No Brasil, com todo o movimento da última década em prol de um sistema portuário mais eficiente e competitivo, a preocupação com o gerenciamento ambiental ganhou, de forma definitiva, mais importância. Terminais portuários com práticas sustentáveis transportam cargas com menos perdas, usam equipamentos com menor custo energético, produzem menos resíduos, emitem menos poluentes e possuem um convívio mais harmônico com as comunidades onde se inserem. Tudo isso leva a menores riscos operacionais dos terminais: maior zelo pela integridade de seus ativos, e à redução de acidentes e desperdícios de cargas e materiais. Com isso, ficam reduzidas as probabilidades de paradas não programadas, são evitadas multas e outras penalidades, os seguros podem ser melhor negociados, e os esforços e recursos são direcionados para o negócio e não para a remediação de problemas. Os maiores e mais eficientes portos no mundo tem o gerenciamento ambiental de suas instalações e operações dentre as ações prioritárias para garantir seu desempenho. Bons exemplos disso são o Porto de Antuérpia (*Sustainable collaboration for a sustainable future*, 2014) e o Porto de Roterdam (OECD, 2010).



Portos Brasileiros.

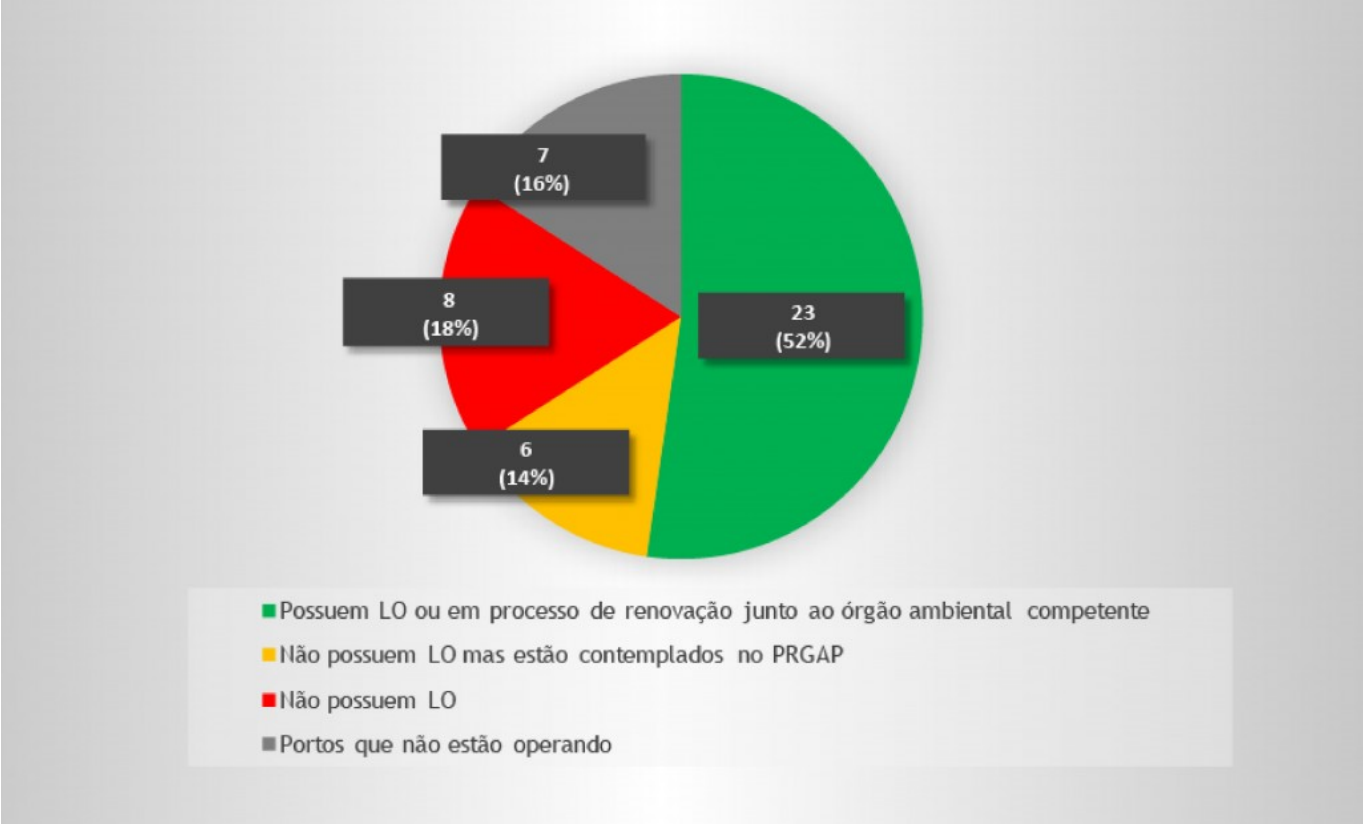
Na direção da sustentabilidade ambiental portuária, a Secretaria Especial de Portos tem empenhado esforços para retificar e nivelar desvios históricos como a falta de licenças ambientais de operação dos portos. Por meio do Programa Federal de Apoio a Regularização e Gestão Ambiental Portuária – PRGAP, instituído pela Portaria nº 425/2011, a SEP passou a ter a responsabilidade pelos estudos necessários para a emissão da licença de operação dos portos vinculados às

Companhias Docas sob a sua gestão. Cabe às Companhias Docas, no entanto, a implantação e execução dos programas ambientais inerentes ao seu licenciamento ambiental.

A principal importância desta regularização é a visão da atividade portuária em uma escala mais regional e vinculada com os aspectos ambientais territoriais, passando de um foco especifico relacionado à operação de terminais distintos para a visão mais macro, mais estratégica e de maior integração entre os aspectos ambientais comuns a qualquer atividade portuária. O que antes somente era abordado caso-a-caso, terminal a terminal, passa a ter outra dimensão e escala quando abordado como um conjunto. As licenças de operação e regularização ambiental dos Portos resultantes da implantação do Programa não substituem a necessidade do licenciamento ambiental dos terminais, mas deverá, em tempo, trazer o foco dos licenciamentos dos terminais para as atividades e aspectos ambientais específicos relacionados às cargas e à sua movimentação e às operações que geram emissões de poluentes (atmosféricas, efluentes, geração de resíduos sólidos, ruídos, controle de água de lastro, etc.).

Os aspectos ambientais relacionados às atividades e à operação portuária de um porto organizado como um todo independem, em grande parte, do tipo de carga movimentada: dragagem de acessos, abastecimento de embarcações quando permitido, gestão de resíduos sólidos das áreas comuns, interface do tráfego de cargas com a cidade, fauna nociva, vetores de doenças, qualidade da água, qualidade do ar da área do porto, geração de ruídos, consumo de recursos energéticos, etc.

A situação atual do Programa apresentada pela ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) que engloba 44 portos fluviais e marítimos é a que se vê no gráfico: pouco mais da metade dos portos inscritos no programa já obtiveram as suas licenças ambientais de regularização. Muitos destes processos já existiam anteriormente ao PRGAP e estão distribuídos entre o órgão federal (IBAMA) e os órgãos estaduais: 11 portos estão sob responsabilidade do IBAMA e 33 estão vinculados ou tem processos de licenciamento com órgãos estaduais (ANTAQ – Tabela de licenciamento ambiental dos portos, 2014).



Situação do licenciamento ambiental dos Portos Brasileiros.

A consolidação da cultura da gestão ambiental portuária tomará nova forma com os novos contratos de concessões portuárias que decorrerão do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal. O governo anunciou em 2012 que a ANTAQ não prorrogaria os contratos de concessão de 77 terminais em 15 portos brasileiros e que novas áreas seriam colocadas para arrendamento. Os contratos de concessão com vencimento até 2013 estão sujeitos às normas da nova Lei dos Portos (Lei 12.815/13). Nessas novas licitações, as questões ambientais tiveram um tratamento até então inédito no Brasil. O gerenciamento ambiental está sendo incorporado no processo de forma a trazer maior sustentabilidade ao negócio portuário e evitar riscos que poderiam acarretar custos e paralizações desnecessárias. Os terminais existentes passarão a atender a exigências de investimentos, de produtividade e de capacidade mínimos e, em paralelo, incorporar medidas eficazes de controle ambiental e de gerenciamento de

eventuais passivos. Para os novos terminais (em áreas *greenfield*), o modelo de negócio já deverá ser desenhado incorporando-se a gestão ambiental do terminal desde a definição do projeto, até a sua implantação e operação (*Programa de Investimentos em Logística: Portos – Arrendamentos de Terminais em Portos Públicos*, 2014).

Na documentação disponibilizada pela ANTAQ que subsidiou as consultas públicas que já ocorreram em 2013 para as primeiras concessões, encontram-se exigências especificas que garantirão a incorporação dessa cultura de gestão ambiental portuária nas Condições Gerais dos Contratos (*ANTAQ – Audiência Pública 03/2013*, 2013).

Independentemente de como se dará o licenciamento ambiental destas áreas, que se trata ainda de capítulo a parte, no que se refere as suas operações, instalações e espaço físico, o arrendatário terá a obrigação contratual de implantar e certificar sua qualidade no prazo de até 2 (dois) anos. Os novos arrendatários deverão manter, durante todo o prazo do arrendamento, um sistema de gestão e controle ambiental, abrangendo todos os processos desempenhados dentro da área do arrendamento e de apoio, desde o recebimento da carga até sua respectiva expedição. O arrendatário deverá, ainda, obter certificação NBR ISO 14.001, sem o prejuízo de outras certificações de qualidade e desempenho, que o arrendatário julgar pertinentes. A certificação não é uma exigência legal mas passará a ser uma obrigação contratual. Neste mesmo documento é feita a redundante exigência, já que se trata de um exigência legal, de atendimento à Resolução Conama n. 306, de 5 de julho de 2002 que trata da obrigatoriedade da realização de auditorias ambientais periódicas em terminais portuários.

Também caberá ao arrendatário providenciar a recuperação, remediação e gerenciamento dos passivos ambientais relacionados ao arrendamento, de forma a manter a regularidade ambiental. Os passivos ambientais não conhecidos do arrendamento, existentes até a data de celebração dos contratos de concessão e que forem identificados pelo arrendatário no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias contados da data da assunção, serão de responsabilidade do poder concedente,

sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental em relação ao passivo não conhecido. Como “passivo ambiental” o contrato estabelece uma definição mais ampla e considera que cabem dentro desta exigência passivos que estejam indicados: (i) nas licenças ambientais existentes e nos estudos ambientais que foram utilizados no processo de licenciamento ambiental do terminal (se já existente); (ii) em relatórios e estudos públicos e (iii) em processos administrativos públicos ou processos judiciais. No prazo indicado o novo arrendatário deverá submeter um laudo ambiental para a ANTAQ. Passivos encontrados que não são de responsabilidade do arrendatário serão alvo de remediação por parte do poder concedente implicando em reequilíbrio de prazos e contrato. Os novos arrendatários também terão a obrigação de fornecer relatórios periódicos de desempenho, inclusive ambiental.

Aparentemente, os esforços do governo para elevar o patamar do desempenho ambiental portuário brasileiro, a um nível compatível com os mais eficientes portos internacionais, estão modelando a cultura do setor portuário para absorver a importância da gestão ambiental. No entanto, como tudo neste setor, o processo é de longo prazo.

Referências

- **Sustainable collaboration for a sustainable future (2014), https://www.sustainableportofantwerp.com/en/content/sustainable-collaboration-sustainable-future**

- **Programa de Investimentos em Logística: Portos – 2014, https://www.logisticabrasil.gov.br/portos**

- **ANTAQ (2014) – Tabela de licenciamento ambiental dos portos, https://www.antaq.gov.br/Portal/MeioAmbiente_LicenciamentoAmbiental.asp**

ANTAQ – Audiência Pública 03/2013, https://www.antaq.gov.br/Portal/audiencia04_2013.asp

- **Organisation for Economic Co-operation and Development – OECD, (2010). *Environmental impacts of international shipping: a case study of the Port of Rotterdam*. ENV/EPOC/WPNEP/T (2009) 6/Final. Environmental Directorate/Environmental Policy Committee – Working Party on National Environmental policies Working Group on Transport.**

Head image: Porto of Santos, Brazil. (Photo by Tadeu Nascimento)