do país. Nesta como em todas as discussões suscitadas no âmbito da Secretaria, destacou, o critério da razoabilidade assume papel preponderante, do qual aliás o órgão não abre mão. **Rodrigo Passos Cunha** destacou que o artigo 8º da Decisão de Diretoria, que indica os roteiros tecnológicos a serem seguidos, o faz tão somente de modo a orientar aqueles considerados mais adequados. **Eneir Rodrigues** reforçou que o licenciamento dos maiores terminais permaneceu com o Ibama, enquanto todos os licenciamentos de movimento de grãos ficou a cargo da CETESB. Requereu-se, quanto à tecnologia, que se buscasse adotar a melhor dentre as possíveis, mas registrou que o tema permanecia aberto à discussão, lembrando que, no caso da movimentação de milho ou soja, haverá a necessidade de adaptação, o mesmo não ocorrendo se se tratar apenas de açúcar. Muito a propósito, declarou que no porto já existem terminais que fazem uso da nova tecnologia. O conselheiro **Paulo Nelson** opinou que suprimir-se uma norma com o fito de possibilitar que a atividade por ela regulada se exerça sem qualquer controle e sob nenhum regramento é totalmente inadequado. Denunciou que a ABTP é ré numa ação civil pública movida pelo Instituto Educar Brasil, que tramita na Justiça Federal, e que versa sobre irregularidades verificadas na operação de lixão, notadamente derivadas da desobediência da norma pertinente. As inovações a determinado projeto, como bem esclareceu o representante da CETESB, não estão de modo algum vedadas, desde que apresentadas no tempo e modo adequados e uma vez consideradas pertinentes. Até que se decida pelo aprimoramento ou substituição de determinada norma, deve esta permanecer em plena vigência, descabendo cogitar-se de sua suspensão. Chamou a atenção para a importância de que se reveste o tema da movimentação de particulados no Porto de Santos, e defendeu que se continue fazendo prevalecer a linha de preservação da melhor técnica no contexto da operação portuária. E reiterou que era favorável à manutenção da decisão de diretoria questionada, propondo ainda que uma eventual discussão mais detalhada sobre o tema se desse no plano de uma câmara técnica. O conselheiro **Carlos Sanseverino** saudou Werner Grau e Ana Rita Nalini, presentes à reunião, e mencionou haver-lhe chegado notícia de ações civis públicas versando sobre os impactos da poeira e odor produzidos pelos terminais do Porto de Santos, e que com eles trazem inúmeras doenças. Indagou a respeito se desde o ano de 2014 foram feitas outras medições da qualidade do ar no local. Exortou o Secretário do Meio Ambiente a que tratasse o tema com o máximo critério. Requereu destarte, se deferido o pleito da ABTP, que o fosse com prazo fixado e devidamente acompanhado pelo CONSEMA, eventualmente através de uma comissão interna. O conselheiro **Elio Lopes**

Página 12 de 14



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

repudiou os argumentos segundo os quais a Decisão de Diretoria da CETESB exorbitaria no exercício de suas competências legais, ponderando que na verdade o que faz é estabelecer parâmetros de orientação ao empreendedor. Comentou da dificuldade em se operar a medição de poeiras fugitivas – situação bastante diversa da emissão que se dá por intermédio de uma chaminé, por exemplo, caso em que se torna possível o estabelecimento de padrões. Teceu elogios ao posicionamento do Ministério Público na questão, de modo especial ao colocar que era a natureza do produto carregado que definiria a escolha da melhor tecnologia, trazendo à baila exemplo pertinente. Reforçou ao concluir que não vislumbrava qualquer impropriedade na decisão de diretoria da CETESB, e essa decisão estava sendo erroneamente interpretada por quem quer vê-la suspensa. A conselheira **Cristina Murgel** comentou haver procedido à leitura do material distribuído na sede da Fiesp, e que dessa atenta leitura pôde depreender que, muito embora imbuída da mais legítima das intenções, sói acontecer que decisões de tal complexidade, que lidam com variáveis em constante transformação, necessitem de determinado tempo para que, tendo logrado pleno atendimento à situação fática que se coloca, possam assumir sua forma definitiva – este o caso da decisão de diretoria discutida. Propôs destarte que, evitando-se os posicionamentos extremos, ou seja, a convalidação da decisão tal como veio à luz, ou, por outro lado, sua suspensão *sine die*, que se abra uma janela, com termo pré-fixado e durante a qual se possa aperfeiçoar a norma em questão, concluindo que toda norma deve ser interpretada da mesma maneira por todos, senão não atinge seu objetivo. O conselheiro **Carlos Sanseverino** indagou se algum empreendedor preencheu os requisitos da CDDA e segue operando normalmente, ao que **Enedir Rodrigues** esclareceu que seis ou sete terminais já apresentaram o respectivo RRA, e não faria sentido interromper-se a essa altura o licenciamento. Além disso, completou, a medida poderá reverter o pactuado junto ao Ministério Público que resultou no arquivamento de processo então em curso. Em complementação, **Elio Lopes** observou que o dilema tecnológico se concentra na movimentação de açúcar e que as soluções devem ser aplicadas caso a caso, sobretudo no âmbito local, com os setores de engenharia e gestão ambiental, e se necessário com o eventual auxílio do corpo técnico da CETESB. A conselheira **Cristina Murgel**, retomando sua argumentação, defendeu que um aprimoramento na redação da decisão de diretoria teria o condão de possibilitar uma maior liberdade de atuação e negociação das alternativas tecnológicas. O **advogado da ABTP** destacou que alguns terminais estão requerendo o licenciamento da atividade, posto que teriam a princípio condições de se adequarem aos parâmetros impostos, mas observou entretanto que o texto do anexo da norma imobiliza o agente público. Em relação ao que ponderou o conselheiro Carlos Sanseverino, prosseguiu, quando se propugna pela rediscussão da decisão, naturalmente se pretende seja ela objetiva e franca, e não um mero expediente para se ignorar referida decisão. Antes, respeitando-se a lei, buscar dar-lhe um sentido prático. O **Presidente do CONSEMA**, ainda sobre o mesmo tema, declarou já haver tido a ocasião de analisar o documento formulado pela ABTP, oportunidade em que pôde verificar parecerem suas alegações inicialmente bastante razoáveis, pois não faz sentido que se obrigue o empreendedor a optar pela solução mais gravosa para determinado problema operacional quando uma solução mais simples e menos onerosa satisfaria suficientemente às exigências técnicas estabelecidas. A desconsideração do contexto das ações de fato, comentou, é precisamente o que tem feito menos competitivo o país. Nada obstante, declarou esperar que a ABTP viesse munida de ao menos algumas das premissas corroborantes de eventual modificação no texto da decisão, com vistas a seu aprimoramento, o que lamentavelmente não se verificou. Tendo em vista a existência de inúmeros terminais com processo de regularização já em andamento, declarou entender descaberia suspender a norma pura e simplesmente. No entanto, à vista das dúvidas e da insegurança jurídica demonstradas naquele momento, propôs que se remetesse a norma à Comissão Processante, para acompanhar a análise crítica do texto, com o intuito de se possibilitar o saneamento de eventuais dubiedades e



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

aperfeiçoamento redacional, por no mínimo três reuniões, retornando o tema ao plenário já em sua próxima reunião, acrescido dos apontamentos julgados pertinentes. Até então, permanece a norma, reiterou, munida de plena eficácia. O conselheiro **Marcelo Funari** sugeriu se submetesse a norma também a uma análise do departamento jurídico da agência ambiental, pleito prontamente acolhido pelo **Presidente do Conselho**, que acrescentou que o departamento poderia ter um seu representante nas reuniões da comissão, possibilitando assim que o órgão mais bem conheça da questão. O conselheiro **Carlos Sanseverino** sugeriu fosse franqueada também a Rodrigo Passos Cunha e Enedir Rodrigues, no que uma vez mais anuiu o Presidente do CONSEMA. O conselheiro **Fábio Montes** requereu que a ABTP encaminhe, tão breve quanto possível, as propostas que concretamente deseja ver contempladas no texto após reformado, sob pena de se perder objetividade na discussão acerca da norma, proposta avalizada pelo Presidente do Conselho. O **Secretário-Executivo do CONSEMA**, em síntese, informou que destarte o tema passaria a ser objeto de discussão da comissão processante, com o intuito de se aprimorar, com a ajuda da CETESB e de sua área jurídica, assim como da contribuição da ABTP, a redação da decisão de diretoria, e declarou aos membros da referida Comissão que já ficavam convocados para, no próximo dia 28 de junho, às 9h30 da manhã, se reunirem com esse específico objetivo. Submetido ao pleno o pleito pelo encaminhamento da revisão redacional da decisão de diretoria da CETESB, foi este acolhido por unanimidade, dando origem à seguinte decisão: **“Deliberação CONSEMA 13/2017. De 21 de junho de 2017. 355ª Reunião Ordinária do Plenário do CONSEMA. Solicita aprimoramento da Decisão de Diretoria CETESB nº 210/2016/I/C, que disciplina o licenciamento ambiental de instalações portuárias no Estado. O Plenário do Conselho Estadual do Meio Ambiente-CONSEMA, no exercício de sua competência legal, delibera: Artigo único – Ao lhe ser apresentada a Decisão de Diretoria CETESB nº 210/2016/I/C, de 28/09/2016, que disciplina o licenciamento ambiental de instalações portuárias no Estado de São Paulo, remete o assunto à CETESB, para que, com o acompanhamento da Comissão Temática Processante e de Normatização deste Conselho e da área jurídica dessa Companhia, proponha o aprimoramento da redação da Decisão em tela, em prazo não superior ao compreendido até a próxima reunião do CONSEMA, ou seja, a de nº 356.”** Nada mais havendo a tratar, deram-se por encerrados os trabalhos desta reunião. Eu, **Germano Seara Filho**, Secretário-Executivo do CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.