

Resumo da Revisão Ambiental e Social (RRAS) Projeto 14071-01 – Cidade do Livro (CDL) – Brasil

Idioma original do documento: Português
Data de emissão: Fevereiro de 2023

1. Informações gerais sobre o projeto e o escopo da Revisão Ambiental e Social do BID Invest

A Usina Termelétrica Cidade do Livro (“UTE CDL”, o “Projeto” ou a “Usina”) será implantada pelo Grupo IBS Energy (a “Empresa”) no Município de Lençóis Paulista, no Estado de São Paulo, Brasil. A Usina terá uma potência instalada aproximada de 80 MW, e a energia gerada será escoada por meio de uma Linha de Transmissão (“LT”) de 138 kV que partirá de uma subestação (“SE”) a ser instalada na área do empreendimento, percorrendo um trecho de aproximadamente 25 km em circuito simples, até a SE Barra Bonita (existente), de propriedade da Transmissora ISA CTEEP.

A UTE CDL exportará aproximadamente 600,5 MWh por ano, com uma garantia de 95%. O Projeto terá o cavaco de madeira e o bagaço de cana como combustíveis principais. Entretanto, a planta será capaz de operar com outros tipos de biomassa a plena carga e durante 100 % do tempo, permitindo uma flexibilidade de insumos conforme a disponibilidade local.

O Projeto incorpora, desde a sua concepção, diversos elementos para a eficiência de recursos, como: i) a reutilização de aproximadamente 300 m³/h de água para resfriamento proveniente da estação de tratamento de efluentes (“ETE”) da cidade de Lençóis Paulista (cuja lagoa está localizada ao lado da área onde será implantado o Projeto)¹; e ii) o potencial de comercialização de créditos de carbono e a certificação I-REC² para 100% da energia gerada pela usina.

A operação de crédito proposta (a “Operação” ou o “Financiamento”) será utilizada para financiar a instalação e operação da UTE CDL, incluindo a aquisição de diversos equipamentos como turbogeradores, caldeira, torre de resfriamento, entre outros.

O processo de Devida Diligência Ambiental e Social (“DDAS”) incluiu visitas técnicas, entrevistas e reuniões com funcionários da UTE CDL, gerentes e alta gestão, além de partes interessadas locais. Também foi realizada a revisão das informações ambientais, sociais e de saúde e segurança da Empresa, abrangendo principalmente: i) estratégia de negócios; ii) estudos socioambientais elaborados para o licenciamento do Projeto³; iii) políticas e procedimentos relativos à gestão ambiental e social; iv) programas de saúde e segurança no trabalho; v) procedimentos para o gerenciamento de fornecedores; vi) gerenciamento de resíduos sólidos e efluentes; vii) emissões atmosféricas; e viii) possíveis riscos à segurança das comunidades locais durante as etapas de construção e operação do projeto.

¹ A água tratada será utilizada em um circuito fechado para viabilizar a reutilização dos efluentes industriais e domésticos no processo da Usina. Tal ação evitará a captação de mais de 2.000.000 m³/ano de água do meio ambiente e, conseqüentemente, o seu descarte.

² O I-REC(e) é um sistema global de rastreamento de atributos de energia renovável projetado para facilitar a contabilidade confiável de MWh renovável que foi atribuído a um determinado consumidor, para Escopo 2, compatível com vários padrões internacionais.

³ Os estudos socioambientais podem ser acessados na página web desta operação em <https://idbinvest.org/es/projects>.

2. Classificação ambiental e social e justificativa

Em conformidade com a Política de Sustentabilidade Ambiental e Social do BID Invest (“PSAS”), o Projeto foi classificado na Categoria B pois apresenta riscos e impactos de média intensidade, os quais podem ser mitigados por meio de medidas disponíveis e de implementação viável no contexto da Operação. Os principais riscos e impactos identificados incluem: i) geração de expectativas com a implantação do empreendimento; ii) pressão sobre a infraestrutura viária com aumento do fluxo de veículos; iii) aumento da demanda por serviços públicos; iv) incômodos à população; v) risco de acidentes de trabalho durante a etapa construtiva e nas instalações industriais; vi) perda de biodiversidade, relacionada principalmente à cadeia de fornecedores e atendimento ao código florestal brasileiro; vii) gerenciamento de resíduos, efluentes e produtos perigosos; e viii) emissões atmosféricas.

Os Padrões de Desempenho (“PD”) aplicáveis ao Projeto são: PD1: Avaliação e Gestão de Riscos e Impactos Socioambientais; PD2: Condições de Emprego e Trabalho; PD3: Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição; PD4: Saúde e Segurança da Comunidade; PD5: Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário; e PD6: Conservação da Biodiversidade e Gestão Sustentável de Recursos Naturais Vivos.

3. Contexto ambiental e social

3.1 Características gerais do local do projeto

A UTE CDL será instalada no município de Lençóis Paulista, situado a cerca de 300 km da cidade de São Paulo, na região centro-oeste do Estado. A principal rodovia de acesso é a Marechal Cândido Rondon (SP-300), a qual faz a ligação entre o município de Lençóis Paulista e a cidade de Bauru (no sentido oeste) e São Paulo (sentido leste). Trata-se de uma rodovia pavimentada, duplicada e em boas condições de trafegabilidade. O trecho que cruza as áreas do município se estende por aproximadamente 30 km.

O local de implantação está em uma região de transição entre os biomas Cerrado e Mata Atlântica, na região hidrográfica do rio Tietê, que é também o principal curso d’água local. A vegetação original é a Floresta Estadual Semidecidual e Formações Pioneiras de Influência Fluvio-lacustre, que ocorre nas planícies dos rios da região. Entretanto, a conversão dos habitats naturais de grande parte do interior do Estado de São Paulo já ocorreu há décadas, devido ao relevo predominantemente plano, o que facilita a mecanização do processo agrícola. Atualmente, o uso predominante do solo é de cultivos de cana-de-açúcar e plantios comerciais de eucalipto.

Os habitats naturais estão atualmente restritos às margens dos cursos d’água, em decorrência do estabelecimento da área de preservação permanente no entorno dos rios e nascentes pelo Código Florestal Brasileiro, além de pequenos fragmentos isolados, que compõem a reserva legal das propriedades rurais. A maioria desses fragmentos apresenta intensos sinais de antropização e são ocupados por espécies de flora e fauna mais generalistas, apesar de representarem os poucos habitats ainda disponíveis para a biodiversidade da região.

A UTE CDL será implantada em área de hábitat modificado, anteriormente ocupada por plantio de cana-de-açúcar. O entorno da área também é dominado por plantios de cana, exceto em parte de sua face oeste, que faz divisa parcial com um fragmento de vegetação nativa, que constitui a reserva legal da lagoa de tratamento de efluentes do município de Lençóis Paulista. Não é prevista conversão de hábitats naturais para a implantação da Usina.

O traçado da LT, foi planejado visando o menor impacto ambiental, selecionando áreas que em sua maioria são de produção agrícola, não havendo necessidade de deslocamento de população ou supressão de vegetação além do necessário. De acordo com os estudos apresentados, 95,86% da área afetada por a LT é ocupada por hábitats modificados, caracterizados principalmente por fazendas de monocultura agrícola, estradas e acessos, pomares e hortas para subsistência.

3.2 Riscos contextuais

Na área destaca-se, em especial, a variabilidade nos índices pluviométricos, que podem impactar a produção de subprodutos (como bagaço de cana e cavaco de madeira) a serem utilizados pela Usina.

A região é relativamente calma e não foram encontrados registros de manifestações públicas contra o Projeto ou empreendimento similar. O grau de urbanização do município de Lençóis Paulista é elevado (98,21%), sendo superior à média estadual. O Índice de Desenvolvimento Humano de Lençóis Paulista, em 2010, era de 0,764, estando situado, portanto, na faixa de Desenvolvimento Humano Alto.

4. Riscos e impactos ambientais e medidas de mitigação e compensação propostas

4.1 Avaliação e gestão de riscos e impactos socioambientais

4.1.a Sistema de avaliação e gestão ambiental e social

O Projeto conta com estudos de avaliação de impactos socioambientais, os quais preveem a implantação de diversos programas de gestão para o gerenciamento dos riscos e impactos identificados.

Entretanto, a UTE CDL ainda não possui políticas e procedimentos estabelecidos que proporcionam uma abordagem metodológica de gestão de riscos e impactos socioambientais e ocupacionais de maneira estruturada e sistêmica. Sendo assim, o Projeto desenvolverá e implementará um Sistema de Gestão Ambiental e Social (“SGAS”), contemplando ações e diretrizes ambientais, sociais e de saúde e segurança ocupacional, compatível com os princípios básicos das normas locais (NBR ISO 14001) e internacionais (como a norma ISO 45001 e outras).

4.1.b Política

A atuação da UTE CDL, tanto no desenvolvimento do Projeto quanto no processo de licenciamento ambiental, evidenciam o comprometimento com o cumprimento dos requisitos estabelecidos na legislação brasileira e a adoção de boas práticas reconhecidas internacionalmente. No entanto, a

Empresa ainda não possui políticas estabelecidas sobre os objetivos e princípios ambientais e sociais que orientam suas ações. Dessa forma, no âmbito do SGAS, a UTE CDL desenvolverá e adotará uma Política de Sustentabilidade específica para o Projeto.

4.1.c Identificação de riscos e impactos

4.1.c.i Impactos e riscos diretos e indiretos

Os impactos dos meios físico, biótico e socioeconômico – sejam eles diretos ou indiretos - foram devidamente identificados, caracterizados e avaliados nos estudos socioambientais desenvolvidos para a Usina. Além disso, foram propostos diversos programas de controle e monitoramento, de mitigação, de relacionamento e de compensação. Já para a LT, o Plano Básico Ambiental (“PBA”) se encontra em fase de elaboração como parte do processo de requerimento da Licença de Instalação (“LI”), seguindo as mesmas premissas e rigor técnico adotados pela Empresa.

Os potenciais riscos e impactos negativos identificados nas avaliações ambientais e sociais, incluem, entre outros: i) a geração de expectativas com a implantação do empreendimento; ii) aumento da pressão sobre a infraestrutura viária com aumento do fluxo de veículos; iii) aumento da demanda por serviços públicos; iv) incômodos à população; v) risco de acidentes de trabalho durante a etapa construtiva e nas instalações industriais; vi) possível perda de biodiversidade, relacionada principalmente à cadeia de fornecedores e atendimento ao código florestal brasileiro; vii) desafios de gerenciamento de resíduos, efluentes e produtos perigosos; e viii) emissões atmosféricas.

Também foram identificados e avaliados diversos impactos positivos, dentre eles: i) aumento da renda da população com a geração de empregos; ii) aumento da oportunidade de negócios locais; e iii) aumento das receitas orçamentárias governamentais pela geração de tributos.

4.1.c.ii Análise de alternativas

Os estudos socioambientais elaborados incluem um estudo de alternativas que abordou aspectos técnicos e locacionais para implantação do Projeto. A definição do local de implantação da UTE CDL levou em consideração: (i) o tamanho da área a ser construída a fim de abrigar as instalações industriais necessária para geração da potência esperada; (ii) a proximidade com a fonte de captação de água; (iii) a conexão para escoamento da energia a ser gerada; e (iv) os acessos ao local.

4.1.c.iii Análise de impactos cumulativos

Os estudos socioambientais elaborados para UTE CDL não contemplam a análise de impactos cumulativos. Cabe registrar que o que o futuro empreendimento será inserido em área localizada a menos de 10 km de distância (8 km em linha reta) da planta industrial da BRACELL, mundialmente reconhecida pela produção de celulose solúvel e celulose especial. Além disso, como parte do processo de ampliação da companhia, é prevista a implantação de uma nova fábrica de ‘papel tissue’ na unidade fabril de São Paulo. Segundo informações, o projeto prevê a geração de mais de 2.000 empregos durante sua fase de construção e cerca 300 empregos permanentes após sua conclusão.

Dito isto, o Projeto realizará uma Avaliação de Impactos Cumulativos com foco nos VECs⁴ relevantes, adotando como referência as diretrizes estabelecidas na Guia Prática para Avaliação e Gestão de Impactos Cumulativos na América Latina e Caribe do BID Invest⁵.

4.1.c.iv Riscos de gênero

De maneira geral, o Brasil apresenta altos índices de violência de gênero, havendo um aumento significativo no número de casos de violência doméstica nos últimos anos devido à piora das condições socioeconômicas imposta pela pandemia da COVID-19. Em termos comparativos com outros estados brasileiros, São Paulo apresenta a menor taxa de homicídios contra mulheres, havendo uma queda significativa em termos de números absolutos nos últimos anos (-38% entre 2009 e 2019)⁶. Apesar da diminuição desse índice nos últimos anos, os números ainda são significativos e superiores a muitos outros países da região.

A maior parte da mão de obra a ser contratada será composta por trabalhadores locais. Entretanto, poderá haver a necessidade de alojamentos temporários para trabalhadores mais especializados e consequente sobrecarga em comunidades anfitriãs, ou risco de vetores externos de doenças. Assim, considerando os dados observados na região e de forma a prevenir casos de violência de gênero no município de Lençóis Paulista, a UTE CDL desenvolverá conteúdo educativo específico e realizará campanhas informativas internas para a força de trabalho alocada no Projeto. Além disso, a Empresa adotará, como parte de suas políticas, medidas eficazes para evitar, prevenir ou mitigar riscos e impactos de gênero, as quais também serão de cumprimento obrigatório para as empresas contratadas (construtoras, montadoras e fornecedores).

4.1.c.v Exposição às mudanças climáticas

O principal risco físico para o Projeto está associado à exposição a possíveis secas ou chuvas intensas que podem ser agravadas pelas mudanças climáticas. Alguns modelos climáticos⁷ projetam que as mudanças nos padrões de precipitação podem ser moderadas até o final do século, considerando um cenário climático conservador.

Os riscos incluem a infraestrutura da Usina em si, bem como a cadeia de suprimentos. Incêndios florestais por exemplo, podem afetar a infraestrutura e se propagar nas áreas de armazenamento. Com relação à cadeia de valor, a biomassa pode ser indiretamente sensível às mudanças de temperaturas e de precipitação, uma vez que afetam a sua produtividade.

Os riscos de transição são considerados baixos e limitados, tendo em vista que o Projeto utilizará biocombustíveis de segunda geração (não envolve cultivo de produtos alimentícios). Por último, o Projeto é consistente com as prioridades de adaptação do Brasil⁸, contribuindo para o compromisso do país em aumentar suas fontes renováveis na matriz energética até 2030.

⁴ Valued Environmental and Social Component ou Componentes Ambientais e Sociais Valorizados

⁵ <https://idbinvest.org/en/publications/practical-guide-cumulative-impact-assessment-and-management-latin-america-and>

⁶ Dados disponíveis em <https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/publicacoes>

⁷ Como o GFDL-CM3, por exemplo, desenvolvido pela Administração Oceânica e Atmosférica Nacional dos EUA (NOAA).

⁸ Plano Nacional de Adaptação (PNA, 2016) e Primeira Apresentação da Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC, apresentada em 2016 atualizada em 2022).

4.1.d Programas de gestão

As medidas e programas ambientais para a fase construtiva constam no PBA da UTE CDL que foi submetido à análise do órgão ambiental local (“CETESB”) na ocasião do processo de requerimento da LI. O documento foi estruturado em Planos e Programas agrupados de forma a mitigar, monitorar e compensar os impactos socioambientais previstos não desejados ao longo das fases de implantação e operação do futuro empreendimento. A integração entre os diversos programas socioambientais propostos no processo de licenciamento será realizada por meio do Programa de Gestão Ambiental (“PGA”) que contemplará um conjunto de ações sistematizadas que garantirão a adequada condução dos demais programas e a aplicação das medidas mitigadoras previstas durante todas as etapas que envolvem a implantação do projeto.

É importante registrar que o Projeto terá procedimentos específicos para garantir a salvaguarda do patrimônio histórico e cultural durante a fase de construção, os quais foram aprovados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (“IPHAN”).

Embora o Projeto ainda não possua um SGAS que contemple os procedimentos e diretrizes técnicas relativas à fase de construção do empreendimento, considera-se que os programas ambientais propostos no PBA são adequados para a gestão dos impactos socioambientais previstos. Assim, os programas a serem elaborados no âmbito do SGAS terão como base o controle e mitigação dos riscos ocupacionais e impactos socioambientais provocados pelas atividades a serem executadas, nas fases de construção e operação/manutenção.

4.1.e Capacidade e competência organizacionais

O Projeto, atualmente, não conta com uma equipe de gestão específica e dedicada para supervisão das atividades previstas nos programas socioambientais da fase implantação a fim de gerar resultados de monitoramento, avaliar criticamente os resultados e cobrar melhoria das empresas contratadas e tampouco realizar monitoramento internos das próprias atividades.

Diante do exposto, e conforme disposto no Plano de Ação Ambiental e Social (“PAAS”), a UTE CDL implantará uma estrutura organizacional que defina funções, responsabilidades e autoridade para a execução do PBA e do SGAS, a fim de alcançar um desempenho socioambiental eficaz e contínuo.

4.1.f Preparação e resposta a emergências

A UTE CDL ainda não desenvolveu um Plano de Preparação e Resposta a Emergência (“PRE”), de forma que o Projeto, em colaboração com terceiros quando apropriados e relevantes, esteja preparado para prevenir e responder oportunamente a acidentes ambientais e ocupacionais, de maneira a prevenir e mitigar quaisquer lesões a pessoas ou danos ao meio ambiente e comunidades do entorno.

Dessa forma, o Cliente preparará e adotará um PRE que identificará: i) as áreas onde possam ocorrer acidentes ou emergência; ii) as comunidades e pessoas que possam sofrer impactos; iii) os procedimentos de resposta; iv) as necessidades de fornecimento de equipamentos e recursos; v) as

responsabilidades de cada trabalhador; vi) os meios de comunicação interno e com as comunidades possivelmente afetadas; e vii) os treinamentos periódicos necessários para assegurar uma resposta eficaz. O PRE será analisado e revisado periodicamente, conforme necessário, para refletir condições que tenham sido modificadas.

4.1.g Monitoramento e análise

No contexto do PBA está incluído o PGA, que se apresenta como elemento gerenciador e integrador de todas as medidas de controle propostas nos estudos socioambientais, apresentando a metodologia para acompanhamento, fiscalização e gerenciamento de sua execução. Dessa forma, o conjunto de programas socioambientais do licenciamento cumpre com as diretrizes de monitoramento e análise.

No entanto, a Empresa ainda não tem uma metodologia para monitoramento e avaliação da eficácia dos demais programas de gestão que transcendem o licenciamento ambiental, bem como o cumprimento de quaisquer obrigações legais ou contratuais correspondentes. Esta metodologia será desenvolvida e adotada como parte do SGAS a ser implementado pela UTE CDL.

Além de registrar informações para acompanhar o desempenho e estabelecer controles operacionais relevantes, a Empresa utilizará mecanismos dinâmicos, como inspeções e auditorias internas, quando pertinentes, para verificar o cumprimento e o progresso na busca dos resultados desejados (metas ou limites legais estabelecidos) em matéria ambiental, social e de segurança pessoal. Os resultados destes processos serão utilizados para melhorar o desempenho e eficácia do SGAS.

4.1.h Engajamento das partes interessadas

A UTE CDL realizou um levantamento prévio de partes interessadas, a qual inclui empresas, órgãos públicos, entidades, instituições e pessoal ligado à IBS Energy. Além disso, realizou – e tem realizado – diversas atividades de engajamento, por meio de reuniões e apresentações do Projeto. Entretanto, tais elementos ainda não foram consolidados em um Plano de Engajamento de Partes Interessadas (“PEPI”). Dessa forma, a UTE CDL elaborará e implementará um PEPI para o Projeto.

4.1.i Comunicações externas e mecanismos de reclamações

4.1.i.i Comunicações para público externo

Tendo em vista a fase incipiente do Projeto, a UTE CDL ainda não possui mecanismo específico de comunicação externa para manter a comunidade informada sobre as atividades socioambientais da Empresa (contratação de mão de obra, fase de construção, segurança, etc.).

A Usina realizou várias reuniões com instituições e órgãos públicos para apresentar o empreendimento, palestras em eventos da municipalidade, assim como apresentações para prováveis fornecedores. Entretanto, não houve uma formalização de execução desse processo, o que facilitaria a organização e programação dessas ações. Considerando tratar-se da implantação

de uma atividade nova no município, com características próprias e inovadoras, a necessidade de maior divulgação e especificação das informações torna-se mais premente.

A forma de comunicação contida no Programa de Comunicação Social, proposto no PBA, define algumas atividades que o Cliente deverá realizar. Dentre eles pode-se mencionar: i) elaboração de uma Matriz de Stakeholders; ii) realização de reuniões periódicas de comunicação; iii) criação de uma Comissão de Acompanhamento do Empreendimento (“CAE”); iv) criação de um Canal Social para registrar possíveis questionamentos e queixas relativas às obras; v) criação de um canal de contato por meio de um número de telefone com aplicativo WhatsApp e endereço de e-mail; e vi) a produção de boletins informativos sobre o andamento das obras da UTE CDL. No entanto, o Cliente apresentará, como parte do Plano de Engajamento de Partes Interessadas, todas as ações planejadas, incluindo o detalhamento dos processos, fluxogramas, as equipes e respectivas responsabilidades necessárias para alcançar uma boa comunicação com as partes interessadas.

4.1.i.ii Mecanismo de reclamação para comunidades afetadas

Embora as comunidades estejam afastadas da área de implantação da UTE CDL, na região da LT há duas localidades que estão próximas à faixa de servidão e que podem manifestar ou desenvolver preocupações em relação a sua implantação. Apesar do distanciamento do núcleo urbano do município, é importante que a população local tenha acesso a um mecanismo para solicitar esclarecimentos e respostas, ou efetuar reclamações para a empresa.

Nesse contexto, serão implementados mecanismos para comunicações externas que incluam métodos para: (i) receber e registrar comunicações externas do público; (ii) examinar e avaliar as questões levantadas e determinar a maneira de tratá-las; (iii) fornecer, monitorar e documentar respostas, se houver; e (iv) ajustar o programa de gestão, conforme apropriado.

Os meios de contato (número telefone, e-mail, chat ou contato por WhatsApp) permitirão uma troca adequada de informações e estarão disponíveis a todo o momento para o público interessado.

4.1.i.iii Elaboração Contínua de Relatórios às Comunidades Afetadas

A implantação do Programa de Comunicação Social proposto no PBA tem como uma de suas premissas manter as comunidades afetadas cientes sobre o Projeto e seu avanço e os resultados da implantação dos programas ambientais que fazem parte do processo de licenciamento ambiental. O programa prevê eventos trimestrais, durante a fase de construção, e, semestrais, durante a operação.

Considerando que as obras não iniciaram, nenhum relatório com informações relevantes sobre o Projeto foi ainda emitido; tampouco algum endereçado às comunidades afetadas. Nesse sentido e conforme o Programa de Comunicação Social, a comunidade em geral e, principalmente, as potencialmente afetadas, periodicamente receberam informações sobre o progresso da implantação tanto da UTE como da LT.

4.2 Condições de emprego e trabalho

4.2.a Condições de trabalho e gestão da relação com os trabalhadores

4.2.a.i Políticas e procedimentos de recursos humanos

A UTE CDL, na sua constituição e definição de tamanho de equipe e sistema de gestão, deverá desenvolver e aplicar políticas e procedimentos de recursos humanos (“RH”) apropriados ao seu porte e à mão de obra, assim como exigir que as empresas que lhe prestam serviços também atendam a esses requisitos.

Informações relativas aos direitos dos trabalhadores, acordos coletivos aplicáveis e eventuais mudanças significativas nas leis ou procedimentos internos, deverão ser documentadas e disponibilizadas a todos os trabalhadores de forma clara, objetiva e compreensível. Esse conjunto de documentos deve delinear sua abordagem à gestão dos trabalhadores em conformidade com as leis nacionais e demais requisitos aplicáveis.

4.2.a.ii Condições de trabalho e de emprego

As condições de trabalho serão definidas nos contratos assinados pela UTE CDL com seus colaboradores. Os contratos serão consistentes com as disposições da legislação trabalhista brasileira. A Empresa oferecerá a seus colaboradores salários competitivos, todos os benefícios básicos garantidos pela lei brasileira, assim como benefícios adicionais (como acesso a seguro de saúde privado, seguro de vida, transporte e vale-refeição, entre outros), a fim de atrair e reter funcionários e melhorar seu desempenho.

A Empresa deixará claro a todos seus trabalhadores os salários e benefícios, os descontos em folha, as jornadas de trabalho, os entendimentos sobre horas extras e sua remuneração, intervalos, dias de descanso e licenças por motivo de saúde, maternidade, férias ou feriados, condições climáticas, e os tipos de atividades e riscos envolvidos em cada tarefa específica.

Caso o Projeto necessite de alojamentos para os trabalhadores, a UTE CDL considerará, na sua gestão, cuidados específicos relativos aos serviços de acomodação, incluindo instalações por gênero e tendo presente os princípios da não discriminação e da igualdade de oportunidades. As diretrizes a serem definidas considerarão o disposto na legislação brasileira e nas melhores práticas internacionais, devendo constar no Manual de Gestão de Contratadas a ser elaborado pela Empresa.

Os acordos de acomodação de trabalhadores não restringirão a liberdade de trânsito ou de associação dos trabalhadores.

4.2.a.iii Sindicatos de trabalhadores

Os colaboradores da UTE CDL ainda não possuem uma forma de organização trabalhista ou sindical. No entanto, não há evidência de qualquer impedimento para que seus trabalhadores sejam associados a entidades de classe.

Dessa forma, no âmbito de sua Política e Procedimentos de RH, a UTE CDL indicará que respeita os acordos coletivos de trabalho e que não restringe a filiação de seus colaboradores a entidades representativas. Além disso, a Empresa se comprometerá a não ter qualquer tipo de retaliação, intimidação ou assédio para funcionários associados a sindicatos.

4.2.a.iv Não discriminação e igualdade de oportunidades

A UTE CDL está em processo de formação de seu quadro de funcionários, sendo necessário estabelecer parâmetros que permitam a adoção de diretrizes para garantia da igualdade de oportunidades para todos.

As políticas socioambientais explicitarão os compromissos da Empresa com os Princípios Fundamentais da Organização Internacional do Trabalho (“OIT”), no que se refere à proibição de qualquer tipo de discriminação, seja em termos de remuneração, acesso a treinamento, promoção, demissão ou demissão de funcionários com base em gênero, idade, crenças políticas ou religiosas, raça, casta, nascimento, origem social, deficiência, origem étnica ou nacionalidade, filiação a organizações, filiação ou opiniões políticas, orientação sexual, responsabilidades familiares, estado civil ou qualquer outra condição que possa dar origem a discriminação.

4.2.a.v Mecanismo de reclamação

Tendo em vista a fase incipiente do Projeto, todavia não há procedimento específico para capturar e resolver reclamações de qualquer trabalhador. Dessa forma, antes da implantação do Projeto, o Cliente desenvolverá e adotará esse mecanismo, o qual que poderá ser utilizado por empresas contratadas. Tal instrumento será de fácil acessibilidade, com a possibilidade de registro anônimo, a critério do trabalhador, para que se sintam seguros em utilizá-lo, prevenindo retaliações. A sistemática garantirá sigilo das informações e adequado processo de investigação.

4.2.b Proteção da Mão-de-Obra

4.2.b.i Trabalho infantil e forçado

UTE CDL abordará em suas futuras políticas – as quais serão aplicáveis a empresas contratadas e a fornecedores - a não utilização de trabalho infantil e escravo, sendo que o atendimento a essa exigência deverá ser acompanhado periodicamente. Atualmente, a Empresa só possui colaboradores com idade acima de 18 anos e, no âmbito do Projeto, a mesma prática será adotada, podendo empregar jovens aprendizes conforme a legislação brasileira.

As políticas socioambientais explicitarão os compromissos da Empresa com os Princípios Fundamentais da OIT, no que se refere ao combate ao trabalho infantil e forçado. A Usina empreenderá os melhores esforços para promover o compromisso com os direitos humanos entre seus fornecedores, promovendo e incentivando os diversos componentes da cadeia de valor a desenvolver seu próprio compromisso. Além disso, o sistema de monitoramento a ser implantado garantirá documentação e gerenciamento adequados das não-conformidades identificadas.

4.2.c Saúde e segurança ocupacionais

A legislação brasileira está alinhada com boas práticas internacionais de Saúde e Segurança do Trabalho (SST), em relação à definição das diretrizes para um ambiente de trabalho seguro e saudável.

Para prover um ambiente de trabalho seguro e salubre, a UTE CDL cumprirá com a legislação local no que for aplicável aos funcionários e atividades próprias e garantirá que o processo de seleção, contratação e supervisão das empresas contratadas considere minimamente os requisitos locais.

A fim de alcançar um desempenho socioambiental eficaz e contínuo em temas de saúde e segurança ocupacional, o Cliente implantará uma estrutura organizacional que definirá funções, responsabilidades e autoridade para manter o PBA e o SGAS. Neste sentido definirá diretrizes, orientará, capacitará e garantirá a conformidade com os requisitos da legislação por meio de monitoramento e supervisão contínua.

4.2.d Trabalhadores terceirizados

O Projeto adotará meios para garantir que as empresas terceirizadas promovam condições mínimas (de acordo com a legislação e diretrizes internas do projeto) para seus trabalhadores. Para esse feito, a UTE CDL estabelecerá políticas e procedimentos para selecionar, determinar critérios de ingresso e permanência no Projeto, gerenciar e monitorar o desempenho desses empregadores terceirizados. Além disso, adotará meios de registro das pendências, acompanhará sua adequação e, se necessário, tomará ações administrativas, tais como notificação, advertência, multa, suspensão, rescisão de contrato e bloqueio da participação de futuras tomadas de preço. Tais requisitos serão compilados em um Manual de Gestão de Contratadas, conforme disposto no PAAS.

4.2.e Cadeia de abastecimento

A aquisição da matéria prima será realizada por meio de contratos de arrendamento ou compra e venda. O processo de licenciamento prevê a implementação de um Programa de Apoio à Regularização Ambiental das áreas de fornecedores e arrendatários. No presente momento, a UTE CDL ainda não possui uma lista definitiva de fornecedores, a qual será alvo de verificação de possíveis pontos de irregularidades ou melhorias socioambientais.

Dessa forma, a UTE CDL deverá assegurar que todas as exigências da legislação brasileira e das boas práticas internacionais sejam cumpridas pelos fornecedores durante as etapas de implantação e operação do empreendimento. Advertências, sanções administrativas e até substituição de fornecedores serão consideradas a depender da gravidade do apontamento. Para tanto, os mecanismos de monitoramento e medição serão considerados nesse conjunto de atividades.

Além disso, a Empresa elaborará um manual de boas práticas para divulgação e sensibilização dos fornecedores, assim como realizará atividades de fiscalização. Também oferecerá treinamentos periódicos (especialmente aos fornecedores de matéria prima) sobre boas práticas de SST e garantia dos direitos dos trabalhadores.

4.3 Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição

4.3.a Eficiência de recursos

O Projeto foi concebido visando a eficiência de recursos e prevenção da poluição, de maneira a reduzir ou mitigar os impactos ambientais decorrentes de sua implantação e operação. Alguns exemplos neste sentido incluem: i) a utilização de efluentes tratados providos de uma ETE local no processo operacional; ii) a utilização de diferentes tipos de biomassa que atualmente são descartadas como resíduos orgânicos; e iii) a adoção de um sistema de controle de poluição do ar composto por vários componentes em etapas distintas do processo. Maiores detalhes são apresentados nos itens a seguir.

4.3.a.i Gases do efeito estufa

Durante a construção, espera-se que as emissões de Gases do Efeito Estufa (“GEE”) estejam abaixo de 25.000t CO₂eq/ano, estando essas vinculadas à combustão de motores diesel de veículos e máquinas pesadas, e geradores de eletricidades de emergência para os campos e escritórios administrativos no local. Já para a fase de operação, espera-se um balanço positivo de carbono, uma vez que o processo produtivo prevê a redução considerável da emissão de CO₂. Como parte da estratégia da Empresa, também será explorada a comercialização de créditos de carbono. Além disso, o Projeto está cadastrado na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre a Mudança do Clima⁹ como candidato a Mecanismo de Desenvolvimento Limpo (“MDL”), e contará com certificação I-REC.

A UTE CDL pretende utilizar em sua frota própria de caminhões, combustíveis menos nocivos como gás natural veicular (“GNV”) e Etanol, tendo com compromisso de, em até 10 anos, ser totalmente livre de combustíveis fósseis na sua logística industrial.

No âmbito do PAAS, a UTE CDL elaborará, anualmente, um inventário de emissões de GEE para as fases de construção e operação do empreendimento, com base nas diretrizes do *GHG Protocol* e outras metodologias reconhecidas internacionalmente.

4.3.a.ii Consumo de água

A captação de água para o Projeto (aproximadamente 300 m³/h, que serão utilizados em um circuito fechado para viabilizar a reutilização dos efluentes industriais e domésticos tratados no próprio processo) será realizada, principalmente, por meio do efluente tratado da Serviço Autônomo de Água e Esgotos (“SAAE”) do Município de Lençóis Paulista, cuja lagoa está localizada ao lado da área onde será implantada o Projeto. Tal ação evitará a captação de mais de 2.000.000 m³/ano de água e, conseqüentemente, o seu descarte. Adicionalmente, poderão ser utilizados poços subterrâneos.

⁹ A Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre a Mudança do Clima (ou United Nations Framework Convention on Climate Change – UNFCCC) é um tratado firmado por diversos países e tem como objetivo a estabilização da concentração de GEE na atmosfera em níveis tais que evitem a interferência perigosa com o sistema climático. Maiores informações estão disponíveis em <https://cdm.unfccc.int/index.html>

4.3.b Prevenção da poluição

A UTE não deverá ser uma fonte significativa de poluição das águas, tendo em vista que, após a captação e o uso da água, será estabelecido um circuito fechado para reutilização dos efluentes industriais e domésticos tratados no próprio processo.

Na fase de implantação (obras) serão utilizados banheiros químicos, sendo que os esgotos sanitários serão encaminhados para sistemas licenciados pelos órgãos competentes a ser escolhida pela empreiteira, sob fiscalização da UTE CDL. O chorume proveniente dos pátios de biomassa será lançado na lagoa de água bruta para posterior tratamento interno (recirculação).

4.3.b.i Qualidade do Ar

A qualidade do ar poderá ser afetada por equipamentos e máquinas pesadas de construção que geram poeira da movimentação de terra e do transporte de materiais e emissões de gases de motores de combustão. Outras fontes potenciais incluem eventuais emissões fugitivas do armazenamento de produtos químicos. No entanto, ressalta-se que o PBA inclui procedimentos para emissões atmosféricas e controle de poeira, assim como o monitoramento de emissões atmosféricas durante a construção.

Dados históricos utilizados nos estudos socioambientais indicam que, nos últimos 10 anos, as concentrações de partículas inaláveis e dióxido de nitrogênio atendem aos padrões de qualidade do ar estabelecidos na legislação vigente.

Para avaliação do impacto da operação da UTE na qualidade do ar, foi realizado um Estudo de Dispersão Atmosférica (“EDA”). O EDA aponta que, durante a fase de operação, ocorrerão emissões atmosféricas relacionadas principalmente a material particulado (“PM₁₀”), dióxido de nitrogênio (“NO₂”), dióxido de enxofre (“SO₂”) e monóxido de carbono (“CO”), provenientes de três fontes pontuais e outras fontes fugitivas, neste caso para montagem de pilha após o picador.

Os resultados da modelagem indicam que todos os poluentes avaliados serão mantidos dentro dos padrões de qualidade do ar estabelecidos, incluso junto aos pontos receptores localizados no entorno do empreendimento, dentro da distância estudada, que considerou as áreas ocupadas em até 5 km de distância, mesmo quando somando com a concentração de *background*. Em alguns casos (SO_x e CO), os valores obtidos mostraram-se muito abaixo dos padrões de referência estabelecidos na legislação vigente, estando também em conformidade com os padrões estabelecidos pelas Diretrizes de Saúde, Segurança e Meio Ambiente (“SSMA”) do Grupo Banco Mundial (“GBM”)¹⁰.

A UTE CDL contará com um sistema de controle de poluição do ar em etapas distintas do processo. O sistema será capaz de reduzir ou mitigar os impactos ambientais decorrentes da fase de operação (dutos de ar e gases e chaminés). O Projeto manterá as concentrações de NO_x, MP_x e CO dentro dos padrões de referência da legislação vigente e dos padrões internacionalmente reconhecidos.

¹⁰ Também conhecidas como *EHS Guidelines*.

O sistema de picagem das toras para transformação em cavaco contará com um dispositivo de captação de pó, sendo o material particulado conduzido para um sistema de filtros tipo manga, antes do lançamento para o ambiente externo. O cavaco será transportado por correias providas de cobertura total e dutos de transferências fechados, evitando liberação de partículas para o ambiente externo.

Nos pátios de armazenamento de biomassa serão instaladas telas de proteção laterais para prevenir que o pó gerado na movimentação do material invada a área industrial e adjacência. Além disso, estão previstos outros diversos sistemas de controle, tais como: i) multiciclone para o recolhimento de partículas maiores e mais pesadas do fluxo de gases; ii) precipitador eletrostático para o recolhimento de particulados finos; iii) sistema de remoção de cinzas; iv) sistema de monitoramento contínuo de emissões, que permitirá de forma on-line e ininterrupta qualificar as emissões do processo industrial; entre outros.

4.3.b.ii Resíduos

A UTE CDL possui um Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (“PGRS”) compatível com as atividades previstas para a fase de construção. O plano abrange a segregação, gestão, e eliminação final. Os empreiteiros são responsáveis pela segregação e armazenamento temporário dos resíduos gerados nas suas frentes de trabalho, cabendo ao Projeto a fiscalização.

Quando da etapa operativa, a UTE CDL desenvolverá um PGRS específico.

4.3.b.iii Gerenciamento de materiais perigosos

São poucos os produtos perigosos a serem utilizado pela UTE, haja visto o processo industrial envolvido. O local selecionado para armazenamento destes contará com impermeabilização do solo, sistema de drenagem e contenção para casos de acidentes ou derramamento, evitando a contaminação de solo e água.

4.3.b.iv Uso e Manejo de pesticidas

A UTE CDL fará o uso de pesticidas localizados, de modo a promover o manejo de pragas na unidade, sobretudo devido ao tipo de atividade, a qual pode atrair pragas, incluindo moscas e roedores. O controle será baseado na desinsetização com aplicação de inseticidas (tratamento químico) e desratização, além da distribuição de estações de iscagem.

Para esse feito a Empresa utilizará apenas produtos químicos aprovados, e que não incluam as Classes Ia (extremamente perigoso) e Ib (altamente perigoso) segundo a Organização Mundial da Saúde (“OMS”).

4.4 Saúde e segurança da comunidade

4.4.a Saúde e segurança da comunidade

Os impactos e riscos à saúde e segurança da comunidade estão associados principalmente ao tráfego de veículos durante a fase de construção e ao transporte de matéria-prima durante a fase de operação.

Atualmente, o acesso a área da UTE CDL se dá por estradas e rodovias que já possuem um fluxo de transporte de produtos agrícolas, principalmente de cana de açúcar. No âmbito do PBA está prevista a implantação do Programa de Controle e Monitoramento do Tráfego e Melhoria das Vias de Acesso, que estabelecerá medidas de prevenção e controle destes riscos e impactos. Para a implantação da LT, está previsto o Subprograma de Sinalização e Manutenção das Vias de Acesso a Obra integrante do Programa de Controle Ambiental da Obras.

Para a fase de operação, prevê-se utilizar apenas grandes rodovias para transporte da matéria prima, evitando o tráfego de veículos grandes dentro de núcleos urbanos. Contudo, ainda não foi apresentada definição da cadeia de suprimentos para a operação, assim como, as medidas específicas para prevenção dos riscos à comunidade relacionados ao tráfego de veículos de transporte de materiais.

Os contratos com fornecedores de matéria prima incluirão cláusulas contratuais específicas sobre a obrigação do fornecedor de tomar as precauções necessárias para garantir que os veículos de transporte operem de acordo com as normas de segurança para o transporte seguro e com as leis de trânsito em vigor.

Para a LT, no âmbito do PAAS, a UTE CDL realizará um estudo de linha de base de ruído com foco nos receptores críticos localizados ao longo do seu traçado.

4.4.a.i Elaboração e segurança da infraestrutura e dos equipamentos

As residências mais próximas da área estão localizadas num raio de cerca de 1 km. Considera-se que os riscos à comunidade relacionados a operação da UTE CDL sejam baixos e controláveis se forem adotadas normas técnicas de segurança para processos de operação da usina e dos equipamentos de apoio. Não obstante, a elaboração, construção, operação e desativação dos elementos ou componentes estruturais para implantação do Projeto serão feitas de acordo com as Boas Práticas Internacionais do Setor (BPIS), levando em conta os riscos à segurança de terceiros ou das Comunidades Afetadas.

4.4.a.ii Gestão e segurança de materiais perigosos

O Projeto contará com tanque de etanol (100 m³) e tanque de diesel (30 m³). Como não há comunidade no entorno do empreendimento, a operação desses tanques apresenta baixos riscos às comunidades, contudo, a rota dos veículos de transporte desses produtos e seus impactos serão levados em consideração.

4.4.a.iii Exposição da comunidade a doenças

O Projeto tem previsto a contratação e capacitação de mão de obra local para evitar afluxo populacional e contratação de mão de obra migrante. Entretanto, apesar de tais medidas, as expectativas de geração de emprego poderão atrair pessoas de outras localidades para o município¹¹.

Nesse sentido, a UTE CDL preparou um Programa de Reforço da Infraestrutura Municipal, em função do possível aumento da demanda por serviços públicos, contemplando o levantamento da qualidade dos equipamentos públicos disponíveis no município. A execução do programa, que será feita em parceria com a Prefeitura Municipal de Lençóis Paulista, prevê ações que visam a melhoria do atendimento aos serviços públicos onde possam ocorrer deficiências, principalmente, quanto ao atendimento à saúde e educação.

Além disso, foram estabelecidas medidas para prevenção de doenças voltadas aos trabalhadores que serão considerados no âmbito do Programa de Saúde dos Trabalhadores. Atividades de prevenção a doenças transmissíveis farão parte do escopo das ações do Programa de Educação Ambiental a serem desenvolvidas nas comunidades locais.

Caso seja necessária a contratação de pessoal não residente na região, serão adotadas medidas de gestão para verificação sistemática das condições dos alojamentos ou residências, buscando garantir o cumprimento aos requisitos estabelecidos na legislação vigente e nas normas internacionais aplicáveis.

4.4.a.iv Preparação e resposta a emergências

A operação da UTE representa riscos relacionados a acidentes como incêndios e outros. Também existem os riscos de incêndios de áreas de produção agrícola do entorno que podem atingir a UTE e seus equipamentos associados se não forem controlados em tempo ágil. Contudo, tais riscos podem ser controlados e reduzidos com a adoção de medidas adequadas de prevenção. O risco de um incêndio nas instalações da UTE afetar a população local é considerado baixo, tendo em vista que não há comunidades no entorno da área de operação.

O Plano de Preparação e Resposta a Emergência (PRE), a ser desenvolvido pela UTE CDL, considerará a participação do público nos planos de emergências e incluirá medidas de divulgação de riscos e orientação à população, tanto na fase de construção quanto na de operação do Projeto.

¹¹ Tal questão foi uma preocupação levantada pelos públicos que participaram do levantamento de percepção ambiental durante a elaboração dos estudos ambientais da UTE.

4.4.b Pessoal de segurança

A UTE CDL ainda não conta com procedimentos ou diretrizes definidas para a contratação de serviços de segurança patrimonial. Tampouco foi definido se haverá necessidade de postos de vigilância que façam uso de armas de fogo, assim como, as exigências e requisitos mínimos necessários no caso de emprego de vigias armados.

Os riscos relacionados aos serviços de vigilância patrimonial e aos tipos de serviços (com ou sem uso de armas) serão periodicamente avaliados dentro do escopo de avaliação de riscos de segurança no âmbito do SGAS.

Caso o Projeto disponha de segurança armada nas fases de construção ou operação, a UTE CDL realizará uma avaliação do risco de segurança patrimonial e desenvolverá um plano de gerenciamento correspondente.

4.5 Aquisição de terra e reassentamento involuntário

4.5.a Aspectos gerais

4.5.a.i Elaboração de projetos

A concepção e planejamento do empreendimento considerou a escolha de uma área com baixo impacto socioambiental, considerando-se dentre os principais critérios analisados, a necessidade de reassentamento involuntário.

A área destinada à implantação da UTE CDL e demais componentes (subestação, acesso externo etc.) foi adquirida em 2020 através de contratos de compra-venda) e é composta por três Fazendas que totalizam 12,1 hectares (ha). Encontra-se em processo de compra uma outra área de 2,4 ha para implantação do acesso principal do empreendimento.

Para implantação da LT, serão afetadas 61 propriedades inseridas nos municípios de Lençóis Paulista (16), Areiópolis (21), São Manuel (7), Igarapu do Tietê (16) e Barra Bonita (1). Dentro destas 61 propriedades, não foram identificadas moradias e, portanto, não está previsto o reassentamento involuntário de famílias. Contudo, há registro de 3 residências de uso para o lazer localizadas na faixa de servidão proposta em Igarapu do Tietê, próximo à SE de Barra Bonita.

4.5.a.ii Indenização e benefícios para pessoas deslocadas

Ainda não foram estabelecidas as medidas que assegurem a continuidade das condições de subsistência das famílias afetadas após o deslocamento econômico da atividade. Apesar disso, prevê-se um processo de negociação e pagamento pelas terras a preço de mercado, indenização pelas benfeitorias e lucros cessantes conforme determina a legislação brasileira.

Desta forma, a UTE CDL adequará os processos de aquisição de terras, incluindo, quando necessário, o acompanhamento das condições socioeconômicas das famílias afetadas e registrará o processo indenizatório.

4.5.a.iii Mecanismo de reclamação

O mecanismo de queixas a ser implementado possibilitará o recebimento de consultas ou reclamações por diversos canais de fácil acesso ao público afetado. O mecanismo a ser adotado descreverá os procedimentos para a captura e processamento de queixas e reclamações incluído os tempos requeridos para tal efeito.

4.5.b Deslocamento

4.5.b.i Deslocamento físico

Das 61 propriedades que serão afetadas pela construção da LT, quase todas são destinadas ao cultivo de cana de açúcar ou pastagem, com exceção de uma, a qual está localizada em área urbana. A construção da LT tem previsto o deslocamento físico de 03 edificações existentes na faixa de servidão, todas de uso de lazer (sem residência permanente). Entretanto, ainda não há uma linha de base que apresente a relação das propriedades afetadas, dos proprietários, tipo de afetação (benfeitoria, produção agrícola, agricultura de subsistência), caracterização das famílias afetadas, situação de regularização fundiária (legal ou irregular), identificação de famílias em situação de vulnerabilidade, etc.

Os estudos socioambientais realizados preveem um Programa de Desapropriação, Remoção e Reassentamento que incluirá medidas para as diferentes tipologias de afetados, incluindo: (i) cadastramento dos imóveis e população; (ii) avaliação dos imóveis e negociação dos valores indenizatórios; (iii) pagamento efetivo das indenizações; (iv) atendimento provisório e reassentamentos; e (v) apoio à população afetada.

4.5.b.ii Deslocamento econômico

Dentro da faixa de servidão foi identificada uma ocupação irregular de terras da municipalidade (em que os ocupantes usam o solo para o cultivo de milho, hortas, e árvores frutíferas) que será afetada para a implantação das torres. Para este caso, o Cliente garantirá que o afetado receba uma compensação adequada pelo investimento realizado na área, levando-se em consideração a perda produtiva e o tempo de recomposição do cultivo em uma nova área.

Diante do exposto, a UTE CDL adequará os processos de aquisição de terras ou de deslocamento involuntário (físico ou econômico) de forma que garantam: i) uma indenização pelas restrições de uso em caso de afetação de propriedades sem titulação regulada; e ii) uma indenização de perdas de produção agrícola ou subsistência provocadas pela instituição da faixa de servidão da LT.

4.5.c Responsabilidades do setor privado de acordo com reassentamentos geridos pelo governo

Dado que as terras a que se faz menção são de propriedade municipal, o Cliente deverá estabelecer uma parceria com os órgãos da prefeitura local para que os remanejamentos sejam feitos. No entanto, o fato de os ocupantes não serem proprietários das terras, não exime o empreendedor de

retirar suas benfeitorias por meio de assentimento e negociação, atentando para os direitos sobre a posse dessas benfeitorias.

O Plano de Atendimento à População Atingida a ser elaborado considerará a necessidade de negociação com a prefeitura local, uma vez que as terras são de sua propriedade.

4.6 Conservação da biodiversidade e gestão sustentável de recursos naturais vivos

4.6.a Requisitos gerais

O Projeto foi concebido de forma a evitar ou minimizar impactos sobre a biodiversidade ou recursos naturais vivos. Em relação ao levantamento de linha de base biológica, os estudos socioambientais elaborados para o licenciamento ambiental da UTE CDL incluíram linhas de base de flora e fauna, com dados secundários e primários. Entretanto, especificamente para a LT, não foi feito levantamento de linha de base de biodiversidade. Diante do exposto, a UTE CDL realizará o levantamento de flora e fauna nos habitats naturais que serão afetados pela LT, com foco principalmente, mas não somente, na caracterização da flora diretamente afetada e avifauna da região, e realizar análise crítica sobre os potenciais impactos da LT na biodiversidade.

4.6.b Proteção e conservação da biodiversidade

Medidas de recuperação e compensação mencionadas incluem a averbação de reserva legal (por meio de contrato de servidão florestal) e a preservação de 6 mil hectares de vegetação nativa, sendo necessário ainda a apresentação de documentos que detalhem tais medidas. Os programas de monitoramento incluem o monitoramento de fauna durante a operação na AID da UTE, e o monitoramento de fauna atropelada no programa de controle de tráfego.

Para os fornecedores de biomassa, é proposto o Programa de Apoio à Regularização Ambiental que tem como objetivo auxiliar a obtenção do Cadastro Ambiental Rural (“CAR”) e tem como meta 100% dos fornecedores regularizados.

Dentro os programas propostos, constam o Programa de Controle de Supressão de Vegetação, que inclui medidas de resgate de germoplasma e afugentamento de fauna, e o programa de monitoramento de fauna, o qual deverá ser considerado para o projeto como um todo (Usina e LT).

4.6.b.i Habitats modificados e naturais

A UTE CDL será implantada totalmente em habitat modificado, em terreno anteriormente ocupado por monocultura agrícola, não havendo a necessidade de intervenção em habitats naturais para a instalação do Projeto.

Já para a construção da LT, de acordo com os estudos apresentados, 95,86% da área afetada é ocupada por habitats modificados, caracterizados principalmente por fazendas de monocultura agrícola, estradas e acessos, pomares e hortas para subsistência. Haverá uma pequena intervenção em habitats naturais de Mata Atlântica existentes nos cursos d’água que são interceptados pela LT, a qual será compensada através da reposição florestal.

4.6.b.ii Habitat crítico

Nos levantamentos realizados não foram evidenciadas espécies ameaçadas ou com distribuição restrita. A Usina será implantada em área totalmente antropizada, e descarta-se a possibilidade de criticidade do hábitat. Já a LT abrange hábitats modificados em mais de 95% de sua área total, com baixa probabilidade de criticidade, devido às aparentes características de conservação dos fragmentos. Entretanto, considerando que a) haverá intervenção em hábitats naturais (possivelmente vegetação em estágio médio de mata atlântica); b) a ausência de linha de base de biodiversidade; e c) os riscos e impactos potenciais do projeto à avifauna; será necessário realizar um levantamento dos valores de biodiversidade prioritários com foco especial na avifauna e nas espécies da flora a serem suprimidas, e avaliar a possibilidade de criticidade do hábitat.

4.6.b.iii Áreas legalmente protegidas e internacionalmente reconhecidas

A UTE CDL não está inserida em áreas protegidas ou outras áreas importantes para a biodiversidade reconhecidas nacional e internacionalmente. Entretanto, em relação aos fornecedores de biomassa, o raio de 150 km estabelecido como região de busca possui diversas áreas protegidas e de relevante biodiversidade, inclusive áreas da Aliança Global e Brasileira para Extinção Zero (Sítios AZE e BAZE). Assim, a verificação da sobreposição das propriedades com essas áreas deverá ser avaliada quando da busca por fornecedores.

4.6.b.iv Espécies exóticas invasoras

A UTE CDL considera como uma das fontes de biomassa para sua operação o plantio próprio de eucalipto, em áreas a serem arrendadas, apesar de ter como prioridade a compra de biomassa diretamente de produtores (eucalipto, bagaço de cana, entre outros), sendo o plantio próprio uma opção secundária, que será detalhada em fases futuras do projeto.

Apesar de o eucalipto ser uma espécie exótica invasora, seu plantio é permitido por lei, desde que devidamente licenciado pelos órgãos competentes, e não implique em supressão de vegetação nativa ou intervenção em áreas de preservação permanente. Apesar de ser uma espécie exótica, seu cultivo no Brasil vem de longa data e é amplamente difundido na região para uso comercial, contando com uma gama de estudos técnico-científicos sobre os possíveis impactos dessa cultura na biodiversidade e estratégias de minimização desses impactos.

4.6.c Gestão de serviços de ecossistemas

O principal ponto relacionado aos serviços ecossistêmicos no Projeto é a demanda significativa de água para resfriamento da planta industrial e outras atividades.

Nesse sentido, medidas para reduzir a necessidade de captação e melhorar o reaproveitamento da água foram adotadas, como: i) parte do recurso será captado na lagoa de tratamento de efluentes do município (ao lado da UTE), que irá suprir grande parte da demanda do projeto; e ii) a construção de um sistema fechado de tratamento, onde o efluente tratado pela ETE do projeto retorna ao reservatório da UTE para ser reutilizado.

A proposta inicial de captação de água do rio Lençóis foi momentaneamente abandonada. E as autorizações necessárias para as demais captações previstas já foram obtidas pelo proponente.

Assim, entende-se que as medidas adotadas atendem aos preceitos da hierarquia de mitigação e colaboram para minimizar os impactos do projeto nesse serviço ecossistêmico prioritário. Entretanto, caso a intenção de captar água do rio Lençóis seja retomada no futuro, o Cliente preparará um estudo de impacto em serviços ecossistêmicos e a revisão das medidas para minimizar e mitigar impactos.

4.6.d Gestão sustentável de recursos naturais vivos

Caso a atividade de plantio próprio de eucalipto se concretize, o mesmo deverá seguir premissas de um manejo sustentável de recursos vivos, por meio da aplicação de boas práticas reconhecidas nacional e internacionalmente, como as Diretrizes Setoriais de SSMA do GBM, e diretrizes específicas para o setor de manejo florestal, como os padrões do *Forest Stewardship Council* (“FSC”) e do Programa Brasileiro de Certificação Florestal (“CERFLOR”) para o manejo florestal de espécies nativas e exóticas. A correta aplicação dessas práticas deverá ser verificada e certificada por um certificador independente.

4.6.e Cadeia de abastecimento

A operação da UTE CDL irá demandar quantidades significativas de biomassa (eucalipto, bagaço de cana, entre outros) que serão fornecidas majoritariamente por terceiros. O Projeto encontra-se em processo de identificação e negociação com possíveis fornecedores, em uma região definida por um raio de 150 km no entorno da Usina.

A busca por fornecedores envolve uma verificação preliminar sobre a presença de restrições ambientais, principalmente a sobreposição das propriedades de interesse com áreas protegidas. Entretanto, tal procedimento ainda não está documentado e oficializado, e não inclui a verificação de outras áreas relevantes para a biodiversidade ou uma identificação, ainda que expedita, sobre possíveis habitats críticos.

Os modelos de contrato incluem como obrigações do vendedor provisões socioambientais, tais como: i) a necessidade das licenças e autorizações ambientais necessárias, ii) condução das práticas de cultivo em conformidade com a legislação ambiental vigente; e iii) fornecimento de certificado de conformidade emitido pelo CERFLOR.

Como parte dos programas socioambientais previstos, o Projeto elaborou um Programa de Apoio à Regularização Ambiental (“PARA”), com o objetivo de auxiliar na obtenção do CAR das propriedades dos fornecedores. Entretanto, não há um procedimento padrão documentado para seleção dos fornecedores, contendo requisitos necessários e, principalmente, itens proibitivos, ou mecanismos de controle e avaliação.

4.7 Povos indígenas

O Projeto não interceptará áreas ou territórios indígenas ou impactará diretamente povos indígenas.

4.8 Patrimônio Cultural

O projeto será implantado em áreas de uso agrícola, já alteradas, e não coincidentes com sítios arqueológicos cadastrados, portanto, não são esperados impactos adversos ao patrimônio cultural. No entanto, o Cliente desenvolverá um procedimento de achados fortuitos.

5. Acesso local à documentação do projeto

A documentação relativa ao Projeto pode ser obtida em <http://www.utelencois.com.br>.