

PORTOS E LICENCIAMENTO AMBIENTAL NO TAPAJÓS:

IRREGULARIDADES E VIOLAÇÃO DE DIREITOS



O estudo **Portos e licenciamento ambiental no Tapajós: irregularidades e violação de direitos** foi elaborado pela Terra de Direitos com o objetivo de entender e analisar a dinâmica de instalação dos empreendimentos portuários na região do Tapajós (PA) e as violações de direitos associados a eles.

A análise de documentos do licenciamento ambiental possibilitou demonstrar como esse processo contou com uma série de lacunas e irregularidades, como a não realização de estudos de impacto ambiental, ausência de consulta prévia aos povos e comunidades afetados pelos empreendimentos, entre outras.

O estudo integra a plataforma on-line **Portos no Tapajós**, que reúne informações sobre os **41 portos previstos, em construção ou em operação identificados nas cidades paraenses de Santarém, Itaituba e Rurópolis**, cidades-chave na cadeia logística do agronegócio. A plataforma conta também com dados anuais sobre queimadas e desmatamentos para demonstrar a progressão dos danos ambientais diretamente relacionados ao corredor logístico.

Indígenas, quilombolas e outras comunidades tradicionais, e seus protocolos de consulta, também estão presentes no mapa do território.

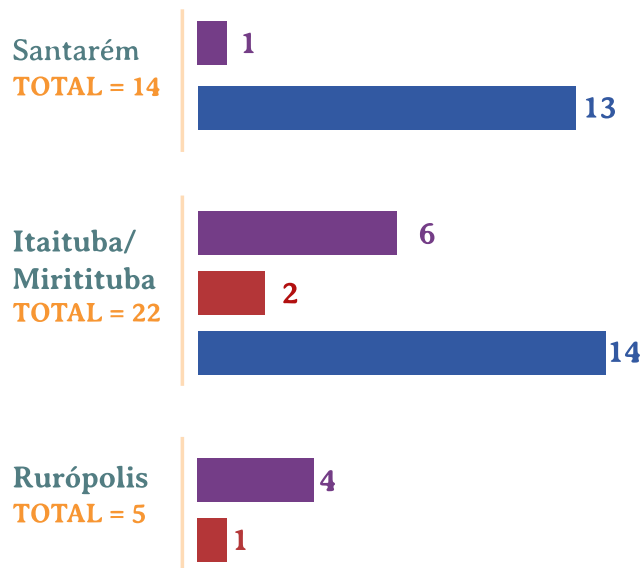
Os dados coletados para este estudo foram obtidos no site da Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará (Semas), sites municipais, Diário Oficial e por meio da Lei de Acesso à Informação (LAI).

Em 10 anos, número de portos na região do Tapajós cresceu 105%.

O que é o licenciamento ambiental?

O licenciamento ambiental é um procedimento administrativo que requer a realização de estudos prévios para a instalação de atividades ou obras com potencial de causar degradação ao meio ambiente. Além da concessão de licenças, o procedimento também é responsável pelo estabelecimento de condicionantes para mitigação de impactos registrados, bem como avaliação e fiscalização das condicionantes.

Número de portos em cada município:



Previsos



Em construção



Em operação

Acelerado avanço de instalação dos portos

Após a criação da Lei de Portos (nº 12.815), em 2013, houve avanço acelerado do número de portos nos três municípios analisados, que trouxe consigo o atropelamento de regras de licenciamento ambiental. Até 2013 – sem a Lei de Portos –, a região do Tapajós possuía 20 portos previstos, em construção ou em operação.

Itaituba concentra mais de 50% do total de 41 portos analisados

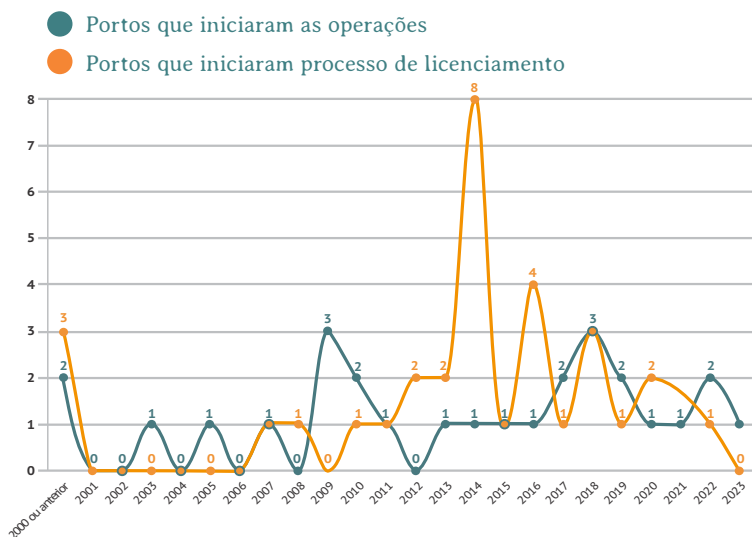
Itaituba vem sendo considerado um município-chave no processo de instalações portuárias para escoamento da produção graneleira do Centro-Oeste. Isso por conta da diminuição de custo com o transporte para o mercado internacional devido à localização estratégica do município e pelas boas condições de navegabilidade do Rio Tapajós. Além de estar próximo da BR 163 – que corta o Brasil de Norte a Sul –, o distrito de Miritituba, em Itaituba, deve ser o ponto final da ferrovia EF-170, conhecida como Ferrogrão. A obra, que está em fase de planejamento, pretende ligar o município a Sinop (MT).

De 41 portos identificados, 27 estão em operação e somente 5 possuem a documentação completa do processo de licenciamento ambiental.

Os portos identificados no estudo estão entre as atividades cujo licenciamento ambiental é obrigatório. No entanto, observa-se que o processo de licenciamento desses empreendimentos não tem seguido os passos necessários: elaboração e aprovação do Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA); concessão da Licença Prévia; concessão da Licença de Instalação; concessão da Licença de Operação.

A concessão de uma licença está condicionada à existência de licença anterior e dos estudos ambientais (primeiro passo do licenciamento).

Portos que iniciaram processo de licenciamento e operações, por ano



Fonte: Terra de Direitos, a partir de consulta dos dados disponibilizados no processo de licenciamento ambiental.



Porto da empresa transnacional estadunidense Cargill no Distrito de Miritituba, Itaituba.

Foto: MBoia Produções

Quantidade de portos que possuem documentos de licenciamento



*O número de empreendimentos que apresentam Licença de Operação é menor do que o número de portos em operação pelo fato de não conseguirmos identificar a LO do porto da Transportes Bertolini em Itaituba, que opera desde 2005.

Fonte: Com base nos dados disponibilizados no site da Semas e via LAI.

Licenciamento corretivo

É possível que um porto se instale sem realizar nenhuma das etapas do processo de licenciamento ambiental, ou seja, de maneira irregular. Para regularizá-lo, a empresa precisa fazer o licenciamento corretivo e receberá do órgão licenciador a Licença de Operação, bem como multa do órgão ambiental por ter se instalado sem as licenças anteriores, como foi o caso do porto da Cargill em Santarém.

Esse tipo de licenciamento representa uma fragilidade na atuação do órgão ambiental e pode se tornar, irregularmente, uma regra no modo de agir dos empreendimentos. **Arcar com a multa do licenciamento corretivo pode ser visto como mais rentável para as empresas que seguem os ritos ordinários do processo de licenciamento.**



Nesses casos a mensuração e avaliação dos impactos ambientais e às comunidades não ocorre de maneira prévia, o que prejudica as análises ambientais, coloca em risco o território e pode provocar transformações permanentes, sem possibilidade de reparação.

Cargas perigosas

Não foram encontrados estudos ou relatórios ambientais dos 14 portos com indicação de transporte de combustíveis ou cargas perigosas.

Há indícios de que os **13 portos em operação** com essa identificação **não realizaram os estudos**, mesmo com risco de alto impacto ambiental.

Licenças vencidas

Dos 27 portos em operação no Tapajós, ao menos 10 estavam com as licenças de operação vencidas no fechamento deste estudo

De acordo com o Decreto nº 1.120/2008 – PA, se as empresas solicitarem a renovação da licença ambiental com, no mínimo, 120 dias de antecedência da data de expiração, a licença fica prorrogada até que o órgão licenciador se manifeste. Fica revelada a fragilidade de fiscalização do órgão ambiental, que não estabelece um prazo limite para a nova emissão.

De 41 portos, em apenas 11 foram encontrados estudos de impacto ambiental (EIA/RIMA)

Previstos na Resolução nº 1/1986 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), o **Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente (RIMA)** são **pré-requisitos indispensáveis à concessão de Licença Prévia para instalação de um porto** (a primeira licença a ser emitida no processo de licenciamento ambiental de uma obra). Os estudos devem avaliar aspectos ambientais, físicos, biológicos e socioeconômicos.

Consulta prévia, livre e informada

Nenhum dos 41 portos identificados realizou o processo de consulta prévia aos indígenas, quilombolas e demais povos e comunidades tradicionais atingidos.

Foram identificados **10 protocolos de consulta prévia** dos diferentes povos tradicionais diretamente afetados pelos portos. Por meio dos protocolos, os povos estabelecem as regras para o procedimento de consulta prévia, livre, informada e de boa-fé, exercendo o direito à organização social própria. Mas é importante lembrar que o direito à realização da consulta independe da existência prévia de um protocolo.

Alguns **casos emblemáticos** foram identificados, frutos da resistência de grupos impactados pelos empreendimentos:

- **Suspensão do processo de licenciamento ambiental do porto da empresa Rio Tapajós Logística (RTL), em Itaituba (PA), (2022), até a realização da consulta ao povo Munduruku do Tapajós.**
- **Suspensão do processo de licenciamento ambiental do porto da Empresa Brasileira de Portos de Santarém (Embraps), em Santarém, (2016) até a realização da consulta prévia e retificação dos estudos ambientais de modo a considerar os povos e comunidades tradicionais do Lago do Maicá.**

Falha na transparência ambiental

A ausência de uma série de documentos relacionados aos processos de licenciamento ambiental nos órgãos, o que **viola o direito à transparência** pública ambiental.

Propostas de ações de enfrentamento institucional

Algumas medidas precisam ser tomadas para garantir que empreendimentos portuários sigam as regras do licenciamento ambiental e que povos e comunidades tradicionais tenham seus direitos garantidos. Recomenda-se:

- Que sejam garantidos os procedimentos de consulta e consentimento prévio nos moldes previstos na Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho a povos e comunidades tradicionais, incluindo-se aí os povos indígenas, quilombolas, ribeirinhos, pescadores e quaisquer outras comunidades que se autoidentifiquem coletivamente;
- Que sejam acompanhados e investigados, pelos Ministérios Públicos Federal e Estadual, os processos de licenciamento ambiental dos empreendimentos portuários (em operação, previstos ou em construção) no Tapajós, para averiguação da regularidade dessas instalações e para a garantia do cumprimento das condicionantes;
- Que o Congresso Nacional não aprove o Projeto de Lei nº. 2.159/2021 (“o PL do Licenciamento Ambiental”) que flexibiliza o processo e fragiliza ainda mais a garantia de proteção do meio ambiente e os direitos de grupos étnicos;
- Que o Congresso Nacional aprove o Acordo Regional sobre Acesso à Informação, Participação Pública e Acesso à Justiça em Assuntos Ambientais na América Latina e no Caribe (conhecido como Acordo de Escazú) – o qual assegura a participação pública na tomada de decisões em matéria ambiental, o acesso à Justiça e a segurança de ativistas – instrumento fundamental para a garantia de uma governança ambiental e climática transparente e democrática, assim como para a garantia dos direitos das pessoas defensoras de direitos humanos ambientais;
- Que sejam feitas atualizações pelos órgãos ambientais e Antaq em seus sites eletrônicos para total disponibilização das licenças emitidas, assim como o aperfeiçoamento do sistema de busca para garantir o pleno e facilitado acesso aos documentos;
- Que sejam fortalecidos os órgãos reguladores e de fiscalização ambiental, com recursos financeiros e humanos adequados, de forma a garantir condições para a efetividade dos processos de transparência ativa e passiva;
- Que seja aprovado o PL nº. 572/2022, que estabelece a Política Nacional de Direitos Humanos e Empresas, para determinar a responsabilização das empresas pelas violações aos direitos das comunidades atingidas.

Acesse a plataforma on-line interativa
Portos no Tapajós,
conheça os dados e se engaje na luta em defesa do Tapajós

portos.terradedireitos.org.br



Realização:
Terra de Direitos

Revisão:
Silmara Vitta

Diagramação:
Sintática Comunicação



Terra de
Direitos