



1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13

**GOVERNO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE**

14 **45ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e**
15 **Qualidade Ambiental**

16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30

31 Brasília/DF.
32 14 de Março de 2011.

33
34 *(Transcrição ipso verbo)*
35 *Empresa ProixL Estenotipia*
36
37
38
39
40
41
42
43

44

45O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Bom dia a todos e a todas. Nós
46retomamos a atividade da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental
47do CONAMA. Esta é a 45ª Reunião. Está prevista para hoje e amanhã, dia de
48hoje e amanhã. Nós temos aqui uma proposta de pauta, uma pauta bem
49extensa e temos quórum, então, estamos abrindo a reunião. E registrando que
50essa é a nossa última reunião com esta composição da Câmara Técnica. Nós
51devemos ter aí uma eleição agora das entidades, provavelmente já na próxima
52reunião nós tenhamos uma nova composição, e uma eleição de uma nova
53presidência e dos seus representantes aqui. Então, já tendo aberto a reunião,
54nós temos aí a nossa proposta de pauta. Nós temos os resultados da 44ª
55Reunião que foram disponibilizados. Pergunto se alguém tem alguma
56observação em relação aos resultados da 44ª Reunião? Senão nós iremos
57aprovar os resultados da 44ª Reunião e passamos aí à Ordem do Dia. Nós
58temos aqui previstos, na Ordem do Dia, 5 pontos e mais depois, os Informes,
59onde tem já um pedido de um Informe por parte da CNI, que vai apresentar um
60relato sobre o Grupo de Trabalho de Fontes Fixas. Na nossa Ordem do Dia,
61nós temos previsto o primeiro ponto que trata da questão de dragagem, os
62encaminhamentos em relação a 421 que previa uma possibilidade de revisão
63ampla da Resolução 344, que trata das questões de dragagem. Depois nós
64temos mais 4 propostas aí de Resolução, que estão ligadas a aspectos do
65PROCONVE, a primeira que trata da 418, questão dos limites máximos de
66emissão de CO e hidrocarbonetos com relação aos motociclos e veículos
67similares. Então tem uma discussão sobre a tabela 3, já veio a essa Câmara
68num determinado momento e foi, vamos dizer assim, a discussão foi suspensa
69naquele momento para tentar dar um melhor encaminhamento para esse
70processo. Depois nós temos 3 propostas novas, que estão chegando,
71relacionadas também a esse aspecto de emissão de veículo, uma que trata de
72máquinas agrícolas e rodoviárias outra que trata de uma nova fase do
73PROMOT. E por fim uma proposta de Resolução, que regulamenta as
74responsabilidades dos fabricantes para importadores de veículos, sobre as
75tecnologias utilizadas para os atendimentos dos limites de emissão,
76estabelecidos pelo PROCONVE e o PROMOT. Não sei se há alguma
77observação em relação a essa Ordem do Dia? Se não há nenhuma
78observação, a Ordem do Dia está aprovada e passamos de imediato ao
79primeiro ponto de pauta. Eu queria Pedir desculpas, que eu queria só, já que
80têm algumas pessoas que não estavam participando normalmente de nossa
81reunião, uma rápida apresentação aqui dos componentes da nossa Câmara
82Técnica. Eu sou Volney Zanardi, Diretor de Economia do Ministério do Meio
83Ambiente e Presidente desta Câmara Técnica.

84

85

86O SR. JOSÉ BOTELHO NETO (MME) – José Botelho, do Ministério de Minas
87e Energia, vice-presidente da Câmara Técnica.

88

89

90O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI) – Wanderlei Baptista,
91representante da Confederação Nacional da Indústria.

92

93

94**O SR. EDUARDO ESPÍNDOLA VIEIRA (CNT)** – Eduardo Espíndola,
95representante da CNT, Confederação Nacional do Transporte.

96

97

98**O SR. CARLOS BOCUHY (ECOJURÉIA)** – Carlos Bocuhy, (...) Entidades
99Ambientalistas de São Paulo.

100

101

102**O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Francisco Rodrigo
103Soares, Fundação Rio Parnaíba, uma das ONGs representantes da Região
104Nordeste no CONAMA.

105

106

107**O SR. LUIZ ERNESTO BORGES DE MOURÃO SÁ (Mover)** – Luís Mourão,
108representante do Mover e sou representante diretamente nesta Câmara. Nesta
109Câmara sou suplente.

110

111

112**O SR. MÁRCIO SCHETTINO (ANAMMA sudeste)** – Márcio Schettino, da
113prefeitura de São Paulo, representante da ANAMMA Sudeste.

114

115

116**O SR. ELIAS MORGAN (Abema Espírito Santo)** – Elias Morgan, Abema
117Espírito Santo.

118

119

120**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado. Acho que todos aqui
121assinaram a lista de presença, estamos aí com 8 entidades presentes. Bom,
122passando de pronto ao primeiro ponto de pauta, só para retomar, esta
123discussão que trata da Resolução 421. Na última reunião, nós tivemos uma
124discussão em que o Ministério do Meio Ambiente, a Secretaria de Portos e o
125Ministério de Transportes ficaram de preparar um Termo de Referência sobre
126como conduzir essa discussão no âmbito de um GT, no intuito de apoiar o
127trabalho da Câmara Técnica, na definição do objeto de trabalho de um GT que
128poderá ser criado para trabalhar esse detalhamento, no caso, da revisão da
129antiga 344, não só relacionada ao art. 9º, aquele que tratava da questão dos
130parâmetros de sedimento, mas também algumas questões relacionadas aos
131procedimentos, sua própria relação com o processo de licenciamento. Eu fui
132informado, que o Ministério do Meio Ambiente, Secretaria de Portos e o
133Ministério de Transportes se reuniram nesse período entre a última reunião da
134Câmara Técnica e essa. Fizeram uma proposta inicial de trabalho, e eu queria
135pedir ao Ministério do Meio Ambiente que fizesse uma rápida exposição sobre
136as atividades que foram desenvolvidas, entre a última reunião e essa, o estágio
137que nós chegamos aqui para esta reunião. E depois eu queria ouvir a
138Secretaria de Portos e o próprio Ministério dos Transportes. Pode ser assim?
139Dr. Robson e a Drª. Sérgia do Ministério do Meio Ambiente.

140

141

142 **O SR. ROBSON (MMA)** – Bom dia a todos os membros da Câmara Técnica.
143 Se pegarmos os resultados da Resolução, do Grupo de Trabalho que tentou a
144 primeira vez rever a resolução 344/2004, sobre dragagem, nós verificamos que
145 3 itens se sobressaíram no GT. O primeiro foi a necessidade de ir além da
146 classificação dos sedimentos. O segundo a reivindicação do Ministério de
147 Transportes para separar dragagem de águas interiores da dragagem
148 marítima. E por fim o terceiro ponto, pode ser resumir assim, a necessidade de
149 compilação e análise de consistência dos levantamentos e resultados
150 laboratoriais das classificações dos sedimentos, estabelecendo uma primeira
151 série histórica de qualidade de sedimentos para o País. Quando o primeiro
152 item, ia além da classificação dos sedimentos, o MMA, já em 2002, pensava
153 em gestão de material dragado, um processo mais completo, além da
154 classificação dos sedimentos. Mas os resultados que saíram em 2004,
155 privilegiou apenas a classificação, perdendo-se inclusive diversos comandos
156 legais importantes para a autorização do lançamento de resíduos no mar. A
157 reivindicação do MT da separação, já em 2002 o Ministério discordava dessa
158 amálgama, dessa junção de dragagem e águas marítimas com águas
159 interiores, até por força da própria Lei 9.966 e da própria Convenção de
160 Londres, sobre o lançamento de resíduos no mar. Mas em função do pleito do
161 Ministério dos Transportes se incorporou a porção das hidrovias, águas
162 interiores na Resolução. Ao longo da aplicação da própria Resolução o setor de
163 transporte verificou que os aspectos da norma não se ajustavam muito bem as
164 dragagens e águas interiores, existindo particularidades. Por fim, a questão da
165 compilação dos dados, da elaboração de um banco de dados e análise
166 consistentes das informações, esse trabalho foi encampado pela SEP,
167 Secretaria Especial de Portos, que contratou a COP para, em uma primeira
168 etapa, estudar portos como: Santos, Rio de Janeiro e Rio Grande, e o MMA,
169 sempre convidado acompanhou bem de perto o trabalho, fazendo sugestões e
170 coletando subsídios, inclusive quanto a lacunas, possíveis falhas, assimetrias
171 laboratoriais e cenários de memória sedimentar referente a contaminação de
172 mercúrio e pesticidas. Em 27 de outubro de 2010, a SEP, a partir de uma
173 correspondência, solicitou a esta Câmara Técnica que já em novembro de
174 2010, quer dizer, o mês seguinte, um novo GT já estivesse constituído, em
175 vista dos prazos da Resolução 421/2010, e dos avançados trabalhos
176 contratados à COP, considerando tudo isso oportuno em relação aos portos
177 marítimos. A própria Câmara Técnica, nessa mesma data, em 27 de outubro,
178 decidiu que a SEP, o Ministério dos Transportes e o Ministério do Meio
179 Ambiente, preparassem uma proposta para a deliberação sobre a criação
180 desse novo GT. Após a decisão da Câmara Técnica, o MMA, procurou-se
181 articular então com a SEP e com Ministério dos Transportes, bem como, com o
182 IBAMA, CETESB e a ANTAQ de forma que pudesse atender as expectativas,
183 as demandas e carências dos setores de transporte portuário, bem como, da
184 própria área ambiental, para que a normalização da avaliação de dragagem
185 evoluísse para um patamar de maior consistência, diante do licenciamento
186 ambiental. Várias reuniões foram realizadas, culminando a reunião no dia 17 de
187 fevereiro, com a participação do Ministério dos Transportes, Secretaria de

188 Recursos Hídricos do Ministério do Meio Ambiente, Agência Nacional de
189 Águas, o DNIT, a ANTAQ, a SEP, e além do próprio MMA, que apresentou
190 então a esse grupo uma minuta de Termo de Referência, discutindo parágrafo
191 a parágrafo, sendo aprovada com mínimas alterações a esta minuta de Termo
192 de Referência. Esse Termo de Referência buscou garantir os ganhos e as
193 experiências vivenciadas com o trabalho da SEP contratado à COP. As
194 preocupações do Ministério dos Transportes de separação de dragagem
195 marítima costeira de interior e hidrovias. A preocupação da SEP para que o
196 desenvolvimento de uma regra para água interior não segurasse a evolução
197 mais rápida de uma regra para águas costeiras marítimas. Dada a
198 compatibilidade com a Política Nacional de Resíduos Sólidos, bem como,
199 buscando-se compatibilidade e integração com a Resolução sobre áreas
200 contaminações, bem como, procurando esse Termo de Referência incluir
201 resultados oficiais interessantes oriundos do primeiro GT. Por fim, balizar o
202 trabalho desse futuro Grupo de Trabalho de forma que se evitem as tensões e
203 as assimetrias vivenciadas na primeira composição de tantos problemas.
204 Portanto, o MMA considera que à luz dos andamentos e das articulações da
205 experiência ganha e do trabalho em andamento, se está maduro para
206 instalação de um novo Grupo de Trabalho, no contexto da Resolução 421,
207 apesar, podendo existir outras inserções sobre isso. O MMA vem se
208 esforçando em função de uma nova abrangência da norma sobre dragagem da
209 elaboração do documento conceitual, para discussão no GT a partir de
210 anotações de aspectos prioritários a serem inseridas na nova Resolução, à luz
211 da experiência da CETESB, do MMA, que foi conseguido com o trabalho da
212 COP, as próprias ocupações do IBAMA do que ficou de fora da primeira
213 Resolução inclusive.

214

215

216 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado Robson. Eu gostaria de
217 convidar a Mesa a representação do Ministério dos Transportes, não sei, o Dr.
218 Jair. A Secretaria de Portos, Dr^a. Mônica, para fazer uso da palavra, se
219 acharem oportuno. E depois eu abro para esclarecimentos e o nosso
220 encaminhamento.

221

222

223 **O SR. JAIRO RODRIGUES DA SILVA (Ministérios dos Transportes)** – A
224 Secretaria de Portos abre a palavra e depois o Ministério dos Transportes
225 complementa com o apoio de ANTAQ e DNIT.

226

227

228 **A SR^a. MÔNICA (SEP)** – Como o Robson expôs, realmente foi apresentado
229 sim, o Termo de Referência elaborado pelo MMA. Nós da secretaria até
230 agradecemos muito, realmente houve um desenvolvimento muito substancial
231 do documento. Mas posteriormente, através de consulta a técnicos junto aos
232 principais portos que veem acompanhando essa discussão, foram levantadas
233 as necessidades de algumas complementações. Diante desse fato, nós já
234 fizemos algumas alterações, mas em reunião junto com a ANTAQ, até
235 conversamos já com o Ministério dos Transportes, gostaríamos de ter um prazo

236maior. Nós estamos recebendo mais informações e a nossa intenção seria não
237abrir o grupo agora no mês de março, seria na próxima reunião em abril, ter
238esse documento mais consolidado, seria apresentado anteriormente ao MMA e
239nós faríamos essa abertura da discussão da Resolução no mês de abril. Nós
240estamos tendo previsões de reuniões com o Ministério dos Transportes, para
241discutir, já que é uma Resolução só, embora ambos estamos de acordo que
242são assuntos diferenciados, para que na abertura a condução, o
243desenvolvimento dos estudos seja de forma mais clara, mais objetiva, até
244acarretando um menor tempo de desenvolvimento dessa versão da Resolução.

245

246

247**O SR. JAIRO RODRIGUES SILVA (Ministérios dos Transportes)** – Como já
248o Calisto relatou, nós tivemos uma reunião, eu participei da segunda, houve
249duas, lá no Ministério do Meio Ambiente, onde se discutiu esse assunto, foi
250entregue essa minuta do Termo de Referência, nos reunimos depois disso, em
251duas reuniões no Ministério dos Transportes com o DNIT, com a ANTAQ e a
252vamos nos reunir com a Mônica disse, agora aproximadamente com a SEP,
253quando apresentamos considerações sobre o documento e isso foi inclusive
254trazido na sexta-feira, encaminhamos e-mail com as sugestões. Então, o que
255Mônica coloca, o Ministério dos Transportes está de acordo. Nós sugerimos
256que em função dos trabalhos que vimos realizando, em função do que nós
257vamos inclusive com uma aproximação com agora com a SEP e os trabalhos
258que ela já vem desenvolvendo junto com a COP. Em função também da
259participação intensa dos segmentos do setor de transporte que estão
260descentralizados. Nós temos trazido nessas reuniões internas colegas das
261administrações hidroviárias que estão espalhadas pelo Brasil, são 8, e inclusive
262temos documento de experiência. Tudo isso como contribuições que haverá ao
263Grupo de Trabalho. Então, nós estamos de acordo com a proposta da SEP, no
264sentido de que em abril, em função de uma melhoria, de um tratamento mais
265amplo e nós sabemos que quando gastamos mais tempo em planejamento,
266nós economizamos tempo em obra. Então a nossa proposta, a proposta dos
267ministérios, eu já conversei com os colegas do DNIT, da ANTAQ em
268consonância com a proposta da SEP, em que se não houver maiores
269dificuldades, nós efetivamente tenhamos o início desse trabalho em abril. Até
270porque nós estamos, como já é pela terceira vez que eu digo, conversando
271com especialistas e eles têm vindo a Brasília e amanhã virão outros, então é
272um trabalho de pré-organização. Nós estamos com cuidado na organização
273para que efetivamente a participação no GT, nós tenhamos especialistas,
274temos vários, alguns estão presentes, que efetivamente haja uma participação
275de especialistas na questão hidroviárias. Estou falando pela questão de águas
276interiores. Esta é a nossa proposta.

277

278

279**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Certo. Então só para retomar.
280Houve na reunião passada essa demanda da Câmara Técnica, que o Ministério
281do Meio Ambiente coordenasse uma discussão junto com a SEP e o Ministério
282dos Transportes, em relação a que Termo de Referência nós teríamos para
283detalhar esses aspectos da 344. O Ministério do Meio Ambiente fez esse

284esforço em conjunto, há uma avaliação na SEP e Ministério dos Transportes,
285que na sua consulta, há uma série de outros atores que estão recolhendo,
286gostariam de consolidar isso e rerepresentar na próxima reunião. Eu pergunto
287só inicialmente, se o Ministério do Meio Ambiente tem acordo com esse
288encaminhamento e abro depois para esclarecimentos. Primeiro Ministério do
289Meio Ambiente.

290

291

292**O ROBSON (MMA)** – O Ministério do Meio Ambiente não ver problemas com
293isso, contanto gostaria de frisar duas coisas. A primeira, que uma é o Termo de
294Referência. O Termo de Referência é para balizar o trabalho do grupo, dar um
295norte, como é que vai acontecer. Outro documento mais conceitual que isso
296também nós discutimos na outra reunião da Câmara Técnica, inclusive a
297própria Câmara Técnica atentou na reunião anterior a possibilidade até de se
298apresentar uma minuta já de uma nova Resolução, então esse é outro trabalho.
299O Ministério do Meio Ambiente trabalhou para atender a expectativa da
300Câmara e do próprio setor de transportes, apresentando uma minuta de Termo
301de Referência, para que inicialmente foi aprovada por todos, item por item, mas
302posteriormente parece que vieram novos insumos que deverão ser
303apresentados, mas também há necessidade que, tanto a SEP quanto o
304Ministério dos Transportes, apresentem também um documentos conceitual
305técnico de forma que se possam avançar as discussões no Grupo de Trabalho,
306da mesma maneira que o Ministério fez, buscando pegar as expectativas, as
307experiências e incluir no documento, inclusive de uma nova Resolução que
308veja a questão do licenciamento de dragagem uma maneira progressiva, desde
309os itens menos exigentes, até os mais exigentes. Então, inclusive, como a área
310costeira, marítima, já tem uma dada experiência no assunto. Inclusive, por isso
311que nós pomos no Termo de Referência que caso a área de águas interiores
312tenha alguma dificuldade, isso fique no prelo para uma posterior decisão da
313Câmara Técnica. O próprio setor do Ministério de Transportes, sobre águas
314interiores, deverá apresentar algo substancial para contribuir e nesse caso o
315Ministério, como já fez o seu trabalho, nós estamos a cavaleiro, estamos
316tranquilos e ficaremos esperando essa proposta conjunta da área de portos e
317de águas interiores do Ministério de Transportes para uma futura
318reencaminhamento, para uma futura discussão na Câmara Técnica.

319

320

321**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Então a princípio está questão
322será retomada na próxima reunião. Eu abro agora para esclarecimentos.

323

324

325**O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Nós discordamos da
326proposta do Ministério dos Transportes. Eu acho que o Ministério dos
327Transportes tem bastante subsídio para colocar logo à disposição deste Grupo
328de Trabalho e acho que o Ministério do Meio Ambiente que já começou a
329avançar em alguma coisa, poderia juntar esses trabalhos e não temos mais
330como protelar a criação desse Grupo de Trabalho, iniciarmos já, já que o
331Ministério dos Transportes tem vários técnicos disponíveis para isso, colocar à

332disposição. Não podemos mais protelar porque é uma expectativa muito
333grande no Brasil que essa questão seja regulamentada o mais rápido possível.

334

335

336**O SR. CARLOS BOCUHY (ECOJURÉIA)** – Existe algum tipo de discussão
337sobre a possibilidade de se separar dragagem de áreas interiores, de áreas
338marinhas. Ou realmente compatibilizar as duas de alguma forma, em uma só
339Resolução. Como isso poderia ser feito, existe algum tipo de solução, porque
340eu estou pensando aqui de nós, por exemplo, encaminhar a área marítima
341para e depois passar para área de águas interiores. Eu gostaria de saber
342algumas considerações sobre esse aspecto?

343

344

345**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Vamos tomar nota só. Porque é
346importante ter esclarecimento para nós entendermos o que nós estamos
347tratando aqui, porque não é pouca coisa. Alguém quer algum esclarecimento,
348Ministério de Minas e Energia?

349

350

351**O SR. JOSÉ BOTELHO NETO (MME)** – Com essa nova... Está em tramitação
352agora, ainda neste semestre a mudança do Regimento Interno. Eu queria saber
353qual é o impacto que isso tem em cima de um Grupo de Trabalho que está
354sendo criado agora? Ele vai ser regido nas regras atuais ou vai ter que se
355incorporando como a limitação de participantes, como está sendo colocado aí
356na nova... Eu gostaria de saber como é que isso vai funcionar?

357

358

359**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Só explicando. A questão do
360Regimento tem toda uma especificidade, deverá ser tratada possivelmente
361numa reunião específica do CONAMA para tratar desse aspecto, e aí, claro
362que ex tunc ou ex nunc, a partir do momento que for aprovado o novo
363regimento, esse regimento vai se aplicar e as adequações terão que ser feitas
364aos Grupos de Trabalho durante esse processo, nós vamos ter que avaliar.
365Mais alguma... Porque daí eu vou tentar fechar essa discussão com um
366posicionamento da Secretaria de Portos.

367

368

369**A SR^a. MÔNICA (SEP)** – Eu só queria esclarecer que a urgência e a prioridade
370sim de abrir essa Resolução, também é uma preocupação da SEP, tanto é que
371realmente ano passado nós nos pronunciamos querendo fazer a abertura. Mas
372diante das ocorrências houve uma alteração de técnicos das “docas”, todas as
373pessoas que estavam envolvidas na discussão saíram dessa área. E nós
374precisamos de novo agrupar esse pessoal, justamente para ver um
375posicionamento com relação a essa minuta, que foi sim, elaborada pelo MMA.
376E consolidar mais esse documento, porque ele foi um instrumento básico na
377discussão passada. A partir do momento em que você desenvolve uma
378discussão que está fora de um Termo de Referência, você pode comprometer
379a paralisação do risco da Resolução, que foi o que ocorreu na vez passada.

380 Por isso essa solicitação só de um prazo maior, a princípio nós estamos
381 concordando com a maioria do que está colocado aqui no Termo de
382 Referência, mas seria só uma complementação de dados, aqui e uma conversa
383 conjunta com o Ministério dos Transportes, nós temos a ideia de que
384 provavelmente vai se desenvolver esse trabalho em 2 grupos, quer dizer, são 2
385 assuntos que têm alguns pontos em comum, mas são cenários diferenciados,
386 mas só ressaltar que a secretaria está ciente sim do prazo curto que temos, a
387 urgência que nós vamos ter e a prioridade que vai ser dada a esse assunto
388 agora.

389

390

391 **O SR. JAIRO RODRIGUES SILVA (Ministérios dos Transportes)** – Sobre as
392 colocações, esse documento conceitual técnico, esse mês justamente será
393 para nós trabalharmos mais e trazermos esse documento conceitual técnico. A
394 questão na qual nós estamos debruçados, a questão ampla, a Mesa já colocou
395 isso, é mais de um trabalho, na realidade, a coisa é ampla, não é pequena. Eu
396 diria que as observações que o Ministério fez inicialmente e preliminarmente já
397 encaminhou, são de pequena monta, isso vai se discutir no grupo, não há uma
398 dificuldade grande. Eu concluo dizendo que o segmento, o modal hidroviário é
399 de uma prioridade muito grande. Nós temos interesse muito grande em que,
400 resolvendo uma colocação, respondendo uma colocação, haja sim os 2
401 subgrupos, pela especificidade da questão hidroviária, as tabelas que nós
402 conhecemos da Resolução 344. Então, há um amplo trabalho a ser
403 desenvolvido e esses 6 meses que as Resoluções do CONAMA têm como
404 prazo, nós queremos cumprir esses 6 meses, precisamos cumprir em 6 meses,
405 se vai prorrogar é outra história, mas o prazo de 6 meses será cumprido e será
406 importante esse mês inicial para nós ganharmos tempo. Nós temos conversado
407 com muita gente sobre o não retardamento desse início. Na realidade, nós já
408 estamos trabalhando, até com pessoas especialistas do segmento e para nós é
409 importante esse (...) de início, um trabalho que já está sendo feito. Volto a dizer
410 que o trabalho é cerca de 2 bilhões e 700 que o setor de transportes, só na
411 área hidroviária, precisa gastar, é programa de Governo. O Ministério tem
412 estado ativamente em reuniões com o ministro e o ministro está fazendo um
413 Grupo de Trabalho, só para a questão hidroviária, então é uma preocupação
414 muito forte, nós precisamos investir bem esses recursos. E essa Resolução, os
415 secretários têm me chamado, e temos vários especialistas aqui, vai para essa
416 reunião, mas essa nossa Resolução, esse Termo de Referência vai ser muito
417 importante para o Ministério, pela grande dimensão que as hidrovias estão
418 ganhando nesse Governo. Concluo apoiando a proposta, solicitando a
419 prorrogação de prazo.

420

421

422 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Dr. Francisco, depois eu já queria
423 encaminhar, porque me parece que o interessado está propondo também
424 retirar, nós não vamos discutir isso e nós não vamos manter esse discussão.

425

426

427 **O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Eu acho que nós não
428 temos justificativa para estar protelando uma coisa que já está sendo protelada
429 há muito tempo. Com a justificativa que o Ministério desmontou a sua equipe
430 técnica e vai recompor, isso não é justificativa, que o Governo pode montar sua
431 máquina de trabalhar e produzir, gerar resultados. Então, não é justificativa,
432 não devemos mais continuar protelando. Sobre que seja aprovado de imediato,
433 que esse grupo comece a trabalhar. Se existe especificação, que coloque o
434 subgrupo de áreas interiores e de áreas marítimas da dragagem, mas isso,
435 vocês que são da área, têm que apresentar a proposta, não protelar. Temos
436 que criar logo, não podemos mais protelar. O país passou 4 anos, mais 4 anos
437 e nós protelamos mais 2 anos, isso não vai resolver o problema.

438

439

440 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI)** – Eu coaduno com a
441 preocupação da FURPA em relação à protelação do processo, mas se me
442 lembro bem, essa discussão no final do ano passado. Francisco, o que foi
443 discutido e foi bastante discutido nessa Câmara Técnica é que de fato nós
444 precisamos de uma referência, a Câmara precisa ter governança sobre o
445 Grupo de Trabalho. Eu vejo que a discussão que nós tínhamos feito
446 anteriormente era de que o Ministério do Meio Ambiente, Ministério dos
447 Transportes e Secretaria de Portos fariam um trabalho, apresentariam um
448 Termo de Referência para que a Câmara analisasse, aprovasse e criasse o GT
449 especificamente dentro desse Termo de Referência. Houve a discussão de
450 abrimos ou não para a parte de águas interiores, parece que surtiu o efeito, é
451 importante, nós tínhamos defendido que esse assunto tinha que ser tratado. Eu
452 acho que se eu for esperar mais 30 dias ou 1 mês, eu não vejo nenhum
453 problema, não pode se postergar a *ad eternum* essa questão. Eu acho que
454 seria melhor nós termos a Câmara Técnica, seja ela qual for, possivelmente
455 não será essa para ela poder aprovar um Termo de Referência para este
456 trabalho. O meu pensamento é que já houve postergação demais, neste
457 aspecto eu concordo com o senhor totalmente, mas acho que aprovar aqui sem
458 um Termo de Referência pronto, sobre o que vai ser discutido, e mandar para
459 este GT também não vai ser produtivo, porque enquanto não se tiver isso, não
460 vai começar as reuniões. Eu acho que melhor senso teria, acho que apoiaria a
461 proposta de retirar de pauta para análise na próxima reunião.

462

463

464 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Deixa-me só concluir... Só um
465 pouquinho Dr. Francisco... O Bocuhy e depois nós retomamos.

466

467

468 **O SR. CARLOS BOCUHY (ECOJURÉIA)** – O Termo de Referência está
469 pronto? Então o que nós temos na verdade é um impasse institucional,
470 setorial?

471

472

473 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Não é um impasse institucional,
474 porque o Ministério do Meio Ambiente tem acordo do que há um espaço para

475aprimoramento no âmbito do Ministério dos Transportes e da SEP, que ele
476acha que seria melhor pautar isso após resolver essa questão que estão se
477fazendo toda uma consulta a setores da área de portos, do que trazer essa
478discussão para dentro de um GT. Parece-nos muito mais eficiente isso. Agora,
479o que nós temos é que foi feito um grande avanço, da última reunião para essa,
480onde realmente nós temos já um referencial que pode, vamos dizer assim,
481servir de objeto para discussão desta Câmara Técnica.

482

483

484 **SR. CARLOS BOCUHY (ECOJURÉIA)** – Eu gostaria de entender o
485seguinte. Por que na existência de um Termo de Referência, por que essa
486questão não pode ser remetida ao GT? Porque o grande condão do CONAMA
487é exatamente essa composição dos diversos setoriais essa discussão em
488grupo. De certa forma, desde que esteja sendo tratado entre os setoriais, nós
489alijamos outros setores da sociedade dessa discussão e o “bolo” vem pronto.
490Por que não remeter isso na existência de um Termo de Referência, já para
491instalação do GT e discutirmos isso no âmbito do GT?

492

493

494 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Dr. Bocuhy, nós estamos aqui
495onde o próprio interessado entende que há um espaço para aprimoramento,
496vieram para esta Câmara trouxeram... Eu estou agora respondendo ao Dr.
497Bocuhy. Trouxeram uma primeira proposta, essa proposta nós ficamos com a
498obrigação, na última reunião, de trazer para esta reunião e apresentar à
499Câmara, o trabalho que estava sendo desenvolvido. O próprio interessado, que
500no caso é o MMA, que está apresentando esta Câmara entende que é
501importante que haja o aprimoramento no âmbito do Ministério dos Transportes
502e da Secretaria de Portos, não nos parece conveniente trazer para dentro do
503Grupo de Trabalho essa discussão que ainda está sendo feita no âmbito dos 2
504setores. Parece-nos que por uma questão de eficiência até para nos dá um
505melhor subsidio para melhor deliberar, que seria oportuno que fizessem esse
506aprimoramento e trouxessem para a próxima reunião para a discussão. Esse é
507o entendimento que eu peguei do próprio Ministério do Meio Ambiente que fez
508o esforço para trazer o... Então nos parece que não é questão de aprovar e
509trazer para dentro do Grupo de Trabalho, mas sim, uma questão de que há um
510aprimoramento e são questões que poderiam ser tratadas, primeiramente no
511âmbito dessas duas esferas na relação com o Ministério do Meio Ambiente. E
512claro, se a FURPA já quiser fazer subsídios, já encaminhe os seus subsídios à
513Secretaria de Portos e ao MMA, que já serão incorporados na medida de trazer
514uma proposta aprimorada para a próxima reunião. Esse eu estou tentando
515fazer aqui um espaço com o presidente tem que fazer, que é de aprimorar, e
516tentar otimizar a discussão no âmbito da nossa Câmara e não ficar em
517discussões que não vamos ter uma boa solução e depois poderemos ter que
518retomar uma discussão que poderia ter sido tratada antes.

519

520

521 **SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Eu sou favorável que
522se crie já. Agora, se o MMA e o Ministério dos Transportes já não têm um

523 Termo de Referência a altura que apresente dentro de um prazo estabelecido
524 aqui na instalação do GT, mas que o GT já fique criado e estabelecido para
525 começar a funcionar. Se isso é o que nós propormos, senão vai protelar muito
526 mais, dando um prazo que não tem limites para apresentar um novo Termo de
527 Referência e nós não vamos nos instalar. Temos que criar o GT e dar um prazo
528 para o Ministério dos Transportes e Ministério do Meio Ambiente, melhore,
529 aprimore o seu Termo de Referência na instalação do GT que apresente esses
530 Termos de Referência. Nós temos que começar a avançar, senão não vamos
531 andar.

532

533

534 **O SR. CARLOS BOCUHY (ECOJURÉIA)** – Eu gostaria de apoiar a proposta
535 do Conselheiro da FURPA, dizendo que se nós tivéssemos um prazo, isso
536 seria muito mais interessante, porque entraríamos possivelmente em um
537 processo de discussão que de certa forma tranquiliza diversos segmentos da
538 sociedade que têm uma preocupação, que a questão da dragagem seja
539 aprimorada. Por questão de proteção da saúde pública e outras questões
540 também. O que não fica claro, Dr. Volney nesse processo é a subjetividade
541 colocada do que deve ser ainda trabalhado. Para mim, existe uma espécie de
542 lacuna no que vocês colocaram, que talvez nós nos sentíssemos mais
543 confortável se nós pudéssemos entender melhor o que realmente existe de
544 acordo a ser feito entre os 2 departamentos.

545

546

547 **O SR. JAIRO RODRIGUES SILVA (Ministérios dos Transportes)** – Nós
548 recebemos esse Termo, apesar de serem muito bem conduzidas, nas reuniões
549 houve já, como eu disse duas lá, no meio ambiente conosco. Nós fizemos de
550 nossa parte duas, quinta-feira haverá outra, mas esse termo, 2 colegas, 2
551 membros da Câmara que fizeram referência, eu diria que não está pronto e
552 acabado. Este mês, seria para nós, quer dizer, está muito bem conduzido, eu
553 volto a dizer. As observações não são muitas, mas tem algumas questões
554 conceituais que nós precisamos aprimorar, coisas fáceis de fazer, mas é
555 questão de concordância de ponto de vista, para que a coisa vá bem no seu
556 andamento. Quanto a instalar hoje ou aproximadamente, antes dos 30 dias o
557 GT, aí nós pensamos, além dessa questão, há duas questões na minha visão,
558 a questão do conteúdo do termo, que aí já estará correndo esse prazo. E a
559 questão para nós não pressionarmos o prazo de 6 meses, que o prazo do GT
560 será 6 meses. É uma Resolução do CONAMA que fixa em princípio para 6
561 meses. Então, nós queremos justamente esse tempo para ganhar esse prazo
562 do GT. Quanto à colocação que a Mesa fez sobre sugestões a serem
563 encaminhadas. Pessoalmente, eu entendo que seria interessante, quer dizer,
564 os membros da Câmara Técnica que tenham sugestões, e observações ao
565 documento que já está posto, apesar de nós não tê-lo ainda concluído, firmado,
566 digamos assim, assinado esse compromisso entre o Ministério dos Transportes
567 suas autarquias, agências e a própria SEP. Mas eu sugeriria que havendo, nós
568 possamos ganhar um pouco de prazo e enriquecer a contribuição. É a minha
569 posição minha pessoal. Em havendo sugestões, essas possam ou até devam
570 ser encaminhadas ao Ministério do Meio Ambiente, já serão trabalhadas, então

571é mais um avanço que além do que já se tem trabalhado, iria mais ainda
572previamente enriquecer o trabalho e contribuir para que vá bem. A minha
573sugestão é acatar uma proposta da Mesa, do Bocuhy... Mas nós recebermos
574as contribuições dos membros da Câmara Técnica, que possa haver, isso vai
575já de pronto enriquecer e neste mês nós teremos condição plena de trabalhar,
576tanto o que nós queremos aprimorar no termo como as contribuições que vêm.

577

578

579**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – O prazo, no meu entendimento,
580seria a próxima reunião da Câmara Técnica.

581

582

583**O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Podia ser 30 dias.

584

585

586**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Não. O prazo será a próxima
587reunião da Câmara Técnica. A próxima reunião vai ser a instalação da próxima
588Câmara Técnica, eu não posso aqui definir, posso fazer o indicativo, agora, o
589presidente da Câmara Técnica possivelmente vai ser outro. O que eu posso
590dizer é que provavelmente, após essa recomposição que vai se instalar a
591Câmara Técnica e o primeiro ponto de pauta será esse aí.

592

593

594**O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Mas
595independentemente do prazo da nova reunião da Câmara Técnica, terá um
596prazo para que o termo esteja consolidado, então seriam 30 dias,
597independentemente da Câmara Técnica estar reunida, se ela marcar a pauta
598da reunião, já está em mãos e todos os conselheiros terão acesso ao Termo de
599Referência. Então, os 30 dias para consolidar e fechar o Termo de Referência,
600isso sim.

601

602

603**O SR. CARLOS BOCUHY (ECOJURÉIA)** – Eu acho que 30 dias
604disponibilizado ao Termo de Referência, contemplaria a todos e isso ficaria
605para a próxima reunião. Nós temos uma certeza de que...

606

607

608**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Isso até porque todo mundo pode
609ler e se preparar para poder vir para deliberar na Câmara Técnica. Só a Dr^a.
610Sérgia e depois... Já que há um acordo, nós encaminhamos para encerrar essa
611discussão.

612

613

614**O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Nós queríamos até 15
615de abril para que esse parecer esteja pronto, porque é hoje e amanhã a
616reunião e submeta a CT para distribuir a todos os conselheiros para conhecer
617de perto. E a reunião já instalaria o GT com o Termo de Referência na mão.

618

619

620A SR^a. SÉRGIA OLIVEIRA (Diretora de Qualidade Ambiental/MMA) – Como
621eu em parceria com o Robson, nós coordenamos esse processo para chegar e
622a nossa intenção era realmente chegar aqui hoje com o Termo de Referência
623aprovado, inclusive no dia 17 de fevereiro, quando fizemos a reunião, saímos
624bastante felizes porque tinha havido um consenso, mas obviamente a
625necessidade de consultas gerou essa nova demanda. E apenas no dia 12, na
626sexta-feira que nós recebemos esses insumos do Ministério dos Transportes,
627não foi possível que nós incorporássemos ao Termo de Referência para trazer
628hoje uma coisa mais avançada, talvez já discutida, que a nossa intenção era
629realmente aprovar isso hoje no Termo de Referência e criar o grupo. Por outro
630lado, nós sabemos a importância do progresso que houve desde a primeira
631reunião que tivemos, acho que em outubro, se não me engano, não é Volney?
632Que o Volney me pediu que coordenasse em que os 2 setores, em especial a
633SEP e Ministério dos Transportes estavam bastante ainda procurando os
634caminhos para avançar. E hoje nós percebemos que está havendo uma maior
635integração dos 2 setores, então eu acho que em nome desse progresso, é
636importante que esse mês, seja um mês de avanço dessa discussão setorial,
637tanto a questão costeira quanto a questão de águas interiores. Mas eu
638compartilho da preocupação de que isso não pode ser mais protelado e nos
639colocamos à disposição da SEP e do Ministério dos Transportes para que eles
640promovam reuniões de discussão do Termo de Referência para que até a data
641da próxima reunião, nós já tenhamos isso bastante afinado e, se possível, não
642só o Termo de Referência, mas também o documento conceitual que possa
643nos dar alguma estrutura básica, algum norte para a futura Resolução. Acho
644que é muito importante, que o setor faça essa discussão e nós estamos aqui à
645disposição como os nossos técnicos para participarmos das reuniões que
646acharem convenientes. Então que na próxima reunião para tranquilizar a
647Câmara Técnica nós já tenhamos um documento afinado de Termo de
648Referência e de documento conceitual, se for possível, o máximo que nós
649consigamos para não perdermos tempo. Até porque todos nós sabemos, dia 24
650de março passa a vigorar apenas um ano para revisão da Resolução. O nosso
651prazo realmente está bastante curto. Só para deixar claro que nós estamos
652realmente preocupados com o prazo e estamos auxiliando no que for possível
653para que exista um, vamos dizer assim, quando comece o GT a coisa seja
654mais rápida. Estamos investindo nisso, acho que esse processo é bastante
655importante, eles que façam essa discussão já que eles solicitaram esses 30
656dias.

657

658

659O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Só para... A proposta é que até o
660dia 15 de abril se disponibilize a SEP e o Ministério dos Transportes, em
661articulação com o Ministério do Meio Ambiente, esse Termo de Referência que
662vai ser o objeto de discussão para a criação do Grupo de Trabalho. Não Sei se
663tem mais algum comentário. Acho que com isso o Dr. Bocuhy e o Dr. Francisco
664se sentem contemplados.

665

666

667 **O SR. JAIRO RODRIGUES SILVA (Ministérios dos Transportes)** – Só para a
668 questão que a Dr. Sérgia colocou. O nosso convite é que nós possamos no dia
669 17, quinta-feira, nós temos uma reunião marcada, então nós vamos estar
670 convidando o Ministério do Meio Ambiente para estar junto conosco nesse
671 processo. A reunião já está marcada, virão especialistas de algumas
672 administrações rodoviárias, DNIT e ANTAQ, enfim, nós já vamos
673 informalmente, de acordo com a proposição, nós já vamos estar reunidos junto
674 com o Ministério do Meio Ambiente, para vir dirimir essas pequenas não
675 concordância ainda quanto ao texto do Termo de Referência. Então eu convido
676 e nós vamos fazer isso formalmente, o MMA para estarem conosco na quinta-
677 feira, quando vamos ter essa reunião, e também a SEP para tratarmos juntos
678 se for o caso.

679

680

681 **A SR^a. MÔNICA (SEP)** – Eu concordo com essa proposta, 30 dias nós
682 estaríamos com o Termo consolidado.

683

684

685 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Então o Ministério dos
686 Transportes, a SEP e o Ministério do Meio Ambiente assumem esse
687 compromisso de até o dia 15 disponibilizar no site da Câmara de Controle e
688 Qualidade, esse Termo de Referência que vai subsidiar depois a discussão da
689 próxima reunião da 46^a da CTCQA. Encaminhado este ponto, vamos mudar
690 para o 3.2. Eu queria agradecer aos nossos colegas do Ministério dos
691 Transportes, da SEP e da ANTAQ, que estão aqui presentes, Dr. Urbano
692 Conselheiro junto ao Conselho Nacional de Meio Ambiente. E agora vamos sair
693 da água e vamos para o ar. Bom, a 418, a Resolução que foi aprovada em
694 novembro de 2009, trata dos aspectos de inspeção e manutenção veicular. No
695 ano passado, em 2010, nós recebemos aí, por parte da CNI, um
696 questionamento em relação a alguns limites máximos de emissão,
697 principalmente para a questão de motocicletas, que tem relação com a tabela 3,
698 da Resolução 418. À época, eu acho que foi mais ou menos para agosto do
699 ano passado, foi trazida essa discussão, o Governo de São Paulo, fez uma
700 série de argumentações e achamos por bem retirar essa discussão de pauta
701 naquele momento para aprimorar uma discussão entre a CNI, os próprios
702 atores, o Governo do Estado de São Paulo, o próprio Ministério do Meio
703 Ambiente e IBAMA. Nós estamos retomando essa discussão hoje aqui na
704 Câmara Técnica. Peço inicialmente para a CNI fazer uma rápida
705 contextualização do por que dessa demanda que foi encaminhada ao Ministério
706 do Meio Ambiente, depois eu gostaria de ouvir o IBAMA e o MMA, antes de
707 abrir uma discussão interna na Câmara Técnica, OK?

708

709

710 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI)** – Bom dia a todos. Volney já
711 fez um apanhado do histórico que aconteceu a respeito desse tema. Nós
712 recebemos em torno de junho do ano passado, um requerimento por parte da
713 Associação Brasileira de Fabricantes de Motocicletas, ABRACICLO, um pedido
714 para que trouxesse ao CONAMA a revisão sobre a tabela 3, da 418, que foi

715alterada na Plenária. Em resumo, o que aconteceu é que foi feito um trabalho
716com um grupo técnico, a Câmara aprovou a proposta de Resolução e na
717Plenária foi pedido que se colocasse valores mais restritivos para os padrões
718de automóveis, tabela 1 e também para padrões mais restritivos para
719motocicletas. Isso foi aprovado. Qual é o problema dessa aprovação? O
720problema é o seguinte, que os veículos, quando saem de fábrica, saem
721homologados, os motores são testados e os fabricantes estão aqui e eu vou
722até pedir ajuda a eles para explicar mais essa questão aos senhores. E os
723valores de emissão estão abaixo dos valores homologados. Isso é um
724problema. Por quê? Nós estamos lá dizendo, falando a respeito de motores
725novos, motores testados em bancada, em laboratório e combustível dentro de
726padrões rigidamente comprovados. O que é diferente no mundo real, que nós
727temos por aí. Qual é o risco? O risco é de que problemas nas inspeções
728veiculares, porque o limite de emissão está abaixo do valor, inclusive
729homologado para um motor novo, um motor que sai de fábrica. E a nossa
730proposta era voltar com os valores inicialmente estabelecidos e aprovados por
731esta Câmara Técnica, para que não houvesse prejuízo ou questionamentos
732jurídicos posteriores. A nossa proposta é retornar os valores aprovados pela
733Câmara Técnica, tanto para a tabela 1, embora, é bom que se diga que a parte
734de veículos automotores, a CNI, não partiu da CNI essa prerrogativa, para
735depois, no caso da ANFAVEA, partiu apenas da ABRACICLO, mas nós vemos
736que o problema é o mesmo. Você estabelecer, imagine o senhor, estabelecer
737um prazo no Brasil padrões de emissão mais rigorosos que valores de
738homologação. Eu acho isso um problema sério, um risco jurídico muito grande,
739uma insegurança para os consumidores e para os fabricantes, se os valores de
740homologação têm problemas. Sei que a cidade de São Paulo quer falar, é
741interessada na questão, mas eu acho que nós temos que discutir a
742homologação. Então, eu vejo com muita preocupação, nós abrimos um
743precedente de valores de emissão a serem mais rigorosos que os valores de
744homologação. Volney, eu queria pedir a palavra, dar a palavra rapidamente aos
745fabricantes para que possam complementar alguma coisa que eu coloquei e
746depois abrir a palavra para os conselheiros.

747

748

749**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Claro, em torno de uns 10
750minutos. Eu só peço aqui, depois vou passar para o IBAMA e para o Ministério
751do Meio Ambiente.

752

753

754**O SR. NÃO IDENTIFICADO** – Antes dos... Eu acho que os conselheiros têm
755que falar primeiro depois abrir a palavra para os outros. Eu gostaria de fazer
756uma contraposição do que foi dito, até porque o conceito é um pouco diferente.

757

758

759**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Ninguém está dando razão para
760ninguém, eu estou querendo aqui só organizar certo contra ponto. Eu acho
761melhor, até porque o conselheiro ele pode passar a palavra para alguém
762completar o que ele está tentando dizer e muitas vezes não tem o domínio

763sobre toda essa questão, no intuito de deixar claro qual é a proposta que eles
764estão fazendo, não quer dizer que nós tenhamos acordo sobre isso. Depois
765nós abrimos a discussão sobre esses aspectos. Pode ser? Até para não ficar
766retomando, eu disse só um pedaço, não consegui falar todo. Deixar apresentar
767o quadro e depois nós nos debruçamos sobre esse quadro e fazemos a
768discussão e esgota essa discussão. Então, só pediria que não se estendessem
769muito, mas que ficasse claro qual é o problema e depois, claro, nós sabemos
770que o município de São Paulo tem toda uma experiência do trabalho que faz já
771na prática de verificação da inspeção veicular e com certeza vai nos trazer
772dados e elementos, que vão dizer do dia a dia de como é que funciona. Pode
773ser, Dr. Schettino.

774

775

776**O SR. MÁRCIO SCHETTINO (ANAMMA Sudeste)** – Primeira a última reunião
777deliberou e ajustou um processo que está na pauta, a pauta diz a discussão da
778tabela 3, ponto. Até porque não houve nenhum encaminhamento oficial da
779tabela 1, para ver discutido aqui. Só que foi levantada a questão da tabela 1.

780

781

782**O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI)** – É uma questão de
783conceito, é verdade, a CNI só apresentou requerimento para a tabela 3. Agora,
784eu quero só deixar claro para a Câmara Técnica...

785

786

787**O SR. MÁRCIO SCHETTINO (ANAMMA Sudeste)** – Se é uma questão de
788conceito, eu como Conselheiro queria deixar claro o conceito antes de todos
789falar, isso que eu coloquei. Não estou fechando a porta para ninguém falar,
790você colocou, fez uma colocação, eu, como Conselheiro, estou discutindo o
791conceito, não estou discutindo a questão. Como foi levantado que voltar os
792valores discutidos pelo Grupo de Trabalho, está bom, os valores discutidos não
793no plano de trabalho não implicam na tabela 1, o que foi apresentado e
794aprovado na assembleia foi exatamente os valores aprovado pelo Grupo de
795Trabalho. Eu estou discutindo o conceito do que você colocou, só isso e não
796estou abrindo... E a própria Câmara Técnica decidiu que só iria discutir a tabela
7973, porque só isso foi apresentado oficialmente a esta Câmara Técnica.
798Podemos discutir os outros? Podemos. Eu só queria deixar claro isso daí. E a
799única coisa que foi alterada na Plenária foram os valores da tabela 3, e mais
800nada. O resto foi aprovado pelo Grupo de Trabalho.

801

802

803**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu vou pedir que só se atenham
804à questão da tabela 3. Quem é que vai fazer o uso da palavra Dr. Wanderley?
805Eu quero só uma contextualização, depois nós entramos nas questões
806técnicas, é uma apresentação inicial só para contextualização o problema.

807

808

809**O SR. LUCIO NOBUIUKI TIBA (ABRACICLO)** – Bom dia a todos, em nome da
810ABRACICLO gostaria de agradecer a oportunidade de estar aqui presente para

811colaborar com a discussão. Meu nome é Lucio, estou vindo como
812representante da ABRACICLO. Bom, eu acho que o nosso colega, Wanderley
813já relatou a situação. Como fabricantes a situação dos valores que estão sendo
814colocados como limite de 1%. Eu vou entrar diretamente nos valores.
815Realmente são valores que são incompatíveis realmente com o que foi
816colocado como homologação. Tenho evidências, inclusive dos associados que
817apresentaram documentos de homologação com parecer técnico aprovado
818com os valores de CO em marcha lenta, acima do que está sendo proposto
819para inspeção veicular. Realmente isso é fato, foi encaminhado, como
820exemplo, não sei se seria o caso, não gostaria de estar expondo o fabricante,
821mas realmente o limite de 1% vai contra ao que foi, inclusive, homologado.
822Então, existe uma contradição, vamos dizer assim, do que vai ser colocado
823como inspeção veicular e o que foi homologado. Para complementar, eu tenho
824valores que são utilizados em outros países que utilizam o mesmo limite do
825nosso PROMOT 3, seria equivalente, o Euro 3. O Japão, por exemplo, utiliza
826para limites de CO 3%, independente do modelo. Outros países da Ásia que
827têm como referência o Euro 3 também utilizam outros limites, em torno de 3 a
8282,5%, alguns com 3,5. O que eu gostaria de estar colocando é que os modelos
829que o Brasil produz, hoje, são modelos globalizados e que procuram utilizar a
830tecnologia que é utilizada como produto a nível mundial, no mesmo nível.
831Logicamente existem algumas particularidades em relação ao Brasil, nós temos
832o combustível com etanol, mas independente disso, o conceito que se utiliza
833para desenvolvimento de produto, é utilizar a mesma base para alinhar com
834regulamentação a nível mundial. Então, só para colocar, existe essa
835necessidade de nós estarmos alinhados com o que existe, com os outros
836países que também utilizam a inspeção veicular como meio de se controlar o
837produto que prejudica o meio ambiente. Se for oportuno, até poderia mostrar o
838quadro.

839

840

841**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – A proposta é retornar aqueles
842valores originais que foram apresentados pelo Grupo de Trabalho ou é outra
843proposta?

844

845

846**O SR. LUCIO NOBUIUKI TIBA (ABRACICLO)** – Retornar ao que foi
847apresentado pelo Grupo de Trabalho. Não são outros números.

848

849

850**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Então eu acho que com isso fica
851esclarecido o que está sendo proposto pela CNI e a ABRACICLO. Vou passar
852a palavra para o Dr. Schettino, depois gostaria de ouvir o Ministério do Meio
853Ambiente e IBAMA também.

854

855

856**O SR. MÁRCIO SCHETTINO (ANAMMA Sudeste)** – Só para esclarecer a
857questão de voltar à tabela inicial. Parte dela, voltar à tabela inicial, e a proposta
858também colocavam que, os veículos a partir de 2010, esse valor ia ser

859levantado, a 418 não fechava. Nós precisamos fechar esses valores. Dos 3,5.
860Estamos falando em manter o que foi fechado e em manter o que foi fechado,
861significa em estabelecer os valores dos veículos de 2010 para frente. Então,
862nós precisamos discutir esses valores, que foram fixados depois na Plenária e
863como realmente foi colocado pelo pessoal da ABRACICLO e temos os dados
864aqui, podemos apresentar aqui e colocar para todo mundo na Câmara Técnica.
865Aí uma forma um pouco diferente, em vez de trazer experiência lá de traz e do
866lá de fora, nós vamos mostrar efetivamente o que o programa de IM de São
867Paulo, com milhares de motos levantadas, realmente levantou, qual é a
868estatística mostrando o que realmente é viável. Então esse é um pleito que
869além da ABRACICLO, nós também, como IM, também colocamos, uma vez
870que se mantiver isso que está aí, nós vamos reprovar mais de 90% da frota. O
871que não é viável e não é essa a intenção, ou seja, nós precisamos adequar
872dentro da nossa realidade. Estamos à disposição, se quiser nós podemos
873mostrar essa estatística e colocar quais são, e o que nós entendemos como
874viável. É algo em torno de 3, em termos de CO e de 600 PPM em termos de
875HC, isso para as motos a partir de 2010.

876

877

878**O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Eu acho que vale nós
879nos adequarmos e não nos acomodarmos com os limites achando que
880estamos muito bem contemplados. Se tem a frota que você falou que está e
881que contemplado, haja aceitação para não retirar, não haver prejuízo, o tempo
882para se adequar, eu acho que o setor tem que começar e continuar
883aprimorando para reduzir cada vez mais, senão nós não vamos avançar nada,
884nunca, essa é a proposta. Não adianta dizer: “Vamos segurar esse limite,
885porque na expressão nós vamos reprovar 90, 95% da frota brasileira.”. Ou uma
886frota importada também, nós importamos. Então, nós temos que ver que nós
887não temos que adequar número para atender o fabricante, mas sim a questão
888do ambiente sadio do meio ambiente...

889

890

891**O SR. MÁRCIO SCHETTINO (ANAMMA Sudeste)** – Nós estamos falando de
892uma frota que está na rua.

893

894

895**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Deixe-me só tentar organizar e
896depois eu retorno a palavra. Gente o que eu quero é deixar claro, é que a ideia,
897nesta reunião nós temos que a cada ponto nós temos que chegar a uma
898conclusão. Temos como construir uma convicção, contra ou a favor, ou nós
899precisamos ainda um pouco de mais informação, esse processo que eu quero
900tentar conduzir aqui. Ministério do Meio Ambiente e o IBAMA.

901

902

903**O SR. NÃO IDENTIFICADO (Ministério do Meio Ambiente)** – A nossa
904preocupação em relação a esse tema é o seguinte, em razão da finalidade
905desse programa, é um programa de inspeção e manutenção. O que nós
906queremos com esse programa? Que a partir dele os proprietários de veículos

907façam uma manutenção adequada do seu veículo, esse é o objetivo final da
908história. Nós aprovamos essa tabela num GT, de há quase 2 anos atrás, vocês
909vejam que a última linha é uma linha que hoje já não faz mais sentido, nós
910teríamos hoje como construir uma última linha. Que naquela época, se não me
911engano, em São Paulo estava no meio do primeiro ano das motos, então nós
912não tínhamos dados empíricos. Hoje, nós já temos o conhecimento do que é
913que essas motos que estão na rua estão emitindo e nós temos como traçar o
914que nós achamos que é o ideal de veículos que seriam reprovados por não
915estarem com uma manutenção adequada. O que nós não tínhamos como fazer
916naquela época. Ou seja, eu acho que ficou muito claro, no primeiro momento,
917que essa proposta não vingou no Plenário do CONAMA, a CETESB
918apresentou uma proposta que foi votada por todos os conselheiros e foi
919aprovada. E o que nós sugerimos no último parecer que os senhores tiveram
920acesso, é que em primeiro lugar ABRACICLO nos desse os números que
921comprassem... Escuta, aplicando o que foi aprovado, significa que quanto
922serão reprovados? Porque se vão ser 90%, isso não está fazendo muito
923sentido, e que por outro lado a CETESB nos apresentasse. “Olha, devemos
924manter por tais razões, porque vai resultar numa manutenção mais adequada.”.
925Enfim, infelizmente a CETESB hoje não pôde vir, mas eles estão lá com
926mudanças, mas eles mandaram um parecer aqui que o Paulo vai se referir na
927sequência. Então, a nossa preocupação aqui do Ministério é confrontar essas
928posições para que nós cheguemos a um número exato de emissões para
929essas motos fabricadas de 2010 em diante, que leve a uma reprovação
930adequada, que indique o real estado de manutenção dos veículos. Assim como
931nós já temos essa experiência nos veículos a diesel, nos veículos leves e tudo
932mais, nós precisamos ter esse número também e acho que hoje a prefeitura de
933São Paulo tem como apresentar para nós os dados empíricos que eles têm
934observado na frota em circulação na cidade. Paulo, você complementa?

935

936

937**O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Bom, eu só queria fazer uma correção.
938Essa tabela não foi aprovada no Grupo de Trabalho, foi aprovada nesta
939Câmara Técnica e depois que encaminhou para Plenário do CONAMA. E no
940Plenário do CONAMA, a CETESB apresentou outra proposta que foi vitoriosa,
941mas eu lembro que naquela ocasião, que consta em ata e tudo o IBAMA se
942manifestou contrário a essa alteração, respeitando o que foi acordado na
943Câmara Técnica, não entrando no mérito do valor em si, mas pelo fato de na
944Câmara Técnica foi aprovado uma coisa e no Plenário se troca, aliás, eu não
945gosto dessa estratégia. Nós montamos os Grupos de Trabalho, as Câmaras
946Técnicas para discutir. Se você perde com seus argumentos no grupo, eu acho
947que você tem que aceitar o argumento vitorioso e a partir daí encampá-lo nas
948suas discussões e não apresentá-la nos próximos fóruns que tiverem, nas
949instâncias que tiver e ir até o fim. Acho que não é uma boa estratégia. Só para
950firmar a posição do IBAMA a respeito desse tema. Logo depois nós recebemos
951tanto da ABRACICLO quanto da ANFAVEA, correspondências pedindo para a
952revisão. Como nós não revisamos Resoluções do CONAMA, nós
953encaminhamos isso para o Ministério, via Secretaria Executiva, que
954encaminhou para a Câmara Técnica. Então, eu discordo um pouco quando, o

955que está em pauta é só a tabela 3. A da outra também está, porque o
956encaminhamento que o IBAMA fez oficialmente, você vê, se refere aos 2, eu
957não sei em que momento não foi discutido aqui, mas que está no processo
958também está. Como foi dito pela CNI, é mesmo... Deixando de lado os valores,
959é a mesma questão. Agora, vou me limitar a ouvir exatamente o que foi
960determinado na outra Câmara Técnica que são os argumentos dos 2 para se
961mudar o valor que já foi alterado no Plenário, mas antes eu queria de pedir
962permissão para ler uma justificativa técnica, que a CETESB, mandou e pediu
963desculpas porque estão passando por um processo de mudanças lá, tanto é
964que o Governo de São Paulo também não está aqui, então me ligaram na sexta
965e me passaram esse e-mail pedido para eu ler, para ficar registrado a posição
966deles a respeito desse tema. É possível?

967

968

969**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) –** Por favor.

970

971

972**O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) –** “Justificativa Técnica da CETESB para a
973manutenção dos atuais limites estabelecidos na Resolução 418/2011. Princípio
974Fundamental da inspeção ambiental de veículos automotores. Os limites da
975inspeção veicular devem ser necessariamente pautados nos valores de
976referência obtidos para cada modelo homologado, independentemente de
977eventuais tetos estabelecidos para homologação de veículos novos. 2- Limites
978de inspeção estabelecidos com base em teto de homologação (...)
979desatualizados incompatíveis com a tecnologia de controle de emissões,
980tornam os programas de IM ineficazes, programas fecharam. Limites de
981inspeção de automóveis, especificamente, considerando que conforme
982constatado na prática pela CETESB, não há qualquer relação entre as
983reprovações sistemáticas indevidas de certos modelos de automóveis em boas
984condições de manutenção e o limite de CO de marcha lenta estabelecida pela
985Resolução 418, considerando que os valores de referência de homologação de
986CO em marcha lenta em todos os modelos de automóveis de circulação no
987Brasil são muito próximos de 0%, considerando que o atual limite da inspeção
988ambiental para CO em marcha lenta de 0,3% para os veículos flex e gasolina,
989embora mais restritivo que o limite anterior de 0,5%, ainda é considerado pouco
990restritivo quando comparado aos valores de referências de certificação e aos
991valores típicos dos veículos em uso em boas condições de manutenção.
992Considerando que um eventual relaxamento do limite da inspeção ambiental
993para CO de marcha lenta de 0,3 para 0,5%, para os veículos flex e gasolina,
994aumentaria o grau de violação do princípio fundamental da inspeção veicular e
995implicaria a aprovação indevida de milhares de veículos com consequências
996danosas à qualidade do ar nos centros urbanos. A CETESB reafirma sua
997posição original contrária ao relaxamento do limite, o que considera um
998retrocesso no processo regulatório e se coloca novamente em defesa dos
999limites de emissões aprovados pelo Plenário do CONAMA, conforme
1000estabelecido na Resolução 418. Limites de inspeção para motocicletas, da
1001mesma forma que os automóveis, as motocicletas não devem ser
1002inspecionadas com base em tetos que não têm nenhuma relação com os

1003valores medidos durante a homologação. A maioria absoluta dos modelos
1004comercializados no Brasil que inclui os principais fabricantes tem valores de
1005homologação muito inferiores aos limites da inspeção mais leniente, ora
1006pleiteados pela ABRACICLO as motocicletas produzidas a partir de 2009,
1007equipadas com catalisadores apresentam valores de emissão certificada de CO
1008em marcha lenta próximos de zero. Esses veículos devem ser inspecionados
1009com base nos valores mais próximos dos níveis de emissões de certificados,
1010conforme os limites propostos pela Resolução 418 do CONAMA. Caso essa
1011maioria dos veículos que apresentam emissões típicas muito baixas fosse
1012inspecionada com base em limites lenientes, (apropriado somente para alguns
1013modelos e exceção mais poluentes), a inspeção das motocicletas se tornaria
1014inefcaz na identificação dos veículos desregulados e, portanto, inócua,
1015perdendo sua utilidade. Entretanto, algumas poucas exceções que
1016efetivamente nada representam em termos de volume de vendas e emissões
1017atmosféricas globais, (relação de modelos já levantadas pela área de
1018homologação da CETESB). Cujos valores de homologação superam os limites
1019da Resolução 418, sugere-se que somente para essas exceções sejam
1020utilizados limites especiais mais lenientes, conforme proposta na Resolução
1021418, para a primeira fase do programa. A Resolução 418 já incorpora provisão
1022no § 3º, do art. 31 para esses modelos de seções, onde fica facultado ao órgão
1023ambiental responsável pela execução do programa de IM, propor ao IBAMA
1024procedimento específico para veículos que comprovadamente não atendam
1025aos processos de limites estabelecidos pelo CONAMA. Sugere-se que o
1026PROMOT 4, incorpore requisitos...” isso aqui já é outra justificativa deles.
1027Concluindo. sobre o IM é isso.

1028

1029

1030**SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Porque eu queria registrar uma
1031questão mais até procedimental. Isso é praticamente um parecer, em que a
1032CETESB, que é membro desta Câmara, encaminhou à pessoa física do
1033Macedo. Na realidade, isso deveria ter sido encaminhado à Câmara Técnica
1034até para que nós disponibilizemos para todos e todos tivessem ciência, e até já
1035viessessem para esta reunião com a ciência desse trabalho. Não é a melhor forma
1036de nós trabalharmos, eu queria registrar essa limitação. Eu acho que nós
1037teremos que conversar com a CETESB, até porque ela, se for o caso,
1038encaminhe isso formalmente a Câmara. A minha intenção aqui é trazer
1039elementos para que os senhores conselheiros possam construir uma
1040convicção, por isso que eu abri “mão”, abrindo esse espaço, mas não foi
1041encaminhado à Câmara Técnica, foi encaminhado ao Dr. Paulo Macedo, ele fez
1042esse relato aí em função de um e-mail que ele recebeu. Nós temos que
1043relativizar, até, vamos dizer assim, como considerar esse processo, claro que a
1044CETESB é um ator fundamental nessa discussão, só queria fazer esse registro,
1045porque eu sou obrigado a fazer esse registro.

1046

1047

1048**SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Eu ia propor
1049exatamente que CETESB aqui comparecesse e trouxesse o relato mesmo
1050tendo enviado extra oficialmente por meio de uma pessoa física e seria

1051interessante que estivesse enviado oficialmente para a Câmara Técnica para
1052que todos nós, Conselheiros, tivéssemos acesso ao documento. Agora, num
1053primeiro momento eu acho consistente a leitura do texto extra oficialmente,
1054mesmo que a CETESB mandou para uma pessoa física e acho que nós
1055devemos trabalhar, que a CETESB apresente e que em cima desse termo,
1056desse documento, seja bastante consistente.

1057

1058

1059**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Nós temos dois caminhos nessa
1060reunião. Um caminho é nós temos elementos aqui que ainda estão para serem
1061apresentados. Dr. Schettino tem até alguns aspectos aí relacionados,
1062principalmente a experiência da Prefeitura de São Paulo, que eu acho que é
1063interessante darmos oportunidade para ele apresentar, mas me parece que nós
1064não vamos ter condição de deliberar sobre essa questão nessa reunião. Talvez
1065seja importante nós encaminharmos um pedido de vista, para que todos
1066aprontem seus pareceres, disponibilizem em tempo hábil, para que possamos
1067fazer esse abatimento. Eu acho que ainda não é o caso de criar Grupo de
1068Trabalho, acho que seria tentar organizar um pouco a informação no âmbito da
1069Câmara Técnica.

1070

1071

1072**O SR. CARLOS BOCUHY (ECOJURÉIA)** – Sem prejuízo da instalação da
1073Prefeitura de São Paulo, eu já deixo consignado o pedido de vistas pela
1074entidade.

1075

1076

1077**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Todos poderão pedir vistas.

1078

1079

1080**O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI)** – Não tem jeito. A indústria
1081pede também, acompanha o pedido do Conselheiro Bocuhy até para reforçar
1082nossos argumentos em relação à modificação.

1083

1084

1085**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu só faço uma pergunta: Esse
1086pedido de vistas não tolhe uma exposição da Prefeitura de São Paulo? Vamos
1087aproveitar essa reunião.

1088

1089

1090**O SR. RUDOLF DE NORONHA (MMA)** – Só esclarecendo a respeito de
1091prazos, da importância de termos isso aprovado com a rapidez necessária. Nós
1092sabemos que só temos dois programas de inspeção no Brasil que é o da
1093Prefeitura de São Paulo e o do estado do Rio e eles têm a prerrogativa de se
1094adaptarem ao que há na 418, em 2 anos, de maneira que ainda esse ano estão
1095com tranquilidade para executar seus programas e programas novos só irão
1096ocorrer a partir de, pelo menos a própria 418 diz que a partir de abril de 2012
1097que devem ser iniciados os programas nos outros estados, portanto, só ano
1098que vem também. Tem esse ano para resolver isso, mas o quanto antes,

1099 porque precisamos da segurança técnica jurídica aos governos estaduais,
1100 nesse ano em que muitos estão, espero que todos, montando tecnicamente
1101 seus programas de inspeção.

1102

1103

1104 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado. Passo a palavra ao Dr.
1105 Schettino.

1106

1107

1108 **SR. MÁRCIO SCHETTINO (ANAMMA sudeste)** – Só complementando e
1109 deixar claro. A posição do programa de IM da Prefeitura de São Paulo é
1110 exatamente a mesma da CETESB. Ou seja, nós também estamos brigando
1111 para que, estamos batalhando para que se mantenham limites que sejam
1112 adequados ao programa. Nesse sentido, nós não diferenciamos em nada na
1113 questão dos automóveis. Deixar bem claro que aquilo que está estipulado hoje
1114 é perfeitamente viável, uma vez que embora a outra legislação preveja uma
1115 homologação até 0,5, todos os carros, efetivamente, todos, sem exceção,
1116 foram homologados com valores inferiores a 0,1. Você manter um valor de 0,5
1117 está permitindo que o carro que foi homologado com valor muito inferior passe,
1118 facilmente, você tem um detrimento nisso à questão ambiental. Com relação às
1119 motos, também pensamos da mesma forma, nós temos que manter aquilo que
1120 de alguma forma foi homologado e nesse sentido nós temos uma situação um
1121 pouco diferente, em que os valores estipulados são extremamente restritos e
1122 os veículos não foram homologados com essa característica. Foram
1123 homologados com valores superiores a isso. Então, o que nós queremos é dar
1124 a dimensão real, verdadeira daquilo que tem que ser feito. Acho que hoje não
1125 tem ninguém mais, desculpe a franqueza, com maior número de dados e
1126 condição de dizer se os valores estão adequados ou não. Ano passado
1127 inspecionamos 3.100.000 veículos. Nós temos mais de 5.000.000 de
1128 inspeções realizadas. É uma estatística que está aí para mostrar que muito
1129 mais do que os limites, até a questão de durabilidade, ser um subsídio e acho
1130 que podemos apresentar isso. Nós também pedimos vistas ao processo para
1131 que possamos apresentar de uma maneira oficial, mostrar as estatísticas que
1132 temos, talvez nós apresentássemos depois, não precisa ser hoje, seguindo o
1133 mesmo caminho dos outros, nós preparamos esse material, encaminha e
1134 mostra isso aqui, depois, junto com todo mundo. Os dados são muito claros e
1135 nós temos essa estatística muito bem feita. Quando nós sugerimos aqueles
1136 que os limites, aqueles limites especificados foram discutidos já em cima de
1137 valores de São Paulo e do Rio, então, em termos de moto e de carro estava
1138 muito claro o que era possível ou não, são os 2 programas de IM que existem
1139 hoje no Brasil e os 2 acertaram com isso e como nós não tínhamos... O que
1140 acontece efetivamente com as motocicletas? A partir de 2010 se fixou que isso
1141 ia ser avaliado, até porque não existia um banco de dados. Ou seja, tudo que
1142 foi feito e aprovado no Grupo de Trabalho e nessa Câmara Técnica foi feito
1143 com base científica, com base de engenharia, não foi no “eu acho”. Foram
1144 apresentados dados dos dois programas do Brasil, não existe outra coisa e nós
1145 propomos que se mantenha o que foi estabelecido nessa Câmara Técnica e a

1146partir daí se ajuste a questão de motos que era o que estava previsto. Temos
1147toda condição de encaminhar uma proposta e todo informe técnico para isso.

1148

1149

1150 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Então, na realidade, CNI,
1151FURPA, ANAMMA Sudeste pediram vistas; Eco Juréia também. Bom, queria
1152fazer a seguinte observação, vamos comunicar ao Governo do Estado de São
1153Paulo, à CETESB, pedir que encaminhem esse parecer oficialmente, fazer um
1154contato, para que possamos também disponibilizar e tenha um caráter, tenha
1155legitimidade para que possa ser considerada na nossa discussão. Então, feito
1156esses encaminhamentos, a minha sugestão é que na medida em que façam
1157esse pedido de vistas, já tentem chegar a uma proposta de resolução, de
1158números, que orientem e facilite a discussão da próxima reunião. Pode ser
1159assim? Então, queria agradecer ao representante da ABRACICLO e deixar
1160registrado que foi feito esse pedido de vista para essas instituições e que
1161retomaremos isso na próxima reunião e a sugestão é que façam suas
1162proposições de uma maneira mais objetiva.

1163

1164

1165 **SR. ERIC FISCHER (Ministério da Saúde)** – Obrigado Volney. Bom dia a
1166todos. Com relação a essa questão, talvez um esclarecimento com relação às
1167implicações sobre a saúde e a qualidade do ar na diferença das tabelas
1168propostas. Tudo bem que numa questão que não se consegue atingir certo
1169padrão de qualidade nas motos, na regulação das motos, o que interessa a
1170saúde é que haja uma regulação e que seja de forma adequada. Mas essa
1171questão nos pareceres talvez seja interessante trazer a questão de saúde da
1172população com implicações sobre isso.

1173

1174

1175 **SR. MÁRCIO SCHETTINO (ANAMMA sudeste)** – Só deixar claro uma
1176situação: Isso é uma coisa a ser discutida num outro assunto que vamos ter
1177aqui que é o Promot 4. Acho que aí sim você tem todo um campo para discutir
1178aonde nós queremos chegar. Nós estamos discutindo algo que já foi aprovado,
1179e aí sim temos um problema. Nós estamos querendo adequar a uma frota que
1180já tem uma especificação técnica e que nós não podemos também falar: “eu
1181acho que isso é melhor para o meio ambiente”. Existe uma especificação do
1182CONAMA que legisla sobre a fabricação e estamos acompanhando isso e é em
1183cima disso que estamos trabalhando. Então, de novo, qual é a função de um
1184programa de IM? É manter o veículo de acordo com o que ele foi especificado.
1185Essa é a preocupação. A questão de um Promot, de um PROCONVE é
1186exatamente caminhar no sentido que você colocou. Agora, aqui nós estamos
1187garantindo que o veículo esteja dentro da condição de fabricação e isso vai
1188garantir que é a sua emissão é menor. É esse o ganho que temos.

1189

1190

1191 **SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – É só um esclarecimento. Em 2011 nós
1192estamos fazendo 25 anos de controle de emissão veicular. Só para dizer que
1193essa preocupação com a saúde é a primeira do PROCONVE e vem sendo

1194feita. O que está se discutindo aqui não são limites, vale esclarecer. Esses
1195números não são limites de emissão no escapamento da moto, são parâmetros
1196que te dá ideia do estado de manutenção do veículo. Daí deduz: se ele estiver
1197dentro dos parâmetros, de manutenção do veículo, deduz que ele está dentro
1198dos limites de emissão, aí sim você está falando de quantidade de poluentes
1199homologados, que fique bem claro isso para todos Conselheiros. Esses
1200números não são limites de emissão, não são quantitativos e sim qualitativos.
1201Eles estão medindo o estado de manutenção do veículo para daí você deduzir.
1202Se ele estiver fora desse padrão, significa dizer que ele está desregulado, daí
1203você deduz que ele está emitindo mais do que deveria. Por isso tem o
1204programa IM. Você tem que trazer esse veículo regulado para dentro dos
1205limites que eles foram homologados, que são os aceitos. Inclusive pela
1206Organização Mundial de Saúde. São coisas que não são brasileiras. São
1207coisas que o mundo inteiro que faz. Só esse esclarecimento.

1208

1209

1210**SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Vamos tentar só, já estamos
1211mais ou menos num consenso, eu não queria reabrir essa discussão.

1212

1213

1214**SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Eu achei a colocação
1215dele interessante. Quando nós estabelecemos limite, achamos que infringia até
1216chegar lá. Aquele é o tolerável, que eu chamo de salário mínimo até onde você
1217não está infringindo, não está cometendo infração. O ideal é que todos estejam
1218abaixo daquele porque estamos trabalhando adequadamente para controle da
1219proteção da saúde, do meio ambiente, da qualidade do ar e tudo mais.

1220

1221

1222**SR. CARLOS BOCUHY (ECOJURÉIA)** – Com relação à saúde, eu gostaria
1223de lembrar que estamos com os padrões defasados 20 anos, desde 89 e que o
1224papel do CONAMA nesse processo é justamente essa adequação de que se
1225torne real a política de padrões adotados internacionalmente como seguros da
1226saúde e é certo que vamos ter que rever no CONAMA esses padrões à luz da
1227orientação da OMS, o que significa que em regiões metropolitanas como São
1228Paulo, nós fatiamos objetivos muito mais ambientalmente ambiciosos do que
1229temos hoje e aí toda essa política de fazer real tem que passar por uma
1230adequação que é justamente esse ponto que nós estamos trabalhando aqui.
1231Será que a forma como nós estamos trabalhando, o mercado pode chegar a
1232essa política desejável? E aí, Volney, eu faço essa consideração, mas não está
1233fora do contexto, mas a capacidade do CONAMA de tornar real aquilo que nos
1234é indicador para proteção da saúde pública, como fazemos essa transformação
1235e qual é a capacidade do SISNAMA, do Sistema Nacional do Meio Ambiente no
1236sentido de que ele possa deliberar por normas, padrões, contextualizar e
1237trabalhar políticas para tornar isso real, com a sua capacidade de
1238acompanhamento contínuo e aprimoramento. Talvez isso caiba uma discussão
1239mais profunda, eu diria, de gênese do processo, mas é preciso que um dia
1240façamos essa discussão sim. A ausência de um espaço para se discutir isso
1241acaba sendo sempre, no tratamento das questões pontuais, nós acabamos

1242levantando as questões de fundo. Mas aí fica consignada a minha preocupação
1243no sentido de conversar com a ministra para que criemos um espaço para
1244discussão sobre a capacidade do SISNAMA de intervir nesses processos de
1245uma ordem mais prática.

1246

1247

1248**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu queria reforçar a preocupação
1249do Dr. Bucuí, Conselheiro. A própria ministra tem tentado abrir um espaço na
1250reunião das Plenárias do CONAMA, criando aquele espaço onde têm alguns
1251painéis, justamente com essa preocupação de fazer essa reflexão no que está
1252previsto a teoria e a nossa capacidade de implementação e me parece que
1253essa é uma das questões que deveríamos reforçar no nosso Conselho
1254Nacional de Meio Ambiente, eu queria somar sua preocupação e acho que a
1255própria Câmara de Controle e Coleta poderia fazer algumas proposições para
1256que encaminhássemos com reflexão a ser incorporada na própria Plenária do
1257CONAMA.

1258

1259

1260**O SR. MÁRCIO SCHETTINO (ANAMMA sudeste)** – Na verdade, eu só vou,
1261de novo, colocar, nós convidamos a todos os Conselheiros que quiserem, que
1262façam uma visita ao programa, que conheçam o programa. Isso está aberto e
1263quem quiser que procure a Prefeitura de São Paulo. Se quiserem fazer uma
1264reunião lá, estamos, mais uma vez, nos colocando à disposição, como já foi
1265colocado em outras reuniões. Só para deixar...

1266

1267

1268**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu só queria registrar (...)
1269encontram os pedidos de vista. Peço que realmente trabalhemos pesado
1270nesses nossos pareceres, para tentar que nós vejamos as convergências e as
1271divergências antes da próxima reunião, para que o trabalho da Câmara fique
1272mais eficiente. Então, esse ponto, pedido de vistas. Vamos passar ao próximo
1273ponto de pauta que é o 3.3, máquinas agrícolas e rodoviárias, proposta de
1274resolução do CONAMA que inclui máquinas agrícolas e rodoviárias no
1275programa de Controle e Proteção do ar por veículos automotores PROCONVE.
1276Passo a palavra ao Ministério do Meio Ambiente, ou IBAMA.

1277

1278

1279**O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Como eu disse, o PROCONVE está
1280fazendo 25 anos de existência e de bons resultados. Vamos fazer uma
1281comemoração e lembrando um pouco a estratégia de implementação do
1282programa, ele sempre veio sendo implantado em etapas e de acordo com as
1283prioridades que nós tínhamos em cada momento da questão da qualidade do
1284ar nesse País. Primeiro foram os automóveis, por causa do CO₂ na cidade,
1285depois entraram os veículos pesados a diesel, mais à frente entraram as
1286motocicletas, que são veículos que circulam realmente no dia a dia, nas nossas
1287grandes cidades. Agora, chegou a hora de pensarmos em outras fontes móveis
1288de emissões e as máquinas agrícolas, apesar de ter uma Resolução que deixa
1289a critério do IBAMA dispensar ou não, o próprio setor nos procurou no sentido

1290de que nós os ajudássemos a fazer uma regulamentação a respeito de
1291emissões, uma vez que o mercado internacional assim estava exigindo e
1292achamos por bem encampar essa ideia e agregar mais o setor da indústria,
1293chama-se automobilística nacional nos controles do programa, até para, como
1294o País está crescendo, nós temos visto além de máquinas agrícolas, outras
1295máquinas diferentes de automóveis, caminhões e, chegando as nossas
1296cidades, isso também vai ser um dos passos a seguir. Essa proposta vem no
1297sentido de trazer esse setor para dentro dos controles de emissões do
1298programa. Então, foi uma proposta aqui foi negociar com o setor e acredito que
1299não deva causar nenhuma polêmica ou discussão maior, uma vez que é mais
1300um setor que estamos trazendo para dentro do controle de emissões. Acho que
1301ninguém pode ser contra. Pode ter alguma coisa para contribuir, mas acho que
1302contra não. Acho que não precisa entrar em detalhes, em números, a não ser
1303que os senhores queiram, mas é uma proposta que estamos fazendo baseado
1304na regulamentação europeia, quer dizer, é uma coisa que já existe lá fora,
1305dentro dessas proporções, e eu acredito de adequada implementação no
1306Brasil, dentro dos prazos previstos lá. Se alguém quiser se manifestar, acho
1307que poderia ser passada a palavra para o setor também.

1308

1309

1310**SR. RUDOLF DE NORONHA (MMA)** – Eu achava importante, não que
1311entremos no detalhe dos limites de emissão e das tabelas, mas que
1312passássemos o texto para que todos os Conselheiros compartilhassem aqui do
1313conteúdo mais amplo da proposta. Só queria agregar a importância dessa
1314Resolução, porque é um setor hoje da economia brasileira desregulada em
1315termos de emissões atmosféricas, (...) desregulado o motor,
1316desregulamentado, desnormatizado, enfim, vocês que são Conselheiros sabem
1317melhor do que eu o termo certo e a primeira fase é natural que não haja,
1318porque hoje as máquinas estão cada uma sendo fabricada de uma maneira.
1319Quando você traz e cria um programa específico para ele, é mais para nós
1320conhecermos também esse mercado, saber o que cada um está emitindo para
1321poder apertar mais a indústria a partir da segunda. Essa primeira eu vejo mais
1322como uma fase de conhecimento desse setor, para estabelecermos um padrão
1323mínimo de emissão e que tenhamos um conhecimento do que esse universo
1324está emitindo na atmosfera e a partir daí termos uma base técnica, tecnológica
1325mais firme para começar a exigir também a partir de outras fases, cada vez
1326emissões mais restritas. Mas eu sugeriria isso Volney, que o Paulo fizesse uma
1327da apresentação sucinta da estrutura da Resolução.

1328

1329

1330**SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Antes de o Paulo fazer essa
1331apresentação, o Wanderley, nosso colega da Agricultura, gostaria de fazer uma
1332intervenção antes. Eu peço depois para o Paulo Macedo fazer uma
1333apresentação.

1334

1335

1336**SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI)** – Na verdade é até bom
1337chamar atenção porque não é todo dia que acontece, não é todo dia que nós

1338 indústria somos propositores de regulamentação na lei de meio ambiente, esse
1339 é um exemplo. É um desativo que partiu da indústria, um trabalho de mais de 5
1340 anos. Partiu da indústria, depois conversou-se com o IBAMA e o Ministério do
1341 Meio Ambiente. Na verdade, eu queria pedir, antes de passarmos Rudolf sobre
1342 o texto fazermos uma pequena apresentação do que se trata o assunto. Eu
1343 queria pedir aos senhores Conselheiros, se fosse possível, fazer uma
1344 apresentação curta, de 20 minutos, mas que vai dar uma boa introdução sobre
1345 essa questão, a importância disso e o que nós queremos com essa Resolução.
1346 Se os senhores aprovarem, presidente aprovar, gostaria de chamar aqui o
1347 senhor Luis Chain Faraj, que é o representante do setor que vai fazer uma
1348 apresentação sucinta para nós.

1349

1350

1351 **O SR. DANIEL WERNER ZACHER (ANFAVEA)** – Bom dia a todos senhoras e
1352 senhores Conselheiros. Eu sou Daniel Werner Zacher. Eu venho aqui
1353 representando a ANFAVEA e juntamente com o Luis Chain, que aqui
1354 representa a AEA, faremos uma apresentação que reúne, basicamente, a visão
1355 das 3 entidades do segmento industrial, que estão unidas nessa proposta que
1356 foi, como bem disse o senhor Paulo Macedo, não fazendo nenhuma apologia a
1357 máquinas agrícolas e rodoviárias está na esteira, enfim, o que comentou o
1358 senhor Paulo Macedo. Mas as 3 entidades que se uniram em torno dessa
1359 proposta é a ABIMAQ, a AEA, a Associação de Engenharia Automotiva, e a
1360 ANFAVEA. A agenda, exemplos de equipamentos, do escopo dessa proposta,
1361 o mercado brasileiro de máquinas agrícolas e rodoviárias, depois a visão
1362 mundial, enfim, com relação à proposta de emissões ou regulamentações de
1363 emissões no mundo e depois um detalhe adicional com essa proposta que
1364 estamos discutindo hoje. Bom, aqui nós trazemos de uma forma bastante
1365 visual, bastante gráfica, alguns exemplos de equipamentos que são cobertos
1366 por essa proposta. Tratores seria o equipamento de maior volume, abrangendo
1367 colheitadeiras, pulverizadores, entrando naquilo que nós, conforme a ABNT
1368 chamamos de máquinas rodoviárias, popularmente também chamadas de
1369 máquinas de construção, onde entrariam as escavadeiras, moto niveladoras,
1370 máquinas de construção de estradas, caminhões de uso fora de estrada.
1371 Levando em consideração o volume, 2010 a indústria brasileira de máquinas
1372 agrícolas alcançou o patamar próximo a 90.000 unidades. O mercado interno
1373 de máquinas, em torno de 68.000 máquinas, sendo o Brasil principal produtor
1374 no mercado latinoamericano, sendo responsável, grande parte da produção
1375 destinada a esse mercado. No que compete a máquinas rodoviárias, o volume
1376 está na ordem de 27.000 unidades ano, mercado interno é de 21.000 unidades,
1377 também tendo uma participação expressiva de exportações. Diante desse
1378 cenário econômico que se mostra para o futuro, Copa do Mundo, Olimpíadas,
1379 se espera uma grande demanda por parte desse tipo de equipamento.

1380

1381

1382 **O SR. LUIS CHAIN FARAJ (AEA)** – Eu represento a Associação de
1383 Engenharia Automotiva. Pegando um gancho naquilo que o Paulo Macedo fez
1384 o comentário que as emissões aqui o PROCONVE começaram em automóveis,
1385 depois entraram em motores, diesel pesado, falamos em motocicletas. Como

1386todo mundo sabe, o nosso País está em crescimento, se fala em 10.000 obras
1387que estão em execução, 10.000 obras que essas máquinas de construção
1388operam e muitas delas operam nesses mesmos lugares que operam esses
1389automóveis, que operam os ônibus e os caminhões, ou seja, emitindo
1390poluentes através do escapamento. Nós trouxemos esse mapa para que os
1391senhores conheçam qual é o panorama mundial. Aqui branco são países que
1392não têm legislação. Aqui seria 1º, 2º, 3º e 4º nível, para que os senhores
1393conheçam nos Estados Unidos, Japão e Europa, janeiro desse ano, eles
1394começaram nesse 4º nível, nosso País ainda está branco, a nossa meta é
1395pintar isso de verde e nós estamos vendo que outros países que são países
1396em desenvolvimento já têm legislação fora do Brasil. Isso aqui é mais ou
1397menos o cronograma mundial, a primeira fase no mundo começou em 1996.
1398Hoje vamos mostrar que a nossa ideia é começar nessa fase, que o Brasil
1399comece na fase que estamos chamando de máquinas agrícolas e rodoviárias
1400fase 1, coisa que ocorreu em 2005 na Europa e Estados Unidos. Desde 2003
1401que esse assunto vem sendo tratado, por isso que a indústria o trouxe para
1402esse Conselho, ou seja, são quase 10 anos de discussão, no qual ABIMAQ,
1403AEA e a ANFAVEA fizeram uma proposta única, ou seja, existe um
1404alinhamento 100% do que eu vou mostrar aqui, essas discussões começaram
1405na fase 2, porque era de 2003, a coisa foi evoluindo e a nossa ideia é a
1406proposta de máquinas agrícolas rodoviária fase 1, que é equivalente a (...) 3
1407nos Estados Unidos, estágio 3 na Europa, isso foi discutido pela ABIMAQ e aí a
1408ANFAVEA e o IBAMA fizeram parte das discussões e recentemente
1409encaminhado pelo IBAMA, por essa razão que estamos aqui. Aqui, esse gráfico
1410aqui é famoso por todos, a emissão dos poluentes dos motores diesel, o que
1411falamos em material particulado nesse eixo que fazemos em óxido de
1412hidrogênio, isso aqui seria a fase 1, e isso 2, estamos propondo para que
1413entremos nessa fase, fazer uma associação que os senhores conhecem, seria
1414mais ou menos o P5 que tem hoje para caminhões e ônibus, não é exatamente
1415igual porque o ciclo é diferente, o (...) é diferente, mas para fazer uma
1416similaridade seria similar hoje o que tem em ônibus e caminhões. Esses seriam
1417os valores. Aqui existe uma coisa que é mais harmônica. Quando falamos em
1418PROCONVE, nós temos ciclo americano e ciclo europeu que se diferem.
1419Nesse caso aqui, quando se desenvolve a tecnologia para o ciclo europeu
1420americano a mesma tecnologia consegue atender as duas coisas. Aqui
1421realmente é globalizado. Quando falamos em emissões de máquinas fora de
1422estrada, estamos falando em algo que se desenvolver, ele atende a vários
1423países. Essa é a proposta em termos de cronograma, o que foi discutido aqui
1424em 2015 começaria para máquinas rodoviárias e novos lançamentos, que em
14252017, 100% das máquinas rodoviárias adotariam essa legislação, começaria
1426com as máquinas agrícolas com potência maior ou igual a 100 cavalos hps e
1427em 2019, 100% das máquinas agrícolas. Também engloba o nível de ruído
1428ambiente, porque falamos em ruído ambiente, aqui falamos num ruído
1429semelhante a esse ruído de passagem que fazemos hoje em veículos,
1430caminhões ou ônibus, no qual teria que atender também e, por fim, a nossa
1431meta é sair daqui com esse mapa verde, ou seja, colocar o nosso País aqui
1432verde, e o verde para nós aqui seria a terceira etapa, estaríamos uma etapa

1433atrás do que está no mundo, que faz sentido e não estar aqui no zero, sem
1434legislação. Esse é mais ou menos o panorama que estamos propondo.

1435

1436

1437**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Ok. Obrigado. IBAMA, Ministério
1438do Meio Ambiente, mais alguma observação? A palavra está aberta.

1439

1440

1441**O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Eu acho interessante
1442o avanço, até porque o Brasil também está exportando e ele tem que começar
1443a mostrar para o mundo todo que tem controle inclusive das máquinas de
1444emissões agrícolas e rodoviárias. Está incluída aquela retroescavadeira, que é
1445usado muito pelas companhias de água e esgoto para fazer aquelas valas na
1446cidade. Já tinha emplacamento desses veículos automotores pelos DETRANS?
1447Não. Porque muitos saem do campo e entram na rodovia e também atropela e
1448mata como qualquer outro veículo. Acho que tem que adequar tudo isso,
1449porque tem que ocorrer a inspeção veicular e para ocorrer é preciso que esses
1450equipamentos estejam matriculados e registrados nos DETRANS, nos (...),
1451órgãos de controle de trânsito dos veículos do estado e dos municípios. Então,
1452é um avanço porque só assim será possível fazer a inspeção e acompanhar os
1453padrões desses equipamentos e o Brasil só ganha porque ele vai exportar
1454produto que tem controle dele na legislação do País para os outros, então, vai
1455ganhar mercado e nós brasileiros também vamos ganhar porque vamos reduzir
1456o nível de poluição, é lógico, para a saúde, para o meio ambiente no todo. Eu
1457acho que temos, você colocou 2015 a sugestão aí? Tudo bem. Vamos começar
1458agora do zero, para depois discutirmos quais os prazos ideais através de um
1459grupo de trabalho e através de resolução, mas que já é um bom começo para
1460esse setor de equipamentos agrícolas. Eu tinha visto muito e observava, será
1461se tem controle, emplacamento nos DETRANS, parece que já estão exigindo.
1462Para inspeção tem que ter, veicular.

1463

1464

1465**O SR. ROBERTO LORENA DE BARROS SANTOS (MAPA)** – Eu vou fazer
1466um comentário e depois queria que os senhores comentassem sobre esse
1467ponto de vista. Dos mais de 5 milhões de proprietários brasileiros, nós temos
1468levantado que cerca de 8% das propriedades brasileiras produzem mais de
146980% do alimento produzido no Brasil. Esses 8% independe se é pequeno,
1470médio ou grande. A grande diferença desses 8% para a grande totalidade é a
1471adoção de tecnologia. Nós vemos esse quadro aqui perfeitamente adaptável a
1472esses 8%. Quando estudamos economia agrícola, fazemos um planejamento,
1473daqui a 10 anos o trator que eu compro hoje terá que ser substituído, então, eu
1474já tenho que me planejar. Agora, essa não é a realidade no campo do Brasil.
1475Dos 8% desses produtores, realmente, em 10 anos, eles têm que se renovar,
1476não só pelo uso, mas pela tecnologia. Agora, qualquer um que estudou
1477agronomia em qualquer universidade brasileira já lembra aquele CBT que
1478naquele tempo tinha 20 ou 30 anos de idade quando nós estudamos e que se
1479voltar lá hoje ainda está lá ensinando os alunos. E se andarmos pelo campo,
1480não nessa agricultura moderna, mas sim no grande, nos 80% da agricultura

1481brasileira é um CBT antiquíssimo que está fazendo o trabalho e que nunca que
1482vai se adequar a essas normas, mesmo porque ele foi fabricado há mais de 20
1483anos. A minha preocupação é trazer um pouco para a realidade brasileira, em
1484termos de ano de fabricação, porque se formos fazer inspeção veicular nos
1485tratores no campo do Brasil, nós vamos separar mais ainda aquele agricultor
1486que adota tecnologia daquele que está perto da subsistência, que é 80% dos
1487agricultores, embora eles só façam 20%, da produção brasileira a importância
1488social de trazê-los a um mundo econômico é muito grande e se nós adotarmos
1489mais um mecanismo de exclusão, nós vamos, mais ainda, jogar fora o dinheiro
1490que nós aplicamos no PRONAF, no caso do Ministério do Desenvolvimento
1491Agrário e todas as ações de governo de trazer esse agricultor com menor
1492tecnologia, nós não podemos criar mais um fator contra ele. Eu peço a essa
1493Câmara que observe bem qual é o público a que se destina, qual é o impacto
1494ambiental, qual é o impacto social quando for decidir sobre essa Resolução.
1495Obrigado.

1496

1497

1498**O SR. ELIAS MORGAN (ABEMA/ ES)** – Eu acho muito válido realmente esse
1499aporte das máquinas agrícolas e rodoviárias para regulamentação. Contudo, até
1500porque todos os fabricantes são multinacionais, (...) se eles têm o controle lá
1501fora, por que não teria aqui? Esse é um ponto muito positivo. Contudo, o colega
1502da Agricultura ressaltou um ponto que passamos por um problema similar com
1503caminhões. Tivemos uma apresentação na CNT, com um levantamento muito
1504importante inclusive, que a indústria hoje não conseguiria, se nós tivéssemos
1505um programa de retirada de veículos com mais de 30 anos do mercado, a
1506indústria não teria condições de repor. Outro ponto é: como seria essa
1507reposição? Porque hoje o que acontece, principalmente, para os grandes
1508produtores é igual no transporte, são grandes empresas. O caminhão só muda
1509de dono, vai acontecer a mesma coisa com o trator. A solução não é tão
1510simples. Eu acho que temos que pensar muito como conduzir o controle e a
1511regulamentação.

1512

1513

1514**O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Eu também discordo
1515da colocação do Ministério da Agricultura porque se nós temos os problemas
1516dos impactos sociais e ambientais, em momento nenhum justifica pagar dívida
1517cara por uma degradação ambiental, porque quem paga a conta é o próprio
1518cidadão. O que nós temos que ver é como foi boa a ideia de que esse setor
1519que já tem máquinas, como ele falou, de outros países e já estão
1520regulamentados por lá, porque no brasileiro não entrar no mesmo padrão de
1521regulamentação? E por outro lado, se não existe a capacidade da indústria de
1522repor, que se faça um cronograma de reposição de forma gradual, que
1523nenhuma máquina fique fora do mercado de trabalho, nenhum cidadão fique
1524sem a sua ferramenta de trabalho, mas também o meio ambiente agradece, se
1525esse negócio avançar muito logo.

1526

1527

1528 **O SR. MÁRCIO SCHETTINO (ANAMMA sudeste)** – Eu só queria entender,
1529 acho que está sendo feita uma, misturando um pouco os conceitos aqui. Nós
1530 estamos falando de uma regulamentação nova, que vai trabalhar os novos
1531 veículos, não estamos falando dos veículos antigos. Os antigos vão ser
1532 tratados como eles foram fabricados e qualquer programa de IM se
1533 eventualmente for fazer uma inspeção disso daí, vai tratar como trata os
1534 veículos antigos hoje de acordo com a tecnologia em que ele foi fabricado. Eu
1535 acho que aqui está se misturando as coisas. Pelo o que eu estou entendendo,
1536 corrijam-me se eu estiver errado, está se propondo e eu acho fantástico, que,
1537 ou seja, aquilo que até hoje ninguém se preocupou, comece a se preocupar e
1538 começa a se dar um tratamento adequado a um tipo de veículo que nunca se
1539 preocupou com essa tecnologia e começa a se puxar isso e se adequar da
1540 mesma forma onde o PROCONVE fez, o Promot está fazendo e hoje você cria
1541 uma para máquinas especiais. Perfeito. Talvez o *time* de ajuste disso é que
1542 poderia ser um pouco mais encurtado. Tudo bem que nós temos, só vai ter que
1543 ser em 2020, nós podemos pensar numa coisa um pouco mais, começou mais
1544 atrasado, vamos tentar, acelerar, mas a ideia é fantástica e eu só queria deixar
1545 claro isso, não vamos misturar as coisas. Isso é daqui para frente, não o que
1546 tem atrás. O que tem atrás é um problema, precisamos tratar, mas é de outra
1547 forma.

1548

1549

1550 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Ok.

1551

1552

1553 **O SR. NÃO IDENTIFICADO** - Com relação a isso, nós gostaríamos de
1554 acrescentar que o cronograma da proposta levou em consideração essa
1555 questão Agricultura Familiar, tanto que ele inicia com máquinas de construção
1556 em 2015 que são efetivamente os equipamentos que têm uma utilização mais
1557 urbana. Depois, em 2017, inicia-se com máquinas agrícolas, finalizando
1558 máquinas agrícolas em 2019, deixando para 2019, aqueles tratores
1559 equipamentos com menos de 100 cv, que são os equipamentos direcionados
1560 para a Agricultura Familiar. Veículos novos. É uma proposta que o escopo dela
1561 atende veículos novos, usados não. Então, só finalizando, é uma
1562 regulamentação para veículos novos e justamente esses equipamentos
1563 destinados a Agricultura Familiar, são aqueles com menos de 100 cv e ficaria
1564 na última etapa de implementação, em 2019.

1565

1566

1567 **O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Perfeito o que o Schettino colocou, não
1568 vamos misturar as coisas. Se nós tivermos sorte com IM de máquinas agrícolas
1569 mais rápidos do que com os automóveis, nós estamos 23 anos tentando
1570 implementar o dos automóveis nas cidades, no Brasil inteiro. Então, não se
1571 preocupe, por favor, (*Risos!*). Outra coisa, quanto aos prazos, tudo bem, pode
1572 ser que sejam, mas tem que ver que nós não partimos do zero, nós já pulamos
1573 dois estágios que já foram implementados, ao longo do tempo pela frente. Já
1574 estamos começando do estágio 3. Eu acho isso importantíssimo e é uma
1575 velocidade, para quem conhece desenvolvimento, é uma velocidade boa, de

1576acordo com a realidade brasileira. Então, respeitando tudo aquilo que já foi
1577colocado aqui. Eu acho que isso também justifica os prazos que estão
1578previstos na Resolução. Até também porque devemos ter uma estrutura
1579preparada para começar a receber a homologação desses produtos também.
1580Tem que ter laboratório, pessoa e esse é o prazo que nós temos para nos
1581prepararmos para isso. Eu não gostaria, presidente, de criar um novo programa
1582com um novo nome, mas simplesmente pegar máquinas agrícolas e adequar
1583aos controles do PROCONVE porque realmente são quatro rodas, é a mesma
1584coisa, é mais uma categoria de veículos que nós estamos agregando ao
1585PROCONVE que já é conhecido e consagrado.

1586

1587

1588**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Qual o caminho que nós temos
1589para essa reunião agora? Em princípio, fazer uma apresentação dessa
1590Resolução, informar o que é Resolução, depois da apresentação da
1591Resolução, temos dois caminhos: ou nós entendemos que não há, vamos dizer
1592assim, informação suficiente para deliberar e a partir daí se pede vistas e em
1593função disso propõe criar GT, o que for ou nós vamos entrar e começar a
1594deliberar sobre a Resolução. Só estou tentando orientar para não ficarmos
1595dando voltas, temos que ser objetivos nesse processo. A minha proposta é que
1596nós, Paulo Macedo ou Rudolf faça uma rápida apresentação do que é essa
1597Resolução e depois abramos essa discussão, se nós entramos em deliberação
1598ou se é necessário mais informação e essa informação tem várias formas de se
1599obter, vistas e todos aqueles procedimentos que todos já conhecem. Pode ser
1600assim? Dr. Paulo, por favor, fazer uma apresentação do que consiste essa
1601Resolução. Ela tem os prazos e depois tem ali aqueles números e aí?

1602

1603

1604**O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Só uma pergunta, para ler *ipsis litteris* ou
1605dá uma geral?

1606

1607

1608**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Uma geral, porque ela tem 3 ou 4
1609grandes blocos. O que é? Quais são os prazos? Porque tem diferentes
1610tipologias, de onde vieram esses números, são *ipsis Litteris* o que está na
1611Resolução americana ou européia, esses esclarecimentos porque ninguém
1612aqui é especialista em emissão de máquinas agrícolas, pelo menos para nós
1613podermos nos situar um pouco na discussão geral. E até que ponto o IBAMA
1614entende que tecnicamente está consistente esse processo.

1615

1616

1617**O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Essa Resolução segue a mesma estrutura
1618das outras todas que estão regulamentando as emissões de alguma tipologia
1619de veículo. Têm os considerandos, que são os principais considerando a lei
16208723 que cria o PROCONVE, que determina a redução de emissões, tem outro
1621considerando que, por isso que eu falei antes que achava que não se deveria
1622criar outro programa, mas sim incluir porque o programa está sempre sendo
1623atualizado, tanto nos limites quanto nos controles também, então é mais uma

1624categoria de veículo que nós estamos incluindo dentro dos controles do
1625PROCONVE, depois, estabelece os limites, estabelece os prazos e limites,
1626estabelece a metodologia de medição dos veículos, dá algumas definições
1627exatamente para não confundir depois na interpretação do que são máquinas
1628agrícolas, se alguém tiver alguma dúvida no conceito, mas são todas aquelas
1629máquinas que já foram mostradas aí, que é conhecimento de todos, têm os
1630prazos, no art. 2º, os limites e a partir do art. 3º ele determina os prazos para
1631esse que também já foi apresentado um cronograma, esses limites como eu
1632disse anteriormente foram baseados na legislação europeia, americana
1633naquele estágio terceiro, quando começamos a discutir essa proposta estava
1634no início 1, quando foi se ver prazos ou pessoas, já que vai ser um prazo
1635maior, vamos pular para um estágio mais avançado do controle. Também, já no
1636art. 3º, 4º, 5º e 6º tratam dos ensaios de como você (...) na metodologia. Já no
1637art. 7º traz outra novidade no controle de emissões a questão do ruído, porque
1638é um dos fatores preocupantes com a saúde ocupacional do operador dessas
1639máquinas, que tem um nível de ruído elevado, então, já foi incluído também. A
1640questão do controle de ruído, como medir isso e, por fim, para que não haja
1641dúvida, no anexo A nós colocamos exatamente quais são essas máquinas que
1642vão entrar nesses controles. Exatamente pegando a TEC, é uma tabela do
1643MERCOSUL que define os códigos de todos os produtos, para não cometer
1644nenhum erro no que está fora do controle, nós colocamos aqui porque existe
1645muita especificidade nessas máquinas, está bem definido no anexo A da
1646Resolução. E é isso, ou seja, ela determina limites, determina como medir
1647esses limites e determina prazos para determinados produtos dentro dessa
1648categoria máquinas agrícolas e rodoviárias. Baseado, seguindo a mesma
1649estrutura das resoluções anteriores. Não tem muita novidade em termos de
1650texto.

1651

1652

1653**O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Eu acho interessante
1654que todos tenham conhecimento profundamente da minuta da Resolução, eu
1655não vi, passou rápido, não sei se existe alguma coisa, você falou que até 100
1656cv de força é destinado ao agricultor familiar, é 100? Está esclarecida aí no
1657texto da Resolução que é destinado a Agricultura Familiar?

1658

1659

1660**O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Não. Isso não seria...

1661

1662

1663**O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Eu sei que ela não
1664fala especificamente, mas eu não sei se na própria Resolução nós poderíamos
1665dar um enfoque para que se tome conhecimento de que esse tipo de máquina
1666é máquina de pequena potência e que é usada de forma usual pelos
1667agricultores familiares. Existe já como prática o uso dessa máquina por
1668agricultor familiar. Ele poderia oferecer alguma contribuição para que possa
1669adequar a potência dessas máquinas para que fique claro o direito do pequeno
1670agricultor ter acesso a essas máquinas, até com incentivo do Governo para que

1671 possa comprar ela nova e tire a velha de circulação, para substituir a frota
1672 velha pela nova adequada também, não é não?

1673

1674

1675 **O SR. NÃO IDENTIFICADO** - Na verdade, existem já programas do Governo,
1676 tanto do Governo Federal quanto do Governo estadual nessa linha, Programa
1677 Mais Alimentos, Trator Solidário, Pró-trator, linhas de crédito especiais
1678 justamente para essa renovação de frota voltada para a Agricultura Familiar e
1679 esses programas já especificam a potência que está toda enquadrada nesse
1680 último nível, até 100 cv de potência. São tratores que vão de 55 até 78 cv.

1681

1682

1683 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Perfeito. Por favor, agricultura.

1684

1685

1686 **O SR. ROBERTO LORENA DE BARROS SANTOS (MAPA)** – Em face do
1687 impacto que essa Resolução pode trazer, trará com certeza ao setor, eu
1688 sugeriria um estudo um pouco mais lento e mais aprofundado do tema. Nós
1689 não precisamos levar meses, podemos fazer um Grupo de Trabalho e trazer
1690 para a próxima reunião um embasamento mais sólido sobre esse assunto. Eu
1691 estou achando que está um pouco atropelada uma proposta vinda de um setor
1692 para ser imediatamente aprovada, votada e levada a Plenária. Com certeza, se
1693 nós não tirarmos dos gargalos aqui nesse Fórum, só vamos transferi-los para a
1694 Plenária. Com certeza na Plenária, tanto o Ministério da Agricultura, como o
1695 MDA, como Pesca que tem interesse nesse setor vão pedir vistas e vão levar
1696 uma discussão à Plenária. Eu acho que podemos resolver esses gargalos aqui
1697 nesse Fórum, é muito mais sensato.

1698

1699

1700 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu queria fazer a seguinte
1701 observação: o que estamos fazendo hoje? Estamos recebendo uma proposta
1702 que vem do setor, com a chancela do IBAMA e do Ministério do Meio
1703 Ambiente, que participaram dessa discussão e está sendo trazido pela primeira
1704 vez à Câmara Técnica para que as pessoas se interessem desse processo. O que
1705 nós temos aqui? Nós estamos fazendo esclarecimentos, foram feitas já as
1706 perguntas, nós vamos agora objetivamente entrar numa discussão de estamos
1707 em condição de aprovar um texto base ou não estamos? Porque se não tiver
1708 em condição, quem dos Conselheiros não se sentir nessa situação, pode pedir
1709 vistas para esclarecimento, o que for. Esse é o procedimento. Eu só acho que
1710 existem questões, hoje mesmo nós vimos a discussão de dragagem, como foi,
1711 Quais são os aspectos que apareceram e que achamos que podem ser
1712 trabalhados no âmbito daquele grupo antes de apresentar aqui. De toda forma,
1713 parece-me que não termos uma Resolução que trate disso aí é um problema
1714 de competitividade da própria indústria nacional, o próprio MDIC deve estar
1715 preocupado com esse processo aí. Eu tenho trabalhado nas reuniões do
1716 GECEX, e como esse processo das questões ambientais têm permeado toda a
1717 questão comercial de importação e exportação, são aspectos que têm uma
1718 própria relação e eu vejo isso como uma oportunidade, não como um

1719problema. Nós estamos vendo claramente que a questão ambiental passa a
1720ser elemento de competitividade da própria indústria. Esse é o elemento
1721fundamental. Além das questões óbvias, de saúde, de qualidade ambiental,
1722elas são notadamente aspectos que influenciam na tomada de decisão da
1723compra ou não de equipamento. Então, eu vejo que existe um processo claro,
1724maior, político a ser trabalhado, mas eu queria manter um pouco essa
1725discussão, porque eu queria ouvir a convicção das pessoas que vão ter que
1726deliberar. Estamos em condições? O meu próximo passo é dizer: estamos em
1727condições de aprovar o texto base com as emendas ou nós vamos tomar outro
1728caminho? Porque senão ficamos dando muita volta... Existem esclarecimentos
1729objetivos?

1730

1731

1732**O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – O passo mais
1733importante de todo esse processo é a indústria. Se a indústria já se coloca
1734disponível de fazer os equipamentos adequadamente, acho que nós não temos
1735que questionar. Eu considero que deve ser aprovado o mérito da proposta.
1736Agora, o que nós vamos discutir, melhorar, aprimorar a minuta da Resolução,
1737eu até proponho ao setor de agricultura um seminário para que você traga as
1738pessoas interessadas para melhorar, aprimorar. Até porque você acha que vai
1739ter questionamento, nós tiramos tudo isso agora nesse seminário e coleta,
1740subsídio as propostas, vamos fazer um seminário para equipamento agrícola.
1741Vai ser a primeira vez que o Brasil vai ter um seminário dessa natureza.

1742

1743

1744**O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – É só uma reflexão. O colega da
1745agricultura está certo em ter a preocupação dele, mas veja, todas as etapas do
1746programa traz um aprimoramento no produto, ou seja, trator. Certamente tem
1747custo disso. Agora, certamente também esse aprimoramento tecnológico tem
1748um barateamento na manutenção desse veículo, que é o que acontece com
1749todos os carros pesados. Quando foi a implementação do P 4, que foi o grande
1750salto do veículo diesel, você ia largar o motor mecânico e colocar o eletrônico
1751no lugar, teve um momento em termo de 10 a 15% no produto. Foi uma
1752choradeira geral, no início. Um ano depois você perguntasse a qualquer
1753proprietário de veículo novo se ele se lembrava daqueles 15%. Muito pelo
1754contrário. Eu acho que esse programa em vez de custo vai trazer benefício
1755para o pequeno agricultor quando comprar um trator desse novo que vai durar
1756muito mais sem manutenção. Só para reflexão. Ou seja, PROCONVE não traz
1757custo, além dos ganhos ambientais, vai trazer uma economia para o
1758proprietário porque ele está adquirindo um produto de melhor qualidade.

1759

1760

1761**O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI)** – Bom, é bom esclarecer que
1762essa proposta de Resolução foi estudada, debatida pela indústria, por mais de
17635 anos. Não foi pouco tempo. Depois foi debatida junto com o Governo,
1764Ministério do Meio Ambiente e IBAMA e acho que ela já tenha um formato
1765maduro. Não é um texto cru, sem consenso. Acho eu, que GT não seria talvez
1766uma proposta interessante até para não ficarmos com esse vácuo legislativo,

1767por muito mais tempo. Quanto menos tempo tivermos para estabelecer essa
1768nova Resolução, quer dizer, cobrir esse vácuo legislativo em relação a
1769regulamentação desses tipos de máquinas, melhor. Agora, também acho que
1770não deveríamos deliberar e aprovar o texto hoje. Os senhores Conselheiros
1771tomaram ciência, noção do que foi apresentado aqui hoje, o melhor seria numa
1772próxima reunião, analisarmos o texto sim aprovando, porque essa Câmara
1773técnica está relativamente maduro, não vejo imaturidade nele, nós teríamos
1774condições aqui, na Câmara Técnica, certamente será outra câmara, mas teria
1775condição de analisar e pontualmente fazer as correções que achar
1776necessárias. Eu não vejo necessidade de criar um GT. Seminário? Não sei se
1777o setor agrícola, a agricultura acha que é necessário fazer um debate maior,
1778acho que não haveria problema, mas do ponto de vista regimental, acho que eu
1779não sei se podemos tirar isso de pauta ou se temos que pedir vistas.

1780

1781

1782**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu vou fazer uma recomendação.
1783Só queria ouvir o Ministério do Meio Ambiente, mas a minha sugestão de
1784encaminhamento eu faço logo a seguir.

1785

1786

1787**O SR NÃO IDENTIFICADO** - Dois pontos: primeiro, que não reste nenhuma
1788dúvida de que é um programa para veículos novos, como todas as versões do
1789PROCONVE, para motos, para caminhões, veículos leves só se refere ao
1790veículo fabricado novo, não tem nada a ver com programas de inspeção. E
1791segundo: como em todas as resoluções do Proconve essa tem duas
1792determinações importantes que são: uma data e um limite de emissão. Isso
1793que é essa Resolução e toda Resolução do PROCONVE é isso: uma data e a
1794partir daquela data o veículo fabricado tem que emitir no máximo tanto. Então,
1795se formos abrir para uma discussão sobre a Resolução, vamos estar discutindo
1796as emissões desses veículos, temos que pensar o que cada setor tem a
1797colaborar e a data de entrada. São essas os pontos chave de qualquer
1798Resolução PROCONVE que temos que nos ater.

1799

1800**O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Porque todos os outros controles já estão
1801previstos nos textos das outras Resoluções do CONAMA. Ele só está
1802acrescentando uma categoria de veículo, para isso eu defino os prazos e os
1803limites, o resto está nas outras.

1804

1805

1806**O SR NÃO IDENTIFICADO** - Não tenham dúvida de que nessa discussão
1807técnica entre indústria e IBAMA, se isso já foi posto na mesa, mas temos que
1808observar duas coisas: a capacidade do Governo de se preparar para
1809homologação desses motores, que isso não é banal e a evolução dos
1810combustíveis no Brasil que também já temos uma escala de implementação
1811nas outras resoluções de veículos pesados. Então, essas duas coisas um
1812pouco impedem uma mudança na questão das datas, tecnicamente falando, o
1813que sobraria uma discussão sobre os limites de emissão, enfim.

1814

1815

1816 **O SR. ROBERTO LORENA DE BARROS SANTOS (MAPA)** – A nossa
1817 preocupação se refere exclusivamente aos veículos da agricultura que já estão
1818 no campo.

1819

1820

1821 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Está vencido porque o art. 2º
1822 deixa claro que são os novos.

1823

1824

1825 **O SR. ROBERTO LORENA DE BARROS SANTOS (MAPA)** – Se estiver
1826 absolutamente seguro que é só daqui para a frente. Em absoluto nós não
1827 íamos querer maiores emissões em veículos novos, de jeito nenhum.

1828

1829

1830 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – O art. 2º deixa claro: “fica
1831 estabelecido (...) novas, nacionais e importadas.” Bom, objetivamente tenho a
1832 seguinte situação: ou nós entramos agora no texto base ou alguém peça vistas.

1833

1834

1835 **O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Precisamos avaliar
1836 cada artigo e marcarmos uma reunião para... O mérito está aprovado, a dúvida
1837 da agricultura já foi esclarecida, mas precisamos ver se, quanto aos limites e
1838 aos padrões, não está em negociação. Está o aprimoramento da Resolução,
1839 não sei se vamos ter tempo ou uma Comissão, já que não vamos ter Grupo de
1840 Trabalho, para avaliar esses termos para submeter à aprovação.

1841

1842

1843 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Dr. Francisco, qual é o
1844 encaminhamento que a presidência está tentando dar nesse momento? Nós
1845 temos assim, uma situação objetiva: se todos estão esclarecidos, nós vamos
1846 abrir a discussão, aprovar o texto base e apresentar emendas. Se alguém tem
1847 dúvida, peça vistas e aí, se for necessário, algum esclarecimento, (...) durante
1848 esse tempo também se faça. Mas, objetivamente, eu como presidente, não
1849 posso aqui tomar outra atitude. Então, estão todos esclarecidos, eu vou, se
1850 todos acham que estão esclarecidos, o Ministério do Meio Ambiente, IBAMA
1851 fizeram uma análise técnica, acha que é consistente, todos estão esclarecidos,
1852 eu vou aprovar o texto base e perguntar se tem algumas emendas. Todos
1853 estão cientes do encaminhamento da presidência? Então, bom, todos estão
1854 esclarecidos? Vou colocar em votação a aprovação do texto base. Alguém é
1855 contrário à aprovação do texto base?

1856

1857

1858 **O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Eu pediria vista para,
1859 numa próxima reunião, independentemente você ache que pode ser discutida,
1860 mas eu posso pedir vistas depois da discussão não posso?

1861

1862

1863 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Na realidade, se formos levar ao
1864 pé da letra os pedidos de vistas na Câmara Técnica seriam votados. Nós, na
1865 prática, quando se pede vista, nós temos concedido e não tem, a não ser que
1866 seja na questão que esteja em urgência, nós não temos atropelado. É uma
1867 questão de avaliação. Tem o pedido de vistas pode muito bem concedido, se
1868 houver concordância dos outros pares.

1869

1870

1871 **O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Eu acho que pode ser
1872 discutido, mas aprovar o texto base antes de uma avaliação mais profunda é
1873 temeroso. E outros conselheiros acham que já estão devidamente esclarecidos
1874 para aprovar o texto base. (...) pedindo vistas para que possa ter mais... Agora,
1875 se discutir e a vista fica garantida.

1876

1877

1878 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu acho que dentro de uma linha
1879 eu não vejo espaço para criar um grupo de trabalho nessa questão. Parece-me
1880 que se há certa insegurança por essa questão ter chegado aqui, acho que é de
1881 boa praxis, dar o devido tempo para que se faça as consultas que achar,
1882 embora os grandes *experts* venha do próprio setor empresarial e teve uma
1883 chancela técnica do próprio Ministério e do IBAMA. Se o setor também não se
1884 sente confortável, até o próprio Wanderlei disse que não teria problema, acho
1885 que se concede pedido de vistas ao Dr. Francisco...

1886

1887

1888 **O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Eu peço vistas da
1889 proposta antes de votar o texto base. Logicamente não está, o mérito está
1890 aprovado. O que está em discussão no todo para que não se aprove o texto
1891 base dependendo de determinada adequação.

1892

1893

1894 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Ele vai encaminhar o parecer. Foi
1895 feito o pedido de vista, na próxima reunião não se pode mais se pedir vistas.
1896 Se sintam à vontade para pedir vista, já foi feito o pedido de vista da FURPA.
1897 Não vou discutir o pedido de vista da FURPA.

1898

1899

1900 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI)** – Aprovado o pedido de vista
1901 dele, eu peço vistas também. CNI acompanha.

1902

1903

1904 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – CNI pediu vistas. Mais alguém?
1905 Foi feito o pedido de vista, retorno na próxima reunião e peço que encaminhem
1906 seus pareceres com esse foco, levando em consideração que me parece que
1907 um Grupo de Trabalho não seria a melhor forma de tratar esse tipo de questão.
1908 Encaminhem os pareceres no seu entendimento e se há alguma questão
1909 porque eu vi muita confusão hoje entre inspeção veicular e a questão do que
1910 está sendo proposto dentro dessa Resolução. Vamos tomar um certo cuidado

1911com isso aí também. Eu queria agradecer aos nossos colegas da ANFAVE.
1912Retoma-se na próxima reunião, entendo que já foi pedido vistas na próxima
1913reunião, entra em discussão daí o mérito da discussão. Obrigado a todos. Com
1914isso, acho que encerramos a parte da manhã. Retornamos à tarde com o 3.4.
1915Às 14h00 pontualmente. Do jeito que está indo a reunião acho que acabamos
1916ainda hoje essa reunião. Ok? 14h00.

1917

1918

1919(Intervalo para almoço)

1920

1921

1922**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Então, vamos retomar a nossa
192345ª reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental. Passamos
1924ao ponto 3.4, que trata da nova fase do PROMOT que é uma proposta de
1925Resolução do CONAMA para regulamentar a nova fase, mais restrita do
1926Programo de Controle e Poluição do Ar por Ciclomotores, Motociclos e
1927Veículos Similares. O interessado é a diretoria de qualidade do IBAMA, relatora
1928é a diretoria de qualidade do IBAMA. Dr. Paulo Macedo a palavra é sua.

1929

1930

1931**O SR. PAULO MACEDO** – Bom, como na proposta anterior, essa é uma
1932proposta que cria mais uma fase para o PROMOT que nós começamos em
19332003, 2005 e 2009, então, não tinha mais nenhuma fase para frente. A
1934Resolução que cria o PROMOT ela diz que nós temos que acompanhar o que
1935acontece na Europa, nós esperamos acontecer alguma coisa na Europa e
1936agora nós estamos propondo essa nova fase para manter o programa dentro
1937da linha que anda o programa europeu, claro que sempre levando em conta a
1938nossa realidade. Então, essa proposta é uma proposta de uma fase 4, nós já
1939estamos na terceira, aqui eu queria fazer uma observação que o PROMOT
1940andou, caminhou bem mais rápido, eu acho que até por conta da experiência
1941adquirida com o PROCONVE, o PROMOT caminhou bem mais rápido do que o
1942PROCONVE e hoje ele está no mesmo nível de emissões dos veículo, ou seja,
1943nós já chegamos ao objetivo inicial, que era exatamente trazê-los para esse
1944patamar. Agora, precisamos evoluir e essa evolução é que está sendo proposta
1945nessa Resolução, que aos moldes da outra, eu não gosto muito de ler artigo
1946por artigo, mas se o senhor presidente quiser, porque, na verdade, pega toda a
1947regulamentação já existente que está em vigor e acrescenta uma nova fase,
1948uma nova fase com novos limites, com seus respectivos prazos e incluem
1949também alguns controles, como o controle de durabilidade, controle de
1950produção, coisas que ainda não tinham. Então, essa Resolução está se
1951propondo a fazer isso, ou seja, aqueles mesmos procedimentos de controle
1952que tem no PROCONVE, nós estamos trazendo para as motos também,
1953seguindo no mesmo caminho, que eu acho vitorioso, com o apoio e a
1954negociação e a concordância dos fabricantes, que isso foi negociado
1955totalmente com eles, trazendo aqui para o CONAMA essa proposta de
1956regulamentação dessa nova fase que tem os números que determinam os
1957novos limites, determinam também a introdução de uma nova metodologia de
1958ensaio, um novo ciclo de ensaio que é mais rigoroso e mais preciso que o

1959anterior. Isso acarretou na mudança de alguns limites também previstos,
1960determinou seus prazos para cada um deles, introduz o conteúdo produção,
1961que é saber exatamente como é a produção em relação à homologação e a
1962durabilidade também está prevista. Também está previsto você colher dados
1963de (...) para determinar o limite de emissão de (...) para as motos também, já
1964que a maioria agora está saindo flex, ou seja, é mais uma etapa de controle de
1965emissões para as motos, que a última foi agora em 2009, então, nós estamos
1966propondo mais essa agora que a partir de 1º de janeiro de 2014, os novos
1967modelos já têm que se adequarem. Esses prazos são todos em função da
1968negociação da qualidade dos combustíveis, que foi muito discutido aqui na P5
1969e P6, então, todas essas tecnologias e esses prazos já em função do que
1970vamos ter disponível na rua quando esses produtos novos chegarem à rua.
1971Vale salientar, tudo é produto novo, fabricação a partir dessas datas. É isso.

1972

1973

1974**O SR. RUDOLF DE NORONHA (MMA)** – Eu queria salientar dois pontos, em
1975primeiro lugar a importância da frota de motocicletas no total da frota brasileira
1976de veículos automotores que tem crescido de uma maneira realmente assim,
1977se vocês pegarem o nosso inventário de emissões, que está na nossa página,
1978vocês veem algumas projeções do aumento da frota, um aumento muito, muito,
1979muito grande nos últimos 20 anos. E são veículos que tem um potencial de
1980emissão alto, isso equivale hoje a um carro. Então, isso é algo que traz
1981importância a essa nova fase do PROMOT. Em segundo lugar, eu vejo como
1982importante a nossa celeridade em aprovar essa resolução, porque vocês
1983imaginem se formos muito rápidos na aprovação e isso acontecesse no início
1984do segundo semestre em plenário, a indústria teria dois anos e pouco para
1985botar na rua essa fase nova, não sei se no PROCONVE nós já fizemos alguma
1986vez, Paulo, uma fase que fosse implementada assim, em 2 anos. Eles
1987conseguem, mas tem que ter ajuda aqui da nossa parte para dá segurança
1988técnica ao fabricante para chegar num padrão de emissão que nós achamos
1989recomendável.

1990

1991

1992**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Então está aberto para
1993esclarecimentos.

1994

1995

1996**O SR. MÁRCIO SCHETTINO (ANAMMA SUDESTE)** – Bom, em primeiro
1997lugar, realmente nós vemos com bons olhos porque realmente a frota de motos
1998em São Paulo tem sido um crescimento absurdo e também nas projeções que
1999nós fazemos ela começa a ter uma composição na questão das emissões
2000dentro do município altíssima, em função das motos. Então, mais uma etapa
2001do PROMOT e nós a batemos palmas para isso, porque para nós é
2002importantíssimo e nós já vínhamos questionando nesse sentido, qual é a
2003próxima fase. Também tem alguns questionamentos no sentido de entender
2004um pouco, preocupa, são conceitos novos que estão aí e que sempre foram
2005tratados de maneira diferente e isso não fica muito claro e nem como vai ser
2006feito, quer dizer, a questão de você dividir, nós sempre trabalhamos com

2007cilindradas, 250 para baixo, 250 para cima, agora nós estamos tratando em
2008130 quilômetros por hora para baixo, 130 quilômetros para cima. Como é que
2009se homologa o veículo, como é que se classifica isso, como é que nós, eu vou
2010puxar um pouco essa linha para a questão do IM, prevendo uma questão lá na
2011frente. Como é que eu vou entender o que é uma moto de 130 quilômetros e
2012como é uma moto acima de 130 quilômetros, quer dizer, a cilindrada você
2013identifica, está ali, 130 quilômetros, isso tem que ter uma lista, tem que está
2014homologada e como é que se homologa isso? Como é que você determina?
2015Isso, a norma aqui não fala e se você está usando um conceito novo, isso teria
2016de estar claro aqui e não está. Esse é o ponto. A outra questão é de abordar
2017também esses limites de CO e HC que depois vão repercutir na questão do IM
2018e que não estão abordados e vemos, e o próximo passo do IM, como é... É
2019muito importante que de alguma forma você. É lógico que da mesma forma
2020que nós fazemos hoje, nós vamos trabalhar, levantar estatística e mostrar na
2021prática o que efetivamente está acontecendo e ajustando esses valores de IM,
2022mas é importante que de alguma forma se ajuste isso também, trabalhe
2023valores menores do que está hoje, para que a própria indústria também
2024trabalhe no sentido de aperfeiçoar isso no processo de homologação e nós
2025possamos apertar isso depois no próprio IM e não vimos essa preocupação
2026nisso daí. A outra questão é a questão da durabilidade que está colocada aí
2027que é muito pouca. Um automóvel falamos em 80 mil, falar em 10 mil, 18 mil,
2028estou falando de um ano, para muitos motos que roda em São Paulo, não é
2029nada. Nós também temos uma estatística com motos 2010, principalmente a
2030flex, que rodaram 100 mil quilômetros e não tem alteração nenhuma das
2031emissões dela. Então, falar em 18 mil quilômetros é praticamente falar em
2032nada. Nós entendemos que isso tem de ser, no mais, quer dizer, entendemos
2033que a norma está bem estruturada, é isso mesmo, serve como texto base e
2034trabalharmos só alguns ajustes.

2035

2036

2037**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu queria só apresentar aqui a
2038Doutora Ana Paula, que representa aqui a ANAMMA Nacional, que hoje pela
2039manhã não tivemos oportunidade de apresentá-la. A palavra está aberta. Bom,
2040vocês têm mais alguma observação? Dr. Elias, ABEMA.

2041

2042

2043**O SR. ELIAS MORGAN (ABEMA/ES)** – Eu só tenho uma dúvida no artigo 3º,
2044item B, o óxido de nitrogênio aumentou, de 2014 a 2016, não deveria diminuir
2045não?

2046

2047

2048**O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Bom, vamos tentar, sabíamos que era um
2049negócio que ia ser questionando. Como eu disse, mudamos o ciclo, estamos
2050saindo de um ciclo que é, digamos, constante, para um ciclo transiente, um
2051ciclo onde tem diversas fases que se aproximam muito do ciclo de automóveis,
2052que ele é muito mais rígido do que o anterior, estou falando o ciclo de
2053homologação. Então, esse ciclo, como é maior também, o período de duração
2054é maior, então, você precisa fazer algumas alterações nos limites. Na verdade

2055é um aumentem em função do ciclo, mas não é um do quantitativo, digamos
2056assim. Sei que é difícil de explicar e é entender, mas, na prática não é uma
2057coisa que seja maléfica digamos para o programa, muito pelo contrário, porque
2058ele está sendo mais exigido, então, eu tenho que dar uma folga maior naquele
2059limite para poder aquela motocicleta atender. A mudança dos 130, tentando
2060esclarecer o que discutimos, é que seguimos o que na Resolução do PROMOT
2061quando criou, ou seja, seguir a tendência européia, para que o nosso produto
2062não fosse diferenciado digamos dos maiores mercados de moto do mundo. E
2063lá eles trocaram isso, a fase nova, trocaram a cilindrada por quilometragem.
2064Também é fácil de explicar, porque nesse ciclo, no ciclo anterior a velocidade
2065máxima se não me engano são 50 quilômetros. Nesse ciclo novo vai até 130
2066quilômetros. Então, tem motos de 80 cilindradas, por exemplo, que não
2067chegam a 130, tem moto de 125 cilindradas que não chega a velocidade de
2068130 para cumprir o ciclo, então ele não consegue rodar naquele ciclo, por isso
2069que eles mudaram essa nova classificação. Qual era a outra dúvida? Era a
2070durabilidade e... Na verdade, o IM não foi tratado, acho que foi meio que uma
2071falha tanto é que a CETESB, naquele comunicado, propõe criar um novo artigo
2072colocando o limite de CO e HC em marcha lenta para inspeção, é uma coisa
2073que já íamos colocar aqui como proposta também. A norma européia também
2074previu 18 mil quilômetros, porque nós estávamos ainda atrás e já conseguimos
2075segurar os 80 mil porque eles lá baixaram para 9 lá na Europa, rodam 9 mil
2076quilômetros e simula os outros 9 através de cálculos e outras coisas. Nós
2077conseguimos deixar. A realidade brasileira é outra, mas estou seguindo.
2078Vamos abrir a discussão para isso.

2079

2080

2081**O SR. MÁRCIO SCHETTINO (ANAMMA SUDESTE)** – Com relação aos 130
2082quilômetros, eu não estou questionando se é bom ou não, só acho que talvez
2083uma explicação melhor de como essa homologação é feita para que não
2084tenhamos problema.

2085

2086

2087**O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Só em função do ciclo porque tem as
2088motos de baixa cilindradas não atingem a velocidade que o ciclo determina
2089como corte.

2090

2091

2092**O SR. MÁRCIO SCHETTINO (ANAMMA SUDESTE)** – Não está muito claro. A
2093preocupação nesse sentido é que no cadastro do DETRAN eu tenho cilindrada.
2094Então, eu passo a ter uma nova informação que não está em lugar nenhum.
2095Como é que eu controlo isso? No IBAMA, hoje sofremos com a falta de
2096informação e homologação.

2097

2098

2099**O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Mas, por exemplo, se for por ai a
2100classificação de veículos do Denatran é completamente diferente da de
2101emissões.

2102

2103

2104 **SR. MÁRCIO SCHETTINO (ANAMMA SUDESTE)** – Mas, de alguma forma
2105 isso tem que estar claro e documentado e homologado e fácil acesso para os
2106 programas de inspeção para que possamos fazer essa classificação nos
2107 programas e poder identificar, senão, o que vem de informação para nós? É
2108 cilindrada, isso vem direto, quando eu puxo o cadastro do DETRAN está lá
2109 cilindrada, eu consigo classificar.

2110

2111

2112 **SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Mas, no caso desse pessoal você vai
2113 pegar o cadastro do IBAMA. Que vai tratar como 130. Nós estamos falando de
2114 2014.

2115

2116

2117 **SR. MÁRCIO SCHETTINO (ANAMMA SUDESTE)** – É o alerta que eu estou
2118 dando.

2119

2120

2121 **SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – O que está hoje continua como está hoje.
2122 A partir de 2014.

2123

2124

2125 **SR. MÁRCIO SCHETTINO (ANAMMA SUDESTE)** – Eu sei, mas nós
2126 queremos deixar o alerta que nós precisamos de uma forma entender isso e
2127 poder classificar isso para que...

2128

2129

2130 **SR. RUDOLF DE NORONHA (MMA)** – Eu imagino isso Márcio que quando
2131 for em 2015 que essas motos comecem a ser sujeitas a programas de
2132 inspeção, elas podem, prevê aqui que o IBAMA irá divulgar uma listagem,
2133 quais são 130 e quais acima de 130, alguma coisa assim, que seja um
2134 instrumento para os programas de IM.

2135

2136

2137 **SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Eu vou até tentar esclarecer, estou tão
2138 envolvido nesse último ano com o Infoserv que é um sistema que nós estamos
2139 montando e está começando a implementar agora, inclusive, amanhã deve
2140 estar subindo uma versão 1.0 para a produção que é o sistema que vai tratar
2141 de toda a homologação do PROCONVE e PROMOT, então, eu estou com isso
2142 tanta na cabeça que para mim, essa sua preocupação vai estar disponível no
2143 segundo semestre para tudo que existe hoje, entendeu? Era no primeiro, era
2144 isso, mas é assim mesmo não é? O IM era para ter saído quando? Em 93. O
2145 do São Paulo saiu em 2000 e quanto? Eu sei, eu tenho a mesma preocupação.
2146 Agora, temos que trabalhar com o que tem.

2147

2148

2149 **SR. MÁRCIO SCHETTINO (ANAMMA SUDESTE)** – Vou deixar claro que de
2150 alguma forma nós temos que trabalhar isso.

2151

2152

2153 **SR. PAULO MACEDO** – No comercial aqui do sistema, eu quero reforçar o
2154 seguinte, então, ele vai tratar de toda a homologação do PROCONVE desde o
2155 início do processo até o final e depois vai disponibilizar para toda a sociedade
2156 todas essas informações através de pesquisas pela internet. Então, é um
2157 projeto antigo, está demorando, mas é difícil ser implementado com a estrutura
2158 que temos, mas nós não desistimos e agora estamos conseguindo colocar
2159 essa versão. Então, automaticamente, todos esses dados que precisam ser
2160 divulgados por IM, ele vai está disponível, saiu a licença, o dado está
2161 disponível e vai estar, com certeza é uma questão de honra para a nós, até o
2162 final do ano, estar com isso funcionando.

2163

2164

2165 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu ouvi alguns comentários, vou
2166 tentar dar um encaminhamento aqui para consultar aqui a Câmara sobre a
2167 melhor forma de tratar essa questão. Eu acho que nós temos dois caminhos
2168 pela frente, o primeiro é nós deliberamos por criar um Grupo de Trabalho nessa
2169 reunião para nós remetermos essa questão a ser detalhada para o Grupo de
2170 Trabalho ou alguém aqui pede vistas e na reunião que vem podemos retomar
2171 essa reunião a partir desses esclarecimentos, desses pareceres, sendo que até
2172 pode ser na próxima reunião recomendo criar um Grupo de Trabalho também,
2173 isso não exime. Mas temos esses dois caminhos hoje. Eu queria ver, ouvir dos
2174 nossos membros da Câmara Técnica, qual é o melhor encaminhamento, como
2175 se sentem em relação a essa temática e a possibilidade ou de criar um GT hoje
2176 ou se não houver nenhum desses entendimentos, voltamos ao texto base e
2177 começa a discussão.

2178

2179

2180 **SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Eu sou favorável que
2181 se crie um Grupo de Trabalho, nós ganhamos tempo, se a deixarmos para criar
2182 na outra reunião, nós perdemos tempo. Começando hoje o Grupo de Trabalho,
2183 criando agora, já vamos ter, na próxima reunião, algum andamento, algum
2184 avanço.

2185

2186

2187 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Por favor. Preciso da sua ajuda
2188 para encaminhar a reunião.

2189

2190

2191 **SR. MÁRCIO SCHETTINO (ANAMMA SUDESTE)** – Eu acho que o texto
2192 está bem plausível, não precisa de um Grupo de Trabalho para isso. Acho que
2193 podemos encaminhar sugestões e trabalhar em cima do que está aí, porque
2194 não tem grandes modificações, nós não estamos, a próprio CETESB também
2195 encaminhou a nossa preocupação, ou seja, os dados de homologação tem que
2196 constar, o CO e HC, já viemos conversando disso a muito tempo, alguns
2197 pontos de esclarecer talvez melhor o que é o 130, deixar marcado aquilo que
2198 essa identificação vai estar à disposição do IBAMA para que possamos fazer e

2199no de mais eu acho que não tem grandes alterações, não precisa de um Grupo
2200de Trabalho. Acho que podemos encaminhar sugestões.

2201

2202

2203**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – De qualquer jeito não entende
2204que seja possível aprovar o texto base e começar a discussão hoje, é isso?

2205Pode?

2206

2207

2208**O SR. ELIAS MORGAN (ABEMA/ES)** – Eu concordo com o Schettino, acho
2209que precisamos de mais esclarecimentos, mas não vejo impedimento de tocar
2210o texto base, acho razoável.

2211

2212

2213**A SRª CRISTINA (MME)** – Eu vou acompanhar aqui a indicação do senhor
2214Francisco, eu entendo que a matéria ainda precisa, como colocou, precisa de
2215contribuições e se ficar assim solta nas contribuições, se não tiver um ambiente
2216para incorporar, estudar as contribuições, eu sou favorável ao Grupo de
2217Trabalho.

2218

2219

2220**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – ANAMMA Nacional e CNT
2221depois.

2222

2223

2224**A SRª NÃO IDENTIFICADA** – Eu acho que poderíamos começar a discussão
2225hoje, o texto está elaborado, já foi mais do que estudado, a CETESB já deu o
2226parecer dela, tem só que caminhar para Comissão, quer dizer, oficialmente tem
2227que encaminhar, porque pelo visto foi encaminhado para o e-mail particular do
2228Paulo.

2229

2230

2231**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Só para corrigir esse foi o ponto
2232anterior, foi a discussão da 418, que foi o primeiro ponto...

2233

2234

2235**A SRª NÃO IDENTIFICADA** – Sim, mas ele disse que tinha outro pedaço no e-
2236mail que era referente a esse. Não era isso?

2237

2238

2239**O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Era essa proposta, de colocar o artigo...

2240

2241

2242**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Mas não foi apresentado na
2243reunião.

2244

2245

2246 **A SR^a NÃO IDENTIFICADA** – Isso, não foi apresentado, até você tinha citado
2247 na hora que precisava de um encaminhamento formal, mas eu acho que
2248 podemos começar a discussão hoje.

2249

2250

2251 **O SR. EDUARDO ESPÍNDOLA VIEIRA (CNT)** – Eu também não vejo
2252 problema de nós iniciarmos a discussão agora não.

2253

2254

2255 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI)** – Eu não me oponho em
2256 fazer a discussão, mas eu acho que nós vamos precisar de um prazo para
2257 maturar, aprovar, no caso, o texto. Eu sou favorável a dar um período curto,
2258 não criar um Grupo de Trabalho, como o senhor Francisco aqui sugeriu, (...),
2259 de nós fazermos, de repente, posso fazer um pedido de vistas, nós
2260 apresentamos o texto com mais detalhes para depois podermos consolidar as
2261 contribuições e apresentar um relatório mais consolidado.

2262

2263

2264 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Então, a CNI está pedindo vistas
2265 dessa matéria e sugere que se apresente uma próxima questão esses
2266 pareceres e se decida sobre a criação de GT ou não, é isso?

2267

2268

2269 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI)** – Não, nós não somos
2270 favoráveis a criação de GT, é simplesmente tentar aglutinar, no período da
2271 apresentação do pedido de vistas, as contribuições para que possamos
2272 receber para ter um relatório mais consolidado.

2273

2274

2275 **O SR. ROBERTO FRANCINE JUNIOR (ECO JURÉIA)** – Eu acho que a medida
2276 que há um pedido de vista e a questão fica prorrogada para a próxima, eu
2277 entendo que acaba contemplando a nossa preocupação de dar uma olhada
2278 mais aprofundada no assunto. Nós temos um técnico aqui que é do IEMA, ele
2279 também não vê nenhuma emergência no processo, eu diria, nenhuma
2280 informação que exigisse mais solicitação aqui, mas é uma questão de tempo
2281 mesmo de maturar.

2282

2283

2284 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – A CNI pediu vistas, mais alguém
2285 pede vistas? Porque aí nós vamos encaminhar mudança de (...) quando tem
2286 pedido de vistas, nós temos acatado, a não ser que esteja em regime de
2287 urgência. O

2288

2289

2290 **O SR. ROBERTO FRANCINE JUNIOR (ECO JURÉIA)** – O EcoJuréia pede
2291 vistas também.

2292

2293

2294 **O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Eu entendo que nós
2295 temos duas propostas, o pedido de vistas e um GT. No nosso entendimento, o
2296 pedido de vistas não amplia a participação de outro setor interessado em
2297 contribuir porque o pedido de vistas vai ser só entre nós aqui ou algumas
2298 contribuições. No caso de criar um GT, nós vamos abrir para uma discussão
2299 mais aprimorada. Então, nós ficamos com a criação do GT.

2300

2301

2302 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu só queria esclarecer aqui,
2303 na realidade, ao conceder vistas à CNI e agora também a EcoJuréia, nós não
2304 estamos impedindo de que seja criado o Grupo de Trabalho, o que nós
2305 estamos dizendo é o seguinte, vai se considerar essa possibilidade de
2306 contribuições e que deverão ser consolidadas ou no âmbito da própria Câmara
2307 Técnica ou no âmbito do próprio Grupo de Trabalho, sendo que esta decisão
2308 fica postergada para a próxima reunião, é isso que a presidência entende.

2309

2310

2311 **O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Não foi deliberado
2312 nenhum dos dois casos?

2313

2314

2315 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Foi pedido de vistas.

2316

2317

2318 **O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Bom, mas o GT
2319 também é uma proposta

2320

2321

2322 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Dr. Francisco, a questão de vista
2323 precede a discussão do Grupo de Trabalho, nesse momento aqui, na próxima
2324 reunião, pode vir até uma recomendação do seu pedido de vistas, da Eco
2325 Juréia, que se crie um Grupo de Trabalho, mas aí em cima de um razoado, de
2326 uma análise que foi elaborado. Então, essa é a questão que eu estou tentando
2327 esclarecer. O pedido de vistas não prejudica a criação de um Grupo de
2328 Trabalho. Ok? Só para registrar para os resultados da reunião, pedido de vistas
2329 da CNI, Eco Juréia, ANAMA Sudeste. Mas alguém? Então, esses três pedidos
2330 de vistas retornam para a próxima reunião com os pareceres dos pedidos de
2331 vistas. Ok? Encerrado o 3.4. 3.5 Tecnologias do PROCONVE e PROMOT.
2332 Proposta de Resolução do CONAMA para regulamentar a responsabilidade
2333 dos fabricantes e importadores de veículos ou motores sobre tecnologias
2334 utilizadas para o atendimento, os limites de emissão, estabelecidos pelos
2335 programas de controles de emissões veiculares PROCONVE e PROMOT.
2336 Interessado, diretoria de qualidade do IBAMA. Relator diretoria de qualidade
2337 IBAMA.

2338

2339

2340 **O SR. PAULO MACEDO** – Bem, essa proposta partiu lá da nossa
2341 coordenação, com o apoio do nosso diretor e do nosso presidente, chegando

2342também aqui, porque diferentemente das outras resoluções, não foi negociada
2343com ninguém, na verdade é, até os colegas da (...) já soube que tem gente
2344meia chateada, mas veja bem, a experiência mostra que nós temos um
2345instrumento forte de controle que são as resoluções do CONAMA, mas as
2346resoluções do CONAMA nem sempre elas conseguem prever tudo que possa
2347acontecer. Um exemplo no passado, nós tivemos e fez com que nós
2348encaminhássemos ao CONAMA e fosse aprovada uma Resolução que
2349chamamos de itens não desejáveis, aonde prevê que se for colocado dentro do
2350produto algum item que não seja declarado digamos assim, que nós
2351descobrimos que interfere nas emissões, que de alguma forma possa enganar
2352o resultado do ensaio ou não, como já teve uma experiência passada, então,
2353essa resolução passou a prever coisas desse tipo, se acontecesse tinha todo
2354um procedimento a ser feito. Passada a experiência também agora da P6,
2355onde um insumo ou onde uma responsabilidade externa, digamos assim, ao
2356produto, ou dita ao produto viesse acontecer, isso estaria descoberto pela
2357regulamentação. Então, o que nós pensamos, vamos criar uma
2358regulamentação que responsabilize alguém, por quê? Porque a estratégia do
2359PROCONVE nunca foi homologar nenhum tipo de tecnologia, ou seja, o
2360PROCONVE determina limites máximos de emissão e o fabricante do veículo
2361corre atrás, busca melhor tecnologia que ele acredite, que ele ache, que ele
2362encontre para poder atender aqueles limites. Qualquer coisa que interfira nesse
2363limite, nós acreditamos que seja de responsabilidade do fabricante. Para ser
2364bem claro, qualquer insumo externo ao produto, que é disso que trata a
2365Resolução, mas que seja necessário para fazer aquele produto, atender os
2366limites fixados pela legislação, esse insumo é uma responsabilidade do seu
2367fabricante ou importador. No fundo, o que a Resolução, essa proposta de
2368Resolução regulamenta é isso, ou seja, baseado numa experiência recente
2369nossa, nós estamos propondo esse tipo de regulamentação para que não
2370venha a acontecer, primeiro, acho que é bom para poder ficar bem claro de
2371quem é a responsabilidade, para se vier a acontecer algum caso, não se fique
2372na dúvida quem é a responsabilidade disso ou daquilo, é de quem, de quem
2373não é. Então, aí ela está definindo exatamente de quem é. Eu acho justa pelo
2374seguinte, ninguém, nem a sociedade, nem o cidadão, nem o CONAMA são
2375responsáveis por um insumo trazido por uma tecnologia que não estava aqui,
2376mas que é necessária para fazer aquele produto atender a legislação. Então,
2377se esse insumo falta, deixa de atender a legislação, ele é o responsável por
2378isso. Então, essa Resolução busca simplesmente isso, dá essa
2379responsabilidade, ou seja, o fabricante ou importador do veículo automotor é
2380responsável pelo produto homologado e por qualquer insumo externo a esse
2381produto, mas necessário para fazer cumprir os limites que ele homologou, até
2382porque na homologação ele usou esse insumo. Então, é isso.

2383

2384

2385**A SRª CRISITINA** – O doutor Rudolf pediu a palavra, em seqüência doutor
2386Macedo, ele vai agora expor também.

2387

2388

2389 **SR. RUDOLF DE NORONHA (MMA)** – Eu acho que esse tema é bastante
2390 relevante também, senão não estaria aqui. Acho que o exemplo assim, dando
2391 nome aos bois, Paulo, o que nós temos vivido nos últimos anos, eu acho que é
2392 um assunto que todos aqui já discutiram muito, na nova fase de veículos
2393 pesado tem o tal Harlo 32, o agente reator líquido de amônia que é necessário
2394 para que o veículo cumpra o padrão de emissão determinado no CONAMA, ou
2395 seja, se esse produto que não tem nada a ver com fabricação de motores não
2396 for usado e não estiver disponível no País, os caminhões não vão atender a
2397 nova fase do PROCONVE P7 e pairou, durante muito tempo, uma dúvida,
2398 quem é o responsável por esse produto. Se você inventa um motor que pra ele
2399 atender uma fase do PROCONVE é necessário um produto como esse, o
2400 responsável por isso estar no mercado é quem fabrica o motor, embora não
2401 seja fabricante do Harlo 32. Então, o que eu acho que o que traz essa
2402 Resolução é esclarecer, deixar bem claro essa relação. Se você fabrica um
2403 motor que tem que atender a uma norma do CONAMA, tudo que é necessário
2404 para que isso aconteça é responsabilidade de quem fabrica o veículo. Acho
2405 que é uma norma que traz também uma clareza técnica jurídica à concepção
2406 das fases do PROCONVE.

2407

2408

2409 **SR. WANDERLEI COELHO BATISTA (CNI)** – Nós tínhamos que ter um
2410 ponto para discordar nessa reunião, não tem jeito. Infelizmente eu não
2411 concordo com a posição do Ministério do Meio Ambiente, nem do IBAMA em
2412 relação ao tema, não porque eu acho que nós temos que buscar uma forma de
2413 resolver o problema, de fornecer esse insumo, eu acho que deve ser
2414 procurado, não sei dizer se é responsabilizando unicamente o fabricante ou
2415 importador. Como esse tema não foi debatido com o setor produtivo, nós
2416 achamos que é uma proposta que precisa, no mínimo, de um debate.
2417 Resolução CONAMA pode resolver? De repente pode, de repente não pode.
2418 Então, eu acho que carece de uma discussão mais aprofundada sobre a
2419 questão, ela tem algumas nuances que não são exatamente somente a
2420 questão de fornecimento de uréia. Então, n[os gostaríamos, nesse caso, esse é
2421 o assunto que verdadeiramente eu pediria vistas, os demais não, mas esse
2422 sim, já que não podemos propor a criação do GT, na verdade, eu acho que
2423 esse assunto tem que ser debatido num GT, esse especificamente sim, que é
2424 um assunto um mais complexo, é de interesse de todos, os fabricantes têm
2425 interesse em debater esse tema e resolver esse problema também, mas eu
2426 acho que a priori, se não for permitido aqui pelo presidente a criação de um GT
2427 já agora, nós vamos pedir vistas do processo.

2428

2429

2430 **SR. MÁRCIO SCHETTINO (ANAMMA SUDESTE)** – Bom, eu vou um pouco
2431 à linha do CNI. Eu acho muito importante que se realmente ajuste à questão
2432 das responsabilidades, isso vai ser um problema, nós estamos entrando com
2433 parâmetros aí muito diferentes do que nós trabalhamos até hoje, mas eu acho
2434 que é importante sim, agora eu acho que precisa discutir um pouco melhor,
2435 porque na linha que está, eu estou de alguma forma responsabilizando aqui o
2436 Art. 50, é de responsabilidade da montadora, afinal, ele é um insumo externo e

2437aí isso fica complicado, eu acho que isso precisa ser melhor acertado. Você
2438falar do Harlo 32 é uma coisa, mas do jeito que está, eu estou falando do S 50
2439também e aí a coisa... Eu concordo com a ideia, eu acho que é importante e
2440nós temos de criar uma Resolução nesse sentido, isso precisa ser feito, é
2441importante, nós temos de cuidar, está bom, o proprietário vai comprar isso e vai
2442ficar na mão de quem, e isso precisa está estruturado sim e muito bem
2443estruturado, senão vamos ter sérios problemas pela frente. Essa visão que o
2444IBAMA teve, o Ministério teve é importantíssima e fico feliz de que essa
2445preocupação exista, eu só acho que, realmente, nós talvez, até como você,
2446Paulo, colocou, foi algo que vocês não discutiram com ninguém. Talvez isso
2447precise de um amadurecimento. Quer dizer, nós somos favoráveis à
2448Resolução, mas uma discussão, porque do jeito que está eu posso estar
2449imputando uma responsabilidade que, do S 50, que nós já víamos discutindo
2450isso há muito tempo atrás e não é aí.

2451

2452

2453**O SR. PAULO MACEDO** – É que o S 50 já tem responsável por lei. Então, está
2454fora disso.

2455

2456

2457**O SR. MÁRCIO SCETTINO (ANAMMA SUDESTE)** – Então é uma questão
2458de lírica, se você põe o insumo externo, o S 50 é insumo externo. Eu sei por
2459que eu sofro com o Ministério Público.

2460

2461

2462**O SR. PAULO MACEDO** – Eu também sou a favor que sejam os fabricantes.
2463(Risos!).

2464

2465

2466**O SR. CARLOS BOCUHY (ECOJURÉIA)** – Bom, eu gostaria de parabenizar o
2467IBAMA e o Ministério do Meio Ambiente pela preocupação da
2468responsabilização e pela certeza jurídica que isso trará certamente como um
2469produto final que também atendendo os direitos do consumidor, eu acho que é
2470um elemento importantíssimo e isso deve ser debatido. A questão de como
2471fazer para mim também é uma incógnita, eu também fico imaginando como é
2472que podemos fazer isso da forma mais adequada, através de um GT? Já um
2473processo de discussão, acho que Grupo de Trabalho me parece ser a forma
2474mais adequada e, se houver a formação de um Grupo de Trabalho,
2475certamente, a minha instituição gostaria de participar.

2476

2477

2478**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Nós temos, então, duas questões
2479aqui que são as eternas discussões no início de cada Resolução, vamos entrar
2480já em deliberação, ou Grupo de Trabalho ou, como se diz, pedido de vistas,
2481isso que está em discussão. Bom, de certa forma, pedido de vista tem
2482precedência que é o que sempre tivemos trabalhado em (...), então, eu
2483pergunto, até para evitar que nós continuemos a fazer discussões, se há

2484alguém interessado em pedido de vistas. Senão nós entramos na discussão do
2485trabalho.

2486

2487

2488**O SR. WANDERLEI COELHO BATISTA (CNI)** – O pedido de vistas seria feito
2489pela CNI, mas eu acho que nesse caso nem cabe um pedido de vista, cabe o
2490pedido de criação de um Grupo de Trabalho. Esse é um tema que
2491recentemente falei com os senhores Conselheiros de que, realmente, ele não,
2492está na (...), ele precisa ser discutido, ver a relevância, se uma Resolução
2493CONAMA tem essa competência ou não, tem várias questões jurídicas
2494amarradas aqui, o que os fabricantes gostariam, de debater isso dentro de
2495grupo técnico de trabalho.

2496

2497

2498**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – É por isso que eu estou dizendo,
2499se há essa dúvida por parte da CNI, é muito mais de se pedir vistas e
2500apresentada aí uma informação, vamos dizer assim, mais consistente porque a
2501própria CNI pode entender que tem que rejeitar esse tipo de Resolução, que é
2502também uma possibilidade, eu estou levantando aqui as possibilidades que eu
2503não quero ficar dando voltas na discussão. Nós temos uma primeira questão
2504que é o pedido de vista, a partir do momento que ninguém quer vista, nós
2505entramos em discussão com o Grupo de Trabalho. Certo? Alguém vai pedir
2506vistas?

2507

2508

2509**O SR. WANDERLEI COELHO BATISTA (CNI)** – Eu não peço vistas, eu quero
2510Grupo de Trabalho.

2511

2512

2513**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Então, a idéia é, ninguém vai
2514pedir vistas? Então, nós vamos discutir porque aí a questão do Grupo de
2515Trabalho envolve coordenação, envolve diretoria, esse tipo de coisa, vamos ter
2516que deliberar agora. E a idéia do Grupo de Trabalho é que se debruce sobre
2517essa proposta que veio apresentada pelo próprio IBAMA e Ministério do Meio
2518Ambiente, é isso. Essa é a pauta desse Grupo de Trabalho e deixar claro
2519também qual o objeto.

2520

2521

2522**O SR. FRANCISCO SOARES** – Eu quero que fique claro e esclarecido que o
2523pedido de vista inviabiliza, na próxima reunião, a criação de um GT, porque às
2524vezes você pode ganhar muito mais tempo criando o GT agora para começar a
2525trabalhar do que pedido vista achando que já vai consolidar, trazer todas as
2526dúvidas consolidadas. Então, eu acho que ganha mais tempo criando o GT,
2527porque já começa a trabalhar, do que um pedido de vista e que depois ainda
2528vai protelar muito mais ainda. Então, eu sou favorável à criação do GT e já
2529começa a trabalhar.

2530

2531

2532 **SR. CARLOS BOCUHY (ECOJURÉIA)** – Eu queria fazer um apelo a CNI
2533 que nós trabalhássemos diretamente na perspectiva de um Grupo de Trabalho.
2534 Está bem?

2535

2536

2537 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Então, me parece que é
2538 consenso a criação de um Grupo de Trabalho, que vai, vamos dizer assim, se
2539 debruçar sobre essa questão apresentada pelo IBAMA e pelo Ministério do
2540 Meio Ambiente, de praxe é que normalmente a coordenação vai para quem
2541 apresentou a proposta, então, à coordenação seria do Ministério do Meio
2542 Ambiente, ou do IBAMA, tanto faz. Nós vamos definir aqui a entidade e depois
2543 aí (...) apontam que sim e temos que definir aí a relatoria. Então, a
2544 coordenação caberá em princípio ao Ministério do Meio Ambiente, ao IBAMA.

2545

2546

2547 **SR. WANDERLEI COELHO BATISTA (CNI)** – O CNI se interessaria pela
2548 relatoria.

2549

2550

2551 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Então, a coordenação seria o
2552 IBAMA, tem uma proposta dizendo quem se propõe aí agora a proposta de, por
2553 parte da CNI, de compor a relatoria. Existem mais proposições para a relatoria?
2554 Então, por aclamação coordenação Ministério do Meio Ambiente, relatoria CNI.

2555 OK?

2556

2557

2558 **SR. PAULO MACEDO** – Eu queria saber se é possível a Câmara Técnica
2559 determinar, por exemplo, vocês têm 2 reuniões para resolver isso, uma reunião
2560 para resolver isso?

2561

2562

2563 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Não. Na realidade, o que está
2564 previsto no regimento é que a partir da criação do GT você tem seis meses. Vai
2565 ter um prazo de seis meses. Isso não quer dizer que a Câmara Técnica não
2566 peça um informe, o presidente da Câmara Técnica pode chegar e dizer, eu
2567 quero um informe sobre os andamentos da ação do Grupo de Trabalho e isso
2568 aí o coordenador será chamado para as devidas. O Grupo de Trabalho, o que
2569 acontece, tem toda uma metodologia. O que acontece? Agora a Secretaria
2570 Executiva do CONAMA vai publicar que foi criado um GT com a coordenação
2571 do IBAMA e relatoria da CNI, vai exigir um prazo para instalar, tem um prazo de
2572 3 meses para instalar o Grupo de Trabalho, e a secretaria aqui do CONAMA,
2573 deverá indicar quem seriam seus representantes e será publicado isso e a
2574 partir daí se instala o Grupo de Trabalho. As entidades são aquelas que
2575 compõem o CONAMA, quer dizer, o que acontece, qual é a lógica do negócio?
2576 Todos do CONAMA têm que saber que esse Grupo de Trabalho vai existir e
2577 essas entidades deverão indicar pessoas que falarão, participação no Grupo de
2578 Trabalho por conta delas, terão uma legitimidade, isso não quer dizer, que
2579 outras pessoas não possam participar, podem participar, mas não vão falar em

2580 nome daquela entidade, quem fala pela entidade é aquela pessoa que foi
2581 apontada pela entidade. É isso que tem que ficar claro, porque tem uma
2582 questão também de responsabilidades que tem que ser levada em conta na
2583 hora que fazemos uma discussão que tem esse caráter também institucional.

2584

2585

2586 **A SR^a. CRISTINA** – Nesse informe que a Secretaria Executiva já vai fazer, eu
2587 acho que a preocupação do Macedo já vai ser colocada, o prazo desse GT,
2588 que ele vai executar e aí dali para frente nós vamos ter que, na primeira
2589 reunião, se instalar e fazer o cronograma.

2590

2591

2592 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Então, eu acho que para efeitos
2593 aí de registros aí dos resultados da nossa reunião, foi criado um Grupo de
2594 Trabalho, coordenação do IBAMA e relatoria da CNI. A Secretaria Executiva vai
2595 adotar as providências de apoio ao Grupo de Trabalho e com isso nós
2596 concluímos esse ponto 3.5, OK? Alguma observações? Com isso conclui-se a
2597 ordem do dia, passamos então aos informes. Definição de padrões emissão de
2598 poluentes atmosféricos, fontes fixas, é o GT de fontes fixas, Grupo de Trabalho
2599 para tratar das fontes não contempladas pela Resolução 382 de 2006. Isso é
2600 um grupo que já vem há algum tempo e nós estamos, eu acho, no limite aí da
2601 última extensão que seria, vamos dizer assim, a derradeira. Então, o relator
2602 aqui do informe é o doutor Wanderlei Coelho Batista, CNI.

2603

2604

2605 **O SR. WANDERLEI COELHO BATISTA (CNI)** – Na verdade, o prazo já até se
2606 esgotou, mas o trabalho já foi finalizado. Então, o informe para senhores
2607 conselheiros é que depois de 2 anos de muito trabalho, é bom dizer que essa
2608 nova Resolução é um espelho da (...) 2 para as fontes existentes, só que muito
2609 mais complexo, porque nós estamos abordando todas as fontes já existentes,
2610 desde o início do século passado até o ano de 2006, todo mundo, no mesmo
2611 pacote. Então, foi uma discussão bem difícil, o relator, Sérgio (...), aliás, o
2612 coordenador do grupo Sérgio (...), com um trabalho feito por Cláudio Augusto,
2613 dividiu em 4 grandes subgrupos, coordenado por estados, no caso, o Estado
2614 de São Paulo pela CETESB, Estado de Minas pela (...), Estado do Rio pela
2615 INEA, Paraná pelo órgão ambiental (...) e, no caso, Espírito Santo também
2616 colaborou conosco, eles foram um dos coordenadores dos grupos, analisamos
2617 13 anexos para 52 fontes diferentes e agora em fevereiro nós finalizamos o
2618 trabalho, está todo pronto e a nossa idéia é trazer para a Câmara Técnica para
2619 apresentar aos senhores conselheiros, eu queria propor aqui um formato de
2620 apresentação, porque a quantidade de informações é muito grande e, na
2621 verdade, você tem que abordar duas coisas. Primeiro, tudo que foi feito no
2622 trabalho foi baseado na 382, então, a referência sempre foi a 382, as fontes
2623 fixas existentes alcançaram os padrões das fontes fixas novas. Isso foi
2624 conseguido para quase 90% das fontes, então, é muita coisa, mas é claro que
2625 você tem que ter, nesse caso, um prazo de adaptação, então, tem que justificar
2626 esse prazo, quando você não consegue alcançar, justificar por que não
2627 alcançou e mesmo assim demonstrar ganhos ambientais. Toda a proposta foi

2628 feita baseada em ganhos ambientais. A ideia que nós conversamos com o
2629 grupo é realizarmos um seminário para o Conselho, para a Câmara Técnica,
2630 formato de um seminário, de dois dias, porque realmente são 13 anexos de 52
2631 duas, não dá para fazer isso em 20 minutos ou 40 minutos. Algo para que os
2632 conselheiros estejam nivelados sobre todo o contexto de discussão que
2633 aconteceu, o Dr. Francisco esteve na última reunião conosco, viu isso e a partir
2634 daí a Câmara já bem subsidiada de informações, sim, poder discutir o texto
2635 base e partir para as análises pontuais de emendas. A proposta nossa, no
2636 caso, estou fazendo o informe, talvez se a Câmara concordasse, mas eu não
2637 sei se é possível fazer, nós estabelecermos uma data para ter essa referência
2638 em termos da realização desse seminário.

2639

2640

2641 **O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Só para ratificar aqui o
2642 que realmente foi decidido diante da variedade, do volume de informações e
2643 até levar o grande povo que até colher algumas sugestões, realmente o
2644 seminário seria muito importante diante do volume de informações que tem só
2645 de 13 anexos, é muito anexos, em 2 dias acho que dá para fazer um seminário.

2646

2647 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Deixa-me só ver, se eu entendi
2648 bem é um seminário para a Câmara Técnica, é como se fosse uma reunião da
2649 Câmara Técnica dedicada à discussão dessa resolução.

2650

2651

2652 **O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Exatamente isso, só
2653 que o seminário seria aberto para as pessoas participarem.

2654

2655

2656 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – São duas coisas diferentes, quer
2657 dizer, o objetivo do que está sendo apresentado, que é o seminário que está
2658 sendo apresentado à Câmara Técnica. Nada impede que outras pessoas
2659 participem, mas o objetivo é esclarecer os membros da Câmara Técnica, é
2660 esse o objetivo, porque um seminário pode ter um outro objetivo, que é trazer a
2661 sociedade, essa discussão, não é esse o objetivo desse seminário, quer dizer,
2662 o objetivo do seminário é esclarecer a Câmara Técnica, no fundo é uma
2663 reunião específica da Câmara Técnica dedicada a receber, a recepcionar esse
2664 tema. Na realidade, a partir do momento que conclui o trabalho do grupo do
2665 GT, esse trabalho, vamos dizer assim, automaticamente é remetido à Câmara
2666 Técnica e aí há, digamos assim, a obrigação da presidência pautar essa
2667 questão numa reunião da Câmara Técnica.

2668

2669

2670 **O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – É, mas, como todas
2671 as reuniões das câmaras técnicas e GTs são abertas, eu acho que devido a
2672 importância, vale a pena convidar vários outros técnicos e divulgar para as
2673 pessoas interessadas que queiram ir, é lógico que nosso espaço, o espaço que
2674 tem, podemos até pegar um espaço maior porque é um volume muito grande
2675 de informações e tem outras pessoas interessadas em conhecer.

2676

2677

2678 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Agora assim, como o objetivo é
2679 esclarecer a Câmara Técnica, aí nós temos a dinâmica que podemos, que as
2680 entidades indiquem as pessoas que elas acham que são importantes, nós
2681 vamos ter uma listagem das pessoas que vão participar, e essas vão ter uma
2682 certa preferência na dinâmica da reunião, nós temos dois objetivos, um objetivo
2683 é quando você quer fazer uma reunião para divulgar, outra coisa é quando o
2684 objetivo dessa aqui é informar a Câmara Técnica sobre os resultados do Grupo
2685 de Trabalho que já foi concluído. Nós não vamos retomar o Grupo de Trabalho.
2686 Então, justamente pela grande quantidade de material, o Grupo de Trabalho
2687 está vindo a nós dizendo, é tão complexa essa questão que nós entendemos
2688 seria adequado trabalhar numa reunião dedicada a essa temática, isso que
2689 estávamos trazendo. Em função disso, eu gostaria de ouvi-los, e se vocês
2690 recepcionam o que nós vamos fazer? Nós vamos marcar, deixar uma
2691 recomendação para que uma reunião específica da Câmara Técnica trate
2692 desse trabalho que já foi disponibilizado todo o resultado. Então, nós temos
2693 que disponibilizar esse material e a partir, vamos dizer assim, disponibilizar
2694 para que todos tenham ciência. Já estão disponíveis?

2695

2696

2697 **O SR. WANDERLEI COELHO BATISTA (CNI)** – Só explicando, vejam bem,
2698 nós finalizamos o texto base e os anexos. Bom, o que ficou faltando, na
2699 verdade, é a harmonização de linguagem entre os anexos, para que eles sejam
2700 similares porque foram feitos por subgrupos diferentes. A única coisa que ainda
2701 não está pronto, que estaria faltando a ser disponibilizado é esse texto de
2702 harmonização que vai ser feito pelo próprio coordenador, Sérgio (...) da
2703 CETESB, juntamente, com os coordenadores do subgrupo, apenas isso. Então,
2704 por isso que ainda não está disponibilizado, mas deve estar, se não me
2705 engano, agora, a partir da semana que vem, eles já se reúnem e a idéia é já,
2706 não só disponibilizar o texto, como também já vão tratar de um formato de
2707 apresentação, algo em torno de 20 a 25 minutos por anexo, por tema, por
2708 setor, dentro de um modo onde se apresente o que se trata o tema, qual é o
2709 setor, quais as principais tecnologias atualmente utilizadas, quais os padrões,
2710 os poluentes que serão controlados, qual o valor que está se pretendendo
2711 atingir, fontes fixa nova ou não e explicar o porquê e os prazos recorrentes,
2712 além de investimentos necessários, é importante os senhores conselheiros
2713 conhecerem o tamanho e dinâmica da questão, realmente é algo bastante
2714 complexo e os ganhos ambientais. É isso, é o formato que vai ser dado, por
2715 isso a que ideia é realizarem esses dois dias, acho que num formato de uma
2716 Câmara como essa talvez não fosse adequado para os senhores apresentarem
2717 isso, dois dias sentados, seria melhor num formato de seminário, mas com foco
2718 nos conselheiros, para que eles possam absorver o máximo de informação e
2719 quando for sentar para discutir, já estar relativamente familiarizado e assim
2720 avançar mais rapidamente na aprovação da discussão.

2721

2722

2723 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Todos têm acordo com esse
2724 formato, então, de uma reunião da Câmara Técnica dedicada a apresentação
2725 do Grupo de Trabalho, quer dizer, apresentar os resultados do Grupo de
2726 Trabalho, que foi concluído agora.

2727

2728

2729 **O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Seria apresentar
2730 realmente o produto que foi em todos os anexos e tudo, logicamente com todos
2731 aqueles especialistas, que devem estar presentes, da formatação de cada
2732 anexo que deve estar presente para expor para todos nós.

2733

2734

2735 **O SR. CARLOS BOCUHY (ECOJURÉIA)** – Eu acho que nós temos que
2736 avançar nessa sistemática de comunicação do CONAMA em algumas ocasiões
2737 especiais o CONAMA tem transmitido ao vivo e hoje é bem fácil fazer isso,
2738 vocês fizeram na comemorativa de 100 anos da 10ª do CONAMA, um
2739 seminário desse, que é de interesse da sociedade, tem uma abrangência de
2740 todo o território nacional, seria muito interessante que houvesse o esforço no
2741 sentido de transmitir isso pela Internet. Nós avançamos na transparência do
2742 processo, economizamos para muitas pessoas que poderiam assistir em
2743 outras situações específicas e nós ainda podemos, se o CONAMA tiver essa
2744 iniciativa de transmitir, nós podemos gravar as imagens e manter de forma
2745 permanente na internet a disposição de quem queira assistir painel por painel,
2746 expositor por expositor. Eu acho que nós temos que avançar nessa perspectiva
2747 de transparência do Conselho e temos tecnologia para isso. Nós discutimos
2748 tecnologia aqui para controle de poluição, mas não aplicamos a tecnologia da
2749 informação do processo.

2750

2751

2752 **O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Eu sou favorável que
2753 se transmita ao vivo, afinal de conta, vai legitimar o trabalho.

2754

2755

2756 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu acho que nós temos que
2757 consultar depois a própria Secretaria Executiva, tem questões que são mais
2758 operacionais, quer dizer, nós estamos em total acordo e nós vamos nos
2759 empenhar aí para fazer com que isso possa disponibilizar essa transmissão ao
2760 vivo, tem que ver quais são as questões que nós temos que tratar, tem que ter
2761 uma linha dedicada a isso, tem que ver com a área de informática, e pedir para
2762 registrar aí como resultado da reunião, essa observação que o doutor Bocuhy
2763 faz no sentido de tentar viabilizar a transmissão. Para nós é muito melhor
2764 trabalhar com essa visão de divulgar, até porque pegar um auditório de 500
2765 pessoas, é muito mais efetivo, concordo plenamente com a observação do
2766 doutor Bocuhy traz.

2767

2768

2769 **O SR. CARLOS BOCUHY (ECOJURÉIA)** – Só complementando Volney,
2770 imagine o sentido de capacitação contínua que teria esse processo do

2771CONAMA quando os órgãos ambientais de todos os estados e das prefeituras
2772também tivessem acesso a esse tipo de informação. Eu acho que temos que
2773começar a pensar no CONAMA como elemento de formação da Sociedade
2774Brasileira, porque a riqueza é muito grande, mas fica presa entre quatro
2775paredes, quer dizer, há meios de se trabalhar isso, inclusive talvez com um
2776programa específico de envolvimento dos órgãos ambientais, estaduais e etc..

2777

2778

2779**SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Então assim, ficou acertado esse
2780formato e aí eu acho que o Grupo de Trabalho, Wanderlei está nesse papel de
2781interlocução, a relatoria, nós temos que preparar direitinho como vai ser essa
2782reunião, (...) dinâmica, vamos ver depois essas questões relativas a
2783transmissão. Então, está consensuado. Tem só uma questão que eu queria
2784colocar que é uma questão assim de prioridade, como eu que trabalho o
2785cenário. Estava trabalhando com indicativo nós trabalharmos, até o final de
2786abril, uma próxima reunião da Câmara Técnica que eu acho que poderia (...)
2787nessa sistemática que nós discutimos hoje e acertar uma reunião para maio aí
2788dedicada, específica para isso aí, para termos um pouco mais de tempo para
2789preparar essa apresentação, até algumas questões que estão sendo
2790concluídas no âmbito do GT para facilitar esse processo de articulação e
2791reconhecer também que vamos ter uma Câmara nova. Então, eu acho que
2792começar com um seminário pode ser um pouco mais complexo aí essa
2793dinâmica do processo todo. Em abril, nós devemos estar com o parecer, até o
2794dia 15, está disponibilizado aquele parecer da Dragagem e que todos
2795trabalhem já com essa perspectiva de acelerar uma série de pareceres que a
2796nós acordamos de produzir para a próxima reunião da Câmara Técnica,
2797deixamos o indicativo aí de 27 e 28 de abril, a doutora Cristina já fez um, da
2798próxima reunião, é um indicativo, não sou eu que vou convocar essa reunião, e
2799deixamos aí um indicativo também que no mês de maio, aí todos preparem
2800também um pouco a sua, porque nós vamos ter duas reuniões um pouco
2801próximas. Vamos ver o dia 15 de maio, eu ao consigo ver direito ali, como está,
2802talvez pudéssemos tentar 18 e 19 de maio como indicativo para essa reunião
2803da Câmara Técnica para tratar especificamente dessa questão, o que vocês
2804acham? Quarta e quinta é sempre um bom dia, eu peço desculpas porque eu
2805tive que fazer segunda e terça essa reunião porque nós estamos com o
2806problema de carnaval, tem feriado e depois plenária a seguir. Não foi possível,
2807senão nós não conseguiríamos fazer essa reunião ainda com essa
2808composição. Eu vou deixar um indicativo, dia 27 e 28, para trabalhar aquelas
2809questões que já foram tratadas hoje aqui. A 418, Dragagem e uma reunião
2810dedicada à questão das fontes fixas, dia 18 e 19 de maio, trabalhar com esse
2811cenário, nós nos preparamos, todos tentem, vamos dizer assim, fazer uma
2812reserva nas suas agendas, vai ficar um pouco em cima uma reunião da outra,
2813mas aí nós também não, vai ter que dar uma intensificada aqui no trabalho em
2814função da demanda que não é pequena. Certo? Alguma observação a mais em
2815relações ao esses encaminhamentos da recepção aí do trabalho do GT de
2816fontes fixas na Câmara Técnica? Gente, assuntos gerais. Alguém tem algum
2817tipo de informação, informe que gostaria de registrar nessa reunião?

2818

2819

2820 **SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Eu só queria colocar
2821 aqui, até tem outra ONG aqui é que independentemente das pessoas que já
2822 são convidadas para os Grupos de Trabalho, que todo o membro nato titular
2823 dessa Câmara tenha direito de indicar seus representantes para qualquer GT
2824 que essa Câmara Técnica crie, porque todos nós de ONGs e até de setores
2825 aqui também têm interesse de ter representantes também participando do GT
2826 que não haja uma restrição, porque uma ONG participou e a outra não, eu
2827 acho que tem amplo direito, não só da ONG como de todas as entidades,
2828 representação, CNI, independentemente, a ANAMMA que aqui esteja, tem o
2829 mesmo direito de indicar seus representantes para qualquer GT que seja criado
2830 no âmbito dessa Câmara Técnica.

2831

2832

2833 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu só quero esclarecer um
2834 aspecto que todos podem participar. Agora, o financiamento de passagens e
2835 diárias vai ser para aquele que for oficialmente indicado, isso é uma questão
2836 regimental e nós não podemos, como Ministério, assumir uma responsabilidade
2837 de ficar financiando. Eu só quero deixar isso muito claro que esse é um ponto
2838 que não...

2839

2840

2841 **SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA)** – Esse é um ponto que
2842 não existe no regimento interno nenhuma restrição, existe alguma
2843 recomendação, mas essa recomendação vai de encontro ao interesse dos
2844 representantes das Câmaras Técnicas de ter os seus representantes, mesmo
2845 àqueles que podem financiar só por financiar. Aqueles que não podem, querem
2846 que seja garantido o direito, até porque o regimento não impede.
2847 Recomendação interna não tem nada a ver com o Regimento. Vai valer o
2848 Regimento.

2849

2850

2851 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Só registrar que está registrada a
2852 sua posição e deixar claro que o Ministério do Meio Ambiente defende o seu
2853 entendimento que vem apresentando. Meus caros, essa é a última reunião
2854 dessa Câmara Técnica que temos com essa composição. Depois de 4 anos já
2855 coordenando, quase 4 anos coordenando essa Câmara Técnica, acho que a
2856 chegamos a nossa última reunião aqui, teremos uma nova composição
2857 provavelmente já em abril, as eleições das entidades. Agora vai ser uma
2858 dinâmica que é dada pela própria plenária que vai deliberar sobre a
2859 composição dessa Câmara. Eu queria realmente agradecer muito,
2860 especialmente a nossa vice-presidente aqui da Câmara, doutora Cristina, do
2861 Ministério de Minas e Energia, agradecer aos nossos colegas das organizações
2862 não governamentais, dos estados e municípios, do setor empresarial, todo o
2863 esforço que nós tivemos do pessoal de apoio da Secretaria Executiva do
2864 CONAMA, Adriano, da Aline, então, todo o processo que nós tivemos feito um
2865 grande esforço no sentido de fazer o melhor, nem sempre é o suficiente, nós
2866 sabemos que a demanda e o é enorme, mas eu acho que nós conseguimos

2867fazer um grande trabalho nessa Câmara. Se formos analisar as resoluções que
2868saíram na plenária grande quantidade delas tem a nossa interferência, tem o
2869nosso subsídio e melhor de tudo, de uma forma geral, todas elas chegaram
2870com alto grau de consenso na plenária, eu acho que esse é um exemplo da
2871qualidade de trabalho desenvolvida aqui pelas representações, que têm
2872procurado sempre retornar às suas bases, suas entidades, informá-las e tem
2873facilitado muito o processo depois de tratamento das questões no âmbito da
2874plenária. Eu queria só abrir a palavra para quem quiser fazer as últimas
2875considerações.

2876

2877

2878**O SR. MÁRCIO SCHETTINO (ANAMMA SUDESTE)** – Eu quero dar os
2879parabéns nesses últimos dois anos que eu tive a oportunidade de trabalhar,
2880parabéns à coordenação, a você, Volney, pelo fantástico trabalho, que não é
2881fácil, coordenar sempre coisas com interesses às vezes muito distintos e a
2882maneira como você conduziu esses dois anos foi fantástica. Eu acho que o
2883mérito do resultado do trabalho está muito na forma como você e toda a equipe
2884que ajuda nesse processo estiveram juntas. Eu dou os parabéns e nós
2885contamos com mais um mandato.

2886

2887

2888**O SR. ELIAS MORGAN (ABEMA/ES)** – Vou ter que compartilhar com (...)
2889Márcio Schettino, eu não conheci outro presidente aqui na Câmara, cheguei
2890aqui realmente assustado e nesses últimos 2 anos você realmente está de
2891parabéns, a equipe toda. Houve momentos de tensão, de grandes discussões,
2892temas bastante polêmicos, mas foram muito bem conduzidos, chegamos a
2893consenso e isso é um grande mérito. Parabéns.

2894

2895

2896**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado doutor Elias pelas
2897palavras. Mas alguma observação?

2898

2899

2900**O SR. CARLOS BOCUHY (ECOJURÉIA)** – Tenho certeza que você volta.

2901

2902

2903**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Uma salva de palmas para nossa
2904Câmara. Eu acho que nós encontramos novamente lá na plenária, dia 30 e 31.
2905Boa tarde a todos. Boa viagem a todos. Obrigado, tchau.

2906

2907