

2 – CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

2.1 – Histórico do Empreendimento

O TESC – Terminal Santa Catarina S/A é uma sociedade anônima, de capital fechado, constituída em 25 de março de 1996 com a denominação inicial de CEJEN Cargo Transportes de São Francisco do Sul Ltda. (Figura 2.1 e Figura 2.2).

Em 16 de maio de 1996, a CEJEN venceu a concorrência para o arrendamento de área destinada à construção e exploração de terminal portuário de produtos florestais renováveis (edital 002/95 – contrato 15/96/APSFS), recebendo, para isso, 61.000 m² (sessenta e um mil metros quadrados) de terras.

O terminal passou a se chamar TERFRAN – Terminal Portuário de São Francisco do Sul S/A em 25 de abril de 2000 e, em 8 de fevereiro de 2003, trocou sua denominação para Terminal Babitonga S/A.

Já em 20 de junho de 2005, após algumas alterações em sua estrutura acionária, o terminal passou a se chamar TESC – Terminal Santa Catarina S/A.



Figura 2.1 – Vista aérea geral do TESC

Para o desenvolvimento das atividades operacionais com qualidade, o TESC - Terminal Santa Catarina conta com dragagens de manutenção realizadas no lado interno do píer, e ainda há necessidade de aumentar a capacidade de atendimento de embarcações por meio da dragagem de aprofundamento do lado externo do píer.



Figura 2.2 – Vista aérea do píer do TESC

2.2 – Objetivos e Justificativas do Empreendimento

O desenvolvimento portuário está associado aos processos de implantação, consolidação e expansão das cidades e à ocupação do território nacional. Navios de maior porte e as exigências da alta qualidade de acessibilidade náutica impulsionaram a necessidade de adequação nos berços de atracação dos terminais portuários, proporcionando segurança nas manobras das embarcações.

Nesse sentido, a manutenção, ampliação e adequação dos portos requerem quase sempre dragagens periódicas nas bacias portuárias, e/ou canais de acesso ou mesmo para aprofundamento do seu leito e abertura de novas áreas, principalmente em locais de baixas profundidades, onde sofrem processo de assoreamento devido ao carreamento natural de sedimentos advindos da drenagem continental, bem como de áreas adjacentes. Sendo o material dragado, utilizado por vezes para aterro, ou descarte em bota-fora oceânico ou em terra firme.

No entanto, a modernização portuária não envolve apenas as obras de ampliação, introdução de novas tecnologias e a atualização de equipamentos, mas engloba também as questões ambientais, de saúde, a revitalização das áreas portuárias para o melhoramento da relação entre porto cidade e novas formas de gestão e administração dos serviços portuários, que venham resultar em maior produtividade e na redução de custos (SECRETARIA ESPECIAL DOS PORTOS, 2011).

Da mesma forma, as atividades de dragagem precisam ser bem planejadas e monitoradas, para que, tanto venham a atender as necessidades operacionais dos portos,

quanto para minimizar seus custos e impactos ambientais, pois os processos contínuos de assoreamento, devido à influência expressiva dos rios e o aporte de sedimento em suspensão do estuário da Baía da Babitonga, fazem com que as dragagens no Porto de São Francisco do Sul, sejam uma necessidade constante para manutenção de profundidades compatíveis com os navios que atracam no porto.

No ano de 2009, os portos de Itajaí, Navegantes, Imbituba e São Francisco do Sul, movimentaram 1,266 milhões de TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). As operações portuárias que envolvem contêineres crescem em média de 10% ao ano, e significam produtividade, giro rápido e cargas de alto valor.

O TESC - Terminal Santa Catarina, de São Francisco do Sul, prevê um crescimento orgânico de 8% no total de movimentação de contêineres até o final do ano. Segundo diretor-superintendente do TESC, José Eduardo Bechara, a movimentação de carga geral e granéis deve apresentar crescimento na ordem de um milhão de toneladas em comparação com 2010. O aumento da movimentação previsto para o ano está focado nos investimentos em obras físicas e na compra de novos equipamentos. Esses investimentos projetados para 2011 giram em torno de R\$ 25 milhões (TESC, 2011).

A nova política de investimentos do TESC está alinhada com a proposta de obras que vêm sendo realizadas no Porto de São Francisco do Sul, com destaque para a dragagem de aprofundamento do canal e dos berços de atracação, bem como a derrocagem de uma laje localizada na bacia de evolução. Com a execução da dragagem, obra prevista no Programa de Aceleração do Crescimento – PAC do Governo Federal, a profundidade do berço do lado interno do píer do terminal passará de 12 metros para 14 metros. Estes investimentos são fundamentais para acompanhar os movimentos do mercado e adequar a estrutura do terminal para atender as novas gerações de navios que vêm para a costa brasileira (TESC, 2011). Nesse sentido o aprofundamento do berço do lado externo do píer vem de encontro ao desenvolvimento socioeconômico garantindo a manutenção das atividades portuárias de São Francisco do Sul nos próximos anos, gerando menor impacto ambiental numa área onde já existe toda a infraestrutura de apoio necessária, dispensando a criação de novos portos na região.

Deste modo, aliar eficiência em logística portuária com excelência na gestão socioambiental foi premissa base nos estudos realizados.

2.3 – Localização Geográfica

O TESC está localizado na Avenida Engenheiro Leite Ribeiro, 99, Bairro Centro, no município de São Francisco do Sul – SC, CEP 89240-000. A localização do empreendimento, a malha viária existente, os limites municipais, estão representadas no **Mapa de Localização do Empreendimento** e o **Layout do Empreendimento** contendo

informações a respeito da área total do terreno, área construída e área disponível para expansão do empreendimento.

Mapa de Localização do Empreendimento.



Layout do Empreendimento

2.4 – Especificações do Empreendimento

2.4.1 – Projeto

2.4.1.1 – Condições Operacionais Atuais

O TESC - Terminal Santa Catarina S/A é um dos principais terminais portuários do Brasil. Suas atividades estão baseadas em operações portuárias de movimentação e armazenagem de cargas. Os principais produtos transportados e armazenados pelo terminal, em uma média mensal de 24 navios, são contêineres, granéis sólidos, carga geral e produtos siderúrgicos. Possui um píer, designado como Píer 301.

O píer contém 264 metros de comprimento por 52 de largura, apto para atracação de embarcações em ambos os lados – interno e externo. Além do comprimento de píer, o berço interno possui mais 120 metros que se estendem ao longo do aterro. Com estes 384 metros de comprimento total (Figura 2.3) e 14 metros de profundidade, o berço interno pode receber navios com porte de até 310 metros. Na face externa, somente barcaças e navios de pequeno porte, com calado de até 7,5m atracam atualmente por conta da pequena profundidade. Ambos os berços estão equipados com todas as estruturas necessárias para a atracação de navios, tais como, defensas e cabeços de amarração, além dos equipamentos de sinalização, segurança e acesso aquaviário.



Figura 2.3 – Comprimento total do píer do TESC.

A sede da empresa é edificada em um prédio de alvenaria, dividido em térreo e mais um pavimento, com área aproximada de 600 m². O pátio de contêineres está implantado entre o cais de atracação de múltiplo-uso e as demais instalações do terminal como a sede administrativa e o armazém. Totaliza uma área com cerca de 57.000 m² inteiramente pavimentada e iluminada, com capacidade estática de até 3.400 TEU's, com 514 tomadas para fornecer energia elétrica para contêineres refrigerados.

No terminal existe um armazém composto por galpão pré-moldado, paredes em alvenaria, piso de asfalto e cobertura com telhas de fibrocimento. A iluminação é natural através de telhas translúcidas e artificial com lâmpadas fluorescentes, existindo ventilação natural. O armazém conta com uma área coberta de 2.700 m² pavimentada e iluminada para a armazenagem e inspeção de cargas.

Existe ainda, uma área destinada à manutenção de equipamentos, que visa suprir as condições de operação, garantindo a funcionalidade dos equipamentos e mantendo a confiabilidade do sistema através de manutenções preventivas e corretivas, além da diminuição de custos por paradas ou acidentes.

O terminal conta também com estruturas de apoio como o MASSQ, que é o núcleo de gerenciamento operacional das áreas de Meio Ambiente, Segurança do Trabalho, Segurança Portuária e Qualidade, estacionamento e central de energia elétrica, entre outras.

Para realizar a carga e descarga de navios, o terminal utiliza equipamentos como: empilhadeiras, guindastes de bordo e de terra, além dos caminhões que destinam as cargas para armazenagem ou clientes.

A logística portuária inicia no canal de acesso ao Porto Organizado de São Francisco do Sul, por onde os navios são trazidos até a bacia de evolução e posteriormente ao píer de atracação do TESC por meio de rebocadores e conduzidos pelos práticos que operam no porto. A área destinada à atracação de navios no píer do TESC possui em seu lado interno, calado de 12 metros e seu lado externo calado de 7,5 metros.

Ao chegar próximo ao píer, os navios são acostados nas defensas de borracha e fixados nos cabeços de amarração. A partir daí são preparados para serem descarregados e/ou carregados com a utilização de equipamentos específicos de acordo com o tipo de carga movimentada. Após a atracação das embarcações os produtos são movimentados dos navios para os caminhões e encaminhados diretamente para os clientes ou para armazenagem externa em terminais retroportuários em regime integral, dependendo somente da logística e de condições meteorológicas extremas. Para facilitar a movimentação das cargas no píer, somente armazenagem temporária é realizada no terminal, por períodos que duram até o despacho para o embarque, ao cliente ou à área retroportuária.

O fluxo naval, o número de equipamentos utilizados e de pessoas envolvidas e o tempo das operações com os navios variam de acordo com o tipo e os quantitativos de cargas movimentadas, a logística de manobras marítimas, as condições meteorológicas e de maré.

Os principais produtos movimentados no TESC são fertilizantes, contêineres, bobinas e outros produtos metálicos. Para apresentar os dados de modo resumido as cargas foram distribuídas em 04 grupos descritos a seguir:

- * Granel sólido que contempla fertilizante e outros;
- * Contêineres onde são incluídas as movimentações com produtos contêinerizados;
- * Produtos siderúrgicos que agrupa vergalhões, chapas, tarugos e outras peças metálicas;
- * Bobinas de aço.

A tabela 2.1 apresenta um resumo dos quantitativos das movimentações com as principais cargas realizadas no segundo semestre do ano de 2011 e o mês de janeiro de 2012.

Tabela 2.1 – Resumo dos quantitativos das movimentações com as principais cargas.

Container	jun/11	jul/11	ago/11	set/11	out/11	nov/11	dez/11	jan/12
Qtd Navios	3	9	6	8	8	12	13	13
Qtd Mov. (unid.)	858	2496	2226	2.726	2.730	4.979	3.636	3.636

Bobina	jun/11	jul/11	ago/11	set/11	out/11	nov/11	dez/11	jan/12
Qtd Navios	11	8	8	9	12	14	11	15
Qtd Mov. (unid.)	114.807	79.308	101.921	99.465	115.623	133.824	87.110	142.717

Granel	jun/11	jul/11	ago/11	set/11	out/11	nov/11	dez/11	jan/12
Qtd Navios	2	3	6	2	1	10	3	1
Qtd Mov. (ton)	22.362,2	26.652,2	72.687,6	37.977,1	22.352,9	77.815,9	42.123,5	17.925,7

Siderúrgico	jun/11	jul/11	ago/11	set/11	out/11	nov/11	dez/11	jan/12
Qtd Navios	2	1	0	1	2	5	0	0
Qtd Mov. (ton)	26890,0	4337,1	0,0	8118,0	8170,6	35218,6	0,0	0,0

Com base nos dados registrados pelo TESC de modo detalhado no período de junho/2011 a dezembro/2011 é possível apresentar os valores estimados abaixo, onde constam os quantitativos de veículos utilizados nas principais movimentações, o porte das embarcações e os tempos médios de operações de acordo com os tipos de carga:

- * Operação com bobinas → carrossel com 30 caminhões que realizam ciclos de transporte dos produtos do pátio do TESC até o fornecedor, até descarregar completamente as embarcações (barcaças ou navios);

- * Operação com granel → carrossel com 20 caminhões que realizam ciclos de transporte dos produtos do pátio do TESC até os terminais retroportuários, até descarregar completamente os navios;
- * Operação com contêineres → cerca de 1000 caminhões por mês trazem contêineres para exportação;
- * Operação com contêineres → cerca de 2000 caminhões por mês levam contêineres importados;
- * Porte médio das barcaças de bobinas de aço → calado 7,0m, comprimento 130m;
- * Porte médio dos navios de bobinas de aço → calado 8,5m, comprimento 160m;
- * Porte médio dos navios de Container → calado 10,0m, comprimento 210m;
- * Porte médio dos navios de Passageiros → calado 10,0m, comprimento 250m;
- * Porte médio dos navios de Granel → calado 10,0m, comprimento 200m;
- * Operação com produtos siderúrgicos → 30 horas por navio + 3 horas de manobras;
- * Operação com contêineres → 10 horas por navio + 3 horas de manobras;
- * Operação com bobinas em barcaças → 34 horas por navio + 3 horas de manobras;
- * Operação de navios de passageiros → 12 horas por navio + 2 horas de manobras;
- * Operações com cargas a granel → 70 horas por navio + 4 horas de manobras.

As estimativas para operações com carga a granel dependem diretamente das condições climáticas, pois no caso de chuva e vento a operação é interrompida até que haja a melhora do tempo.

Para manter o crescimento e atender a demanda o TESC prevê novos investimentos como a compra de equipamentos e a dragagem de aprofundamento do lado externo do píer, além da manutenção da profundidade atual do berço interno.

2.4.1.2 – Condições Operacionais Futuras

Conforme descrito anteriormente, o desenvolvimento das atividades portuárias atuais requerem berços mais profundos para a atracação de navios de maior calado. Nesse sentido as obras de dragagem de aprofundamento do berço interno para cota -14 m (DHN) em andamento (Licença de Instalação nº 701/2010/IBAMA) permitirão a ampliação de 10 para 12 metros de calado no lado interno do píer. Já para o berço externo, onde atualmente atracam em regime de testes barcaças e navios de baixo calado, pretende-se aprofundar o referido berço para atender navios maiores sem a necessidade de alongar o píer ou criar nova estrutura para essa demanda em outro local.

Nesse sentido, o projeto de dragagem de aprofundamento do berço do lado externo do píer do TESC visa atender navios maiores, com até 10 metros de calado, aumentando a eficiência para a movimentação portuária e de cargas em cerca de 30%. Fato este que é perfeitamente suportado pela zona portuária de São Francisco do Sul, em termos de canal de acesso, área para manobras e bacia de evolução, sem necessidade de qualquer outra intervenção de grande impacto como derrocagens e obras de ampliação do píer. Principalmente porque o aprofundamento do berço, inicialmente, não trará aumento do número de navios que atracam no píer no terminal, mas sim, garantir a atracação de navios de maior porte, aumentando as quantidades de carga movimentadas por embarcação. Contudo, se a demanda futura de fluxo de mercadorias atender as expectativas do terminal, prevê-se a prospecção de novos clientes, aumento da movimentação de cargas e aquisição de novos equipamentos tais como: um guindaste MHC, duas empilhadeiras e duas balanças rodoviárias. Vale ressaltar ainda que, espera-se que a operação plena do berço externo do píer, aprofundado, amplie o número atual de funcionários do TESC em 5% e, em 30% os trabalhadores portuários avulsos.

Portanto, a ampliação das atividades do terminal contribuirá na geração de empregos diretos e indiretos, como também de impactos benéficos para a economia regional.

A tabela 2.2 apresenta os volumes estimados de movimentação de cargas para os anos futuros.

Tabela 2.2 – Quantitativos estimados de movimentação de cargas no TESC

Grupo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Contêineres (unid.)	33687	28757	28563	32677	36838	43272	45868
Bobinas e Siderúrgicos (ton)	1396789	1920500	2367000	2367000	2607000	2828000	3034000
Granéis (ton)	517665	550000	566005	582476	599426	616869	634820

Os dados apresentados na tabela 2.2 podem ser analisados na figura 2.4.

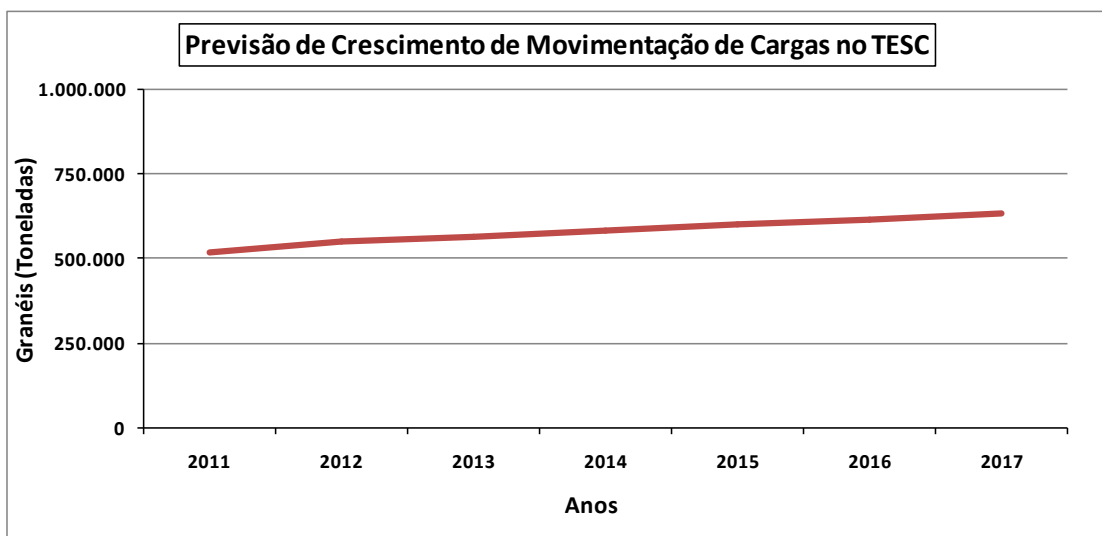
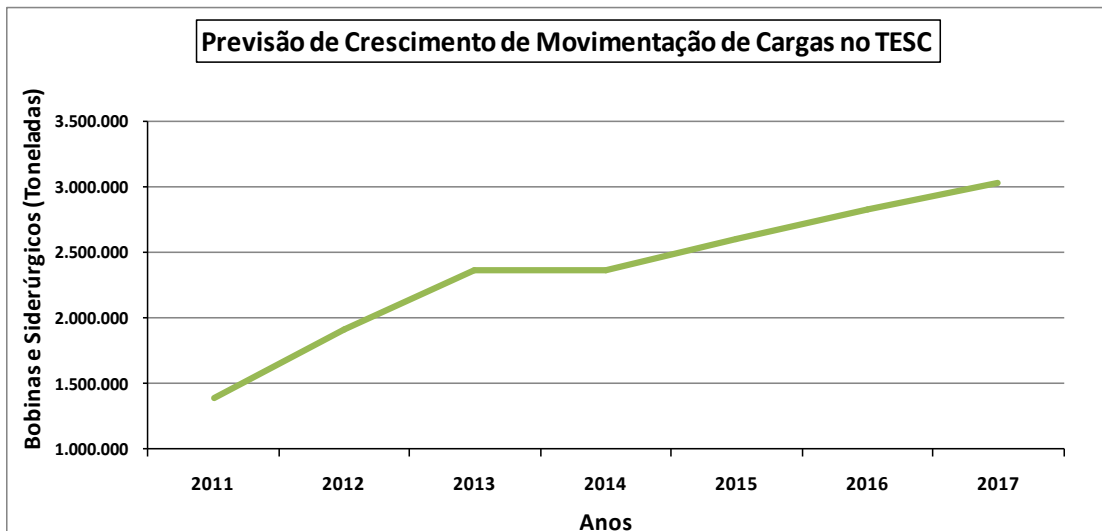
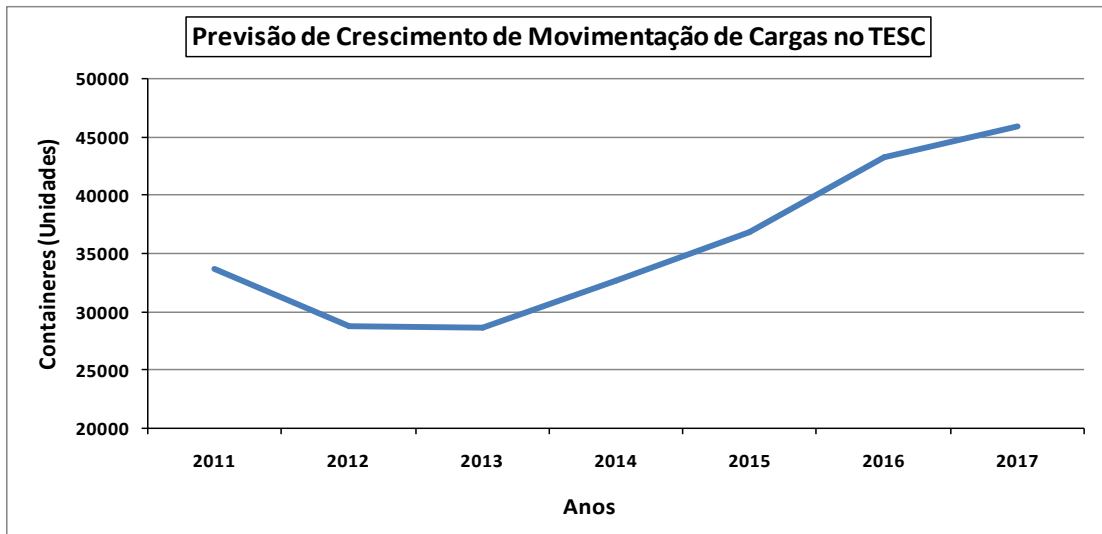


Figura 2.4 – Previsão de crescimento de movimentação de cargas no TESC.

2.4.1.3 – Infraestrutura de Apoio

O principal acesso ao Município de São Francisco do Sul é feito pela Rodovia BR 280 que liga o município a maior cidade do estado – Joinville. Essa rodovia se conecta a Rodovia BR 101. Ou seja, a rodovia BR 101 e BR 280 são os eixos de ligação da área de estudo com as demais regiões do país. Nos dias atuais, essas rodovias de acesso ao município, e conseqüentemente ao porto, apresentam um volume de tráfego intenso, muito acima da sua capacidade de suporte, principalmente a Rodovia BR 280.

Outro acesso secundário, a partir da BR 101, que dá acesso a São Francisco do Sul, é a Rodovia SC 495, que corta o município de Balneário Barra do Sul.

O porto de São Francisco do Sul é um dos responsáveis pelo aumento do tráfego na cidade, além disso, representa um pólo de atração de indústrias para a região devido à logística favorável e a existência de uma infraestrutura intermodal que engloba porto, ferrovia, rodovia e aeroporto.

A obra de dragagem de aprofundamento da área privada do porto, e o conseqüente aumento do calado para que mais navios possam atracar no Porto de São Francisco do Sul, vai intensificar o fluxo de veículos, principalmente o de caminhões, ocasionando congestionamentos na BR 280, de forma mais direta nas imediações do porto organizado.

Obras no setor viário como a construção do contorno ferroviário, e a duplicação da BR 280 (São Francisco do Sul/Jaraguá do Sul), têm como objetivos minimizar os entraves logísticos e de circulação intra-urbana enfrentada devido às atividades portuárias.

2.4.1.4 – Insumos Previstos

Na realização das atividades de dragagem, será necessária a utilização de alguns insumos como água, energia e combustível, os quais serão descritos a seguir quanto a sua forma de distribuição.

A água utilizada para o abastecimento do porto organizado, das áreas do entorno e para a realização da dragagem de aprofundamento da área privada do porto é distribuída pelo Serviço Autônomo Municipal de Água e Esgoto - SAMAE, do município de São Francisco do Sul.

Os equipamentos do processo de dragagem são autossustentáveis referentes à demanda de energia elétrica, dispondo de sistema de geração acopladas às embarcações.

Todos os maquinários utilizados na atividade de dragagem de aprofundamento serão abastecidos no píer do TESC, por empresa terceirizada (devidamente licenciada e atendendo os padrões de segurança exigidos e os requisitos dos planos de atendimento de emergência) contratada diretamente pelo fornecedor do serviço de dragagem.

Quanto aos quantitativos destes insumos, haja visto a imprevisibilidade da produtividade dos equipamentos, não há como quantificá-los precisamente. Contudo, durante a operação estima-se que o consumo de água por funcionário/dia seja aproximadamente 150 litros.

O consumo de diesel por hora de trabalho da draga mecanizada é estimado em 125 litros (15 m³/semana).

2.4.1.5 – Mão de Obra

A mão de obra utilizada na atividade de dragagem corresponde estritamente aos operadores e auxiliares de operação, totalizando cerca de 60 pessoas, sendo 18 por turno na draga mecanizada e 12 em cada uma das duas barcas de transporte. Contingente este, necessário para operar os equipamentos de execução da obra, sendo que todos os funcionários ficarão embarcados durante a realização do trabalho. Toda a infraestrutura de acomodação: alojamento, vestiários, banheiros, refeitórios, é oferecida pela própria embarcação.

Salienta-se que, no caso da draga mecânica, o alojamento da embarcação não serve como dormitório da tripulação, mas sim como uma área de descanso para ocasiões eventuais. As pessoas envolvidas nos trabalhos executados por este equipamento trocam de turno a cada 12 horas, permanecendo alojadas em hotéis do município no período de descanso.

2.4.1.6 – Cronograma

O serviço de dragagem será realizado por dois equipamentos, uma draga hidráulica de sucção e uma draga mecanizada associada a embarcações de transporte. Estima-se através da produtividade dos equipamentos um período total de 15 dias para finalização de toda a remoção do material, sendo que durante 10 dias a operação será realizada por draga de sucção e nos outros 5 dias operará a draga mecânica.

Ressaltamos que o tempo de execução da obra poderá variar de acordo com o grau de dureza de cada porção a ser escavada, condições climáticas da região, hidrodinâmica e sedimentação, movimentação de navios em operações de atracação e desatracação, dentre outros aspectos operacionais de cada equipamento em particular.

2.4.1.7 - Aspectos Ambientais

Os aspectos ambientais podem ser entendidos como os mecanismos através do qual, uma ação humana causa um impacto ambiental. As ações são as causas, e os impactos são as conseqüências. Essa relação causa-efeito é afirmada por Reis (2002), quando apresenta a definição de aspecto ambiental ligado à “causa” do problema ou da melhoria ambiental, enquanto que a definição de impacto se relaciona com o “efeito” do problema ou da melhoria ambiental.

Sánchez (2008) salienta que uma mesma atividade ou ação pode levar a vários aspectos ambientais e por conseqüência, causar diversos impactos ambientais. Da mesma forma, um determinado impacto ambiental pode ter várias causas. Essa mesma afirmação pode ser aplicada nas análises realizadas para o estudo das atividades de Dragagem, visto que, em relação à operação da Draga, as análises geraram desdobramentos de diversos aspectos ambientais, que por sua vez foram ligados a impactos ambientais possíveis.

Os aspectos ambientais decorrentes das atividades de operação da Dragagem dentro da área portuária do TESC - Terminal Santa Catarina foram divididos em:

- * Geração de resíduos sólidos;
- * Geração de efluentes líquidos;
- * Geração de emissões atmosféricas;
- * Geração de ruído.

Para o levantamento dos Aspectos Ambientais das atividades de Dragagem, no dia 22 de setembro de 2011 realizou-se uma visita a bordo do equipamento “Goliath” que se encontrava em operação, prestando serviços ao Porto Público de São Francisco do Sul no canal de acesso, removendo material proveniente da derrocagem da laje da Cruz (LI nº. 701/2010/IBAMA).

Durante esta visita foi possível observar os aspectos ambientais e os procedimentos operacionais relativos à geração de resíduos sólidos, efluentes líquidos, emissões atmosféricas e ruído a bordo de uma das embarcações que realizarão os trabalhos de aprofundamento do berço externo do TESC.

2.4.1.7.1 – Resíduos Sólidos

As embarcações contam com recipientes de separação e armazenamento temporário de resíduos. As figuras 2.5 e 2.6 ilustram esses recipientes.



Figura 2.5 – Recipientes de separação dos resíduos sólidos



Figura 2.6 – Armazenamento temporário de resíduos sólidos

Os resíduos gerados durante a operação são de origem sanitária, higiene pessoal, uso de banheiros e alimentação dos funcionários. Também são gerados resíduos contaminados provenientes da manutenção dos equipamentos que são realizadas a bordo.

Estima-se que sejam geradas de 300 a 500 gramas de resíduos sanitários por dia para cada funcionário.

Quanto aos resíduos contaminados e/ou gerados na manutenção de equipamentos prevê-se que estes não ultrapassem o volume de uma caçamba de coleta com volume de 4

metros cúbicos (Figura 2.6). O quantitativo correto dos resíduos contaminados somente poderá ser determinado após o término da atividade, pois dependerão das manutenções realizadas e/ou eventuais acidentes ocorridos.

Cabe ressaltar que os diversos tipos de resíduos serão destinados adequadamente.

2.4.1.7.2 – Efluentes Líquidos

Durante os trabalhos de dragagem são gerados efluentes líquidos sanitários, proveniente do uso de banheiros e higiene pessoal, e oleosos provenientes da manutenção dos equipamentos que são realizadas a bordo.

As embarcações contam com sistema de tratamento de efluentes sanitários e posterior destino em um tanque de armazenamento temporário para retirada e correta destinação do efluente previamente tratado.

Como estimativa do efluente a ser gerado durante a operação de dragagem, podemos estimar o valor máximo de 100 litros por dia por funcionário.

Para os efluentes oleosos existe um tanque de armazenamento temporário (Figura 2.7). O destino final adequado é dado por empresa terceirizada que recolhe este resíduo por bomba de sucção e caminhão tanque no píer.



Figura 2.7 – Tanque de armazenamento temporário para efluentes oleosos

2.4.1.7.3 – Emissões Atmosféricas

Na visita a bordo liberada à empresa que realiza esse estudo foi possível constatar que a fonte principal de emissões atmosféricas é proveniente da exaustão de gases gerados na queima do combustível fóssil pelos motores que movimentam a embarcação, as bombas hidráulicas e geradores de energia, porém não foi possível medir com auxílio da Escala Ringelmann devido à visita ter ocorrido em período noturno, conforme figura 2.8. No capítulo 5 detalha-se como deverá ocorrer a obtenção dos dados de fumaça preta.



Figura 2.8 – Localização do Ponto de Emissão de Fumaça Preta na draga

2.4.1.7.4 – Ruído

Para caracterizar o ruído gerado pela operação de dragagem, durante a visita de 22 de setembro realizou-se medições de nível de pressão sonora a bordo da draga “Goliath”.

Como principais fontes geradoras de ruído observadas na oportunidade pode-se citar:

- * Operação da escavadeira mecanizada;
- * Operação do gerador de energia elétrica;
- * Operação dos motores de combustão e bombas hidráulicas;
- * Operação dos guinchos de movimentação dos pilares de apoio da embarcação.

Na operação da escavadeira, o ruído é gerado no momento em que o material é descarregado na embarcação de transporte e, principalmente, pelo sistema hidráulico de movimentação da lança. Em especial no momento em que o braço mecânico entra na água para alcançar o sedimento no fundo. Este som tem grande energia em alta frequência.

O sistema gerador de energia elétrica é fonte importante nos níveis de pressão sonora emitidos pela operação de dragagem, porém todos os motores do barco encontram-se em recintos acusticamente protegidos para evitar vazamento de ruído para o exterior da embarcação. Contudo, é importante que todas as portas das casas de máquina permaneçam fechadas durante as operações.

A exaustão dos gases do sistema de escapamento dos motores diesel e as aberturas de troca de ar da casa de máquinas são os pontos por onde há vazamento do ruído gerado na operação dos motores e bombas hidráulicas de alta pressão.

Quando existe necessidade de deslocamento da draga os pilares de sustentação precisam ser erguidos para serem reposicionados sobre o fundo do mar por meio de cabos de aço movimentados por guinchos. Neste momento há geração de ruído.

Todas as fontes identificadas a bordo da draga “Goliath” foram quantificadas de maneira preliminar, de modo a possibilitar a predição dos níveis de ruído que serão gerados no momento da dragagem de aprofundamento do berço do lado externo do píer. Os pontos de medição e valores obtidos durante as avaliações encontram-se apresentados no **Mapa de Projeção dos Níveis Máximos de Pressão Sonora Previstos para a Operação Simultânea de Dragagem do Terminal** e sugerem que o ruído emitido pela operação do equipamento poderá elevar os valores atuais na região. No capítulo 5 é apresentada uma projeção dos valores máximos previstos na área do TESC e no entorno.

Os outros equipamentos de dragagem não tiveram suas fontes sonoras quantificadas pois considerou-se que os níveis gerados pela draga mecanizada são bem maiores. E que as dragas de sucção (HAM 309) emitam ruído pelos sistemas de escapamento de gases, mas em níveis menores que o equipamento avaliado.

Existem diversas fontes de vibração nos equipamentos, mas não espera-se que estas propaguem de modo perceptível para além dos limites da embarcação.

A figura 2.9 apresenta um croqui de localização dos pontos e dos níveis de pressão sonora medidos. A tabela 2.3 contém, além disto, a descrição das fontes medidas e suas respectivas potências sonoras calculadas (NWS).

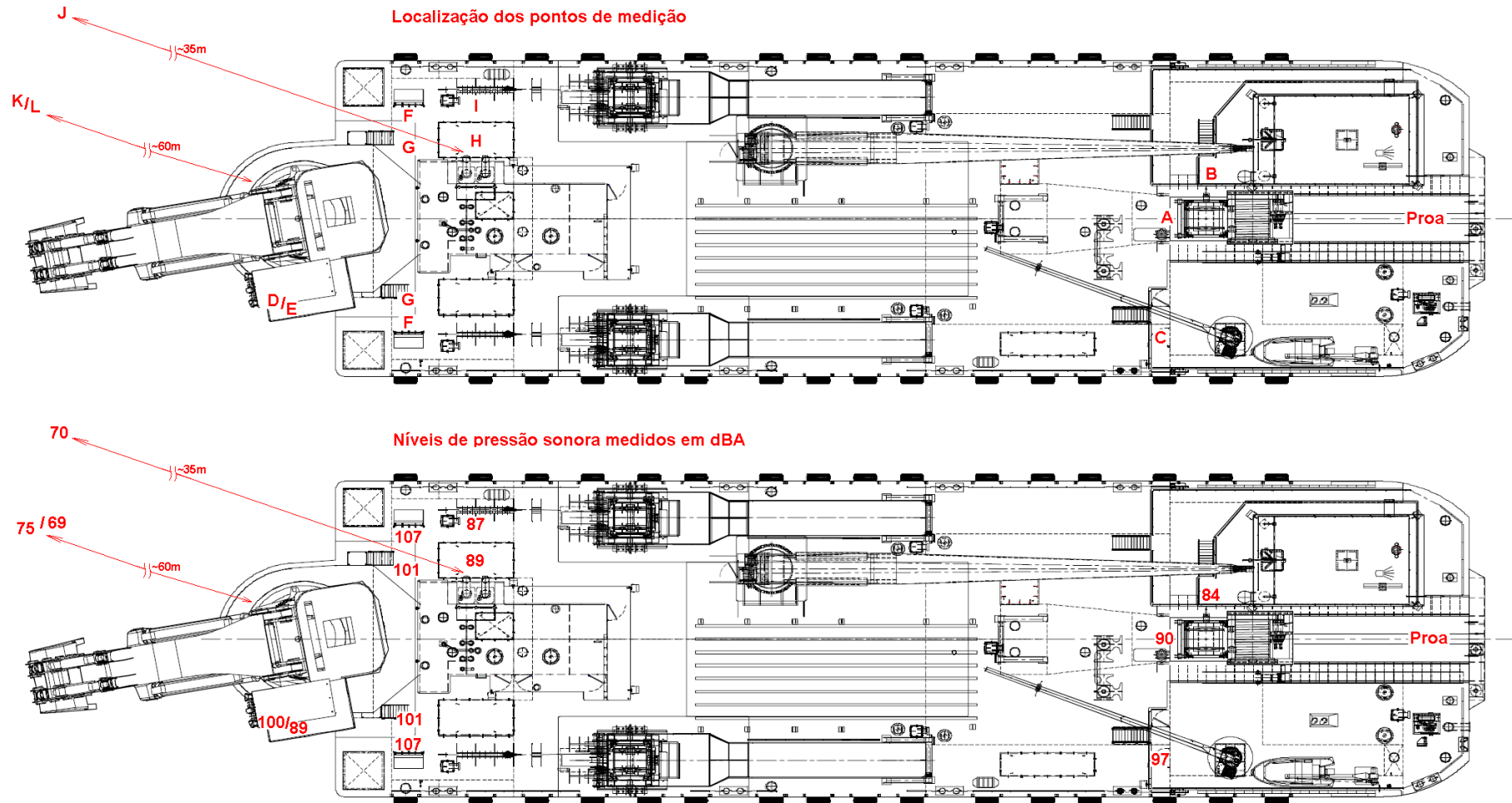


Figura 2.9 – Localização dos pontos de medição e dos níveis de pressão sonora obtidos a bordo da draga mecanizada

Tabela 2.3 – Descrição das fontes e dos pontos de medição, níveis de pressão sonora (NPS) e as potências sonoras (NWS) calculadas para cada operação

Fontes sonoras	Pontos		NPS (dBA)	NWS (dBA)
(Operações)	(Nomenclatura e Descrição)		Medido	Calculado
Movimentação de pilares de apoio	A	2m de distância no convés/ proa	90	103
	B	4m de distância no convés/ proa	84	
Operação do sistema gerador de energia	C	na porta de acesso ao sistema no convés/ proa	97	99
Operação da escavadeira (lança descendo na água)	D	ao lado da cabine de comando da escavadeira	99	123
	E	no convés / popa	100	
Operação da escavadeira (subindo, movimentando lateralmente e/ou descarregando na barçaça)	D	ao lado da cabine de comando da escavadeira	89	112
	E	no convés / popa	89	
Sistema de exaustão ou entrada de ar na casa de máquinas (motores e bombas hidráulicas)	F	1m de distância no convés / popa	107	118
	G	2m de distância no convés / popa	101	
Sistema de escapamento de gases dos motores diesel	H	2m de distância no convés / popa	89	107
	I	3m de distância no convés / popa	87	
Sistema de escapamento de gases dos motores diesel	J	35m de distância, no mar, a partir de outra embarcação	70	108
Operação da escavadeira (subindo, movimentação lateral e/ou descarregando na barçaça)	K	60m de distância, no mar, a partir de outra embarcação	69	112
Operação da escavadeira (lança descendo na água)	L	60m de distância, no mar, a partir de outra embarcação	75	119

2.4.1.8 - Valor de Investimento do Empreendimento

Estima-se um investimento de aproximadamente 7,6 milhões de reais, para execução de toda atividade de dragagem de aprofundamento do lado externo do píer do TESC.

2.4.2 - Inserção Regional

2.4.2.1 – Aspectos Jurídicos do Licenciamento Ambiental e Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA para a Atividade de Dragagem do TESC - Terminal Santa Catarina

No presente item serão tratadas questões jurídicas pertinentes ao estudo de impacto ambiental sob a ótica da preservação ambiental, planejamento territorial e da gestão socioambiental portuária, tomando por base as normas, diretrizes e recomendações estabelecidas no Termo de Referência para elaboração de Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental para dragagem do TESC – Terminal Santa Catarina S/A, Processo nº. 02001.003264/2011-00, elaborado em julho de 2011, pelo serviço público federal vinculado ao Ministério do Meio Ambiente e Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA.

O Estudo de Impacto Ambiental tem como escopo central subsidiar a análise da viabilidade da dragagem de aprofundamento para ampliação do empreendimento TESC - Terminal Santa Catarina, situado na Baía da Babitonga, Porto Organizado de São Francisco do Sul, no município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.

Portanto, neste capítulo, serão analisados preliminarmente os aspectos gerais da Lei nº. 6.938/1981 e da Constituição Federal, no que se refere ao panorama da questão ambiental no Brasil, o licenciamento ambiental e a obrigatoriedade da Avaliação de Impacto Ambiental-AIA e do Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA.

Em segundo momento, será apresentada a questão das competências para o licenciamento, bem como o licenciamento de terminais portuários e atividade específica de dragagem.

Em por fim, serão apresentadas e analisadas as principais legislações e normas federais, estaduais e municipais, afetas à proteção ambiental e gestão ambiental, vinculadas à atividade portuária, com ênfase e considerações destacadas para aquelas normas julgadas importantes para o presente estudo.

2.4.2.2– Breves Considerações sobre a Lei nº. 6.938/1981 – Política Nacional de Meio Ambiente e a Constituição Federal de 1988 no que tange as Políticas Públicas Ambientais Brasileiras afetas ao Licenciamento Ambiental e ao Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental

A Lei nº. 6.938/1981 - Política Nacional de Meio Ambiente, foi editada antes mesmo da nova Carta Constitucional, que somente foi promulgada em 1988, ou seja, sete anos mais tarde.

A referida lei nasceu num contexto histórico em que a comunidade científica vinha constatando as conseqüências desastrosas da poluição em todas as suas formas nos países desenvolvidos e a finitude de alguns bens ambientais como: os recursos florestais, pesqueiros, a água, entre outras questões que comprometem a qualidade de vida, bem como, ameaçam a sobrevivência da espécie humana no planeta. Em primeiro momento tais constatações ocasionaram divergências entre os países ditos ricos e pobres, em razão da necessidade de se mudar o modelo de desenvolvimento, o que modificaria a ordem até então vigente, do “*desenvolvimento a qualquer custo*” (MILARÉ, 2009: 325-328).

Vencidas essas divergências e discussões, emerge um novo conceito que permeia até hoje a elaboração das políticas publicas de proteção ambiental que o chamado “desenvolvimento sustentável”, isto é o desenvolvimento com respeito ao equilíbrio ecológico e a responsabilidade para com a atual e as futuras gerações, que veio consolidar a chamada “responsabilidade intergerações”.

Portanto, foi neste contexto, que a política nacional de meio ambiente – Lei nº. 6.938/1981 – foi editada e consolidou-se em nosso ordenamento jurídico, valendo destacar ainda, que esta lei foi elaborada durante o governo militar, tendo como base as iniciativas e ações de alguns Estados como São Paulo e Rio de Janeiro, que instituíram as primeiras regras protetivas e órgãos de controle ambiental, especialmente voltados para minimizar a poluição do ar e das águas (MILARÉ, 2009: 328).

Como se pode verificar, o Estado brasileiro foi e têm sido pioneiro e modelo para outros Estados em relação à tutela do meio ambiente. E seguindo este compasso, a estrutura legal e administrativa ambiental brasileira, seguindo a nova ordem constitucional, de forma inovadora também estabeleceu autonomia e independência ao Município como gestor local, através dos arts. 29 e 30, da Constituição Federal de 1988, estabelecendo inúmeras responsabilidades e funções ao município, inclusive no que se refere à proteção e preservação do meio ambiente (CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 1988).

Portanto, observou-se que a política nacional de meio ambiente – Lei nº. 6.938/1981 surge como um marco inicial das políticas públicas ambientais brasileiras, mais tarde recepcionada e ratificada pela Constituição Federal de 1988, cujo intuito central das políticas é assegurar o equilíbrio ecológico e a sadia qualidade de vida para as presentes e futuras gerações (MACHADO: 136-37).

Feitas as considerações iniciais da política nacional de meio ambiente, passa-se a analisar o contexto normativo que está inserido o Estudo de Impacto Ambiental e sua obrigatoriedade legal.

2.4.2.3 – Contexto Normativo do Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental

A Lei Federal nº. 6.938/1981, que instituiu a política nacional de meio ambiente, através do seu art. 9º, estabeleceu a avaliação de impactos ambientais como instrumento da política nacional, já a Constituição Federal de 1988, em seu art.225, §1º, IV, expressamente estabelece a obrigatoriedade do licenciamento prévio para construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais considerados efetiva ou potencialmente poluidores ou que possam causar, sob qualquer forma, degradação ambiental, vinculados à exigência do Estudo de Impacto Ambiental (BRASIL, LEI nº. 6.938/1981). Aliados a estes dispositivos ainda tem-se o art. 17, §1º do Decreto nº. 99.274/1990, que regulamenta a política nacional, reafirmando a exigibilidade do estudo de impacto ambiental no contexto do licenciamento ambiental.

Portanto, de acordo com este novo ordenamento, para a implantação ou execução de qualquer atividade ou obra potencialmente poluidora deve-se submeter-se a uma análise de controles prévios, que remete a um sistema de controle. Em termos gerais esta análise tem o intuito de se antever os riscos e impactos a serem prevenidos, mitigados ou compensados quando da instalação, operação ou se for o caso o encerramento de determinadas atividades.

O referido estudo conduz a um sistema de gestão ambiental, que consiste em um conjunto de instrumentos técnicos, jurídicos e de participação social que visam à tutela do ambiente. Como se verificou o Decreto nº. 99.274/1990 atrela a avaliação de impactos ambientais ao processo de licenciamento, outorgando ao Conselho de Meio Ambiente – CONAMA, a competência para fixar os critérios para realizar o estudo, e a partir de então o CONAMA vem regulamentando o licenciamento e os procedimentos e conteúdos para os estudos de impacto ambiental.

Nesse contexto assim está delineado o quadro normativo da Avaliação de Impactos Ambientais – AIA e Estudo de Impacto Ambiental:

* Lei nº. 6.938/1981 – Art. 9º, III – Estabelece a AIA, como instrumento da Política Nacional de Meio Ambiente;

* Resolução CONAMA nº. 001/1986 – Estabelece as definições, responsabilidades, critérios básicos e diretrizes gerais para a implementação da AIA. Foi formulada ainda sob o regime constitucional anterior, e acabou por regulamentar apenas o Estudo de Impacto Ambiental. Entretanto, a AIA consiste em uma avaliação mais ampla, que leva em consideração programas, projetos e políticas. A referida resolução ainda lista as atividades modificadoras do meio ambiente de forma exemplificativa e vincula a realização do Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental ao licenciamento;

* Resolução CONAMA nº. 006/1987 – Com o intuito de implementar o uso da AIA, como instrumento da política nacional, editou-se a presente resolução voltada especificamente ao licenciamento ambiental de obras de grande porte, em especial aquelas de interesse da União como o caso do setor elétrico;

* Resolução CONAMA nº. 009/1987 – Regulamenta a realização de audiências públicas, conforme a obrigatoriedade no âmbito do EIA/RIMA, estabelecido na Resolução nºs. 001/86 e 237/1997;

* Constituição Federal de 1988 – O art. 225, §1º, IV, estabelece a obrigatoriedade do estudo de impacto ambiental na forma da lei, para a instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente;

* Decreto nº. 99.274/1990 – Regulamenta a Lei nº. 6.938/1981 e Lei nº. 6.902/1981, e revoga expressamente o Decreto nº. 88.351/1983, e posteriormente foi alterado pelo Decreto nº. 3.942/2001, no que concerne as competências do CONAMA. O presente Decreto, em seu art. 17 e seus parágrafos estabelece a exigibilidade do licenciamento e o seu procedimento, bem como, delega ao CONAMA, a fixação dos critérios a fixação de critérios básicos para a elaboração do estudo de impacto ambiental através das Resoluções;

* Resolução CONAMA nº. 237/1997 – Altera parte da Resolução nº. 001/1986, e estabelece inicialmente que a Avaliação de Impacto Ambiental é gênero, e os demais estudos ambientais que subsidiam o licenciamento são espécies, tais como: o relatório ambiental, plano e projeto de controle ambiental, relatório ambiental preliminar, diagnóstico ambiental, plano de manejo, plano de recuperação de área degradada e análise preliminar de risco. Já em seu art. 3º refere-se ao EIA/RIMA, como um dos mais importantes desta espécie, que é exigível quando houver risco de significativa degradação ambiental, que são presumíveis para aquelas atividades relacionadas no art. 2º da Resolução CONAMA nº. 001/1986 (MILARÉ, 2009:383-410).

Estas são as principais legislações da esfera federal aplicáveis ao Estudo de Impacto Ambiental, a seguir, em item específico serão elencadas outras normas também aplicáveis ao presente estudo de forma específica, nas três esferas de competência (federal, estadual e municipal) de acordo com orientações e recomendações do Termo de Referência.

2.4.2.4 – Competência para o Licenciamento e a Conseqüente Condução e Análise do Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental

A Constituição Federal atribui dois tipos de competência em matéria ambiental quais sejam, a competência material ou administrativa e formal ou legislativa. Competência material é o poder-dever atribuído a uma esfera governamental, que lhe permite fiscalizar e sancionar condutas contrárias a uma norma. Esta se subdivide em competência exclusiva e comum. Na exclusiva, a atuação é atribuída a uma entidade com exclusão das demais; e na comum, a atuação é feita em condição de igualdade entre as entidades, ou seja, de forma cooperada.

Já a competência legislativa refere-se à atividade de legislar sobre determinadas matérias, que também podem ser subdivididas em competência exclusiva, privativa, concorrente e suplementar. Na competência exclusiva, a atividade de legislar é própria de um ente, com exclusão dos demais. Na competência privativa, o ato de legislar é próprio de uma entidade, mas que pode ser delegada a outra. Já na competência concorrente, há possibilidade de mais de uma entidade legislar sobre a mesma matéria, porém prevalece a União na fixação de normas gerais, e por fim, na competência suplementar, a finalidade é formular normas que desdobrem o conteúdo de outras ou supram omissões (GUIMARÃES, 2004).

Para o presente estudo, destacamos a competência material, com destaque ao art. 23, da Constituição Federal, que estabelece a competência administrativa comum, que diz respeito ao licenciamento. Nesta espécie, significa que a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, ou seja, todos os entes da federação devem proteger e zelar pelo meio ambiente natural, patrimônio artístico, histórico, cultural entre outros.

Essa definição é importante em matéria ambiental porque tem relação direta com a validade do ato administrativo, isto é, a licença ambiental, caso esta tenha tramitado junto a um ente administrativo que não seja competente. Sobre este tema, a doutrina e a jurisprudência entendem que a competência administrativa comum em matéria ambiental subdivide-se em competência administrativa fiscalizatória e competência administrativa licenciatória. Essa diferenciação se deu em razão de haver uma aceitação de que nem todos os entes federados estão ao mesmo tempo habilitados a realizar o licenciamento ambiental, embora aptos a fiscalizar e tomar providências quanto à proteção do meio ambiente (FARIAS, 2010: 87-97).

Em regra a competência para licenciar é do Estado, conforme o art. 10 da Lei nº. 6.938/1981, e supletivamente do IBAMA, porém a referida lei sofreu alteração através da Lei nº. 7.804/90, a qual estabeleceu que compete ao IBAMA o licenciamento de atividades e obras com significativo impacto ambiental, de âmbito nacional ou regional.

E para definir as atividades ou obras de significativo impacto a Resolução CONAMA nº. 237/1997 estabeleceu que impacto ambiental regional é todo e qualquer impacto ambiental que afete diretamente, no todo ou em parte, o território de dois ou mais Estados. A mesma Resolução, em seu art.2º, § 1º descreve ainda que: “Caberá ao órgão ambiental competente definir os critérios de exigibilidade, o detalhamento e a complementação levando em consideração as especificidades, os riscos ambientais, o porte e outras características do empreendimento ou atividade”.

Já no art.10, §1º define que “No procedimento de licenciamento ambiental deverá constar, obrigatoriamente, a certidão da Prefeitura Municipal, declarando que o local e o tipo de atividade estão em conformidade com a legislação aplicável ao uso e ocupação do solo e, quando for o caso, a autorização de supressão de vegetação e a outorga para o uso da água, emitidas pelos órgãos competentes”.

Portanto, esta Resolução estabeleceu princípios para a descentralização do licenciamento ambiental e esclareceu as competências correspondentes aos níveis de governo, dependendo das características e da abrangência espacial do empreendimento para a sua realização. Assim, determinou em seu artigo 4º, as competências do IBAMA para o licenciamento ambiental em nível federal nos seguintes casos:

- I. Empreendimentos localizados ou desenvolvidos conjuntamente no Brasil e em país limítrofe, no mar territorial, na plataforma continental, na zona econômica exclusiva, em terras indígenas ou em unidades de conservação de domínio da União;
- II. Empreendimentos localizados em dois ou mais Estados;
- III. Empreendimentos cujos impactos ambientais ultrapassem os limites territoriais do País ou de um ou mais Estados;
- IV. Empreendimentos destinados a pesquisar, lavrar, produzir, beneficiar, armazenar e dispor material radioativo, em qualquer estágio, ou que utilizem energia nuclear em qualquer de suas formas e aplicações, mediante parecer da Comissão Nacional de Energia Nuclear;
- V. Bases ou empreendimentos militares, quando couber, observada a legislação específica”. (Resolução CONAMA nº. 237/97, artigo 4º, § 1º).

Sobre a aludida atuação supletiva do IBAMA, ressalta-se que essa deverá ocorrer nos seguintes casos:

- a) por mandato judicial;
- b) por decisão do CONAMA;

- c) por solicitação do órgão ambiental competente;
- d) por descumprimento, pelo órgão ambiental competente, dos prazos estipulados nos artigos 14 e 15 da Resolução CONAMA nº. 237/97 e;
- e) por diploma legal específico. (Guia de Procedimento Ambiental: IBAMA, 2002).

Neste sentido, observa-se que o presente estudo está sendo conduzido pelo IBAMA, em razão da atividade em processo de licenciamento estar localizada na plataforma continental, nos termos do art. 4º, I da Resolução nº. 237/1997.

2.4.2.5 – A Obrigatoriedade do Estudo de Impacto Ambiental nas Atividades Portuárias

Em geral os portos e terminais necessitam realizar periodicamente obras, como: dragagens de manutenção e aprofundamento, estruturas de apoio e abrigo, entre outros reparos. Tais obras, como as operações portuárias de rotina, geram impactos ambientais em diversos graus e especificidades nos meios físicos, bióticos e socioeconômicos, produzindo alterações significativas no meio ambiente, o que enseja a necessidade de se licenciar as atividades ou obras, e, portanto, se exigir os competentes estudos ambientais.

Nesse sentido, portos e terminais novos, deverão ser licenciados mediante a apresentação do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA, já para aqueles existentes o art. 34 do Decreto nº. 4.340/2002 estabelece a necessidade de regularização ambiental junto ao órgão ambiental competente mediante Licença de Operação corretiva ou retificadora, que se dará por meio da análise de Plano de Controle Ambiental - PCA.

O presente estudo, a atividade em licenciamento trata-se da dragagem, que segundo as Resoluções do CONAMA nºs. 237/1997 e 001/86 deverão ser licenciadas mediante a apresentação do EIA/RIMA, conforme dispõe o art. 3º da Resolução CONAMA nº. 010/86 que trata do assunto nos seguintes termos:

“Artigo 3º - Dependerá de elaboração de Estudo de Impacto Ambiental e respectivo RIMA, a serem submetidos à aprovação do IBAMA, o licenciamento de atividades que, por lei, seja de competência federal.”

Portanto, considerando que a atividade de dragagem está listada no anexo da Resolução CONAMA nº. 237/1997, como atividade passível de licenciamento sob a competência do órgão federal, está devidamente configurada a exigibilidade do licenciamento ambiental e o respectivo estudo ambiental.

A seguir serão analisadas as legislações específicas afetas a atividade portuária no que tange ao licenciamento, estudos de impacto ambiental, gestão ambiental e ao

planejamento territorial local, com os devidos destaques, conforme os apontamentos e recomendações do Termo de Referência, o qual é instrumento orientador e regulador do presente estudo.

2.4.2.6– Estrutura Legal e Normativa Pertinentes ao Licenciamento Ambiental, Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA, afetos a Atividade Portuária nas Esferas Federal, Estadual e Municipal.

O estudo da estrutura normativa e legal tem como objetivo destacar e tecer comentários acerca da legislação pertinente ao Licenciamento Ambiental, Estudo de Impacto Ambiental, bem como também, a gestão ambiental afeta a atividade portuária que deverão ser observadas pelo empreendedor.

As legislações a serem analisadas guardam relação com a política de meio ambiente federal, estadual, bem como, ao desenvolvimento urbano, cujo intuito é a integração das legislações municipal, estadual e federal, no que se refere à proteção ambiental, gestão ambiental, ao uso e ocupação do solo urbano, e aspectos sociais, entre outros, seguindo as orientações e recomendações delineadas no Termo de Referência.

A análise das principais legislações ambientais e urbanísticas é necessária em razão da integração da Política Nacional de Meio Ambiente com a Lei nº. 10.257/2001- Estatuto da Cidade, que regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, trazendo normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana, e do planejamento urbano, em prol do bem coletivo, conforme art.1º, parágrafo único.

Para tanto, inicialmente apresentar-se-á um levantamento geral da legislação federal, estadual e municipal pertinente ao meio ambiente e planejamento urbano do município de São Francisco do Sul, os quais são de extrema importância para o presente Estudo de Impacto Ambiental, fazendo as devidas considerações em relação àquelas que influenciam diretamente no empreendimento a ser licenciado.

Porém, antes de adentrar ao estudo da legislação, inicialmente é necessário apresentar algumas considerações acerca da hierarquia de leis, para melhor compreensão da sistemática jurídica.

O sistema legal brasileiro tem como centro a Constituição Federal, ou seja, esta ocupa o topo da pirâmide hierárquica das leis. Em hierarquia similar, porém, com jurisdição própria estão as Constituições Estaduais e as Leis Orgânicas dos Municípios, que funcionam à semelhança da Constituição para o Estado e os Municípios respectivamente.

Cada Estado tem sua Constituição própria e um conjunto de leis estaduais que devem estar de acordo com a legislação federal. Do mesmo modo, o Município, ao elaborar sua Lei Orgânica e demais leis esparsas, deve conformá-las de modo a não contrariar as leis estaduais e federais.

No que se referem às Resoluções, Instruções Normativas, Instruções Administrativas, Atos e Portarias, estas existem a fim de possibilitar a execução das leis, e tem o objetivo de detalhar as formas de execução, cobranças, dispensar serviços, execução de obrigações paralelas às várias áreas ministeriais, departamentais ou setoriais, de órgãos autárquicos (SOARES, 2005), devendo-se ressaltar que tais normas não têm força de lei.

Feitas as considerações acerca da sistemática jurídica, passaremos a analisar a seguir a legislação federal, acerca dos temas afetos ao presente estudo.

2.4.2.6.1 – Legislação Federal

Neste item serão analisadas as principais leis, decretos, e normas genéricas pertinentes à proteção ambiental, gestão ambiental e planejamento territorial, entre outras que darão respaldo ao licenciamento, e ao desenvolvimento da atividade exercida no empreendimento.

2.4.2.6.1.1 – Constituição Federal de 1988

A Constituição é um conjunto de normas pertinentes à organização do poder, à distribuição da competência, ao exercício da autoridade, à forma de governo, aos direitos da pessoa humana, tanto no aspecto individual quanto social (BONAVIDES, 2004).

Particularmente, nesta abordagem, destaca-se a norma constitucional como fundamento de toda ordenamento jurídico brasileiro, com destaque para as normas relacionadas ao Meio Ambiente (art. 225); à Política Urbana, Fundiária; do Sistema Financeiro Nacional; Organização Político-Administrativa (que envolve a União, Estados, Distrito Federal e Municípios), Competências, Administração Pública; Organização dos Poderes, entre outros.

Um dos aspectos constitucionais relevantes a ser destacado neste estudo, é a inserção de capítulo especial destinado à proteção ambiental, considerando-o como direito fundamental das presentes e futuras gerações, estabelecendo a obrigatoriedade do licenciamento e a confecção de estudos ambientais. Destaca-se ainda, a autonomia concedida a partir da Carta de 1988, aos municípios brasileiros, que conquistaram autonomia política, administrativa e financeira, contudo guardando as limitações elencadas na própria Constituição Federal e nas constituições estaduais, inclusive no que se refere à proteção ambiental.

2.4.2.6.1.2 – Compilação da Legislação Federal de Proteção e Conservação Ambiental e Planejamento Territorial

** Lei nº. 6.938/1981 - Dispõe sobre a Política Nacional de Meio Ambiente*

Considerações

Todas as ações do Poder Público e do Particular devem estar em consonância com esta política, cujo objetivo é manter o equilíbrio ecológico, considerando o meio ambiente como patrimônio público a ser necessariamente assegurado e protegido, tendo em vista o uso coletivo.

Ainda, deve ser considerada a racionalização do uso do solo, do subsolo, da água e do ar; o planejamento e fiscalização do uso dos recursos ambientais; proteção dos ecossistemas; controle e zoneamento das atividades potenciais ou efetivamente poluidoras entre outros elencados no artigo 2º da referida lei, ou seja, decorre da presente lei a obrigatoriedade de licenciamento ambiental dos empreendimentos, e seus respectivos estudos de impacto ambiental, que serão exigíveis conforme a peculiaridade da obra ou atividade.

** Decreto nº. 99.274/1990 – Regulamenta a Lei nº. 6.902/1981, Lei nº. 6.938/1981, que dispõe sobre criação de estação ecológica e áreas de proteção ambiental e sobre política nacional de meio ambiente, respectivamente.*

Considerações

O art. 17 do referido decreto, remete a necessidade do estudo de impacto ambiental para fins de licenciamento, e elenca ainda a forma e organização da política nacional de meio ambiente.

** Decreto nº. 4.297/2002 – Regulamenta o art. 9º, inciso II, da Lei nº. 6.938/1981, estabelecendo critérios para o Zoneamento Ecológico-Econômico do Brasil – ZEE.*

Considerações

O Zoneamento Ecológico Econômico – ZEE é um instrumento de gestão territorial, que nasceu com a pretensão de integrar aspectos naturais e sociais na gestão do território, que surgiu no contexto do desenvolvimento sustentável, princípio que surgiu pela necessidade de proteção ambiental aliada ao desenvolvimento econômico. Assim, o ZEE, é um instrumento para planejar e ordenar o território brasileiro, de forma a integrar harmonicamente as relações econômicas, sociais e ambientais, o que se exige um efetivo

esforço institucional voltado para a integração das ações e políticas públicas territoriais e articulação com a sociedade civil, porém pouco se tem dado importância para este instrumento, que embora esteja previsto desde a criação da Política Nacional de Meio Ambiente em 1981, ainda enfrenta freqüentes rupturas e descontinuidades, nas articulações institucionais.

O referido diploma legal em comento, traz as orientações gerais, e conteúdos mínimos a serem observados para a implementação do ZEE, que podem se dar em nível regional e local, porém ainda carece de ser melhor aproveitado, pela falta de um esforço conjunto para a construção de um planejamento territorial consistente.

** Lei Federal nº 9.985/2000 - Institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza – SNUC e estabelece critérios e normas para a criação, implantação e gestão das unidades de conservação.*

Considerações

As unidades de conservação foram oficialmente regulamentadas através da referida lei, que as conceitua como “porções territoriais com características naturais de relevante valor, de domínio público ou privado, legalmente instituídas com objetivos delimitados, às quais se aplicam regimes especiais de administração e garantias de proteção”.

O Sistema Nacional de Unidades de Conservação - SNUC, como é conhecido, tem os seguintes objetivos: contribuir para a manutenção da diversidade biológica, proteger as espécies ameaçadas de extinção, contribuir para a preservação e restauração da diversidade de ecossistemas, promover o desenvolvimento sustentável, promover a utilização dos princípios e práticas de conservação da natureza, proteger paisagens naturais, proteger características relevantes da natureza geológica, proteger e recuperar os recursos hídricos, valorizar econômica e socialmente a diversidade biológica, entre outros elencados no art. 4º da Lei nº. 9.985/2000.

Já em seu art. 6º, o SNUC, elenca os órgãos gestores com suas atribuições, quais sejam: o CONAMA, que é órgão consultivo e deliberativo, cuja atribuição é acompanhar e implementar o sistema; o Ministério do Meio Ambiente, órgão central, responsável pela coordenação do sistema e; os Órgãos Executores, como exemplo, o IBAMA, órgãos estaduais e municipais com a função de implementar o sistema, subsidiar a proposta de criação, administrar as unidades de conservação de sua respectiva esfera de atuação.

O Sistema Nacional de Unidades de Conservação – SNUC criou categorias de unidades de conservação dividindo-as em dois grupos que são as unidades de proteção integral e unidades de uso sustentável.

As unidades de proteção integral têm o objetivo de preservar a natureza, sendo admitido apenas o uso indireto dos seus recursos naturais, exceto nos casos previstos em lei. Fazem parte do grupo de unidades de proteção integral: Estação Ecológica, Reserva Biológica; Parque Nacional; Monumento Natural e Refúgio da Vida Silvestre. Já nas

unidades do grupo de uso sustentável o objetivo é compatibilizar a conservação da natureza com o uso sustentável de parte de seus recursos. Estão no grupo das unidades de uso sustentável: Área de Proteção Ambiental, Área de Relevante Interesse Ecológico, Floresta Nacional; Reserva Extrativista, Reserva de Fauna; Reserva de Desenvolvimento Sustentável e Reserva Particular do Patrimônio Natural (BRASIL, LEI nº. 9.985/2000).

Para esta abordagem, o SNUC é importante porque no município de São Francisco do Sul e seu entorno existem algumas unidades de conservação, que apesar de não estarem localizadas nas proximidades do terminal, devem ser consideradas na execução da atividade a ser licenciada.

** Decreto nº. 4.340/2002 - Regulamenta artigos da Lei nº. 9.985, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza - SNUC, e dá outras providências;*

** Decreto nº. 6.848/2009 – Estabelece critérios para a compensação ambiental;*

** Decreto nº. 5.566/2005 - Dá nova redação ao caput do art. 31 do Decreto nº. 4.340, de 22 de agosto de 2002, que regulamenta artigos da Lei nº. 9.985, de 18 de julho de 2000, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza – SNUC;*

** Decreto – Lei nº. 25/1937 – Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional;*

** Lei nº. 9.433/1997 - Institui a Política Nacional de Recursos Hídricos (PNRH) e o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos. Igualmente esta política traz reflexos diretos aos empreendimentos uma vez que tem como instrumento a outorga de uso dos recursos hídricos, que se trata de uma espécie de licença para uso das águas sejam estas superficiais ou subterrâneas.*

Considerações

A Lei nº. 9433/97 instituiu a Política Nacional de Recursos Hídricos e criou o Sistema Nacional de Gerenciamento dos Recursos Hídricos, regulamentando o art. 21, inciso, XIX, da Constituição Federal que assim dispõe: *Art. 21. Compete à União: “(...) XIX - instituir o sistema nacional de gerenciamento de recursos hídricos e definir critérios de outorga de direitos de uso”.*

A referida lei não é apenas um instrumento de disciplinação das águas, mas é considerada um arcabouço jurídico inovador, quanto aos rumos da gestão da água e da sociedade, como demonstra (MILARÉ: 2001, 392)

Em linhas gerais, a Lei Federal traça os fundamentos, objetivos, diretrizes, instrumentos para a implantação da Política e as Ações do Poder Público, e ainda cria o Sistema Nacional de Recursos Hídricos.

Neste contexto, em síntese, são objetivos principais da política: assegurar a disponibilidade das águas e a qualidade adequada às presentes e futuras gerações; garantir o uso deste recurso de forma racional e, atuar na prevenção e defesa contra eventos hidrológicos decorrentes do uso inadequado dos recursos hídricos.

Ainda segundo a Lei Federal, são fundamentos da Política Nacional de Recursos Hídricos: I – água como bem de domínio público; II – a água é um recurso limitado, dotado de valor econômico; III – em situações de escassez deve-se levar em conta o uso prioritário dos recursos hídricos; IV – na gestão deve-se levar em conta os usos múltiplos das águas; V – a adoção da bacia hidrográfica como unidade territorial para a implementação da política de proteção e, VI – a gestão deve ser participativa e descentralizada (BRASIL, Lei nº. 9433/1997).

Portanto, a gestão das águas deve levar em conta os usos múltiplos da água, mas em caso de escassez, prevalecerão os usos prioritários dos recursos hídricos, que são o consumo humano e a dessedentação de animais conforme o seu art.1º, III, da referida lei. Deste modo, cumpre ao órgão federal ou estadual, responsável pela outorga, suspender parcial ou totalmente as outorgas que prejudiquem o consumo essencial da água, evitando assim, privilégios de usos e a exclusividade.

A bacia hidrográfica – no âmbito da política – é considerada instrumento de planejamento, unidade territorial básica para efetivação da política. E os integrantes de uma determinada bacia, que podem incluir territórios, Estados ou países, devem promover a gestão e o aproveitamento dos recursos hídricos de forma integrada, sem prejuízo das unidades político-geográficas já existentes (MACHADO, 1998).

Assim, surge a importância dos chamados Comitês de Bacias, que atuam como uma espécie de parlamento das águas, onde se reúnem usuários, o Poder Público e organizações da sociedade civil em geral para a tomada de decisões.

Dentre os instrumentos destacam-se também, os planos de recursos hídricos – conceituados como planos diretores – que visam fundamentar e orientar a implementação da política em longo prazo, e o enquadramento dos corpos de água em classes, segundo os usos preponderantes, já previstos pela legislação ambiental, através de Resolução do Conselho Nacional de Meio Ambiente - CONAMA - que define a classificação de cada corpo de água numa determinada classe, visando assegurar a qualidade e quantidade de água adequada, através de instrumentos que irão proporcionar significativas transformações econômicas e sociais para este novo milênio.

** Decreto nº. 24.643/1934 – Que institui o Código de Águas, que embora esteja quase inteiramente revogada pela Lei nº. 9433/1997, ainda possui alguns dispositivos em vigor, especialmente no que concerne a parte que trata da engenharia hidráulica;*

** Lei nº. 9.605/1998 – Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. Pertinente salientar a referida legislação, uma vez que, esta é conhecida como “lei de crimes ambientais”, trazendo sanções que implicam na responsabilização criminal do sujeito ativo do dano, inclusive, com a possibilidade de responsabilização da pessoa jurídica, pelo cometimento de crimes ambientais, como por exemplo, a instalação de empreendimento sem o devido licenciamento ou ainda, com a licença adquirida de forma irregular, como por exemplo, através de estudos, laudos ou relatórios falsos, que ensejará em crime com uma pena prevista de detenção de 1 a 3 anos e multa, nos termos do Art. 69 - A. A presente lei ainda traz o rol de infrações administrativas;*

** Decreto nº. 6.514/2008 - Dispõe sobre as infrações e sanções administrativas ao meio ambiente, estabelecendo o processo administrativo federal para apuração destas infrações, uso, gozo, promoção, proteção, recuperação, meio ambiente, multa, advertência, apreensão, destruição, inutilização, embargo, suspensão, destruição, crimes ambientais, fauna, flora, poluição, ordenamento urbano, patrimônio cultural, administração ambiental, unidades de conservação. OBS: REVOGADOS OS DECRETOS Nºs 3.179/99, 3.919/01, 4.592/03, 5.523/05, OS ARTS. 26 e 27 DO DECRETO Nº 5.975/06, E OS ARTS. 12 E 13 DO DECRETO Nº 6.321/07. Passou a regulamentar a lei de crimes ambientais;*

** Lei nº. 9.966/2000 – Controla e fiscaliza a poluição causada por óleo e outras substâncias em águas nacionais. Regulamenta os planos de auditorias ambientais, procedimento interno para gerenciamento de riscos de poluição, gerenciamento de resíduos sólidos e emergências individuais;*

** Lei nº. 4.771/1965 - Institui o Código Florestal. É de extrema importância conhecer esta lei para sua aplicação, em especial no que tange às áreas de preservação permanente, quando da instalação de um empreendimento.*

Considerações

Nesta lei destaca-se o disposto no art. 2º, da Lei nº. 4.771/65, que trata do caso das áreas de preservação permanente que se referem a matas ciliares, topos de morros, restingas entre outras áreas peculiares e recorrentes no local e entorno do empreendimento em questão, e que deverão ser observadas.

** Lei nº. 12.305/2010 – Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos; altera a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998; e dá outras providências. Com destaque ao art. 20 sobre a responsabilidade dos geradores e a exigibilidade de elaboração de um plano de gerenciamento de resíduos;*

* Decreto nº. 7.404/2010 - Regulamenta a política nacional de resíduos sólidos e dá outras providências;

* Decreto nº. 4.703/2003 - Dispõe sobre o Programa Nacional da Diversidade Biológica - PRONABIO e a Comissão Nacional da Biodiversidade;

* Decreto nº. 4.339/2002 - Institui princípios e diretrizes para implementação da Política Nacional da Biodiversidade;

* Resolução CGEN nº. 09/2003 - Estabelece diretrizes para a obtenção de anuência prévia junto a comunidades indígenas e locais, a fim de acessar componente do patrimônio genético para fins de pesquisa científica, sem potencial ou perspectiva de uso comercial;

* Decreto nº. 4.361/2002 - Promulga o Acordo para Implementação das Disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar;

* Lei Federal nº. 11.428/ 2006 - Dispõe sobre a utilização e proteção da vegetação nativa do Bioma Mata Atlântica, e dá outras providências;

* Lei Federal nº. 7.661/ 1988 - Institui o Plano Nacional do Gerenciamento Costeiro (PNGC). Utilização nacional dos recursos na Zona Costeira;

* Decreto nº. 5.300/ 2004 - Regulamenta a Lei nº. 7.661, de 16 de maio de 1988, que institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro- PNGC dispõe sobre regras de uso e ocupação da zona costeira e estabelece critérios de gestão da orla marítima, e dá outras providências;

Considerações

O Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro - PNGC apresenta a seguinte estrutura: introdução, onde justifica a preocupação com as regiões costeiras e apresenta os motivos que levaram a revisão do plano que passa a ser chamado de PNGC ou PNGC II; princípios; área de abrangência do plano, onde define o espaço geográfico da zona costeira brasileira; instrumentos, como o zoneamento ecológico-econômico e os planos de gerenciamento costeiros estaduais e municipais; objetivos; ações programadas, que envolvem todos os instrumentos do plano; atribuições e competências, cria o GI-GERCO, Grupo de Integração do Gerenciamento Costeiro; fontes de recursos, incluindo doações e legados, agências nacionais e internacionais de financiamento e o Fundo Nacional de Meio Ambiente, além de recursos da União e dos Estados; listagem das cidades brasileiras consideradas da zona costeira.

O PNGC define como a zona costeira, abrangendo as seguintes faixas: faixa marítima e faixa terrestre, que inclui além dos municípios defronte ao mar, aqueles que fazem parte das regiões metropolitanas de municípios costeiros e ainda outros que observados alguns critérios estabelecidos. Aos listados no anexo B do PNGC, aplica-se os instrumentos a seguir:

- * Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro (PEGC), que deve ser criado através de legislação específica, com base no Plano Nacional e incluir a definição de responsabilidades e procedimentos para sua aplicação;
- * Plano Municipal de Gerenciamento Costeiro (PMGC), elaborado de acordo com o Plano Estadual, também através de legislação específica e estreitamente relacionados às políticas de uso e ocupação do solo municipal;
- * SIGERCO, Sistema de Informações do Gerenciamento Costeiro, componente do Sistema Nacional de Informações sobre Meio Ambiente, com o intuito de criar um banco de dados e um sistema de informações geográficas da zona costeira;
- * SMA-ZC, ou Sistema de Monitoramento Ambiental da Zona Costeira, uma estrutura operacional para coleta de dados e informações;
- * RQA-ZC, o Relatório de Qualidade Ambiental da Zona Costeira, onde serão consolidados os resultados obtidos no monitoramento, elaborado pela Coordenação Nacional do Gerenciamento Costeira (COGERCO);
- * ZEEC, Zoneamento Ecológico Econômico Costeiro;
- * PGZC, Plano de Gestão da Zona Costeira, que abrange estratégias e ações programadas elaboradas com a participação da sociedade com o objetivo de orientar o gerenciamento da zona costeira; elaborado em nível federal, estadual e municipal;

O Estado de Santa Catarina está implantando o seu Plano de Gerenciamento Costeiro que a seguir será tratado, porém o Município de São Francisco do Sul, ainda não está diretamente envolvido neste contexto.

** Lei nº. 10.257/2001- Institui a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano;*

Considerações

Esta lei, conhecida como Estatuto da Cidade, regulamentou os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelecendo as diretrizes gerais da política urbana, normas de ordem pública e interesse social, regulando o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana. Regulamenta também os instrumentos da política urbana, dentre eles destacamos o Estudo de Impacto de Vizinhança, art. 36 a 38, e sua integração com os estudos ambientais, bem como o adequado uso e ocupação do solo.

Nesse sentido, é importante ressaltar entre suas diretrizes, a garantia do direito a cidades sustentáveis; gestão democrática; cooperação entre governos, a iniciativa privada e

demais setores da sociedade; planejamento do desenvolvimento das cidades, distribuição espacial da população e das atividades econômicas; ordenação e controle do uso do solo; integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais; preservação, proteção e recuperação do meio ambiente; regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda; dentre outras enumeradas no artigo 2º da presente Lei.

Dentre os instrumentos apresentados no Estatuto da Cidade, destaca-se o Plano Diretor como um meio para o cumprimento da política urbana, e indispensável à determinação das intervenções a serem executadas pelo poder público municipal, de maneira coordenada e articulada.

No Estado de Santa Catarina, a implantação da política urbana está vinculada a CODESC – Companhia de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina, entidade da Administração Indireta que tem por objetivo, dentre outros: o desenvolvimento e gerenciamento de projetos especiais estratégicos de governo; vinculação administrativa das superintendências das regiões metropolitanas instituídas pelas leis complementares nº. 162, de 1998 e nº. 221, de 2002; promover, sob a orientação da secretaria de estado do planejamento, orçamento e gestão, a integração da ação do estado com a dos municípios e da união, dentro dos seus objetivos; orientar a aplicação de recursos das empresas das quais participe, em harmonia com as diretrizes emanadas do governo estadual e com os critérios que disciplinam a atuação no Estado dos agentes financeiros federais, regionais e estaduais.

** Lei nº. 5.917/1973 - Aprova plano nacional de viação e dá outras providências. O conteúdo da presente lei trata de regulamentação acerca de vias para transporte;*

** Lei nº. 11.445/2007 - Estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico; altera as Leis nºs. 6.766, de 19 de dezembro de 1979, 8.036, de 11 de maio de 1990, 8.666, de 21 de junho de 1993, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; revoga a Lei nº 6.528, de 11 de maio de 1978; e dá outras providências;*

** Decreto nº. 5.376/ 2005 - Dispõe sobre o Sistema Nacional de Defesa Civil - SINDEC e o Conselho Nacional de Defesa Civil, e dá outras providências;*

** Lei nº. 10.165/2000 - Institui a Taxa de Controle e Fiscalização Ambiental – TCFA, cujo fato gerador é o exercício regular do poder de polícia conferido ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA para controle e fiscalização das atividades potencialmente poluidoras e utilizadoras de recursos naturais.*

2.4.2.6.1.3 – Normas Emanadas do Conselho Nacional de Meio Ambiente - CONAMA

- * Resolução CONAMA nº. 326, de 25/04/2003 - Institui a Câmara Técnica de Gestão Territorial e Biomas;*
- * Resolução CONAMA nº. 369, de 28 de Março de 2006 - Dispõe sobre os casos excepcionais, de utilidade pública, interesse social ou baixo impacto ambiental, que possibilitam a intervenção ou supressão de vegetação em Área de Preservação Permanente – APP;*
- * Resolução CONAMA nº. 307, de 05/07/2002 – Estabelece diretrizes, critérios e procedimentos para a gestão dos resíduos da construção civil;*
- * Resolução CONAMA nº. 001, de 08/03/1990 – Dispõe sobre critérios e padrões de emissão de ruídos decorrentes de quaisquer atividades industriais, comerciais, sociais ou recreativas, inclusive as de propaganda política;*
- * Resolução CONAMA nº. 370, de 06/04/2006 – Prorroga o prazo para complementação das condições e padrões de lançamento de efluentes, previsto no art. 44 da Resolução n o 357, de 17 de março de 2005;*
- * Resolução CONAMA nº. 001, de 23/01/1986 – Dispõe sobre critérios básicos e diretrizes gerais para a avaliação de impacto ambiental;*
- * Resolução CONAMA nº. 009, de 03/12/1987 – Dispõe sobre a realização de Audiências Públicas no processo de licenciamento ambiental;*
- * Resolução CONAMA nº. 005, de 15/06/1988 – Dispõe sobre o licenciamento de obras de saneamento;*
- * Resolução CONAMA nº. 002, de 08/03/1990 – Dispõe sobre o Programa Nacional de Educação e Controle da Poluição Sonora – “SILÊNCIO”;*
- * Resolução CONAMA nº. 237, de 19/12/1997 – Dispõe sobre a revisão e complementação dos procedimentos e critérios utilizados para o licenciamento ambiental;*
- * Resolução CONAMA nº. 006/ 1991 – Dispõe sobre a incineração de resíduos sólidos provenientes de estabelecimentos de saúde, portos e aeroportos. Qualidade do ar;*

- * Resolução CONAMA n°. 382/ 2006 – Estabelece os limites máximos de emissão de poluentes atmosféricos para fontes fixas Qualidade do ar;
- * Resolução CONAMA n°. 003/1990 – Estabelece padrões de qualidade do ar, métodos de amostragem e análise dos poluentes atmosféricos. Qualidade do ar;
- * Resolução CONAMA n°. 005/1989 – Estabelece definições e diretrizes para prevenção e gerenciamento da qualidade do ar. Qualidade do ar;
- * Resolução CONAMA n°. 357/2005 – Dispõe sobre a classificação dos corpos de água e diretrizes ambientais para o seu enquadramento, bem como, estabelece as condições e padrões de lançamento de efluentes, e dá outras providências;
- * Resolução CONAMA n°. 274/2000 – Dispõe sobre os padrões de balneabilidade. Qualidade da água;
- * Resolução CONAMA n°. 269/2000 – Regulamenta o uso de dispersantes químicos em derrames de óleo no mar. Poluição por óleo;
- * Resolução CONAMA n°. 009/1993 – Estabelece definições e torna obrigatório o recolhimento e destinação adequada de todo o óleo lubrificante usado ou contaminado;
- * Resolução CONAMA n°. 293/2001 – Dispõe sobre o conteúdo mínimo do Plano de Emergência Individual para incidentes de poluição por óleo originados em portos organizados, instalações portuárias ou terminais, dutos, plataformas, bem como suas respectivas instalações de apoio, e orienta a sua elaboração;
- * Resolução CONAMA n°. 005/ 1993 – Estabelece definições, classificação e procedimentos mínimos para o gerenciamento de resíduos sólidos oriundos de serviços de saúde, portos e aeroportos, terminais ferroviários e rodoviários;
- * Resolução CONAMA n°. 378/ 2006 – Define os empreendimentos potencialmente causadores de impacto ambiental nacional ou regional para fins do disposto no inciso III, § 1o, art. 19 da Lei n°. 4.771/1965, e dá outras providências;
- * Resolução CONAMA n°. 002/1996 – Atividades sujeitas ao licenciamento ambiental com apresentação de EIA/RIMA;
- * Resolução CONAMA n°. 371/2006 – Estabelece diretrizes aos órgãos ambientais para o cálculo, cobrança, aplicação, aprovação e controle de gastos de recursos advindos de compensação ambiental, conforme Lei n°. 9985/2000;

- * Resolução CONAMA n.º. 303/ 2002 – Dispõe sobre parâmetros, definições e limites de Áreas de Preservação Permanente;
- * Resolução CONAMA n.º. 278/ 2001 – Dispõe contra corte e exploração de espécies ameaçadas de extinção da flora da Mata Atlântica. Proteção à Flora;
- * Resolução CONAMA n.º. 010/ 1993 – Estabelece os parâmetros básicos para análise dos estágios de sucessão de Mata Atlântica Proteção à Flora;
- * Resolução CONAMA n.º. 344/2004 – Estabelece as diretrizes gerais e os procedimentos mínimos para a avaliação do material a ser dragado em águas jurisdicionais brasileiras;
- * Resolução CONAMA n.º. 004/ 1994 – Define vegetação primária e secundária nos estágios inicial, médio e avançado de regeneração da Mata Atlântica, a fim de orientar os procedimentos de licenciamento de atividades florestais em Santa Catarina;
- * Resolução CONAMA n.º. 430/2011 – Dispõe sobre as condições e padrões de lançamento de efluentes, complementa e altera a Resolução n.º 357, de 17 de março de 2005, do Conselho Nacional do Meio Ambiente

2.4.2.6.1.4 – Leis, Decretos e Demais Normas Pertinentes a Atividades Portuárias

- * Lei Federal n.º. 8.630/1993 - Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências (LEI DOS PORTOS);
- * Decreto n.º. 4.391/2002 - Dispõe sobre o arrendamento de áreas e instalações portuárias de que trata a Lei n.º. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, cria o Programa Nacional de Arrendamento de Áreas e Instalações Portuárias, estabelece a competência para a realização dos certames licitatórios e a celebração dos contratos de arrendamento respectivos no âmbito do porto organizado, e dá outras providências;
- * Lei Federal n.º. 9.719/1998 - Dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências;
- * Lei Federal n.º. 10.233/2001 - Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviário e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências;

- * Lei Federal nº. 9.795/1999 - Dispõe sobre a educação ambiental, institui a Política Nacional de Educação Ambiental e dá outras providências;*
- * Lei Federal nº. 10.033/2004 - Altera a tributação do mercado financeiro e de capitais; Institui o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO; e dá outras providências;*
- * Medida Provisória nº. 412/2007 - Dispõe sobre a prorrogação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - REPORTO, instituído pela Lei nº. 11.033, de 21 de dezembro de 2004;*
- * Instrução Normativa nº. 001- ANTAQ 2007 - Fixa os critérios e procedimentos para recebimento de Pedidos de Autorização para operar como empresa brasileira de navegação, bem como, nos Pedidos de Autorização para construção, exploração e ampliação de terminal portuário de uso privativo, no âmbito da Agência Nacional de Transportes Aquaviários- ANTAQ;*
- * Lei Federal nº. 11.518/2007 - Acresce e altera dispositivos das Leis nºs. 10.683, de 28 de maio de 2003, 10.233, de 5 de junho de 2001, e 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para criar a Secretaria Especial de Portos, e dá outras providências;*
- * Lei Federal nº. 7.203/1984 - Está relacionada à assistência e salvamento de embarcação, em perigo no mar nos portos e nas vias navegáveis, e define o responsável pelo dano ambiental ocasionado pelo objeto;*
- * Lei Federal nº. 7.273/1984 - Rege sobre a busca e salvamento de vida humana em perigo no mar, portos e vias navegáveis interiores;*
- * Lei Federal nº. 9.537/ 1997 - Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências;*
- * Lei Federal nº. 9.636/ 1998 - Discorre sobre a regularização, administração, aforamento e alienação de bens imóveis de domínio da União;*
- * Decreto-Lei nº. 9.760/1946 - Descreve sobre os bens e imóveis de domínio da União;*
- * Decreto-Lei nº. 2.398/1987 - Dispõe sobre foros, laudêmios e taxas de ocupação relativas a imóveis de propriedade de domínio da União;*
- * Decreto-Lei nº. 7.937/1945 - Dispõe sobre o Loteamento do Terreno de Marinha;*

- * Decreto Lei nº. 2.490/1940 - Estabelece as novas normas para o Aforamento dos Terrenos de Marinha. Uso do Solo;
- * Portaria MINTER nº. 231/1976 - Estabelece padrões de qualidade do ar;
- * Portaria MINTER nº. 100/1980 - Define os padrões quanto à emissão de fumaça por veículos automotores movidos a óleo diesel;
- * Portaria MINTER nº. 092/1980 - Estabelece critérios e diretrizes quanto à emissão de sons e ruídos;
- * Portaria M.T.E nº. 08/1996 - Estabelece a obrigatoriedade por parte do empregador de realizar programas de controle de riscos ocupacionais que tenham por objetivo a promoção e prevenção da saúde do trabalhador;
- * NR 4 MTB - Serviços especializados em engenharia de segurança e em medicina do trabalho;
- * NR 5 MTB - Comissão Interna de Prevenção de Acidentes;
- * NR 6 MTB - Equipamento de proteção individual. Segurança e medicina do trabalho;
- * NR 7 MTB - Programa de controle médico de saúde ocupacional. Segurança e medicina do trabalho;
- * NR 9 MTB - Programa de prevenção de riscos ambientais. Segurança e medicina do trabalho;
- * NR 29 - Segurança e saúde no trabalho portuário Segurança e medicina do trabalho;
- * IN do IBAMA nº. 07, de 07/07/2011 – Traz novas normas para o Cadastro Técnico Federal do IBAMA para atividades potencialmente poluidoras;
- * IN do IBAMA nº. 211/2008 – Traz normas sobre o princípio da fiscalização orientadora;
- * PORTARIA MMA Nº 09, de 23/01/2007 - Reconhece como áreas prioritárias para a conservação, utilização sustentável e repartição de benefícios da biodiversidade brasileira as áreas que menciona.

2.4.2.6.1.5 – Resoluções Agência Nacional de Transporte Aquaviário - ANTAQ

* *Resolução n.º. 955/ 2007 - Aprova reajuste e alteração da forma de cobrança da tarifa do porto de São Francisco do Sul - SC;*

* *Resolução n.º. 829/ 2007 - Aprova o plano de aplicação dos recursos do fundo de depreciação da administração do Porto de São Francisco do Sul – APSFS;*

* *Resolução n.º. 809/ 2007 - Aprova a autorização para projeto de investimento do terminal marítimo de passageiros do Porto de São Francisco do Sul;*

* *Resolução n.º. 668/ 2006 - Autoriza a desincorporação física, contábil e a alienação de bens móveis da união sob a guarda e responsabilidade da administração do porto de São Francisco do Sul - APSFS, localizados no porto de São Francisco do Sul, no estado de Santa Catarina-SC;*

* *Resolução n.º. 517/ 2005 - Estabelece critérios e procedimentos para a outorga de autorização para a construção, a exploração e a ampliação de terminal portuário de uso privativo;*

* *Resolução n.º. 89/ 2003 - Disciplina e regula o arrendamento de áreas e instalações portuárias destinadas à movimentação e armazenagem de cargas.*

2.4.2.6.1.6 – Regulamentação Acerca da Participação da FUNAI – Fundação Nacional do Índio e das Comunidades Indígenas Afetadas em Atividade ou Obra a ser Licenciada

* *Instrução Normativa n.º. 2 de 21/03/2007 - FUNAI - Fundação Nacional do Índio - Licenciamento Ambiental. Estabelece normas sobre a participação da FUNAI no processo de licenciamento ambiental de empreendimentos ou atividades potencialmente causadoras de impacto no meio ambiente das Terras Indígenas, na cultura dos povos indígenas.*

De acordo com a interpretação da lei ambiental e lei indigenista, entende-se que a Fundação Nacional do Índio - FUNAI deve ser enquadrada como órgão setorial, integrante do SISNAMA, de acordo com inciso III, do artigo 6º, da Lei n.º. 6.938/81, pois é órgão da União legalmente responsável por garantir a posse permanente das terras indígenas e o usufruto exclusivo dos recursos naturais e de todas as utilidades nelas existentes de acordo com a Lei n.º. 5.371, de 05 de dezembro de 1967.

Portanto esta tem responsabilidades quanto à preservação da qualidade ambiental ou de disciplinamento do uso de recursos naturais em terras indígenas, assim para efetivar essa competência é conferido à FUNAI o exercício do poder de polícia. Qualquer obra ou atividade potencialmente ou efetivamente causadora de significativa degradação do meio ambiente em terras indígenas, deve ser controlada pela Fundação Nacional do Índio, portanto é competência que nasce da combinação da legislação ambiental com a legislação indigenista brasileira.

Assim todas as atividades de impacto ambiental relevante, efetiva ou potencialmente, definida por legislação competente, devem ser passivas de análise pela FUNAI, estejam elas em terras indígenas ou fora das terras indígenas, no seu entorno, inclusive podendo deslocar a competência do Estado para o IBAMA, no licenciamento, caso seja requerido pela FUNAI.

Nesse sentido, a FUNAI poderá exigir a avaliação de atividades ou obras localizadas dentro ou fora de terras indígenas, mas que tragam, potencial ou efetivamente, um impacto nas terras indígenas. Quanto ao entorno empresta-se da Lei nº. 9.985/2000 – que instituiu o Sistema Nacional de Unidades de Conservação - SNUC, a definição de zona de amortecimento, como o entorno de uma unidade de conservação, onde as atividades humanas estão sujeitas a normas e restrições específicas, com o propósito de minimizar os impactos negativos sobre a unidade, que deve ser aplicada de uma forma geral, através de uma interpretação por analogia (SILVA, 2008).

Destes fundamentos, oriundo de parecer da Procuradoria da FUNAI, que concluiu pela competência-dever da Fundação Nacional do Índio – FUNAI na participação nos processos de licenciamento ambiental de obras ou atividades potencial ou efetivamente causadoras de degradação do meio ambiente em terras indígenas e seu entorno, e que de origem a instrução normativa ora em comento, que regulamenta a atuação da FUNAI nos respectivos estudos.

2.4.2.6.2 – Legislação Estadual

A análise da legislação Estadual visa demonstrar os fundamentos da política ambiental e territorial do Estado de Santa Catarina, especialmente aquelas relacionadas ao licenciamento, ao uso e ocupação do solo e a gestão.

Atualmente a coordenação e integração entre as políticas de meio ambiente, saneamento básico, recursos hídricos e desenvolvimento econômico, está vinculada à Secretaria do Estado do Desenvolvimento Econômico Sustentável, conhecida pela sigla SDS, que foi criada pela Lei Complementar nº. 381/2007.

Como órgão deliberativo e consultivo tem-se o CONSEMA – Conselho Estadual de Meio Ambiente do Estado de Santa Catarina, responsável pela coordenação das políticas e como órgão executor a FATMA, Fundação do Meio Ambiente de Santa Catarina, que tem

como missão a proteção dos recursos naturais através da gestão das unidades de conservação do Estado, da fiscalização, do licenciamento ambiental, que garante a conformidade das obras, fiscalização do Programa de Prevenção e Atendimento de Acidentes com Carga Perigosa, sistema de informações e desenvolvimento de pesquisas.

Feitas as considerações acerca da sistemática legal do Estado de Santa Catarina, a seguir estão elencadas as principais legislações pertinentes à área ambiental e urbanística.

** Lei nº. 14.675/2009 – Institui o Código Estadual de Meio Ambiente e estabelece outras providências. A presente lei regulamenta toda a política estadual do Estado de Santa Catarina, e estabelece o sistema estadual de meio ambiente;*

Considerações

No âmbito desta política encontram-se definidas as normas que regem a política de gerenciamento de resíduos sólidos, florestal, gestão ambiental e outros, com exceção de temas como educação ambiental, recursos hídricos e saneamento.

No âmbito desta política destaca-se para o presente estudo os capítulos referente à gestão de resíduos e normas referente a gestão ambiental no Estado de Santa Catarina.

** Lei Estadual nº. 11.078/ 1999 - Estabelece normas sobre controle de resíduos de embarcações, oleodutos e instalações costeiras e dá outras providências;*

** Lei Estadual nº. 13.553/2005 - Institui o Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro;*

** Decreto nº. 5010/2006 – Regulamenta a Lei nº 13.553, de 16 de novembro de 2005, que institui o Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro e estabelece outras providências;*

Considerações

A Secretaria do Planejamento, Orçamento e Gestão do Estado de Santa Catarina - SPG tem como responsabilidade a elaboração e aplicação da Lei Estadual nº. 13.553, de 16 de novembro de 2005, que institui o Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro, em toda a costa catarinense, tendo como princípios a ampla divulgação e publicidade.

A referida política tem como instrumentos a elaboração de zoneamento ecológico econômico costeiro, plano de gestão da zona costeira, o sistema de informações do gerenciamento costeiro, o sistema de monitoramento ambiental, relatório de qualidade ambiental e projeto de gestão integrada da orla marítima. Tais instrumentos de maneira geral visam ordenar o uso e ocupação da zona costeira catarinense. E no atual momento está em fase de amplos estudos e diagnósticos técnicos em toda a região costeira do Estado, cujo intuito é a efetiva implementação do plano, o qual já está em vigor desde 2005 e regulamentado desde 2006. Esta política influencia diretamente o uso do solo dos

municípios costeiros, e devem ser devidamente observadas pelo município e também pelos empreendedores no momento da implantação ou ampliação dos empreendimentos, devendo inclusive participar ativamente desta fase de implantação da política.

Municípios que constituem a Zona Costeira em SC

* **Setor I - Litoral Norte:** Araquari; Balneário Barra do Sul; Garuva, Itapoá; Joinville; São Francisco do Sul.

* **Setor II - Litoral Centro-Norte:** Balneário Camboriú; Barra Velha; Camboriú; Itajaí; Itapema; Navegantes; Piçarras; Penha.

* **Setor III - Litoral Centro:** Biguaçu; Florianópolis; Governador Celso Ramos; Palhoça; Porto Belo; São José; Tijucas; Bombas.

* **Setor IV - Litoral Centro-Sul:** Paulo Lopes; Laguna; Imbituba; Imaruí; Garopaba.

* **Setor V - Litoral Sul:** Sombrio; São João do Sul; Santa Rosa do Sul; Passo de Torres; Jaguaruna; Içara; Balneário Gaivota; Balneário Arroio do Silva; Araranguá.

** Decreto Estadual nº. 1.591/2008 - Constitui o Comitê Gestor Integrado para o Planejamento Territorial da Região Costeira, que terá como objetivo integrar, compatibilizar e articular as ações dos programas de: Implementação do Plano de Gerenciamento Costeiro da SPG; Elaboração ou Revisão de Planos Diretores nos Municípios impactados pela duplicação da Rodovia Br 101, no litoral sul de SC, da CODESC; e Zoneamento Turístico Ambiental - ZTA do litoral norte de SC, da Secretaria de Estado do Turismo, Cultura e Esporte - SOL. As atividades do Comitê terão duração até a conclusão das atividades dos programas das três instituições, prevista para 31 de novembro de 2009;*

** Lei Estadual nº. 9.748/ 1994 - Dispõe sobre os Recursos Hídricos, estabelece a Política Estadual dos Recursos Hídricos. Política Estadual dos Recursos;*

** Lei nº. 6.739/1985 - Cria o Conselho Estadual de Recursos Hídricos - CERH, órgão de deliberação coletiva, vinculado ao Gabinete de Planejamento e Coordenação Geral;*

** Lei nº. 9.022/1993 - Dispõe sobre a instituição, estruturação e organização do Sistema Estadual de Gerenciamento de Recursos Hídricos;*

** Lei nº. 10.949/1998 - Dispõe sobre a caracterização do Estado em 10 (dez) Regiões Hidrográficas;*

* Decreto nº. 4.778/2006 - Regulamenta a outorga de direito de uso de recursos hídricos, de domínio do Estado, de que trata a Lei Estadual nº. 9.748, de 30 de novembro de 1994, e dá outras providências;

** Lei nº. 13.517/ 2005 - Dispõe sobre a Política Estadual de Saneamento, que foi desenvolvida e apresentada pela Diretoria de Saneamento, cuja finalidade é disciplinar o planejamento e a execução das ações, obras e serviços de saneamento no Estado, respeitando a autonomia dos Municípios e tendo como Instrumentos o Plano Estadual de Saneamento, o Sistema Estadual de Saneamento e o Fundo Estadual de Saneamento. Esta Lei encontra-se em fase de regulamentação.*

** Lei nº. 15249/2010 – Altera dispositivos da Lei nº 9022/1993, que dispõe sobre a instituição, estruturação e organização do Sistema Estadual de Gerenciamento de Recursos Hídricos.*

2.4.2.6.2.1 – Regulamentações Estaduais Pertinentes a Área Ambiental e Portuária de Santa Catarina

** Instrução Normativa nº. 33 – FATMA - Dá as diretrizes sobre o licenciamento ambiental de estruturas de apoio a embarcações e a navegação de recreio no estado de Santa Catarina;*

** Instrução Normativa nº. 34 – FATMA - Atividades sujeitas ao Cadastro Ambiental Licenciamento ambiental;*

** Portaria FATMA nº. 078/2004 - Estabelece os critérios para fins de definição e aplicação das medidas de compensação ambiental decorrentes do licenciamento ambiental de significativo impacto ambiental;*

** Portaria FATMA nº. 002/2003 - Disciplina o ordenamento e a tramitação dos processos de licenciamento ambiental e dá outras providências. Licenciamento ambiental;*

** Portaria FATMA nº. 074/2001 - Estabelece procedimento de publicidade de licenciamento ambiental, e dá outras providências. Licenciamento ambiental;*

** Resolução CONSEMA nº. 001/2006 – Aprova listagem de atividades consideradas potencialmente causadoras de degradação ambiental passíveis de licenciamento ambiental pela Fundação de Meio Ambiente – FATMA e a indicação do competente estudo ambiental para fins de licenciamento;*

** Resolução CONSEMA nº. 02/2006 - Define as atividades de impacto local para fins do exercício da competência do licenciamento ambiental municipal, bem como os critérios necessários para o licenciamento municipal por meio de convênio, das atividades*

potencialmente poluidoras previstas em listagem aprovada por Resolução do CONSEMA que não constituem impacto local;

** Resolução CONSEMA nº. 004/2008 - Define as atividades potencialmente poluidoras, por meio de listagem, e os critérios para o exercício da competência do Licenciamento Ambiental Municipal;*

** Resolução CONSEMA nº. 003/2008 - Aprova listagem de atividades consideradas potencialmente causadoras de degradação ambiental passíveis de licenciamento ambiental pela Fundação de Meio Ambiente – FATMA e a indicação do competente estudo ambiental para fins de licenciamento;*

Estas são as principais normativas que detalham e regulam a proteção e gestão do meio ambiente no Estado de Santa Catarina, bem como, a atividade portuária, que devem ser observadas quando da implementação e gestão de um empreendimento portuário.

Decorre destas normativas, que estas são adequadas periodicamente a fim de adaptá-las às situações da realidade ou fatos supervenientes, por exemplo, a listagem das atividades que necessitam de licenciamento, bem como dos estudos pertinentes.

2.4.2.6.3 – Análise da Legislação Municipal

A análise da legislação municipal, em especial da Lei Orgânica do Município, em face à Constituição Federal de 1988 e a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, são de fundamental importância para se observar os parâmetros de crescimento e desenvolvimento do município, bem como, as regras específicas pertinentes ao uso do solo, bem como as restrições existentes.

Neste sentido, este item, visa demonstrar a integração da lei municipal, com as legislações estaduais e federais, já apresentadas, no que diz respeito ao uso e ocupação do solo urbano, recursos naturais, serviços urbanos e regionais, serviços sociais, entre outros.

A primeira abordagem está voltada ao conhecimento das leis ambientais e urbanísticas existentes no município, com apontamento daquelas que tem relevância à gestão ambiental e urbanística do município, dando enfoque especial à regulamentação do uso do solo e do Plano Diretor Municipal, bem como, do equilíbrio ambiental.

2.4.2.6.3.1 – Legislação Ambiental e do Planejamento Urbano do Município de São Francisco do Sul

O Município de São Francisco do Sul conquistou a sua autonomia política, administrativa, financeira e legislativa nos termos assegurados pela Constituição da República, pela Constituição do Estado, através de sua Lei Orgânica, em 1990.

Quanto ao uso de suas prerrogativas constitucionais, o município tem exercido medianamente a sua autonomia política e administrativa, fato que pode ser observado a partir da breve catalogação legislativa e considerações a seguir:

** Lei Orgânica (1990);*

A Constituição do município fornece suporte legal a todas as ações e diretrizes municipais a serem implementadas no processo de construção do Planejamento Urbano, do Plano Diretor, uma vez que esta normativa ordena os princípios organizacionais fundamentais do município, ou seja, trata dos direitos, deveres e poderes municipais dentro das prerrogativas outorgadas pela Constituição Federal.

Na Lei Orgânica são traçadas as diretrizes para o cumprimento de várias atribuições do município, dentre elas pode-se citar: o Código de Posturas, o Plano Diretor; regulamentar o uso das vias urbanas e estradas municipais entre outras (TAUIL, 2005).

Essas atribuições do município materializam a sua autonomia política, administrativa e financeira, delegada pela Constituição Federal de 1988 (FERRARI, 2005), as quais estão elencadas no art. 29 da Constituição Federal que assim reza:

“O município reger-se-á por lei orgânica, votada em dois turnos, com o interstício mínimo de dez dias, aprovada por dois terços dos membros da Câmara Municipal, que a promulgará, atendidos os princípios estabelecidos nesta Constituição, na Constituição do respectivo Estado (...).”

Neste sentido, observa-se que a Lei Orgânica do Município de São Francisco do Sul, promulgada em 1990, tem a tarefa de dar estrutura ao município para a implantação da sua política urbana e ambiental, de modo a garantir as funções sociais da cidade e o bem estar de seus habitantes. Destaca-se na legislação em comento, a Secção V e VI que tratam exclusivamente, no primeiro sobre a política urbana e o segundo sobre as diretrizes para a política ambiental do município.

** Lei Complementar nº. 17, de 13 de Dezembro de 2006 - Institui o Plano Diretor Municipal, de acordo com a Lei Orgânica do Município e a Lei Federal nº. 10.257/2001 (Estatuto da Cidade);*

Considerações

O Plano Diretor traz todas as diretrizes gerais do planejamento urbano, em especial acerca do desenvolvimento urbano, proteção ambiental, instrumentos de regularização fundiária, e estabelece o zoneamento do município, o qual é dividido em quatro zonas, sendo destaque as zonas de proteção ambiental. Destacam-se também diretrizes direcionadas ao porto e a zona retro-portuária e sua compatibilização com a proteção ao patrimônio histórico cultural do município.

A presente lei prevê prazos para o cumprimento de alguns planos, programas, projetos e políticas tais como: 12 (doze) meses para os projetos específicos das áreas retro-portuárias e pátios de contêineres; 12 (doze) meses para adequação das demais Leis urbanísticas básicas; 24 (vinte e quatro) meses para elaboração do Código Municipal de Meio Ambiente; 90 (noventa) dias para a elaboração da Lei de Perímetro Urbano; 10 (dez) meses para elaboração da Lei do Uso e Ocupação do Solo Urbano; 12 (doze) meses para a elaboração da Lei de Parcelamento do Solo Urbano; 08 (oito) meses para a elaboração da Lei do Sistema Viário; 18 (dezoito) meses para a elaboração do Código de Obras; 06 (seis) meses para a elaboração do Código de Posturas; 24 (vinte e quatro) meses para a criação e implantação das áreas de proteção ambiental e das unidades de conservação previstos no plano diretor; 24 (vinte e quatro) meses para a elaboração do Plano de Transporte Coletivo do Município; 24 (vinte e quatro) meses para a elaboração do Plano Habitacional do Município, com a identificação das ZEIS - Zonas Especiais de Interesse Social e; 06 (seis) meses para definição de uma política de reciclagem de lixo e; 12 (doze) meses para implantação da Lei Complementar que Institui o Plano Diretor de Saúde Municipal.

Entretanto até o presente momento, tais regulamentações, planos, projetos e programas ainda estão pendentes. E segundo informações da Gerente da Secretaria de Meio Ambiente, Sra. Fernanda Vollrath, tais regulamentos, estão em andamento. No que se refere mais especificamente à legislação urbanística está ocorrendo licitação para contratar consultoria especializada para a elaboração. Já o Plano de Saneamento Básico está em fase de audiência pública, a Política Municipal de Meio Ambiente ainda está em discussão. Assim, continuam em vigor as leis urbanísticas anteriores ao plano diretor.

** Lei Municipal nº. 603 de 26/03/76 – Dispõe sobre construções e edificações no município de São Francisco do Sul, e dá outras providências - trata da regulamentação de obras no município, merecendo destaque a questão da observância desta para se obter alvará de construção e reforma;*

** Lei Municipal nº. 604 de 26/04/1976 – Código de Posturas do Município de São Francisco do Sul regulamenta e trata das medidas de polícia administrativa estatuindo as necessárias relações entre o Poder Público local e os munícipes, e versa sobre matéria de utilização do espaço, higiene no município, bem-estar público, dos cemitérios, das infrações, penalidades e outras disposições;*

** Lei Municipal nº. 756/81 – Cria uma zona especial de proteção e seu disciplinamento; estabelece benefícios e incentivos fiscais; institui o tombamento de bens culturais pelo município e dá outras atribuições ao departamento de educação, cultura e turismo e ao conselho municipal de cultura;*

** Lei Municipal nº. 763/81 – Altera a Lei nº. 783/ 1982 e Lei nº. 285/2003 - Dispõe sobre zoneamento do município de São Francisco do Sul - A presente lei divide o Território Municipal em áreas e zonas, define as atividades e usos permissíveis em cada uma delas estabelece as intensidades da utilização do solo. A presente lei está desatualizada pelo atual Plano Diretor que criou novas zonas ao município, ficando pendente a regulamentação específica detalhando tais zonas e seus usos;*

** Lei Municipal nº. 764/81 - Dispõe sobre o parcelamento da terra, remembramento e desmembramento de condomínios horizontais no município de São Francisco do Sul – a presente lei embora esteja de acordo com a Lei Federal de Parcelamento do Solo Lei nº. 6766/1979 está desatualizada em relação à Lei Federal nº. 10.257/2001 e o atual Plano Diretor Municipal já em vigor desde 2006;*

** Lei Municipal nº. 810/10/2009 - Institui Fundo Municipal de Meio Ambiente - FMMA, de natureza contábil, com o objetivo de custear ações, obras, planos, programas e projetos, visando à melhoria da qualidade do meio ambiente do Município de São Francisco do Sul, à prevenção de danos ambientais, à promoção da educação ambiental e a manutenção de parques públicos municipais ou que venham a ser administrados pelo Poder Público Municipal, bem como, de logradouros públicos que possuam atributos ou características ambientalistas;*

** Lei Municipal Ordinária nº. 867/1985 – Autoriza o Poder Executivo firmar convênio junto ao governo do Estado de Santa Catarina, através da Fundação de Amparo a Tecnologia e Meio Ambiente – FATMA, para criação do Conselho Municipal de Meio Ambiente (CONDEMA);*

** Lei nº. 465, de 22/06/2006 - Dispõe sobre a criação do Conselho Municipal de Meio Ambiente – CMMA, órgão deliberativo e de assessoramento à administração pública direta, nos assuntos referentes à proteção e à preservação ambiental;*

** Lei Municipal nº. 294/2004 - Dispõe sobre a obrigatoriedade de tratamento doméstico de esgoto e águas servidas nas localidades desprovidas de sistema público de coleta, tratamento e destinação de dejetos;*

** Lei Municipal nº. 211/ 2000 - Autoriza o poder executivo municipal a aderir ao programa operacional do fundo de desenvolvimento municipal do estado de Santa Catarina - PRO-*

FDM e tomar empréstimo junto ao fundo de desenvolvimento municipal e dá outras providências;

** Lei Municipal nº. 63/ 1997 - Cria a área de expansão portuária do porto de São Francisco do Sul;*

** Lei Municipal nº. 21/ 1997 - Dispõe sobre incentivos econômicos e estímulos fiscais para empresas que se estabeleçam, no âmbito das atividades portuárias, no município de São Francisco do Sul e dá outras providências.*

Essas são as principais legislações afetas ao meio ambiente, urbanismo, patrimônio histórico e atividades portuárias do município de São Francisco do Sul. Vale destacar que a legislação ambiental específica ainda está em fase de elaboração pelo Conselho de Meio Ambiente. Portanto, para o presente estudo deverão ser observadas as leis federais e estaduais no que tange a proteção e gestão ambiental.

2.4.2.7 – Considerações Referentes aos Aspectos Jurídicos

Feitas as devidas considerações acerca da legislação ambiental e urbanística do município de São Francisco do Sul, é necessário ressaltar que, embora o município conte com autonomia administrativa e legislativa, inclusive possuindo um seu plano diretor devidamente aprovado desde 2006, inclusive já adequado aos ditames da Lei Federal nº. 10.257/01, a legislação urbanística não é exequível por falta da atualização das demais legislações que compõem o plano diretor, o que inviabiliza a sua execução, cabendo destacar que um dos instrumentos importantes para a gestão urbana encontra-se deficiente de regulamentação, que é o Estudo de Impacto de Vizinhança – Relatório de Impacto de Vizinhança, o qual é similar ao presente estudo de impacto ambiental, porém trazendo um cunho voltado as questões relativas à comunidade afetada, portanto, de extrema relevância na implantação de empreendimentos de quaisquer naturezas, pois em síntese visa prevenir qualquer tipo de conflito de vizinhança.

No que tange à legislação ambiental, o município traz importantes previsões em sua Lei Orgânica, bem como, no Plano Diretor, entretanto é carecedor de uma política própria, que ainda está em andamento, possuindo apenas uma legislação esparsa. Neste sentido, para a implementação de um empreendimento, este deverá observar a legislação estadual e federal, especialmente porque se trata de uma área com muitas vulnerabilidades ambientais que frequentemente são alvo de atuação do Ministério Público.

Quanto ao planejamento territorial, destaca-se que as diretrizes estão contidas no plano diretor e leis esparsas que tratam especialmente da expansão portuária, que inclusive encontra-se de acordo com as diretrizes gerais do gerenciamento costeiro do Estado de

Santa Catarina, entretanto ainda de forma genérica, sem muitos detalhamentos, sendo necessário e adequado à elaboração de um plano de gerenciamento costeiro local, que leve em consideração todas as peculiaridades locais, tais como relevante patrimônio natural, potencial turístico, populações tradicionais, indígenas, patrimônio histórico, entre outros.

2.4.2.8 – Planos e Programas Governamentais na Área de Influência do EIA/RIMA

Foram identificados alguns planos e programas existentes no município, que são geridos tanto por iniciativa do governo federal, quanto do estadual e local, que estão em andamento no município, a seguir descritos, e que são importantes no que se refere à gestão socioambiental.

* Programa de Educação Ambiental em Áreas Estuarinas: Baía da Babitonga – tem como objetivo levar ao conhecimento da comunidade a estrutura e funcionamento do manguezal, para fins de desenvolver trabalhos de conscientização com relação à conservação, utilização e manejo adequado dos recursos existentes neste sistema, tendo como órgão gestor a Fundação Municipal do Meio Ambiente de Joinville - FUNDEMA;

* Adequação da capacidade e melhorias operacionais do segmento rodoviário de São Francisco do Sul – Jaraguá do Sul da BR 280 – o referido programa visa solucionar deficiências na infraestrutura terrestre, e de acesso marítimo, para atender a demanda crescente pela movimentação de cargas pelo Porto de São Francisco, sob a responsabilidade do Departamento Nacional de Estradas de Rodagens – DNER;

* Programa de modernização do Porto de São Francisco do Sul sob a responsabilidade do Ministério dos Transportes – o programa tem como objetivo solucionar as deficiências de infraestrutura terrestre, e de acesso marítimo para atender a demanda crescente pela movimentação de cargas no Porto;

* Institucionalização do Parque Aquícola, sob a gestão da FATMA – Fundação Estadual de Meio Ambiente - o referido programa consiste na demarcação de seis áreas na costa litorânea do município de São Francisco do Sul, que constituem o Parque Aquícola do município, os quais são destinados exclusivamente à atividade de maricultura. Este programa se justifica em razão da constante preocupação com o uso racional dos estoques naturais de mexilhões, e a criação de um projeto para conhecimento e estudo desses locais no Estado de Santa Catarina, com o objetivo de fornecimento de dados para o manejo sustentado dos recursos;

- * Plano Municipal de Desenvolvimento Sustentável 2008 – o referido programa tem o objetivo de promover o desenvolvimento rural e pesqueiro de São Francisco do Sul, através da geração e retenção de riquezas e potencialização dos recursos existentes, que ocorre sob a gestão da Epagri e Prefeitura Municipal de São Francisco do Sul;
- * Projeto de Maricultura e Pesca – o referido projeto tem o intuito de promover a melhoria da qualidade de vida dos maricultores e pescadores artesanais, estimulando a sua fixação na comunidade, incrementando atividades alternativas de geração de rendas, com o aproveitamento de coletores artificiais originado da biodiversidade marinha, próximo aos cultivos, incentivando a atividade turística e despertando a consciência ecológica, sob a gestão da Secretaria Municipal de Agricultura e Pesca;
- * Programa Coletores de Sementes – trata-se de um programa que fornece apoio aos pescadores artesanais e profissionais atendendo 2.115 famílias de pescadores, dando base técnica a seis fazendas de camarão e buscando formas de incentivos aos produtores de marisco estimulando a maricultura. No que se refere à pesca, a Secretaria Municipal de Agricultura e Pesca, atende pescadores artesanais, Colônias de pesca, Casa Familiar do Mar, maricultores e cultivadores da carcinicultura e da ostreicultura;
- * PAC – Plano de Aceleração do Crescimento do governo federal vai destinar recursos para restauração do Patrimônio Histórico, sendo que o município de São Francisco será contemplado com recursos para empregar em seu patrimônio histórico;
- * Projeto Orla – está vinculado a implementação do Gerenciamento Costeiro vinculado ao Ministério do Meio Ambiente e Secretaria do Patrimônio da União, visando o aperfeiçoamento das normas que auxiliem na gestão e minimização dos conflitos de usos e ocupação da orla marítima. Sua implementação está a cargo do Estado de Santa Catarina, através da Secretaria de Desenvolvimento Sustentável, integrado ao Gerenciamento Costeiro do Estado.