



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

*Versão para registro histórico*

*Não passível de alteração*

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL			
EVENTO: Audiência Pública	REUNIÃO Nº: 2050/13	DATA: 26/11/2013	
LOCAL: Plenário 8 das Comissões	INÍCIO: 14h20min	TÉRMINO: 15h45min	PÁGINAS: 31

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

MARCOS LOURENÇO DE ALMEIDA – Contra-Almirante, Subchefe de Organização e Assuntos Marítimos do Comando de Operações Navais da Marinha.  
CRISTIAN NIEL BERLINCK - Coordenador de Emergências Ambientais do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade — ICMBio.  
LUIS ALBERTO DE MENDONÇA SABANAY - Assessor de Assuntos Estratégicos e Relações Institucionais do Ministério da Pesca e Aquicultura.  
ANTONIO MAURÍCIO FERREIRA NETTO - Diretor do Departamento de Revitalização e Modernização Portuária da Secretaria de Políticas Portuárias da Presidência da República.  
MARCELO AMORIM - Coordenador de Atendimento a Acidentes Tecnológicos do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis — IBAMA.

SUMÁRIO

Debate acerca do Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional.

OBSERVAÇÕES

Houve exibição de imagens.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Boa tarde a todos os presentes. Peço desculpas pelo pequeno atraso, mas realmente houve um engarrafamento que não estava previsto.

Damos início agora à nossa audiência pública, cujo tema é o *Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob a Jurisdição Nacional*. O requerimento é de minha autoria.

Aos palestrantes que já estão presentes solicito que se dirijam à mesa. São os seguintes: Contra-Almirante Marcos Lourenço de Almeida, Subchefe de Organização e Assuntos Marítimos do Comando de Operações Navais da Marinha, representando o Ministério da Defesa e os Comandos Militares; o Sr. Cristian Niel Berlinck, Coordenador de Emergências Ambientais do ICMBio — Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade; o Sr. Luis Alberto de Mendonça Sabanay, Assessor de Assuntos Estratégicos e Relações Institucionais do Ministério da Pesca e Aquicultura.

Convido também a fazer parte da mesa o Sr. Antonio Maurício Ferreira Netto, Diretor do Departamento de Revitalização e Modernização Portuária da Secretaria de Políticas Portuárias da Presidência da República.

Estão sendo aguardados ainda a Sra. Maria Teresa Rodrigues Rezende, Técnica do Programa de Certificação Florestal, e Flávio Ricardo Sales Ferreira, Técnico da Coordenação Geral de Acreditação do INMETRO.

Então, é um prazer imenso tê-los aqui.

Informo a todos que o tempo de exposição é de até 15 minutos. Há 6 palestrantes inscritos para darmos início aos trabalhos. Após as palestras, se tivermos tempo, vamos abrir a discussão entre os Deputados e os membros aqui presentes.

Ainda informo que a reunião está ao vivo na Internet e também está sendo gravada pelo Sistema de Televisão da Câmara, que, se tempo houver durante a programação, também divulgará esta reunião na *TV Câmara*.

Convido, pela ordem dos palestrantes inscritos no nosso manual, o Contra-Almirante Marcos Lourenço de Almeida, Subchefe de Organização e Assuntos Marítimos. S.Exa. disporá de até 15 minutos para fazer sua exposição.

**O SR. MARCOS LOURENÇO DE ALMEIDA** - Bem, boa tarde a todos.



Sr. Deputado Sarney Filho, nós agradecemos a oportunidade de vir à Câmara dos Deputados para expor, no caso específico, a participação da Marinha no Plano Nacional de Contingência — PNC. Aproveito para cumprimentar os demais colegas que vêm trazer ao auditório explicações sobre o PNC, dentro da competência de suas instituições.

A minha apresentação é um tanto breve. Vamos falar sobre o papel da Marinha na ativação do Plano Nacional de Contingência. Esse plano é decorrente da Lei nº 9.966, como todos devem saber, que dispõe sobre a prevenção, controle e fiscalização de poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas.

Dessa lei, decorre o Plano de Emergência Individual, o Plano de Área e o Plano Nacional de Contingência, o qual vamos nos deter agora e que foi instituído pelo Decreto recente, de 22 de outubro, e institui o Plano Nacional de Contingência para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional e cria uma estrutura no Plano Nacional de Contingência, quando ativado. Tem como autoridade nacional o Ministério do Meio Ambiente e tem, ainda, o Comitê Executivo, o Grupo de Acompanhamento e Avaliação, o Comitê de Suporte e o Coordenador Operacional, que varia quanto à área em que ocorre o incidente.

Dentro dessa estrutura, nós temos diversos órgãos que participam do Comitê Executivo, do Grupo de Acompanhamento e Avaliação, do Comitê de Suporte e, no caso, a parte do Coordenador Operacional, como eu disse anteriormente, a Marinha, no caso, preferencialmente é designada como Coordenador Operacional quando o incidente ocorrer em águas marítimas e em águas interiores entre a costa e as linhas de base reta. No caso do IBAMA, em caso de incidente, seria em águas interiores, e da ANP, em caso de estruturas submarinas de perfuração e produção de petróleo.

Ainda com relação à Marinha, cabe, dentro da competência do Comitê de Suporte, prestar algumas informações, no caso, informações hidro-oceanográficas e previsões meteorológicas nas áreas de sua responsabilidade, no caso, a meteorologia marítima, de interesse das ações de resposta, com relação a tráfego marítimo na área do acidente, interligar-se e atualizar o SISNOLEO, e também



fornecer, por meio dos sistemas de tráfego marítimo, informações sobre os navios que possam ter causado a poluição por óleo.

Em 26 de março, no início deste ano, a Marinha, já tendo participado da elaboração da minuta do Plano Nacional de Contingência, aprovou internamente uma instrução permanente do Comando de Operações Navais, do qual eu faço parte, que trata de incidentes de poluição por óleo nas águas jurisdicionais brasileiras — trata-se de uma instrução que rege, no âmbito da Marinha, as ações que serão tomadas por parte dos órgãos da Marinha.

Nessa estrutura básica da autoridade marítima para incidentes de poluição por óleo nas águas jurisdicionais brasileiras, nós temos um centro de acompanhamento e avaliação, que é o Comando de Operações Navais, no caso, na minha Subchefia, e também um centro de coordenação operacional situado normalmente nos Comandos de Distritos Navais, que estão distribuídos por toda a costa brasileira, além das Capitânicas, Delegacias e Agências das Capitânicas dos Portos. Esses órgãos participam dessa coordenação operacional quando a Marinha, no caso, for o Coordenador Operacional.

Esse é apenas um exemplo de uma barreira de ações que são tomadas nesse caso, e a autoridade marítima tem esta preocupação já há bastante tempo, em termos de garantir a segurança da navegação, este tripé, no caso de salvaguardar a vida humana no mar e prevenir a poluição ambiental marinha. Isso já é uma constante das nossas ações, em cooperação com diversos órgãos do Poder Executivo, sempre no sentido de proteger as nossas riquezas e cuidar da nossa gente.

Eu tenho certeza de que poderemos elucidar quaisquer outras dúvidas que porventura a assistência tenha no decorrer dos nossos debates.

Muito obrigado pela atenção. (*Palmas.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Obrigado, Contra-Almirante Marcos Lourenço.

Vamos passar a palavra ao Sr. Cristian Niel Berlinck, Coordenador de Emergências Ambientais do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade — ICMBio.



**O SR. CRISTIAN NIEL BERLINCK** - Boa tarde a todos. Agradeço o convite, em nome do Deputado Sarney Filho.

Novamente, é um prazer estar nesta Casa para discutir o tema de emergências. A primeira vez que eu estive aqui foi para discutir pós-incêndios florestais na Chapada Diamantina. Portanto, este é um momento mais agradável do que o da última vez, em que tivemos 60 mil hectares da Unidade de Conservação atingidos.

Não sei se todos vocês conhecem, mas o ICMBio é um órgão novo, criado em 2007 — tem 6 anos de existência. Boa parte da sua estrutura está sendo montada a partir de então. Normalmente, para essas questões de emergências químicas, nós contamos muito com o apoio da Coordenação Geral de Emergências Ambientais - CGEMA, do IBAMA, mas eu vou colocar um pouquinho como o ICMBio está pensando essa questão.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

O ICMBio tem a função de gerir as Unidades de Conservação e implementar estratégias para a proteção de espécies ameaçadas. Então, a nossa maior preocupação está dentro das áreas protegidas com relação a algumas espécies que extrapolam os limites das Unidades de Conservação, em especial aquelas marinhas, a proteção ou a conservação da sociobiodiversidade, como é colocado como missão maior do ICMBio.

Dentro da estrutura do ICMBio, tem uma Coordenação de Emergências Ambientais, que é responsável tanto pela questão dos incêndios florestais, que acabam tomando boa parte do nosso tempo e da nossa dedicação, e também tem outro processo que é relacionado a emergências químicas, em que a gente encaixa a discussão de hoje.

Dentro do Plano Nacional de Contingência, o ICMBio se enxerga dentro do Comitê de Suporte, dando apoio junto ao Ministério do Meio Ambiente. Dentro do Comitê de Suporte, diversas atribuições vêm ao ICMBio. A primeira é a indicação de recursos humanos e materiais. Nós estamos começando a mapear. Já existem alguns especialistas na questão de óleo. Já temos dois especialistas identificados, em especial em centros especializados, um do TAMAR e outro do CEMAVE, e



alguns outros distribuídos pelo País, engenheiros químicos que vão poder nos dar esse suporte.

Temos a atribuição de sugerir procedimentos de avaliação e atualização do plano, propor diretrizes para controle, combate, lógico, e capacitação, treinamento. A gente tem, de forma descentralizada e pontual, feito ao longo do tempo diversas capacitações, muitas delas voltadas para a questão do licenciamento, que é onde estão um pouco mais estruturadas no ICMBio essas questões, tanto na questão da formação de pessoal para trabalhar em grupos de comando, em comandos unificados, Sistema de Comando de Incidente, o famoso SCI, que vem até de uma derivação de como a gente trabalha na questão de incêndios florestais, e também alguns treinamentos para o combate direto ao incidente. Além disso, a gente já começou, no ano passado, a elaborar um programa de capacitação junto com um planejamento para adotar mecanismos de resposta. Em alguns casos, temos participado de simulados também, junto com a Marinha e outros órgãos estaduais.

Ainda compete ao ICMBio fornecer informações das Unidades de Conservação potencialmente afetadas e orientar e apoiar essas Unidades de Conservação na sua estruturação, tanto na parte de prevenção quanto na parte de resposta. Lógico que boa parte da nossa discussão é pautada neste primeiro mapa, que, se não me engano, foi solicitado pela PETROBRAS e já traz algumas informações para a gente de muitas espécies ameaçadas ou potencialmente ameaçadas por derramamento de óleo, mas infelizmente nós, neste mapa, não temos as Unidades de Conservação que podem ser diretamente afetadas.

Num levantamento preliminar, voltado para emergências químicas, em todo universo das emergências relacionadas às Unidades de Conservação, os gestores das unidades demonstraram que aproximadamente 18 ou 20% delas, em especial as marinhas e costeiras, têm um potencial impacto, caso tenhamos problemas com vazamento de óleo. Este foi um primeiro levantamento feito. Além disso, tem sido orientado numa proposta de plano de ação que o ICMBio construiu e que está sendo, neste momento, validado por coordenações regionais, que são estruturas semelhantes às superintendências estaduais que o IBAMA tem — são 11 distribuídas pelo Brasil —, que estão discutindo, vão discutir junto com as suas Unidades de Conservação vinculadas as principais formas de ação. Algumas dessas



unidades já levantaram os principais impactos que podem ocorrer e os empreendimentos que podem causar esses impactos. Já estão solicitando seus planos, seus estudos ambientais, seus planos individuais e também os planos de área e já está começando o mapeamento da avaliação de risco, tudo muito preliminar, muito pontual, ainda precisando de validação e normatização interna, mas é um primeiro passo para o planejamento e notificação da problemática.

Também está sendo proposta, dentro desse plano emergencial, uma possibilidade de resposta rápida, identificando quais seriam aqueles órgãos que poderiam compor esse comando junto com o ICMBio, muito do que a gente está vindo discutir agora de forma nacional, e como é que a gente pode pensar numa fiscalização preventiva e na organização de um banco de dados, uma sistematização para facilitar a tomada de decisão no momento do incidente.

A nossa estrutura pensada é toda descentralizada. Quando pontual, a Unidade de Conservação, num primeiro momento, acaba assumindo o comando inicial da ação, que depois é passado, hierarquicamente, ao Instituto Chico Mendes, para que se componha junto com outros parceiros um comando unificado e aí se começa a tomar as decisões.

Então, como eu disse, é muito preliminar, muito no começo, estamos engatinhando nesta discussão, por isso, estou muito feliz em estar aqui para poder discutir e fazer crescer essa estrutura no ICMBio, em conjunto com os parceiros.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Obrigado, Cristian Berlink, Coordenador de Emergências Ambientais do ICMBio.

Passo a palavra agora, seguindo o nosso roteiro, ao Sr. Luis Alberto de Mendonça Sabanay, Assessor de Assuntos Estratégicos e Relações Institucionais do Ministério da Pesca e Aquicultura.

**O SR. LUIS ALBERTO DE MENDONÇA SABANAY** - Boa tarde a todos e a todas.

Deputado Sarney Filho, é um privilégio participar desta audiência, junto com meus companheiros, Dr. Cristian, Dr. Marcos Almeida, Dr. Antonio, da Secretaria Nacional dos Portos.



Para ser bem objetivo também, vamos explicar um pouquinho o que é o Ministério da Pesca, as suas políticas e a interface que nós temos com o plano em debate aqui nesta audiência pública.

A política do Ministério da Pesca e Aquicultura foi estabelecida ao longo dos últimos 10 anos. Desde junho de 2009, nós nos tornamos, então, uma entidade de políticas públicas para o desenvolvimento de aquicultura e pesca no País, através da criação do Ministério da Pesca e Aquicultura. Nossa tarefa principal é o fomento e o desenvolvimento da produção e extração de pescado no Brasil, através da pesca, e, na aquicultura, em águas continentais e áreas litorâneas.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

Os eixos estruturantes da nossa política estão aí: aumentar a produção de pescado de forma sustentável; desenvolver a aquicultura e melhorar a produtividade da pesca; ampliar a comercialização e o consumo; gerenciar os recursos pesqueiros.

A frota brasileira é assim constituída: litorâneas (até 50 metros de profundidade de lâmina d'água); costeiras (atuação entre 50 metros e 200 metros de profundidade); quebra da plataforma continental (atuação junto ao talude entre 200 metros e 500 metros); águas profundas (atuação também em profundidades acima de 500 metros). Então, está aí um exemplo, o mapa da atuação da frota pesqueira do Brasil no litoral brasileiro.

Nós temos alguns instrumentos de gestão, como o Instrumento de Gestão Pesqueiro, o RGP, que envolve uma série de ações. Foi criado pela Lei Federal nº 11.959, de 2010, e é o cadastro nacional de pessoas físicas e jurídicas, que exercem as atividades pesqueiras: a pesca comercial (artesanal e industrial), a pesca amadora e a aquicultura comercial. Nesse quadro, são incluídas as embarcações pesqueiras.

Temos o programa de monitoramento, o PREPS (Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite), que é uma parceira com a Marinha do Brasil, fazemos o monitoramento em conjunto. O PREPS é responsável pelo acompanhamento da ocupação da Zona Econômica Exclusiva, pela segurança e salvação, pela gestão de conflitos e ordenamento e pelo controle do permissionamento da pesca.





Esse é um exemplo de embarcação que atua na costa brasileira, de 15 metros a 50 toneladas ABs.

E aí está o mapa da atuação da frota pesqueira e o monitoramento no Brasil. O funcionamento abrange um sistema dentro das embarcações: o rastreamento por satélite; os clientes, no caso a Marinha e o MPA; e uma central para fazer o rastreamento, os relatórios e os mapas de atuação da frota nacional.

Essa é a evolução do PREPS, desde 2007, começando com 791 embarcações monitoradas; em 2011, com 1.571 embarcações. As novas adesões, por exemplo, são embarcações lagosteiras no Nordeste do País, cerca de 800 embarcações.

Painel atual. Mapa nacional. O azul registra as áreas utilizadas pelas diversas tipologias de pesca oceânica, com registro no PREPS, MPA, Marinha e IBAMA. O vermelho, os polígonos dos blocos de concessão para exploração de petróleo e gás.

Então, está aí o mapa de atuação da frota pesqueira, esse azul mais escuro. Nós fizemos o cruzamento com os dados da exploração de petróleo na costa brasileira, vendo quais são os conflitos iminentes nesse processo. Aliás, há vários mapas que nós fizemos em torno da exploração mineral, da expansão dos portos e de outras questões, como hidrelétricas.

Há estudo socioeconômico da Bacia de Santos, como ela se configura. Aí estão as ações e as modalidades de pesca e a produção que têm interface em relação aos blocos nessa Bacia. O da Bacia de Campos, a mesma coisa; nós fizemos um cruzamento de dados: os tipos de pescaria, os cardumes que vivem nessa região, e o esforço de pesca. No Espírito Santo, também a mesma coisa. Esse é um exemplo que nós temos. E os cruzamentos de conflitos com esse setor.

Encerrando, eu gostaria de dizer duas questões. Primeira questão: é importante que a pesca brasileira, especificamente a pesca litorânea, que tem a sua interface estabelecida com a exploração de petróleo e gás, tenha as suas normativas, desde o licenciamento, prevendo os impactos nesse processo, não só atuando na consequência, como é o caso do plano, mas também no ordenamento do processo na zona econômica exclusiva, em conjunto com os demais órgãos, como Marinha, Ministério do Meio Ambiente e Ministério de Minas Energia.



A segunda questão fundamental é a regulamentação e a caracterização da pesca dentro do licenciamento. Nós temos hoje, por um acordo com o IBAMA e o setor de licenciamento de petróleo e gás, dado pareceres sobre impactos e sobre possíveis impactos nessa relação. Mas ainda é preciso uma instrumentalização formal, institucionalizada, para podermos avançar e qualificar essa discussão ao longo do processo.

E a terceira questão é exatamente discutir o múltiplo uso do recurso do espaço em que nós atuamos. O petróleo tem a sua atuação, a navegação tem a sua atuação, o consumo humano tem a sua atuação, o lazer tem a sua atuação, e a pesca tem os seus territórios estabelecidos, impactos significativos do ponto de vista da economia da população pesqueira, principalmente quando ocorrem essas situações, a pesca artesanal e costeira brasileira, e também incidência do ponto de vista dos estoques pesqueiros, que é fundamental do ponto de vista da diversidade, da manutenção e da qualificação da nossa atuação nesse processo.

A princípio, é essa questão. Queremos colaborar, no eixo de atuação do Ministério da Pesca, no Comitê que tem a sua responsabilidade, não só atuando na consequência, mas também na geração de informações preliminares, para uma boa atuação e ordenamento dos setores diversos que atuam no litoral brasileiro.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Muito obrigado, Dr. Luis Alberto de Mendonça Sabanay, Assessor de Assuntos Estratégicos e Relações Institucionais do Ministério da Pesca.

Seguindo o nosso roteiro, passamos a palavra ao Sr. Antonio Maurício Ferreira Netto, Diretor do Departamento de Revitalização e Modernização Portuária, da Secretaria de Políticas Portuárias da Presidência da República. V.Sa. tem até 15 minutos.

**O SR. ANTONIO MAURÍCIO FERREIRA NETTO** - Boa tarde a todos! Eu queria agradecer ao Deputado Sarney Filho a oportunidade da SEP de apresentar alguma coisinha do seu trabalho — é uma Secretaria nova, mas muito empenhada em resolver as questões portuárias brasileiras e outras — e a oportunidade do debate. O debate para nós é importante porque nós consolidamos as nossas ações.



Como os senhores sabem, a SEP foi criada em 2007 e é responsável principalmente pela formulação das diretrizes da política para o setor portuário nacional.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

Dentro da SEP, nós temos o Departamento de Revitalização e Modernização Portuária, do qual eu sou Diretor, encarregado de várias questões, entre elas a missãozinha de redução e mitigação das externalidades negativas derivadas das atividades portuárias, que são milhares; promoção da ampla integração da atividade portuária e seu desenvolvimento com a cidade e região — a relação porto/cidade é o maior entrave para o porto crescer; em belíssimas cidades portuguesas há exatamente esse conflito entre o crescimento portuário e a externalidade negativa em cima dos centros urbanos —; proteção das condições do trabalho e saúde do trabalhador portuário e da população em geral, em que entra o caso de derramamento de óleo, praia, aquelas coisas todas, fora a saúde; desenvolvimento normativo e intersetorial; e aperfeiçoamento da gestão ambiental.

Essa aranha aqui é a que a gente faz nesse Departamento. Ele correlaciona porto, cidade, saúde, sustentabilidade, segurança e meio ambiente com uma série de ações, sempre com o pano de fundo da questão ambiental. São 68 ações, e 4 pontes de safena, mas está dando para tocar.

Com relação ao tema da nossa apresentação, a questão do Decreto nº 8.127, de 2013, é tocada dentro do nosso Departamento. Especificamente à SEP cabem essas quatro funções no art. 12 e uma função no art. 22.

Com relação a divulgar e manter atualizadas as informações sobre a malha viária interna e de acesso aos portos organizados, nós trabalhamos muito no nosso sistema interno de informações na questão do Plano Nacional de Logística Portuária; todos eles em andamento.

Quanto a facilitar o trânsito de materiais e equipamentos nas vias terrestres internas e nos acessos marítimos dos portos e aos terminais marítimos, essa questão é trabalhada de uma forma absolutamente abrangente na questão da relação porto/cidade.

Eu queria dar um detalhe. Nós inauguramos lá em 2007 uma maneira de fazer política pública absolutamente baseada na harmonização de política. Não se



faz nada sem discutir com a cidade e a região, com todos os órgãos. É exaustivo. É dos mais exaustivos esse ponto de onde passa caminhão, onde se fica, onde se tem controle. Essas coisas todas, detalhes operacionais, são debatidas ao extremo.

Outro passo: definir procedimentos a serem adotados pelos portos públicos e terminais privados marítimos para recebimento, movimentação e armazenamento de materiais e equipamentos utilizados nas ações de reposta. Isso também está previsto — eu posso falar daqui 1 minuto — nas licenças de operação do porto, que são caracterizadas pelo PGR, PEI e Plano de Área.

Último passo: divulgar e manter atualizadas informações a respeito das facilidades dos portos públicos e terminais privados, etc., que está dentro da questão do VTMS, do nosso sistema de informação, e outros sistemas de informação locais dos portos.

Já o art. 22 dá 180 dias aos órgãos e entidades integrantes do Comitê de Suporte para expedirem atos sobre os procedimentos necessários ao cumprimento de suas competências. Nós fazemos parte dele. Para isso, nós estamos criando um fórum permanente de gestão portuária que amplifica até a questão da gestão ambiental portuária.

Previamente a tudo isso, nós começamos uma ação para que pudéssemos atuar de forma ordenada com relação aos portos. Por exemplo, nós implantamos o Programa de Apoio à Regularização e Gestão Ambiental Portuária — PRGAP.

Quando nós começamos em 2007, a grande maioria dos nossos portos não tinha licença de operação. Quer dizer, os portos funcionavam de forma mais informal, ou seja, ambientalmente não estavam reconhecidos, com licença de operação.

O PRGAP está em curso. Já houve várias licenças. Aderiram 10 portos marítimos públicos e alguns portos delegados. É mais ou menos um compromisso. O aderente ao PRGAP ganha as condições de ter a licença de operação.

Ter licença de operação significa ter que respeitar todas aquelas questões ligadas ao PGR, PEI e coisas do gênero, ou seja, trabalhar exatamente atendendo os compromissos quanto ao óleo e ao decreto.

Bem, esses aqui são todos os portos que a gente incluiu no PRGAP. Quando nós pegamos essa lista, ela era absolutamente NP, praticamente só tínhamos NP;



agora, temos a grande maioria dos portos licenciados e aptos a cumprir qualquer tipo de legislação ambiental. Então, esses portos agora têm licença de operação, existem do ponto de vista ambiental.

Outro ponto que foi uma condição prévia para se ter uma ação efetiva, com relação até ao nosso decreto, foi a gestão ambiental portuária. Quando nós pegamos os portos em 2007, poucos deles tinham unidade específica de gestão ambiental. Quer dizer, em alguns uma pessoa acumulava três funções, e uma delas era a de tomar conta da gestão ambiental portuária.

Então, a primeira ação foi a implementação de gestão ambiental portuária. Nós trabalhamos com a Portaria nº 104, que instituiu o sistema de gestão ambiental portuária. Hoje diríamos que todos os 35 portos públicos já têm alguma estrutura dentro desse conceito. Em alguns, a estrutura está bem fortalecida e bem preparada.

A segunda foi o Programa Federal de Apoio à Regularização e Gestão Ambiental Portuária, de que eu já falei, que dá licença de operação ao porto para que ele possa ter os instrumentos de controle de gestão ambiental.

Estamos trabalhando a proposta de unificação das licenças do porto organizado para a implementação da gestão ambiental integrada e autolicensing. Essa é uma proposta polêmica. Nós já estamos trabalhando com ela há algum tempo, junto com o Ministério do Meio Ambiente. Está tendo bons resultados o diálogo.

A quarta é o Programa de Conformidade do Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos dos Portos Marítimos Brasileiros. É um programa meio pioneiro no Brasil. Nós estamos realizando esse Programa com uma rede de 14 universidades. Nosso princípio é que o recurso público tem que gerar conhecimento. Portanto, estamos usando 14 universidades para difundir esse conhecimento sobre efluentes líquidos e resíduos sólidos. Está interessante. Já temos mais de 200 teses derivadas desse Programa, fora o resultado específico do Programa.

Proposta de estruturação da área de meio ambiente nas administrações portuárias. Depois de você colocá-las pela Portaria nº 104, nós as estamos requalificando.



Por último, temos a criação do Fórum Permanente de Gestão Ambiental Integrada, que vai coordenar as ações de resposta a emergência nos portos organizados. Aí entra tudo o que está previsto na questão do nosso objeto da reunião de hoje.

Não vou falar mais sobre isso, mas já temos ações específicas dentro do nosso programa de gerenciamento sobre a questão do óleo em Paranaguá. É um estudo muito interessante, que nós estamos acompanhando; já o difundiram para as outras universidades, para que se tenha em todos os outros portos.

O fórum que nós estamos criando também tem a função de dar cumplicidade a todos os atores, envolvendo o porto com o problema da gestão ambiental. Não é mais aquele negócio: “Ah, eu coordeno!” Não, nós coordenamos em conjunto; nós temos responsabilidade conjunta, nós agimos em conjunto.

Só para mostrar aquilo que eu estava falando, esse é o Porto de Santos. São 60 arrendatários, 60 pessoas que têm 4 licenças cada uma. Quer dizer, é um negócio um pouquinho não gerencial. A nossa proposta é unificar essas licenças, é ter o fórum, para que todo mundo trabalhe em conjunto, para se ter uma gestão ambiental única que seja associada à atividade econômica, e não uma gestão ambiental que tenha indicadores simplesmente de quantos peixinhos apareceram com óleo ou coisa do gênero. É uma questão absolutamente mais pragmática e mais contemporânea.

Vou pular um pouquinho as considerações finais, mas elas dizem respeito a isso. É essencial mudar para uma visão de gestão ambiental mais ligada a aspectos financeiros e aspectos econômicos, com indicadores próprios que funcionem, unificação de licença e falta de perda de tempo. A gente perde muito tempo com coisas que não interessam ao desenvolvimento nacional.

Era o que eu tinha a dizer.

Obrigado. (*Palmas.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Obrigado, Sr. Antonio Mauricio Ferreira Netto, Diretor do Departamento de Revitalização e Modernização Portuária, da Secretaria de Políticas Portuárias, da Presidência da República.

Embora tivessem confirmado a presença, dois palestrantes ainda não compareceram: Maria Teresa Rodrigues Rezende e Flávio Ricardo Sales Ferreira.



Nesse caso, nós vamos passar a palavra a mais um representante do ICMBio, que pedimos que viesse. Certamente um dos dois que ainda não chegaram não vai mais fazer uso da palavra, se é que vai chegar ainda no horário.

Então, eu passo a palavra ao Sr. Marcelo Amorim, do ICMBio. Aliás, do IBAMA. O representante do ICMBio já falou, agora é o do IBAMA — antes era a mesma coisa. S.Sa. tem até 15 minutos.

Eu quero aproveitar também para registrar a presença dos Deputados Dr. Paulo César e Arnaldo Jordy e da Deputada Rosane, que esteve aqui, mas foi me representar na reunião de Líderes na Presidência desta Casa. Está havendo uma reunião de Líderes. A Janete Capiberibe e o Márcio Macêdo também estiveram aqui.

V.Sa. está com a palavra. *(Pausa.)*

**O SR. MARCELO AMORIM** - Obrigado. Boa tarde!

Sr. Deputado Sarney, senhores da Mesa, Sras. e Srs. Deputados, senhoras e senhores, inicialmente, quero agradecer o convite feito ao IBAMA, que sempre aqui tem vindo, quando convocado, por enxergar a importância da provocação da Casa para o debate dos temas que têm nos preocupado, principalmente o item meio ambiente.

A palestra possui 30 eslaides, mas a ideia aqui é passá-los de forma extremamente rápida; eles estarão à disposição dos senhores para posterior pesquisa. Salvo engano, serão colocados no próprio *site* da Câmara. Portanto, a palestra tem assunto muito mais aprofundado do que o que vamos conversar aqui.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

Só para resgatar a ideia, a ideia do Plano Nacional de Contingência é exatamente permitir essa atuação integrada de todos os órgãos públicos e privados no caso de um incidente com óleo. São instrumentos do Plano — e não se limitam a esses, mas são os principais: estrutura para que se possa fazer o resgate e salvamento da fauna; planos de emergência, sejam eles individuais ou de área; programas de exercícios simulados, destaco a importância de se simularem exercícios e práticas, antes mesmo que aconteça o incidente; SISNOLEO, um nome bastante cumprido, que é o sistema nacional de detecção de derramamento de óleo em águas jurisdicionais brasileiras; e o Sistema de Comando de Incidentes, que é um sistema de comunicação, em que se tem condições de integrar órgãos distintos,



com organogramas distintos, mas todos, no caso do incidente, passam a falar a mesma língua, a trabalhar da mesma forma, de forma integrada.

Aqui, um organograma simplificado do que seria o Plano Nacional de Contingência. Nós temos, como autoridade nacional, o Ministério de Meio Ambiente; o Grupo de Acompanhamento e Avaliação, vamos ver mais à frente, composto por IBAMA, ANP e Marinha do Brasil; e dois comitês de apoio, o Comitê Executivo e o Comitê de Suporte. E, aqui, os integrantes de cada um deles.

São atribuições do IBAMA no Comitê Executivo — não são atribuições só do IBAMA, mas atribuições divididas com os demais parceiros: estabelecer esses programas de simulados; elaborar o manual de funcionamento do PNC, em 180 dias, prorrogáveis por mais 180 dias, assim está estabelecido; elaborar Regimento Interno; e ver como seria a articulação desse Comitê Executivo com o Comitê de Suporte.

O GAA, sigla que quer dizer Grupo de Acompanhamento e Avaliação, dentro do desenho do PNC, é o Grupo que primeiro tem contato no caso de um incidente. Em qualquer incidente de envergadura nacional, representantes desses três órgãos, como falei anteriormente, IBAMA, ANP e Marinha, se juntam e começam a acompanhar e avaliar o desenrolar do caso. Isso ainda não é o acionamento do PNC. E cabe a esse Grupo tomar estas iniciativas: acompanhar o incidente; conduzir os simulados, se for o caso; encaminhar documentação ao CONAMA no sentido de atualizar ou ampliar as normas hoje existentes, para que seja factível a execução do PNC. E, caso perceba que o poluidor não está dando conta de controlar, ou resolver, dirimir, os problemas no incidente, aí sim é acionado o PNC.

Chamo a atenção para o fato de que você tem que ter um coordenador no Grupo de Acompanhamento e Avaliação, no caso de um incidente. Segundo o PNC, o decreto, o IBAMA seria preferencialmente coordenador do GAA no caso de incidentes em águas interiores; a Marinha, preferencialmente, coordenadora no caso de incidentes em águas marinhas; e a ANP, preferencialmente, coordenadora caso o incidente ocorra com estruturas de plataforma no substrato do oceano. Mas, como falei, é preferencialmente, porque isso vai ser decidido pelo Grupo no momento.

Aqui, as atribuições do coordenador no momento de um incidente, entre elas, exigir toda a execução dos planos de emergência e dos planos de área.





Para os senhores que talvez desconheçam algum termo com relação a plano de emergência, plano de área, plano individual, o plano de emergência individual é um planejamento que, por exemplo, as indústrias petrolíferas têm, cada uma delas, para poder responder a um incidente dentro da sua área de abrangência, dentro da sua estrutura. Então, ocorrendo um vazamento, há todo um planejamento quanto a equipamentos, número de pessoas e como eles deveriam agir no caso do incidente. Caso não consigam controlar o incidente, eles passam a chamar parceiros. E aí temos o chamado plano de área: órgãos similares — no caso de uma plataforma, seriam outras plataformas de outras empresas — cederiam seus equipamentos para contribuir nesse combate. E, por último, não dando certo, aí, sim, temos o Plano Nacional de Contingência.

Entre as atribuições específicas do IBAMA estão a estruturação relacionada a ações de prevenção e resposta e o desenvolvimento do SISNOLEO. Cabe ao IBAMA, quanto ao desenvolvimento do SISNOLEO, fazê-lo em 18 meses, um tempo realmente muito exíguo para a montagem de um sistema. E qual é a ideia do SISNOLEO? Mais à frente acho que temos uma apresentação até um pouco melhor. Mas a ideia é de que seja um grande portal com várias informações que possam subsidiar os tomadores de decisão no caso de um incidente. E desse portal também sairiam as comunicações para os parceiros e para o público em geral interessado em acompanhar o incidente.

Haveria também atos complementares. E quero chamar atenção para este item, que coube a todos os que se encontram hoje no PNC: informar à autoridade nacional, que, no caso, seria o Ministério do Meio Ambiente, o nome do responsável pelo cumprimento do PNC. No nosso caso, o nome em questão é o do Diretor de Proteção Ambiental, Dr. Luciano de Menezes; já foi indicado o nome dele. Além de se prever, logicamente — e esse tem sido o grande debate —, no orçamento de cada instituição, a possibilidade de executar o Plano Nacional de Meio Ambiente. Não foi criado nenhum recurso específico para esse item, além, logicamente, das capacitações necessárias.

Aqui, só para chamar a atenção, cabe ao IBAMA também, ao final do incidente, apresentar o laudo técnico ambiental, o laudo de levantamento de danos



socioeconômicos, o relatório circunstanciado, além das demais informações úteis para a AGU.

O que foi realizado até o momento após a edição do decreto? O SISNOLEO já possui a estrutura analítica do projeto. Essa é uma linguagem do pessoal da área de informática. De uma forma simplória, já se tem o desenho de como funcionará o Plano Nacional. Vou apresentar a seguir. O IBAMA já possui uma empresa contratada, e já está em operação a construção desse SISNOLEO. Pelo menos parte dele, com certeza, em 180 dias já estará no ar.

Aqui, um desenho simplificado, a estrutura analítica do projeto. Ele está sendo elaborado em módulos. Nós teríamos um módulo de cadastro e, aqui, por exemplo, cópia de todos os planos de área, planos de emergência, Cartas SAO — Cartas de Sensibilidade Ambiental a Derramamentos de Óleo, e diretório de especialistas, porque não é na hora do acidente que vamos procurar quem entende de determinado assunto. Essas informações já estariam aqui disponíveis.

Atividades de prevenção. Aqui, vistorias e ações que o Governo pode adotar com o objetivo de evitar que venha a acontecer um incidente. Elas estariam também disponíveis a todos os participantes do SISNOLEO.

E aqui, literalmente, o momento do ato de resposta a um incidente. Os tomadores de decisão não poderão se encontrar muitas vezes no local do incidente. O importante é convergir para a mesma estrutura, para o mesmo portal, todas as informações para que quem estiver no GAA possa tomar a decisão mais adequada possível, considerando as informações disponibilizadas. Temos aqui informações sobre deriva de mancha, situação meteorológica e outras mais.

Por fim, um comunicado de incidentes e o relatório. Esse comunicado deve entrar no ar em menos de 60 dias. Esse comunicado hoje é uma obrigatoriedade prevista na Lei nº 9.966 — deve-se comunicar qualquer derramamento de óleo em águas jurisdicionais brasileiras. Todas aquelas empresas licenciadas pelo IBAMA terão como obrigação fazer esse comunicado por intermédio desse sistema de incidente. Nós estamos fazendo a contratação de um pacote de SMS, porque todos os incidentes acontecem em finais de semanas, vésperas de feriado, naquele momento em que ninguém estará prestando atenção em *e-mail*. É importante que essas informações, logicamente, baseadas num filtro, dependendo das informações



que foram elencadas no comunicado, sigam diretamente para o celular dos tomadores de decisão. Em outras palavras, mensagem, às 2 horas da manhã de sábado, no celular do Presidente do IBAMA e de outros parceiros, logicamente, interessados no tema. Isso será colocado à disposição dos parceiros no SISNOLEO, durante a reunião do SISNOLEO.

Com relação a atividades preventivas, o IBAMA já procurou várias empresas para levantar a possibilidade de termos imagens de radares ou de satélites, para tentar fazer um monitoramento de toda essa área. Temos tido muito contato, inclusive, com o pessoal da Marinha por causa da Amazônia Azul — é impossível se pensar um SISNOLEO que não seja integrado com a Amazônia Azul, lógico. E hoje nós estamos fazendo o levantamento do custo-benefício. Se você imaginar o volume imenso de imagens de radares de água, água, água, no momento nos parece uma decisão não muito lógica. Mas está-se vendo a possibilidade de cooperações internacionais para se poder ter essa imagem de forma gratuita e, aí sim, através de um sistema logarítmico, ter-se a detecção pré-avisada, para não ser preciso ninguém ficar olhando, nada disso, e um custo mais em conta.

O Grupo de Acompanhamento e Avaliação, com a sigla GAA, já vinha funcionando antes mesmo do Plano Nacional de Contingência ter sido publicado. É um elogio que se faz ao decreto, considerando que ele trouxe uma realidade que já é constante junto à ANP, à Marinha e ao IBAMA no caso dos acontecimentos. Então, tanto no caso do Rio Grande do Sul, como no da CHEVRON e outros, temos sempre um grupo com representante de cada uma dessas instituições fazendo essa avaliação e esse acompanhamento. No caso da Marinha, eu coloquei aqui o DPC, mas não se limita só ao DPC.

Especificamente no IBAMA está sendo publicada uma portaria determinando como os servidores vinculados a esse tipo de atividade deverão se comportar, as exigências, obrigações e deveres, ônus e bônus, para aqueles que vão trabalhar nesse tema. Basta lembrar que, se acontece no final de semana, se não se colocar por escrito, já passa a ser um problema.

Outra situação. Recentemente, realizamos um curso sobre a linguagem do Sistema de Comunicação de Incidentes. Foi o primeiro curso no âmbito do PNC, realizado inclusive nas dependências da DPC, no Rio, com a presença de servidores



da ANP, do IBAMA, da Marinha e da Defesa Civil. Esse foi o primeiro, e, com certeza, teremos outros a realizar.

Quanto a essas propostas, eu não vou entrar em detalhes, Sr. Deputado Sarney. A ideia aqui é a seguinte — sugestão que está sendo levada para o Ministério: para que o PNC saia do papel, a ideia é se publicarem grupos de trabalho, fazer primeiro, através de publicação, o convite para que os parceiros indiquem representantes, e criar vários GTs de assuntos distintos. Então, um GT será para cuidar só do SISNOLEO, outro para cuidar do manual, outro para cuidar das propostas para o CONAMA, para, a partir desses GTs, nós podermos colocar em prática as imensas e pesadas exigências dentro do PNC para todo o Governo Federal. Essa seria a proposta que está sendo levantada agora para o Ministério no sentido de dar o pontapé inicial.

Como falei com os senhores, os eslaides trazem até os detalhes, mas não vou me alongar. E, no final, o nosso contato. Estou à disposição, caso haja necessidade de alguma pergunta.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Muito obrigado, Dr. Marcelo Amorim, representante do IBAMA.

Bem, encerrada essa primeira fase, vamos passar aos questionamentos.

Como autor da proposta de audiência pública, eu gostaria de esclarecer alguns pontos. Vou começar pelo final, por essa última apresentação do Dr. Marcelo Amorim.

No caso de haver um acidente, a empresa, no local, na área em que o acidente ocorreu, é responsável por fazer o primeiro combate; não sendo possível, ou não tendo condições, entra o Plano Nacional de Contingência. É isso que foi dito, Dr. Marcelo?

**O SR. MARCELO AMORIM** - Sim, seria isso. Mas nós temos que levar em consideração que elas só são licenciadas se tiverem a estrutura. Mas a ideia é essa.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Tudo bem.

**O SR. MARCELO AMORIM** - Primeiro, um pouquinho antes do PNC, viria o plano de área, depois o PNC.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Muito bem. Quando é o momento em que se decide? Quem vai decidir se essa empresa tem ou não condições, se as proporções do acidente ficam fora de controle? Como é que isso vai ser decidido? Como se está pensando essa questão? Pois não.

**O SR. MARCELO AMORIM** - Quem vai acompanhar esse incidente é o Grupo de Acompanhamento e Avaliação, com especialistas do IBAMA, da ANP e da Marinha. Realmente, é desse grupo que vai sair a decisão de encaminhar à autoridade marítima a necessidade de se acionar o PNC, verificado exatamente que a empresa não tem a mínima condição de responder. Perdão, olhando para o senhor, da Marinha... *(Risos.)* É autoridade nacional.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Bem, agora eu pergunto, principalmente aos representantes do IBAMA e da Marinha, mas está aberta a toda a Mesa — é uma pergunta muito objetiva: já está havendo a exploração do pré-sal; se amanhã tivermos um incidente de grandes proporções, nós estaremos preparados hoje para uma resposta?

O Contra-Almirante, primeiro, com a palavra, já que o outro já falou muito.

**O SR. MARCOS LOURENÇO DE ALMEIDA** - Bem, essa questão já foi até respondida, de certa forma, com o acidente que houve da Chevron, em 2010, se não me engano, quando o Grupo de Acompanhamento e Avaliação foi ativado, como foi mencionado pelo Marcelo, em que foram tomadas várias iniciativas de coordenação, com a questão do plano de área e tudo mais, sobre as respostas e o chamamento de outras instituições e entidades para cooperar no combate, na coordenação dos trabalhos. Então, eu acredito que a gente não estaria completamente preparada, porque algumas questões do PNC ainda estão para ser resolvidas, delineadas, mas já haveria uma margem de manobra para a gente ativar o PNC e dar uma resposta razoável.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Dr. Marcelo.

**O SR. MARCELO AMORIM** - Concordo com a opinião do Comandante.

E chamo a atenção para um ponto interessante, há aquela questão, como foi colocado, do plano de área. Então, você tem recursos humanos e equipamentos que poderiam ser deslocados, e deverão ser deslocados, caso uma empresa não consiga atender. E todas elas têm vínculo com organizações internacionais. Depois



do incidente da Macondo, nos Estados Unidos, criou-se uma grande empresa, se não me engano, é OSRL, que está distribuindo no mundo o que a gente chama de sino — aquele sino que tampou o reservatório lá na Macondo. Eles usam o nome *cap*. E o *cap*, por exemplo, no Brasil, vai ficar à disposição. O único *cap* na América do Sul ficará no Brasil, em Macaé. A probabilidade, aliás, o cálculo é que ele vá para o pré-sal em menos de 12 horas. Agora, a instalação dele não é rápida, há todo um procedimento, vai depender de algumas outras situações, podendo até demorar 1 semana, a instalação. Mas o deslocamento dele até o local se dará em torno de 12 horas.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Daí a nossa preocupação com aquele assunto. Se o derramamento começa a existir e demora-se a acionar o Plano de Contingência, seguramente a empresa responsável pelo primeiro combate não vai estar preparada. Aí, nós vamos atrasar. E eu quero dizer também o seguinte, com toda a modéstia, falta de conhecimentos mais profundos: eu não acho, meu caro Comandante, que a resposta da Chevron tenha sido uma resposta adequada. Não acho, de jeito nenhum. Então, pelo que eu pude deduzir aqui, nós não estamos hoje preparados para dar uma resposta a um acidente de graves proporções. Não estamos.

E há uma pergunta aqui, que vai ainda na linha do tema, que foi feita... Não está assinada, mas está ali a representante da sociedade civil. *“Com toda a seriedade do tema e do risco que essa atividade pode representar para a costa brasileira, qual a estrutura física, barcos e tecnologia, e os recursos humanos e financeiros de que dispomos para atuar em caso de um acidente, hoje?”*

**O SR. MARCELO AMORIM** - Hoje, toda a estrutura, pelo princípio de poluidor-pagador, é da iniciativa privada. E essa estrutura é medida conforme o licenciamento para cada uma das atividades. Vou pegar como exemplo, se me permitem, a questão da PETROBRAS, que possui, ao longo de todo o litoral, os Centros de Defesa Ambiental — CDAs, com estruturas predeterminadas. Para facilitar o acesso a esse tipo de informação do Governo Federal, essas informações estariam disponíveis no SISNOLEO. Realmente, a gente não pode, no momento do acidente, perguntar: *“Ah, tem uma lá perto?”* O SISNOLEO teria toda essa estrutura



detalhada de equipamentos e recursos humanos. Mas elas são hoje da iniciativa privada.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Muito bem. Minha última pergunta, também a todos aqui da Mesa, que já foi abordada, é sobre o monitoramento por satélite. Não é uma questão nova. Eu, quando fui Ministro do Meio Ambiente, em 1998, já tinha recebido várias propostas de empresas, inclusive a PETROBRAS mesmo chegou a aventar essa hipótese, houve outra de ex-funcionários da PETROBRAS, sobre a possibilidade do monitoramento por satélite. Não era, na época, pelas exposições, muito oneroso, pelo pouco que eu me lembro, pelo que me recordo. Nós começamos a discutir isso depois daquele grande derramamento de óleo da PETROBRAS, em 2000. Então, foi a partir de 2000. Nós estamos em 2013. Treze anos depois, em que isso evoluiu? Na realidade, estamos avançando nisso? Porque o problema não é só acidentes com petróleo no mar, não. Há o problema também do desmatamento, do cadastramento ambiental rural. Tudo isso até hoje nós não temos. E, se tivéssemos, tenho certeza de que a situação ambiental, tanto na Agenda Verde, que é de florestas... E hoje, por causa da modificação do Código Florestal, nós estamos vendo que o desmatamento aumentou em todos os biomas. Até mesmo na Mata Atlântica voltou a crescer o desmatamento, depois de 4 anos de diminuição. É evidente que o fato novo que fez com que o desmatamento na Amazônia, na Mata Atlântica, voltasse a crescer em números inaceitáveis foi justamente a modificação feita no Código Florestal.

Mas dentro dessa modificação tem uma exigência do cadastro ambiental rural que diz respeito ao monitoramento por satélite. Está havendo dificuldade em se fazer esse cadastro.

Na área de acidentes, e não só nessa área, também para a pesca, o movimento por satélite, em vez de encarecer, baratearia e haveria a possibilidade de seguramente fazer um monitoramento desses acidentes. No caso da pesca, dos roteiros de barcos de pesca, das invasões de barcos de outros países.

Então, o que se está pensando realmente sobre monitoramento constante via satélite dessas áreas? Têm alguma ideia? Foi muito *en passant*. Se alguém tiver alguma observação...

O Marcelo foi quem abordou esse assunto realmente aqui.



**O SR. MARCELO AMORIM** - Exatamente. O Centro de Sensoriamento Remoto do IBAMA, com especialistas no assunto, acompanhou e recebeu várias empresas.

O convite das empresas é maravilhoso. É tudo “conseguimos”, “fazemos”. Então, o importante papel foi filtrar a realidade do que é oferecido e o custo/benefício.

Vou falar para V.Exa. em número genérico. Para a zona costeira, observou-se que o ideal seriam imagens de radar, para não ter problemas de nuvem. Eles são realmente excelentes para a detecção de óleo, e deu algo em torno de 120 milhões/ano.

Não estou aqui tentando mensurar se isso é muito ou é pouco. Talvez seja pouco, se a gente imaginar um grande acidente, ou seja muito, pensando em um órgão só pagando, mas nos encontramos agora naquele momento de ver o custo/benefício.

Existem vários programas previstos para a Amazônia Azul que, integrados com essa atividade do SISNOLEO, terão condições de fazer um monitoramento.

Agora, vou ser sincero com V.Exa. Realmente, depois que terminou o levantamento, a gente percebeu uma falha: nós fizemos o levantamento só da zona costeira e nós temos aí a exploração de petróleo na Região Amazônica, que é bastante preocupante também.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Também.

Eu não sei por que radar. Nós estamos caminhando através desses drones, para o barateamento importante dessa questão, mas eu acho que satélite é muito mais barato e o fato de termos nuvens não quer dizer que não se possa ter um acompanhamento consistente da situação, e é muito mais barato.

Essa é uma questão importante a ser discutida pelo grupo de trabalho. Não só as novas tecnologias de radar, através de drones, que deve baratear imensamente esse processo, como também a possibilidade através de satélites.

Bem, o Deputado Dr. Paulo César quer fazer alguma pergunta?

**O SR. DEPUTADO DR. PAULO CÉSAR** - É claro.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Antes, vamos ouvir, ainda, o Sr. Luís Alberto de Mendonça Sabanay.





**O SR. LUÍS ALBERTO DE MENDONÇA SABANAY** - Deputado Sarney Filho, o Ministério da Pesca tem hoje implementado um programa de monitoramento pesqueiro. Apresentei a estrutura desse programa do ponto de vista do controle da pesca no Brasil. Agora, a finalidade do nosso monitoramento é exatamente o controle na excursão da atividade pesqueira em relação aos estoques e ao controle dos estoques pesqueiros no Brasil, ou seja, nós sabemos que os recursos de pescas são finitos e limitados.

Portanto, a qualificação da nossa atuação visa exatamente ter uma ação sustentável com um resultado econômico social que seja, de fato, razoável ao conjunto da população que atua na pesca no Brasil, na região costeira e continental.

Também quero frisar o seguinte, Deputado Sarney Filho: a pesca e a aquicultura brasileira são atividades de fomento econômico. Trata-se de economia.

Para a nossa discussão, o nosso debate, a interface que nós queremos criar, não só no produto do resultado e consequência do processo de exploração de petróleo e gás, mantemos hoje diálogos com os outros entes governamentais que atuam na exploração do espaço da costa brasileira, da zona econômica exclusiva visando exatamente a sustentabilidade de futuro do nosso projeto. Queremos chegar ao ponto de planejar a nossa situação na pesca brasileira com a devida sustentabilidade que nós colocamos como premissa no nosso desenvolvimento.

E não falo apenas em relação ao petróleo, como na Baía de Guanabara, em Campos. Houve incidentes nesse processo em que nós fomos acionados na emergência do processo. O nosso trabalho no Ministério da Pesca e Apicultura e dos nossos parceiros de mesa hoje é constituir um termo de referência que seja adequado e que mostre de fato qual é o impacto. Quem responde, por exemplo, quando a mancha de óleo atinge os estoques e há impossibilidade de captura e da subsistência, ou da alimentação, ou mesmo da exploração econômica. Quem responde por isso?

Nós temos atuado ao longo desses anos, porque geralmente não se olha hoje, ou não se olhava antes o seguinte, Deputado Sarney: que a água brasileira é um insumo produtivo. Não é só para produzir energia, não é só para navegar, não é para turismo. Não. A água produz. Tanto produz em aquicultura, como, por exemplo, na maricultura, em Santa Catarina...



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Luiz Alberto, vamos nos ater ao tema da nossa audiência.

**O SR. LUÍS ALBERTO DE MENDONÇA SABANAY** - Estou dando um exemplo, 78% da produção nacional. Um impacto de qualquer natureza no recurso hídrico causa impacto econômico significativo. Então, essa caracterização nós queremos enfatizar. A nossa atuação de monitoramento visa ao controle da sustentabilidade dos estoques em termos de presente e do futuro nessa exploração.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - O Contra-Almirante Marcos tem uma observação a fazer dentro desse assunto.

**O SR. MARCOS LOURENÇO DE ALMEIDA** - Essa questão do monitoramento ambiental que o senhor falou é realmente fundamental. E essa preocupação nós temos no âmbito da Marinha, com a idealização e desenvolvimento do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul, que não é um sistema que visa somente atender à Marinha, ou a autoridades marítimas, mas também a diversos outros órgãos. A questão do monitoramento ambiental está incluída nesse sistema através de sensores. Não é o sensor de radar, como nós estamos acostumados a ouvir, que é aquele do navio, mas radares instalados em satélites, que podem detectar manchas de óleo, inclusive com cobertura.

Então, o SisGAAz, o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul, que está em desenvolvimento na Marinha, para atender diversas agência e instituições governamentais, tem esse propósito também. A questão do monitoramento é fundamental, porque não é só a questão da poluição ambiental, mas também da pesca ilícita e de vários outros ilícitos que podem ocorrer na área da Amazônia Azul.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Muito bem.

**O SR. ANTONIO MAURÍCIO FERREIRA NETTO** - Bom, são dois pontos.

O primeiro é um comentário sobre a questão do monitoramento. Nós estamos implantando o VTMS, que é um sistema de controle de tráfego de embarcação, e uma ação acessória e subsidiária dele é exatamente o monitoramento de qualquer ocorrência que não seja comum, tanto de segurança quanto de meio ambiente.

Há uma pergunta aqui que se eu não conseguir responder direito eu me socorro do Alberto.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Então, repete a pergunta.



**O SR. ANTONIO MAURÍCIO FERREIRA NETTO** - A pergunta é a seguinte, do Adriano Aparecido da Silva: quais as diretrizes do sistema de gestão portuária? Bom, nós encontramos os portos sem nenhum tipo de gestão portuária, com raríssimas exceções, o Porto de Santos e o Porto do Rio de Janeiro, com um pouco de gestão. Através da Portaria 104, que é uma portaria muito extensa, tentamos elaborar o que seria o sistema de gestão ambiental que compreendesse todos os aspectos da operação portuária. É uma portaria muito extensa. Ela trabalha com cada um daqueles detalhes, inclusive definindo equipes mínimas para cada um daqueles trabalhos, daquelas ações.

A diretriz obviamente, primeira, é ter gestão ambiental e portuária no porto, que não existia.

A segunda, que ela ocorra de uma forma que integre todos os atores do porto. Não adianta você gerir a questão de uma forma isolada, ou através da autoridade portuária. Você tem que chamar todos os outros atores, que são muitos — são várias entidades públicas e vários arrendatários — para coabitar, para compartilhar essa gestão. Essa gestão não existe isoladamente.

A terceira é uma gestão que esteja associada à atividade econômica do porto. Na verdade, uma gestão que seja ampla, associada com indicadores que representem exatamente o negócio do porto. Para isso, nós estamos mudando os indicadores, o foco da gestão e estamos trabalhando na capacitação, porque o pior problema nosso é o material humano. Na verdade, a gestão ambiental portuária era um tabu. Não era só no Brasil. Andamos pelo mundo. Também as pessoas fazem uma porção de patacoadas, mas também não têm uma lógica. Então, temos que trazer essa lógica para o Brasil e desenvolver uma coisa específica.

Outra coisa importante é o que eu sempre falo: não tem solução que sirva para todos os portos. Eu falo sempre e as mulheres entendem. Porto não é *prêt-à-porter*, porto é alta costura. Para cada porto a gestão tem uma característica, baseando-se na lei.

Tem mais uma pergunta que não é minha.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Essa é para o Amorim, eu acho.



Como seria a elaboração do cadastro do SISNOLEO e a funcionalidade do sistema da cópia diária perante incidente de vazamento de óleo? Quem são os atores nesse cadastro?

Eu quero dizer a vocês que essas perguntas são dos internautas que estão participando. Nós inovamos através do *e-democracia* que instalamos aqui na nossa Comissão, e isso agora está se replicando em outras Comissões. Os internautas têm a possibilidade de participar dessas audiências. Então, essas perguntas aqui foram feitas pelos internautas. A primeira pelo Adriano Aparecido da Silva e essa por Du Julian.

Depois, a palavra estará com o Deputado Dr. Paulo.

Quero registrar a presença do Presidente do Partido Verde e do Presidente da Comissão de Meio Ambiente, Deputado Penna.

Muito bem, Dr. Marcelo.

**O SR. MARCELO AMORIM** - A ideia do cadastro no SISNOLEO, Deputado, nosso colega Du Julian, na Internet, é exatamente facilitar ao tomador de decisão um banco de informações, quer seja de equipamentos, ou recursos humanos, que possa facilitar e agilizar essa resposta. Hoje, nós não temos esse cadastro fechado. Eu posso antecipar que são vários atores já indicados. Por exemplo, todas as estruturas físicas que dão apoio aos planos de emergência individual ou planos de área, todos os profissionais de renome conhecedores dessa atividade. Isso seria uma proposta inicial. Logicamente que o cadastro é um tema, como todo o SISNOLEO, que será levado aos demais parceiros do decreto, do PNC, para ser discutido e, aí sim, se ter um desenho mais adequado de como seria esse cadastramento.

Eu tenho uma segunda pergunta, que confesso não entendi: funcionalidade do sistema da cópia da área permanente do incidente do vazamento de óleo. Eu vou ficar devendo, porque eu confesso que não entendi.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Muito bem.

Deputado Dr. Paulo César.

**O SR. DEPUTADO DR. PAULO CÉSAR** - Sr. Presidente desta audiência pública, Sarney Filho, autor do requerimento, nós o parabenizamos por esse tema



da mais alta relevância para esta Casa. Dos cinco palestrantes, só assisti a três, mas agradecemos aos cinco presentes e os parabenizamos pela palestra, pela fala.

Algumas perguntas estão dentro do que foi encaminhado pelo Deputado Zequinha Sarney.

Esta Casa, uma casa de debates, vê essa discussão como algo muito bom. Ouvimos especialistas, cada um na sua área, o que é extremamente importante. Quando os planos forem publicados pelo MMA, esta Casa estará atenta, porque nem só de petróleo vive a costa brasileira.

Uma pergunta que o Zequinha também já encaminhou foi sobre segurança, se nós estamos preparados, se nós temos realmente condições de dar total segurança a essa questão do derramamento, dos incidentes que venham a acontecer, porque nós precisamos, através desta Casa, acompanhar isso de perto. Fica difícil sem uma harmonia entre o desenvolvimento sustentável e a exploração do petróleo, ainda mais com a questão do pré-sal, que é superimportante para o desenvolvimento do País. Mas tem que haver harmonia entre a pesca, o turismo e a exploração do petróleo.

Alguém se referiu aqui à questão do satélite. Na época, até fiquei um pouco aturdido pela grande surpresa do Governo, quando se viu surpreendido pelo *big brother* americano. Não era para ser fato surpresa, porque nós gastamos uma fortuna por mês no aluguel de um satélite mexicano. Nós temos um satélite mexicano alugado. Todo mês o Brasil paga o aluguel do satélite mexicano. Todas as informações que nós temos vêm desse satélite mexicano, segundo informações do próprio Exército. O Governo estranhou o fato de o Presidente Barack Obama estar espionando o Brasil. Ele não sabe só de questões relativas à Presidência, não, ele tem informações do País inteiro. E os mexicanos também devem ter, por conta do satélite.

Agora, temos também a questão da pesca, do pré-sal, dos acidentes. Tem que haver realmente um contingenciamento, um plano nacional, uma implementação de políticas ambientais na exploração do pré-sal, no turismo e na pesca.

O que está acontecendo com a nossa pesca? Com um litoral como o nosso, nós importamos 6 bilhões de pescado da Coreia por ano. A Coreia exporta para o Brasil 6 bilhões de pescado, e nós com toda essa costa.



Então, visando os lucros astronômicos do pré-sal, e sua exploração é necessária para este País, principalmente nós, representantes da bancada do Rio de Janeiro, no litoral. Eu sou da cidade de Cabo Frio, que, além da Bacia de Campos, tem a linha do pré-sal exatamente ali no Arraial do Cabo. Nós vimos, naquele acidente da Chevron, conforme o Deputado Zequinha Sarney citou, um corre-corre para lá e para cá, um justifica daqui e dali. Isso tem pouco tempo, foi em 2010. Eu não acredito que o Brasil, em 3 anos, já tenha realizado estratégias melhores do que havia em 2010. Não acredito, mas a gente fica na esperança.

Que esta audiência pública possa se repetir e que o Deputado Zequinha Sarney traga mais pessoas para se pronunciar. Hoje estamos falando do óleo, mas, no mês de dezembro, o Presidente Penna realizará uma audiência pública para discutirmos o lixo no mar. Não é, Presidente?

**O SR. DEPUTADO PENNA** - Óleo no mar também é lixo.

**O SR. DEPUTADO DR. PAULO CÉSAR** - Óleo no mar também é lixo. É isso mesmo.

Eu quero agradecer, mais uma vez, a oportunidade.

São esses os meus comentários, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Obrigado.

Já estamos nos encaminhando para o final. Há duas perguntas ainda aqui feitas pelo representante dos pescadores do Rio de Janeiro, Alexandre Anderson.

A primeira pergunta é para o Contra-Almirante Marcos Lourenço, representante da Marinha: *“O representante da Marinha disse que uma das diretrizes é prevenir a poluição marinha. Isso não ocorre na Baía de Guanabara. Temos vazamentos diários provenientes de embarcações de grande porte e off shore.”*

**O SR. MARCOS LOURENÇO DE ALMEIDA** - A atribuição da autoridade marítima é prevenir. A prevenção é feita pela inspeção, pela vistoria das embarcações e das instalações, para evitar que elas venham a causar algum prejuízo ao meio ambiente. Obviamente, a gente não tem como impedir que alguém abra uma válvula e esgote o porão de lá, mas a poluição que ocorre também é verificada. A Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, além de outros órgãos que estão envolvidos, porque a Baía de Guanabara é água interior, participa ativamente



da detenção e identificação dos vazamentos que porventura ocorrem, até mesmo através de laudos que identificam de que navio ou de onde originou esse vazamento para justamente multar, identificar e adotar as providências cabíveis por parte do poluidor.

Então, a prevenção é feita através das vistorias e da inspeção que a Marinha faz dos seus vários agentes.

**O SR. PRESIDENTE** (Sarney Filho) - Agora, a nossa última pergunta é para o representante do Ministério da Pesca, conforme pergunta dos pescadores artesanais: *“Visto que o conflito relacionado à pesca artesanal e às atividades de petróleo na Baía de Guanabara é grave, o que o Ministério da Pesca vem fazendo para resolver isso?”*

**O SR. LUIS ALBERTO DE MENDONÇA SABANAY** - Deputado Paulo, só um dado para nós afinarmos o discurso. O Brasil produz 850 mil toneladas de peixe e pescado. Nós não temos muito mais lastro do que isso, talvez 1 milhão de toneladas seja o suficiente na pesca extrativa brasileira. O déficit da balança comercial do último ano foi de 1 bilhão e 250 milhões de dólares de importação de peixe. Então, cerca de 350 mil toneladas vieram de diversos países para o Brasil. O avanço nosso é a aquicultura; produzir peixe, não pescar. Então, essa é a política que nós temos desenvolvido ao longo desses anos.

A Baía de Guanabara é um marco importante neste debate que nós estamos fazendo aqui hoje, porque, através do debate que nós fizemos, Alexandre, lá no Rio de Janeiro, na PETROBRAS, foi feita uma avaliação de impacto do setor pesqueiro no entorno da Baía de Guanabara. Ali nós começamos então o diálogo sobre a participação do Ministério da Pesca e Aquicultura nesse arcabouço de ações que estão sendo elaboradas pelo Governo Federal.

Porém, para a pesca artesanal do Rio de Janeiro, especificamente, nós fizemos quatro ou cinco ações, em seminários públicos, para o levantamento dos impactos e ações compensatórias que, por não haver um plano específico, são oriundas do Governo e também das ações da PETROBRAS, em relação àquele impacto do acidente de 2000. Reconhecemos, porém, que isso ainda não é o suficiente. O problema é que a ação dos pescadores da Baía de Guanabara está judicializada hoje. Então, há uma ação reivindicatória de compensação por parte dos



pescadores do entorno da Baía de Guanabara, cuja decisão judicial ainda não foi consolidada. Há vários questionamentos, desde a população de pescadores, até os níveis de impactos que ocorreram e as ações que foram feitas. Então, essa é uma questão que ainda pende no processo específico da Baía de Guanabara.

Agora, o conflito, que é o mais decisivo nessa questão, é o ordenamento da pesca artesanal, em que nós temos que atuar para que haja compatibilidade entre as duas ações e a ocupação do espaço naquela região.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Informo que, a partir de amanhã, as apresentações dos expositores desta audiência pública estarão ao dispor dos interessados, na página da Comissão de Meio Ambiente, na Internet, no *link* audiências públicas.

Informo também que amanhã, quarta-feira, às 10 horas, no Plenário nº 2, deste anexo, a Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável realizará reunião deliberativa ordinária.

Agradeço a presença dos Parlamentares, dos expositores e de todos aqui.

Não havendo mais assunto a ser tratado, eu declaro encerrada a nossa reunião de audiência pública.

Muito obrigado.