



**GOVERNO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**

9ª Reunião do Comitê de Integração de Políticas Ambientais - CIPAM.

Brasília/DF.
05 de Agosto de 2016.

(Transcrição ipsis verbis)
Empresa ProixL Estenotipia

1 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (CONSELHEIRO DO MMA)** – Bom dia.
2 Tudo bem? Desculpe, me atrasei um pouquinho. Vamos começar fazendo uma
3 apresentação, começando aqui pela minha esquerda. Eu sou Raimundo
4 Deusdará, eu sou membro titular do Ministério do Meio Ambiente do CONAMA e
5 Diretor Geral do Serviço Florestal Brasileiro.

6
7
8 **O SR. JOÃO LUÍS FERNANDINO FERREIRA (DConama/MMA)** – Bom dia. Meu
9 nome é João Luis, trabalho no departamento de apoio ao CONAMA, como chefe
10 de divisão da área técnica.

11
12
13 **O SR. MÁRIO AUGUSTO DE CAMPOS CARDOSO (CNI)** – Sou Mário Cardoso,
14 representante da Confederação Nacional da Indústria-CNI.

15
16
17 **O SR. TADÊU SANTOS (ONG Sócios da Natureza)** – Tadeu Santos,
18 representando a ONG Sócios da Natureza da bancada Ambientalista.

19
20
21 **O SR. PAULO HENRIQUE DE CARVALHO (ONG Ponto Terra)** – Paulo Henrique
22 de Carvalho, ONG Ponto Terra, Belo Horizonte-MG.

23
24
25 **O SR. JOSÉ QUADRELLI NETO (CNI)** – José Quadrelli, CNI. Estou só
26 acompanhando a reunião.

27
28
29 **O SR. MATEUS AMARAL (Ministérios dos Transportes)** – Mateus Amaral,
30 Ministério dos Transportes.

31
32
33 **A SR^a. ALINE FIGUEIREDO (Ministérios dos Transportes)** – Aline Figueiredo,
34 Ministério dos Transportes.

35
36
37 **A SR^a. HELEN MARTINS (ANDF)** – Helen Martins ANDF.

38
39
40 **A SR^a. LICIANA ALICE NASCIMENTO PEIXOTO (Confederação Nacional de**
41 **Municípios)** – Sou Alice, da Confederação Nacional de Municípios.

44 **O SR. JÂNIO WASHINGTON BARBOSA DA CUNHA (Governo do Estado do**
45 **Tocantins)** – Jânio Washington Barbosa da Cunha, Governo do Estado do
46 Tocantins.

47

48 **O SR. ROGÉRIO ROCHA (Secretário-Executivo do Meio Ambiente do**
49 **Governo de Goiás)** – Bom-dia, sou Rogério Rocha, sou Secretário-Executivo do
50 Meio Ambiente do Governo de Goiás.

51

52

53 **A SR^a. CELMA ALVES DOS ANJOS (Anamma/Centro-Oeste)** – Celma Alves,
54 representante da ANAMMA.

55

56

57 **A SR^a. ANA LÚCIA DOLABELLA (Diretora do DConama)** – Ana Lúcia Dolabella.
58 Bom-dia, Diretora do Departamento de Apoio ao CONAMA do Ministério do Meio
59 Ambiente.

60

61

62 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (CONSELHEIRO DO MMA)** – Bom, pela
63 pauta nós temos aí a aprovação das transcrições da Primeira e Segunda Reunião
64 Extraordinária. Alguém tem alguma sugestão de alteração? Não havendo
65 nenhuma sugestão ou correção, consideração nós consideramos aprovadas. Hoje
66 nós temos apenas uma matéria para julgar. É a revisão da Resolução 349/2004,
67 que dispõe sobre o licenciamento ambiental de empreendimentos ferroviários de
68 pequeno potencial de impacto ambiental, e a regularização dos empreendimentos
69 em operação. O proponente é o Ministério dos Transportes. Então, eu vou passar
70 a palavra para o Mateus, para que ele, por favor, faça uma apresentação da
71 proposta de revisão da Resolução 349.

72

73

74 **O SR. MATEUS AMARAL (MINISTÉRIOS DOS TRANSPORTES)** – Bom dia a
75 todos primeiramente. Vou apresentar de forma bem sucinta essa proposta. Então,
76 vou apresentar um pouquinho aí do histórico, o que aconteceu e da justificativa
77 para essa revisão, os objetivos que tem essa revisão, uma pincelada geral nas
78 alterações propostas. Não vou tratar do texto porque é objeto de questões de
79 Câmara Técnica dos assuntos específicos, no caso a de Controle, e falar para
80 vocês um pouquinho dos programas de investimento do Governo. Como todo
81 mundo aqui sabe, a Resolução que nós estamos propondo a revisão é a 349, ela
82 foi concluída e publicada em agosto de 2004, e é importante colocar que ela não
83 trata de licenciamento de ferrovia de forma geral, é uma resolução que trata do
84 licenciamento ambiental de empreendimentos ferroviários de pequeno potencial
85 de impacto ambiental, e da regularização de empreendimentos em operação.
86 Então, como coloquei ela é de 2004. Em 2011 teve a Lei Complementar, e a Lei
87 Complementar estabeleceu as competências em termos ambientais dos entes
88 federativos. Então, com isso já vou adiantar um pouco, mas com isso no art. 7º ela

89 trata da questão do licenciamento ambiental, e na alínea "h" ela trata daquela, ela
90 definiu aquela questão que a Comissão Tripartite definiria por meio do ato do
91 Poder Executivo, com participação da Comissão Tripartite, e definiria algumas
92 tipologias que seriam objetos de licenciamento da união. Não vou entrar aqui no
93 mérito das outras implicações da Lei 140, só mais o que importa para nós. O
94 Decreto que regulamentou, que está com base exatamente naquela alínea "h" da
95 Lei Complementar 140, ele define em relação às ferrovias que o licenciamento é
96 da União, em casos de implantação, ampliação de capacidade e regularização
97 ambiental de ferrovias. Tem um § 2º, que ele deixa claro que não se aplica a
98 implantação e ampliação de pátios rodoviários, melhoramentos de ferrovias,
99 implantação e ampliação de estruturas de apoio, ramais de contornos ferroviários.
100 Se vocês forem reparar, basicamente esse não se aplica ao federal, é
101 basicamente o que a Resolução 349 trata, que são empreendimentos de pequeno
102 potencial de impacto ambiental. Então, uma questão importante que antes dessa
103 definição, com exceção de alguns pequenos empreendimentos, todos os
104 empreendimentos de ferrovias, de algumas pequenas ferrovias mesmo, todos os
105 licenciamentos de ferrovias eram tocados ou licenciados pelo IBAMA. E com essa
106 alteração, no caso da LC, mais especificamente no caso da regulamentação dela,
107 em 2014, ficou definido que vários desses pequenos empreendimentos são
108 licenciados pelos estados ou até municípios, e não pelo IBAMA. Então, teve uma
109 evolução grande, tipo assim em relação a 2004 até 2014, de discussões com o
110 IBAMA, que culminou tipo assim, de alterações dentro das interpretações
111 normativas e dentro do dia-a-dia do processo de licenciamento, e culminou,
112 inclusive, com uma instrução normativa em 2014, que é a 09, essa
113 especificamente tratando de obras de rotina e de emergência. Então, como que se
114 tratava dentro do processo de licenciamento ambiental, que é um volume muito
115 grande de informações, mas um impacto muito pequeno em termos de meio
116 ambiente. Então, tendo em vista esse contexto, o que são os objetivos dessa
117 revisão e das alterações que estão sendo propostas para a revisão da Resolução?
118 É padronizar procedimentos, para que não tenhamos em cada caso um tipo de
119 procedimento sendo feito. Então, no IBAMA, de uma forma, e nos Estados, de
120 uma forma totalmente diferente, então a ideia é que padronizemos pelo menos as
121 normas gerais. Otimizar a manutenção e segurança da operação ferroviária, e isso
122 é exatamente o que foi sendo conseguido com o tempo, nessa relação entre os
123 empreendedores de ferrovias, tanto concessionários, como o Governo Federal,
124 como o IBAMA, disciplinas a caracterização de cada situação, ou seja, o que tem
125 que fazer e deixar isso mais claro. Um ponto importante é que não está sendo
126 proposto, e isso eu acho importante para a reunião do CIPAM, uma alteração do
127 escopo da resolução. A ideia é que ela permaneça sendo uma Resolução para
128 tratar dos pequenos empreendimentos de pequeno potencial de impacto
129 ambiental. E todos os demais empreendimentos, ou seja, uma construção de uma
130 nova ferrovia, essas questões seriam tratados de forma geral, eles não são
131 regulados por essa Resolução. Então, eu dei uma pincelada aqui nas principais
132 alterações, era adequação de alguns conceitos da atual Resolução, inclusão de
133 algumas novas definições que não existiam na Resolução anterior, é importante

134 colocar que estamos há doze anos da outra resolução, então já tem uma evolução
135 técnica em relação a isso. Adequação de critérios para atividades de
136 empreendimentos ferroviários de pequeno potencial ambiental. E já considerando
137 discussões que tem tido no âmbito desse CONAMA, de várias resoluções que tem
138 tido, então o que tem evoluído nisso em relação a esses critérios. Atualização da
139 lista de atividades que integram licença de operação. Previsão da execução de
140 obras emergenciais, isso deixando um pouco mais claro. A caracterização de obra
141 de rotina, que não existia na Resolução, não na outra, mas na Resolução 349. E
142 orientações gerais para esses casos, de obras emergenciais, rotinas de
143 melhoramento e ampliação de estrutura de apoio de ferrovias. Vou tratar um
144 pouco... Esse é mais ou menos o escopo de resolução e normativo. Eu vou falar
145 um pouco do programa de investimento do Governo, eu acho que cabe colocar
146 aqui para a ciência de todo mundo. Então, em 2012 nós tivemos o lançamento do
147 PIO, que é um programa de concessões, que é colocado programa de
148 investimento e logística. E em 2015 nós tivemos uma segunda etapa do PIO. A
149 estimativa de investimento para ferrovias nesse programa, no PIO ela foi de 84
150 bilhões, sendo que 16 milhões eram simplesmente para investimentos de novas
151 concessões. Esses investimentos de novas concessões, nós podemos colocar
152 que quase a totalidade está relacionada a essas obras de pequeno potencial de
153 impacto. Então, elas são obras pequenas, eu vou mostrar até uma foto para
154 vocês, um esboço de projeto, são obras pequenas, mas que elas têm um impacto
155 de capacidade de transporte e tal, muito importante. Em maio agora de 2016 foi
156 lançado o PPI, eu acho que está todo mundo ciente de certa forma pela mídia.
157 Então, o PPI ele é um novo programa de parcerias e investimentos. E a ideia é
158 que coloquei, que os objetivos do PPI é que se amplie essa capacidade de
159 investimento do governo, principalmente nesse momento, mas em momento
160 algum se quer deixar de cumprir as exigências ambientais que estão sendo
161 colocadas e que devem ser colocadas. Então, existe uma importância muito
162 grande para nós no Governo, desses investimentos, mas estamos aqui querendo
163 exatamente padronizar, deixar isso bem claro e fazer essa atualização da
164 Resolução, para dá também, já era necessário, mas também para dá uma
165 segurança jurídica para esses investimentos que venham a vim, por se tratar cada
166 hora de um jeito, eu acho que não é interessante nem em termos ambientais nem
167 em termos de investimento. Então, aqui eu trouxe um exemplo de pátio, aqui é um
168 esboço de uma apostila de uma capacitação, e duas fotos ali, que é uma obra
169 frequente dentro dessas obras de baixo impacto a serem consideradas. E na
170 prática se vocês repararem, ela não é nada mais do que um trecho de uma
171 duplicação, um trecho dentro do local já da superestrutura colocada, de uma
172 duplicação que varia de extensão, mas não é uma extensão tão grande. A Aline
173 está colocando que é dentro da faixa, mas na verdade é menos que a faixa ainda,
174 é dentro da própria plataforma da ferrovia, que já está colocada ali. Então, eu quis
175 trazer para ilustrar que são empreendimentos realmente muito pequenos, e nós
176 não tínhamos na Resolução 349, que está aí vigente, previsões tão claras de
177 como tratar isso. Então, é isso, estamos à disposição para esclarecer alguma
178 coisa que seja necessário.

179

180

181 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (CONSELHEIRO DO MMA)** – Obrigado,
182 Mateus. Pergunto aos senhores membros do CIPAM se tem alguma dúvida, algum
183 esclarecimento que o nosso colega do Ministério dos Transportes possa vir a
184 oferecer?

185

186

187 **O SR. TADÊU SANTOS (ONG Sócios da Natureza)** – Nós vamos votar a
188 admissibilidade, não vamos discutir?

189

190

191 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (CONSELHEIRO DO MMA)** – Sim. Não,
192 aí vai para a Câmara Técnica de Controle Ambiental, e lá vai discutir.

193

194

195 **O SR. TADÊU SANTOS (ONG Sócios da Natureza)** – Só que somos totalmente
196 favoráveis a esse meio de transporte, quicá o Brasil tivesse mais milhões de
197 quilômetros de ferrovias do que rodovias. Pena que o CIPAM, ao colocar em
198 discussão essa aceitação da admissibilidade deveria, meu voto é favorável, mas
199 deveria acompanhar, na outra vez quando apoiamos não sei se foi sobre os
200 aeroportos regionais, nós fizemos algumas observações que não constaram na
201 ata. Então, tipo assim, só para observação da preocupação ambiental:
202 denunciando um meio de transporte totalmente sustentável e ecologicamente
203 equilibrado, ele tem algumas coisas que deveriam aí na Câmara Técnica, serem
204 tratadas com ênfase, tipo passa faunas, que às vezes as rodovias passam por
205 locais de extrema relevância ecológica, onde a fauna tem conflitos, não tanto
206 quanto rodovias. Essa semana eu viajei pela rodovia federal da BR-101, e a
207 quantidade de animais mortos é incrível, pela ausência de passo fauna, desses
208 refúgios ecológicos. E um outro ponto, lá na nossa região os trens, as locomotivas
209 são ainda a carvão mineral, isso motiva mais abertura de minas de carvão, e isso
210 gera mais impacto ambiental, os recursos hídricos, que é um combustível que está
211 na contramão da história, que a matriz energética brasileira ainda aceita para
212 queima. E a pior queima é nas térmicas, mas também ela é utilizada para
213 locomotivas. Não sei se as outras locomotivas no resto do País também são a
214 carvão ou a diesel.

215

216

217 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (CONSELHEIRO DO MMA)** – Diesel e
218 elétrica. Muito obrigado. Mais alguma consideração? Não havendo nenhuma
219 consideração nem pedido de esclarecimento, eu perguntaria aos senhores se nós
220 podemos admitir a matéria? Quem é favorável? Se todos são favoráveis, a matéria
221 está admitida por unanimidade. Muito obrigado. Bom, agora nós temos uma parte
222 de informes, que eu não sei quais são os informes, não fui informado quais são os
223 informes.

224

225

226 **A SRª. ANA LÚCIA DOLABELLA (Diretora do DConama)** – Não tem informe. Só
227 se algum membro tiver algum informe a dá, é esse o momento.

228

229 **A SRª. CELMA ALVES DOS ANJOS (Anamma/Centro-Oeste)** – Na verdade não
230 é um informe, é só um esclarecimento, que eu deixei passar batido. No momento
231 em que está se admitindo a ida dessa pauta para a Câmara Técnica, já vai estar a
232 minuta de alterações na Resolução já em pauta, vocês já têm essas alterações já
233 minutadas e tudo, já está disponibilizado?

234

235

236 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (CONSELHEIRO DO MMA)** – Já está no
237 site.

238

239

240 **A SRª. CELMA ALVES DOS ANJOS (Anamma/Centro-Oeste)** – Ok. Porque eu
241 não reparei.

242

243

244 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (CONSELHEIRO DO MMA)** – Junto com
245 os pareceres do IBAMA e da Consultoria Jurídica. E tem mais um. Vem os
246 pareceres. Está ok? Senhores, não havendo nenhum informe, declaro encerrada
247 essa reunião. Foi a melhor reunião que eu tive na minha vida, dentro do
248 CONAMA. Se todas fossem rápidas assim, eu continuaria com o maior prazer
249 ajudando vocês. Muito obrigado, gente.