



Ata da audiência pública do EIA/RIMA do empreendimento “Ampliação do Poliduto Uniduto”, de responsabilidade da Uniduto Logística S/A.

Realizou-se, no dia 26 de outubro de 2010, às 17 horas, no Auditório do Colégio La Salle, Praça Dom Luis Maria de Santana, nº 272 - Centro, Botucatu - SP, audiência pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Ampliação do Poliduto Uniduto”, de responsabilidade da Uniduto Logística S/A (Processo SMA nº 01891/2008). Dando início aos trabalhos, a Secretária-Executiva Adjunta do Consema, Cecília Martins Pinto, declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Pedro Ubiratan Escorel de Azevedo, saudava e dava boas vindas aos representantes do Poder Executivo – nas pessoas dos excelentíssimos senhores João Carlos Figueiroa, Secretário de Descentralização e Participação Comunitária de Botucatu; Ricardo Veiga, Secretário de Desenvolvimento de Botucatu; e Cyntia Zanotto Salvador, Secretária de Meio Ambiente de Botucatu –, do Poder Legislativo – nas pessoas dos excelentíssimos senhores Reinaldo Mendonça Morteira, Vereador Presidente da Câmara de Vereadores de Botucatu; Miguel Vieira Machado Neto, Vereador Vice-Presidente da Câmara de Vereadores de Anhembi –, dos órgãos públicos – nas pessoas dos ilustríssimos senhores Mônica Gasparini Hussni, Presidente do COMDEMA de Botucatu; Elisa Maria do Amaral Mário Sérgio Rodrigues, ambos da Fundação Florestal de Botucatu –, das organizações da sociedade civil, na pessoa do ilustríssimo senhor Henrique Monteferrante, representante do Conselho Regional de Desenvolvimento Rural –, das entidades ambientalistas – nas pessoas dos ilustríssimos senhores Rodrigo Machado Moreira, representante do Instituto Giramundo; Maria Rita Martins, representante da S.O.S. Cuesta de Botucatu; do Poder Judiciário, enfim, a todos que vieram participar da audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental–EIA/RIMA do empreendimento “Ampliação do Poliduto Uniduto”, de responsabilidade da Uniduto Logística S/A (Processo SMA nº 01891/2008). Depois de explicar que a audiência pública constituía um dos momentos do processo de licenciamento ambiental cujo objetivo era ouvir a sociedade e recolher subsídios sobre o projeto específico que seria apresentado, contribuições estas que seriam juntadas ao processo para que os técnicos dos órgãos responsáveis pelo licenciamento as analisassem e verificassem a possibilidade de incorporá-las ao projeto, a Secretária-Executiva Substituta esclareceu que seu papel nas audiências públicas era completamente isento, e sua função era tão somente conduzir os trabalhos de forma totalmente neutra e garantir que aqueles que têm alguma coisa a dizer sobre o empreendimento possam fazê-lo de forma democrática e organizada. Em seguida, expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação CONSEMA 34/01 para a condução das audiências públicas e convidou para compor a mesa dos trabalhos Celso Mazottini Saes, gerente do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental da CETESB. Passou-se então à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA. Fábio Luís Jorge, Diretor Técnico da Uniduto Logística S/A, apresentou o histórico da empresa e o projeto, enquanto Cláudio Bolzani, representante da MKR – Tecnologia, Serviços, Indústria e Comércio Ltda. apresentou os estudos ambientais, dando ênfase aos principais impactos do empreendimento e às medidas a serem utilizadas para compensá-los. Passou-se à etapa em que é dada a palavra às pessoas que representam a sociedade civil. Henrique Monteferrante, representante do Conselho Regional de Desenvolvimento Rural, ressaltou o impacto do empreendimento sobre a malha rodoviária do município, que sofrerá relevante sobrecarga, afetando diretamente os produtores rurais da região. Destacou a proibição de circulação de veículos pesados pela serra e sugeriu fossem



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

estudadas rotas alternativas de acesso ao terminal rodoviário, e citou a criação de terminal intermodal em seu município, Anhembi. Cogitou da possibilidade de se pleitear apoio junto ao Governo do Estado com o intuito de se propiciar seja adequadamente equacionada a questão do acesso de caminhões ao empreendimento, e trouxe à baila o problema que será enfrentado pelas numerosas famílias que vivem nas cercanias da obra. Ao final, propôs que projeto a respeito fosse amplamente discutido entre a Prefeitura do Município de Botucatu e o Conselho Regional de Desenvolvimento Rural. Passou-se à etapa em que se manifestam as entidades ambientalistas. Rodrigo Machado Moreira, do Instituto Giramundo, questionou quais seriam os duzentos e vinte impactos previstos para o empreendimento; porque 11% deles são de média magnitude; quanto, do montante de 2,9 milhões de reais previstos, seriam efetivamente à implementação de programas de compensação e mitigação dos danos ambientais; se os gestores do empreendimento pretendem captar recursos de créditos de carbono no mercado internacional de carbono; desses créditos, quanto exatamente se pretende captar ao longo das próximas décadas, e de que modo seriam tais recursos utilizados. Solicitou maiores esclarecimentos a respeito da classificação segundo a qual o empreendimento seria considerado de utilidade pública, certificação esta emitida pela Agência Nacional de Petróleo, e ponderou que sua validade estaria subordinada a posterior ratificação pelos legislativos das três esferas – Câmara Municipal, Assembléia Legislativa e Câmara Federal. Maria Rita Martins, da S.O.S. Custa de Botucatu, observou que o terminal de Botucatu estaria sendo instalado sobre área de afloramento do aquífero local, e queixou-se da omissão, no projeto apresentado, de estudos prevenir possíveis vazamentos na área, e as respectivas medidas mitigadoras se verificado um vazamento ou evento dessa natureza. Passou-se à etapa em que se manifestam as pessoas em seu próprio nome. Leonardo Siqueira Mendonça informou representar os produtores rurais da baixada serrana, e comentou que a maioria das pessoas afetadas pelo empreendimento não foram informadas acerca da presente audiência. Questionou como seria equacionado o problema relativo à capacidade de vazão do duto, que relatou era inferior à demandada pela produção atual de etanol. Questionou ainda, em face de possíveis vazamentos, que medidas de manutenção seriam tomadas. Observou que o tráfego na região da serra, já saturado, surge como um grande problema a clamar por pronta solução em seus vários aspectos: segurança, poluição sonora, fluxo de veículos, e protestou em razão de o estudo de impacto ambiental obedecer antes a critérios de natureza econômica que de ordem social. Indagou sobre a disponibilidade de recursos do Fundo Municipal de Desenvolvimento Rural para mitigação dos impactos ambientais originados da obra, e sugeriu se buscassem alternativas ao tráfego dos veículos pesados. Destacou a presença de produtores orgânicos na área, e uma vez mais expressou sua preocupação com possíveis contaminações do solo. Por fim, questionou se o empreendimento teria o condão de propiciar a redução nos valores de varejo do etanol, segundo ele um dos mais altos do Estado. Passou-se à etapa em que se manifestam os órgãos públicos. Elisa Maria do Amaral, da Fundação Florestal de Botucatu, manifestou sua preocupação com o impacto ambiental do empreendimento, de modo particular com relação ao afloramento do aquífero e com a alta susceptibilidade a erosão que se verifica nessa área, e reforçou o questionamento antes suscitado, no sentido de que seja esclarecido exatamente que ordem de medidas seriam tomadas face a um eventual vazamento. Destacou a importância dos atributos paisagísticos da área preservada, nos termos do documento que lhe dá vida, como também as medidas de natureza socioeconômica contempladas. Solicitou fosse melhor esclarecida questão atinente à forma como se daria o abastecimento no terminal de Botucatu e que trajeto fariam os caminhões até esse terminal, de vez que as alternativas ofertadas também implicam em impacto ambiental na região, e deu por encerrada



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

sua locução. Mário Sérgio Rodrigues, representante da Fundação Florestal de Botucatu, indagou dos empreendedores em primeiro lugar se foi avaliado qual será o tráfego total de caminhões, considerando-se a capacidade final do duto, correspondente a dezesseis milhões de metros cúbicos, e a produção atual, de nove milhões de metros cúbicos. Cogitou acerca das alternativas de percurso, seus aspectos favoráveis e desfavoráveis, e da repercussão que trariam ao trânsito local como à agricultura da região como ainda ao meio ambiente de um modo amplo. Em segundo lugar, questionou aspectos logísticos de outros empreendimentos, também em análise pelo DAIA. Trata-se o primeiro deles de um duto que, partindo da APA da Batalha, na região noroeste do Estado, nos limites do município de Bauru, passa pela APA do Corumbataí e por Piracicaba, indo terminar no litoral. O outro, relatou, pertencente à Petrobrás, cruzará o vale do Rio Tietê. Solicitou fosse dimensionado o impacto desses empreendimentos em conjunto, e sugeriu otimização dos transportes nas modalidades hidroviária e ferroviária, precedentemente à construção dos dutos. Sugeriu todos os projetos fossem reduzidos a um único duto, e perquiriu como se daria a avaliação do impacto ambiental produzido. Protestou quanto ao estudo não esclarecer adequadamente as efetivas vantagens de se fixar o empreendimento em Botucatu, propondo fosse apresentada uma matriz de avaliação, comparando a opção eleita com demais alternativas possíveis. Passou-se à etapa em que tem lugar os esclarecimentos a serem prestados pelo empreendedor e os comentários finais. Cláudio Bolzani, representante da MKR – Tecnologia, Serviços, Indústria e Comércio Ltda., esclareceu, com relação à questão atinente aos problemas gerado pela utilização da Serra do Mar como acesso ao empreendimento, que o que se pretende, ao contrário, é utilizar enquanto acessos a Rodovia Castelo Branco e a Estrada do Bofete, após algumas melhorias. Sobre a possibilidade de se instalar o terminal no planalto, esclareceu que traria alguns inconvenientes, posto que estaria mais próximo das áreas urbanas, sendo necessário interferir nas “cuestas”. Sublinhou que a proposta de que era porta-voz resultara de longa e aprofundada discussão técnica, resultando perfeitamente viável. Ainda a respeito das alternativas possíveis para fixação do terminal, esclareceu que não é toda área que se presta a tanto, mas apenas aquelas que, como no projeto em discussão, ocupam sítio de valor estratégico. Informou também que encontram-se descritas no estudo as medidas destinadas a conter eventual vazamento na área de recarga do aquífero, e que caberá à CETESB oferecer veredicto final a respeito. Fábio Luiz Jorge, Diretor Técnico da Uniduto Logística S.A., esclareceu que o projeto prevê uma enorme quantidade de válvulas estrategicamente colocadas, de tal forma que o sistema é integralmente automatizado. Arrematou que qualquer vazamento porventura verificado aciona o fechamento da válvula nas posições previamente alocadas, de forma a obstar possíveis danos. Cláudio Bolzani, uma vez mais com a palavra, ressaltou que, quanto à possibilidade de contaminação do meio ambiente com etanol, era esta pouco relevante, e que os danos potencialmente verificáveis eram de pequena monta, se comparados aos produzidos pelo petróleo e derivados. Informou que não se procedeu a avaliação da relação entre o empreendimento em análise e o terminal logístico de Anhembi, mas ponderou que a princípio não seriam empreendimentos incompatíveis entre si. Acrescentou que os impactos ambientais previstos são em número de aproximadamente duzentos, e que o exíguo tempo de que dispunha para apresentação do projeto impedia que adentrasse em maiores detalhes, e lembrou que o material pertinente ao estudo encontra-se disponível no site www.uniduto.com.br. Quanto às estimativas pertinentes aos valores a serem investidos nos programas previstos por ocasião da obra, declarou encontrarem-se em fase de diretriz, e que serão aperfeiçoadas após a emissão da licença prévia. Estimou o total dos investimentos em cerca de cinquenta milhes de reais, e assegurou o interesse da empresa na obtenção de créditos de carbono.



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

Esclareceu que somente após a emissão da licença prévia será possível o enquadramento do empreendimento como de utilidade pública, via decreto promulgado pela Presidência da República. Fábio Luís Jorge asseverou que o projeto segue as regulamentações e as diretrizes da ANP, enquadrando-se perfeitamente no conceito de projeto de utilidade pública, e que portanto tinha por certa sua edição. Com relação à avaliação do comportamento do etanol sobre a água subterrânea, mais precisamente o Aquífero Guarani, relatou não haver sido feito estudo específico, mas apenas sobre o comportamento do etanol quando em contato com a água, ressaltou as vantagens de uma conduta a respeito preventiva, e lembrou uma vez mais que a ação do etanol sobre a água é muito diversa da dos derivados de petróleo. No que tange à preocupação dos produtores rurais da Baixada Santista com o tráfego de caminhões, esclareceu que a dutovia é projetada para uma parte só da produção, e que sem a obra o número de caminhões a trafegar pelas rodovias locais seria muito maior, e defendeu se proliferassem empreendimentos dessa natureza, lembrando que a definição acerca da compatibilidade entre esses empreendimentos seria da Secretaria do Meio Ambiente, juntamente com a CETESB. Refutou a hipótese levantada segundo a qual teriam sido avaliados apenas os aspectos econômicos quando da eleição do local em que seria instalado o empreendimento, olvidando-se dos fatores ambientais, e destacou que sua repercussão seria positiva em numerosos âmbitos. Relatou que alguns impactos exigirão compensação, e que as diretrizes que regerão essa compensação serão definidas juntamente com a Secretaria do Meio Ambiente. Rodrigo Machado Moreira, do Instituto Giramundo, indagou quanto se pretendia captar em créditos de carbono ao longo dos próximos vinte anos, e se efetivamente seriam aplicados 1,7% do investimento total no empreendimento em programas e ações ambientais. Fábio Luís Jorge respondeu a estimativa do quanto seria captado em créditos de carbono não poderia ser ainda antecipada, mas antecipou que em oito anos pretende evitar oito milhões de toneladas de carbono para a atmosfera, a cerca de dez euros a tonelada. Henrique Monteferrante, do Conselho Rural de Botucatu, perquiriu acerca da possibilidade de destinar o empreendimento determinada contribuição ao órgão e ao Fundo de Desenvolvimento Rural, com a destinação específica de mitigação do impacto socioambiental na baixada serrana, ao que Fábio Luís Jorge respondeu não ter condições, naquele momento, de informar apropriadamente. Cláudio Bolzani lembrou que, embora não contemplados na apresentação, seriam contemplados programas e medidas de recuperação paisagística. Leonardo Siqueira Mendonça lançou questionamentos acerca da descida da serra pelos caminhões e sobre como se daria a avaliação do impacto resultante de um possível vazamento de biodiesel, mais agressivo que o etanol. Fábio Luís Jorge esclareceu que tanto um quanto outro são biodegradáveis, uma vez que a matéria-prima para a produção do biodiesel são os óleos vegetais e gorduras animais. Explicou que o biodiesel era efetivamente menos agressivo que o etanol, e que a noção falsa que se tinha a respeito vinha do fato de que o próprio nome “biodiesel” parecia sugerir fosse derivado do petróleo e, por outro lado, pelo consumo humano de etanol nas bebidas. Cláudio Bolzani destacou ao final que a dutovia integrava os modais ferroviário e hidroviário, facilitando sua utilização, enquanto Fábio Luís Jorge observou que uma das alternativas para controle do tráfego local de caminhões era a celebração de contrato prévio entre o terminal e a usina fornecedora, estabelecendo a rota que se deseja os veículos pesados façam. A seguir, a Secretária-Executiva Substituta do CONSEMA, Cecília Martins Pinto, passou a palavra ao representante da área de licenciamento ambiental da CETESB, o geógrafo Celso Mazottini Saes, para que explanasse, em linhas gerais, como se desenvolve o processo de licenciamento ambiental no âmbito do Sistema Estadual de Meio Ambiente. Celso Mazottini Saes declarou haverem sido feitos todos os encaminhamentos e consultas para todas as unidades de



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

conservação afetadas pelo empreendimento, entre eles a Fundação Florestal e o Instituto Chico Mendes, além haverem sido também consultadas todas as áreas de interesse da CETESB, quais sejam a de risco e a de emergência. Aduziu que foram feitas ainda consultas a todos os comitês de bacias hidrográficas por onde passa o empreendimento, e que, após manifestarem-se todos, verificou-se a necessidade de novas informações ou mesmo de novas propostas de alternativas de traçado, após o que seria emitida a licença prévia, na qual o empreendimento é considerado viável, desde que obedeça a uma série de condicionantes. Estas exigências, acrescentou, devem ser cumpridas para que se emita a licença de instalação do empreendimento. Esta última, completou, renova o rol de exigências, e somente após seu cumprimento se expedirá enfim a licença de operação. Pontuou que este era o trâmite obedecido por todos os empreendimentos de grande complexidade e com significativo impacto ambiental. Preveniu que o processo de licenciamento era longo, dada a necessidade de se aprofundar e detalhar as informações e programas apresentados. Esclareceu que o processo de licenciamento ficava a cargo de equipe multidisciplinar, coordenada por um técnico que incorpora todas as manifestações de órgãos colegiados e demais órgãos públicos consultados. Observou que atualmente a Secretaria analisa dois outros processos de empreendimentos da mesma natureza: o Poliduto Oeste, paralizado por solicitação do empreendedor, e outro, de autoria da Petrobrás, denominado Projeto Seda, mais antigo que o primeiro, e concluiu que é intenção que o projeto em discussão seja analisado também à luz desses dois projetos. Em razão de não haver mais nenhum inscrito para fazer uso da palavra, solicitar esclarecimentos, questionar ou fazer comentários ou observações, a Secretária-Executiva Substituta do CONSEMA, Cecília Martins Pinto, declarou terem sido cumpridas todas as etapas da audiência pública preconizadas pela Deliberação Consema 34/2001 e declarou também que todos aqueles que ainda desejassem contribuir para o aprimoramento do projeto poderiam ainda enviar, no prazo de cinco (5) dias úteis, seus questionamentos, críticas ou sugestões, protocolando-os diretamente na Secretaria Executiva ou encaminhando-os através do Correio ou da caixa postal eletrônica consema.sp@ambiente.sp.gov.br. E, como mais nada foi tratado, deram-se por encerrados os trabalhos dessa reunião. Eu, Gerson Cotrim Filiberto, Executivo Público lotado no Núcleo de Documentação e Consulta, lavrei e assino a presente ata.