

Transferência do parque de tancagem do Mucuripe para o Terminal Portuário do Pecém: solução ou problema?

Shifting of the Mucuripe Tanking Park to the Pecém Port Terminal: solution or problem?

Traslado del Parque de Almacenamiento en Tanques del Mucuripe para el Terminal Portuario del Pecém: ¿solución o problema?

Transfert du Parc de réservoirs du Mucuripe pour le Terminal Portuaire du Pecém: solution ou problème?

Lorena Grangeiro de Lucena Tôrres
lucenatorres.adv@gmail.com
Universidade de Fortaleza
- Unifor

Dayse Braga Martins
daysebragamartins@gmail.com
Universidade de Fortaleza
- Unifor

Lorena de Albuquerque Medeiros
loren.albuquerque@icloud.com
Universidade de Fortaleza
- Unifor

Resumo

O estudo traz a problemática da transferência do parque de tancagem do Mucuripe para o Terminal Portuário do Pecém, haja vista que até o presente momento só existe notícia de um único estudo de viabilidade para essa transferência, contratado pelo governo do estado, o que gera grande receio¹. O posicionamento do Ministério Público é que o parque de tancagem em meio à pontos residenciais seria inseguro, porém, caso haja a transferência, em pouco tempo a especulação imobiliária irá povoar o entorno do Terminal do Pecém, e acabará como o Porto do Mucuripe. No mais, foram trazidas as diferenças entre um porto e um Terminal de Uso Privado – TUP. Outrossim, para a realização deste trabalho científico desenvolveu-se pesquisa do tipo bibliográfico e documental, pura, exploratória e descritiva. Assim, concluiu-se que é necessário um estudo ambiental dessa possível transferência, para que demonstrem os pontos positivos e negativos ao meio ambiente, com as novas instalações do parque, utilizando-se das ferramentas de Auditoria e Perícia Ambiental. Sobretudo, destaca-se a necessidade das licenças ambientais, para que o novo local escolhido para receber o empreendimento seja realmente o mais adequado, tanto ambientalmente como logisticamente. Por fim, é salutar que haja discussão da viabilidade econômica e do modelo de tancagem que deve ser implantado.

Palavras-chave: Transferência do parque de Tancagem. Porto do Mucuripe. Porto do Pecém. Terminal de Uso Privado – TUP. Auditoria e Perícia Ambiental.

Abstract

The study presents the problem of the shifting of the Mucuripe Tanking Park to the Pecém Port Terminal since up to the present moment there is only one single feasibility study for this shifting, hired by the state government, which generates great fear. The Public Prosecutor claims that a tanking park based on residential zone is unsafe, but in case of the shifting, in a short time the real estate speculation will populate the surroundings of the Terminal of Pecém and will end up as the Port of Mucuripe. In addition, the differences between a Port and a Private Use Terminal (TUP/ PUT) were brought in. Also, for the accomplishment of this scientific work a research of the bibliographic and documentary type, pure, exploratory and descriptive was developed. Thus, it was concluded that an environmental study of this possible shifting is necessary to demonstrate the positives and negatives to the environment, with the new facilities of the park, using the tools of Audit and Environmental Expertise. And above all, the need for environmental licenses is highlighted, so that the new location chosen to receive the project is really the most appropriate, both environmentally and logistically. Finally, it is salutary that there is a discussion of the economic feasibility and the tank model that should be implemented.

¹ “Pela primeira vez o projeto é tratado de forma profunda, tanto que o Governo contratou um estudo, em andamento, que vai viabilizar a transferência”, disse o titular da Seinfra, Adail Fontenele. – Fonte O Povo. Disponível em: <http://www.opovo.com.br/app/opovo/economia/2014/09/20/noticiasjornaleconomia,3317654/projeto-de-mudanca-para-o-pecem-esta-parado.shtml>. Acesso em: 10 jun.2016.

Keywords: Shifting of Tanking Park. Port of Mucuripe. Port of Pecém. Private Use Terminal – TUP/PUT. Audit and Environmental Expertise.

Resumen

Este trabajo trae la problemática del traslado del parque de almacenamiento en tanque del Mucuripe para el Terminal Portuario del Pecém, teniendo en mente que hasta el presente momento solo hay noticia de un único estudio de viabilidad para este traslado, contratado por el gobierno del Estado, lo que genera gran preocupación². El posicionamiento de la fiscalía es que el parque de almacenamiento en tanque cerca de puntos residenciales sería inseguro, sin embargo, caso haya el traslado, en poco tiempo la especulación inmobiliaria se establecerá en el entorno del Terminal del Pecém y dará un fin al Puerto de Mucuripe. Diferencias entre un Puerto y un Terminal de Uso Privado – TUP fueron discutidas. Además, para la realización de este trabajo científico fue desarrollada una investigación del tipo bibliográfica y documental, pura, exploratoria y descriptiva. Así, se concluyó que es necesario un estudio ambiental de este posible traslado, para que se demuestren los puntos positivos y negativos al medio ambiente, con las nuevas instalaciones del parque, utilizándose de las herramientas de Auditoría y Maestría Ambiental. Sobre todo se resalta la necesidad de permisos ambientales, para que el nuevo local elegido para recibir la compañía sea realmente el más adecuado, tanto ambientalmente como logísticamente. Por fin, es saludable que haya discusiones acerca de la viabilidad económica y del modelo de almacenamiento en tanque que debe ser puesto.

Palabras Claves: Traslado del parque de Almacenamiento. Puerto del Mucuripe. Puerto del Pecém. Terminal de Uso Privado – TUP. Auditoría y Maestría Ambiental.

Résumé

L'étude apporte la problématique du transfert du parc de réservoirs du Mucuripe, pour le Terminal Portuaire du Pecém. Jusqu'au moment, il n'existe qu'une étude de viabilité pour ce transfert, engagé par le gouvernement de l'État, ce qui produit grand crains³. Le positionnement du Ministère Public est que le parc de réservoirs au milieu des points résidentiels serait insecure. Pourtant, si le transfert se passe, dans peu de temps la spéculation immobilier ira peupler l'autour du Terminal du Pecém, et ce-ci finira comme le Port du Mucuripe. Le travail a encore ajouté les différences entre un Port et un Terminal d'Utilisation Privée - TUP. Pour la réalisation de ce travail scientifique une recherche du type bibliographique et documentaire, pur, exploratoire et descriptive a été développé. Ainsi, il a été possible de conclure qu'il faut faire une étude environnementale de ce possible transfert, pour démontrent les points positifs et négatifs à l'environnement, avec les nouvelles installations du parc, en utilisant des outils de l'auditoriat et d'expertise environnementale. Et surtout, on attire l'attention à la nécessité des licences environnementales, pour que le nouveau lieu choisi pour recevoir le parc soit ajusté environnementalement et logistiquement. Finalement, c'est salutare qu'il y ait discussion de la viabilité économique et du modèle de réservoirs qui doit être implanté.

Mots-clés: Tranferência do parc de réservoirs. Port du Mucuripe. Port du Pecém. Terminal d'Utilisation Privée - TUP. Audit et expertise environnementale.

1 Introdução

Uma minuciosa e completa pesquisa foi realizada em 1908⁴, com intuito de levantar informações topohidrográficas e estudar o regime dos ventos, marés, correntes e movimentos dos areais. Após esse estudo, em 1930, foi apresentado o projeto de construção do porto de Fortaleza, na enseada do Mucuripe. Durante o governo de Getúlio Vargas, por meio do Decreto-Lei n° 544, de 07 de julho de 1938, decidiu-se a localização do novo porto de Fortaleza, na enseada do Mucuripe.

² “Pela primeira vez o projeto é tratado de forma profunda, tanto que o Governo contratou um estudo, em andamento, que vai viabilizar a transferência”, disse o titular da Seinfra, Adail Fontenele. – Fonte O Povo. Disponível em: <http://www.opovo.com.br/app/opovo/economia/2014/09/20/noticiasjornaleconomia,3317654/projeto-de-mudanca-para-o-pecem-esta-parado.shtml>. Acesso em: 10 jun.2016.

³ “Pour la première fois le projet est traité de forme profonde, de telle façon que le Gouvernement a engagé une étude, en progrès, qui va viabiliser le transfert», a dit le titulaire de laSeinfra, Adail Fontenele. Source: Journal O Povo. Disponible dans : <http://www.opovo.com.br/app/opovo/economia/2014/09/20/noticiasjornaleconomia,3317654/projeto-de-mudanca-para-o-pecem-esta-parado.shtml>. Accès en : 10 jun.2016.

⁴ Dados histórico referente ao Porto do Mucuripe, *online*.

Em 1939, um cais acostável com 426 metros foi construído pela Companhia Nacional De Construções Cíveis e Hidráulicas (CIVIHIDRO). Já em 1952, foram construídos os armazéns A-1 e A-2 e, em 1964, inicializaram-se a construção do armazém A-3 e os trabalhos de construção da estação de passageiros e dragagem de 8 metros de profundidade. Em 1968, foi a vez da inauguração do armazém A-4 e, em 1982, foi inaugurado o píer petroleiro. Em seguida, no ano de 1984, inaugurou-se o armazém A-5.

Ademais, em 1965, foi assinada a escritura pública de constituição da sociedade de economia mista Companhia Docas do Ceará, baseada na Lei nº 4.213, de 14 de fevereiro de 1963, juntamente com o Decreto nº 54.046, de 23 de julho de 1964, com a finalidade de explorar industrialmente e comercialmente os portos no estado do Ceará. Em 1965, por meio do Decreto Federal nº 57.103, a concessão do porto de Fortaleza foi transferida do governo do estado para a Companhia Docas do Ceará.

Atualmente, o acesso ao cais de atracação do Porto do Mucuripe possui um canal retilíneo de 1.200 metros de comprimento por 160 metros e duas bacias de evolução, com dimensões adequadas para o tráfego. Um mole de 1.900 metros de extensão protege as bacias das ondulações e correntes marítimas. Além disso, a bacia de evolução do cais comercial tem diâmetro de 500 metros e a bacia do píer petroleiro possui diâmetro de 600 metros e profundidade de 13 metros. O porto possui também sete áreas de fundeio para embarcações com condições de segurança adequada e sinalização náutica.⁵

Dessa forma, conforme narrado por Espínola (2007, p.7), o porto do Mucuripe é uma referência mundial desde os seus primórdios. Assim, o porto do Mucuripe, que está localizado na enseada de mesmo nome, é um velho conhecido dos navegadores desde o início do século XVI, estando seu nome escrito nos primeiros documentos que tratam do Ceará, quando ainda se escrevia “Siará”. Além disso, tem-se, ao longo da sua existência, uma rica e emocionante história, que vai da passagem do primeiro europeu a pisar em solo brasileiro, o espanhol Vicente Yanes Pizon, em 1500, a Américo Vespúcio, em 1501, passando pelo holandês Jan Bautista de Syens, em 1600, até os nossos dias, visitado por navegantes de todos os lugares do mundo.

A localização estratégica do porto do Mucuripe beneficia-se da sua proximidade com os mercados da América do Norte e Europa, sendo seu favorecimento reduzido em comparação aos portos localizados no Nordeste, Sudeste e Sul do Brasil.

Desta feita, temos o parque de tancagem da Petrobrás, que está situado na área portuária do Mucuripe, contando com 09 (nove) distribuidoras de combustíveis e tancagem total de 215.000 m³ (duzentos e quinze mil metros cúbicos). Contudo, a capacidade de armazenamento está com seu volume no nível máximo, necessitando urgentemente de uma ampliação, que deve ocorrer de forma planejada e com estudos de viabilidade e dos possíveis impactos ambientais e sociais.

Assim, após essas constatações, iniciou-se um projeto, há alguns anos, de transferência do depósito de tancagem do Mucuripe para o porto do Pecém, todavia, surgem diversas dúvidas acerca dessa transferência.

É notório que tal imposição é ilegítima, causando insegurança jurídica, haja vista que não há lei vigente para essa exigência, o que ocorre é que foram editados 04 (quatro) decretos ao longo dos anos, sendo que todos estão vencidos, conforme será abordado nos tópicos a seguir. Desta feita, nenhuma empresa será obrigada a retirar as suas instalações para outro local, se não por força de lei vigente, o que não é o caso em epígrafe.

Portanto, abordar-se-á ao longo da pesquisa a diferença e obrigações de um porto e de um Terminal de Uso Privado – TUP. Além da análise normativa da transferência do parque de tancagem do porto do Mucuripe para o terminal portuário do Pecém, os princípios norteadores da atividade portuária e ambiental, bem como a necessidade de Estudo de Impacto Ambiental – EIA/RIMA. Outrossim, traz-se a discussão da transferência do parque de tancagem como um problema ou solução. Por fim, analisar-se-á a necessidade do processo de auditoria e perícia ambiental, como ferramenta do Relatório de Impacto Ambiental.

2 Distinção entre porto e terminal de uso privado – TUP

Inicialmente, antes de enfrentarmos a problemática específica a que a pesquisa se propõe, necessária a análise da diferença entre o porto e o TUP. Temos que o terminal portuário do Pecém está inserido no Complexo Industrial e Portuário Mário Covas, mais conhecido como Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP). Dessa forma, a criação do complexo surgiu para atender à demanda das indústrias e empresas da região Nordeste, visando o desenvolvimento do parque industrial local.

⁵ Referências da Infraestrutura - Docas do Ceará.

Neste caso, o próprio “plano mestre”, que auxilia a criação do terminal portuário do Pecém, caracteriza-o como sendo um TUP, conforme autorização do governo do estado do Ceará, juntamente com a interveniência da Companhia de Integração Portuária do Ceará – CEARAPORTOS, por meio do contrato de adesão nº 097/2001 (SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, 2015). Ocorre que, tal contrato de adesão fora assinado com o regime jurídico observado pela Lei nº 8.630/93, a qual fora revogada pela Lei nº 12.815/13.

Assim, de acordo com a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, cabe destacar que terminal organizado é “bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária” (redação do Art. 2º, I).

Sendo que a mesma legislação define como terminal de uso privado a “instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do Terminal organizado”, inserido no Art. 2º, IV da referida Lei.

Desta forma, como mencionado anteriormente, o terminal portuário do Pecém não pode ser considerado um porto, haja vista que a definição de porto, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ⁶ (BRASIL, 2016), é a seguinte:

Porto Organizado: é o porto construído para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária. As funções no porto organizado são exercidas, de forma integrada e harmônica, pela a Administração do Porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Nesse sentido, temos a definição de Terminal de Uso Privativo – TUP, pela ANTAQ, que nada mais é do que uma instalação construída ou a ser implantada por instituições privadas ou públicas, não integrantes do patrimônio do porto público, para a movimentação e armazenamento de mercadorias destinadas ao transporte aquaviário ou provenientes dele, sempre observando que somente será admitida a implantação de terminal dentro da área do porto organizado quando o interesse possuir domínio útil do terreno. Sendo os TUP's terminais outorgados pela ANTAQ para empresas privadas.

Estando o Pecém como instalação de TUP, de tipo marítimo, administrado pelo estado do Ceará (CEARAPORTOS), segundo documentação abaixo:

Figura 1 – ANTAC

80	FOGÁS	TUP	FLUVIAL	SOCIEDADE FOGÁS LTDA	RO
81	ESTALEIRO MAUÁ - TUP MAUÁ JURONG (ANTIGO)	TUP	MARÍTIMO	ESTALEIRO MAUÁ S/A	RJ
82	PECÉM	TUP	MARÍTIMO	ESTADO DO CEARÁ (CEARAPORTOS)	CE
83	CHIBATÃO	TUP	MARÍTIMO	CHIBATÃO NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	AM
84	ALMIRANTE BARROSO	TUP	MARÍTIMO	PETROBRAS TRANSPORTE S/A - TRANSPETRO	SP

Fonte: ANTAC – classificação dos portos públicos, TUPs

Em resumo, notória a distinção de um porto organizado e um TUP, sendo o terminal do Pecém um TUP, conforme Resolução nº 2969, de 04 de julho de 2003, a qual define a classificação dos portos públicos, terminais de uso privado e estações de transbordo de cargas em marítimo, fluviais e lacustres.

Fundamentos constitucionais da transferência do parque de tancagem do porto do Mucuripe para o terminal portuário do Pecém

⁶ É uma autarquia especial, com autonomia administrativa e funcional, vinculada à Secretaria de Portos da Presidência da República do Brasil. Ela é responsável pela regulamentação, controle tarifário, estudo e desenvolvimento do transporte aquaviário no Brasil.

Cabe ao Estado, por ser titular de tais recursos, a tutela de legislar sobre questões de obrigações e de deveres relacionados ao meio ambiente, haja vista que qualquer ação realizada na esfera ambiental, que possa gerar impactos ao meio ambiente, deve ser pautada em estudos prévios.

Nesse caso, o Art. 225 da Constituição Federal impõe ao Poder Público a exigência de estudo prévio de impacto ambiental quando se tratar de instalação de obra ou atividade potencialmente degradadora ao meio ambiente, senão vejamos:

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 1º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

(...)

IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade

Dessa forma, é necessário que o Poder Público se imponha em defesa do meio ambiente, analisando de forma eficaz essa possível transferência. Assim, a natureza assume um papel de extrema importância no fator da economia, submetendo-se a efeitos de normatização quando relacionados aos meios necessários para que aconteça a sua apropriação.

Noutro giro, o meio ambiente é considerado um direito de todos e um bem de uso comum do povo, exatamente por se tratar de um bem indispensável à manutenção da sadia qualidade de vida, com responsabilidade e deveres, tanto do Poder Público como da coletividade, pois o particular pode adotar conduta de risco e lesiva ao equilíbrio do ecossistema, cabendo ao Poder Público a incumbência de delimitar áreas para espaços protegidos.

Como base no âmbito administrativo, para a proteção ao Direito Ambiental, surgem os estudos de impactos ambientais e a ação civil pública, tratando-se de mais uma ferramenta utilizada em defesa e garantia dos direitos ambientais. A partir daí, a responsabilidade torna-se compartilhada, devendo ser promovida por toda a coletividade, mesmo estando em evidência que o Estado goza de prerrogativas bem mais eficazes e céleres na proteção do meio ambiente do que a coletividade em questão.

Por fim, a transferência do parque de tancagem deve ser pautada nos princípios que se encontram inseridos na Constituição, sendo eles: princípio da supremacia, da constituição, da proporcionalidade, da soberania, da cidadania e da dignidade da pessoa humana, da democracia, da participação de todos, da informação e publicidade dos atos, dentre outros.

3 A análise normativa da transferência do parque de tancagem do Mucuripe para o “porto do Pecém”

O parque de tancagem do porto do Mucuripe está com sua capacidade de armazenamento no limite, assim, surgiu a especulação da sua transferência para o terminal do Pecém (DUTRA, 2014).. Nesse caso, o novo equipamento/parque de tancagem seria construído em parceria com a iniciativa privada, estando o governo do Ceará desenvolvendo um projeto de concessões imediatas e outras que ainda serão realizadas a longo prazo, chegando à 2040.

Ocorre que, a possível transferência possui apenas uma proposta comercial, advinda da empresa Ampla Engenharia, Assessoria, Meio Ambiente e Planejamento Ltda., para a elaboração de estudos de impactos ambientais e relatórios de impactos ambientais – EIA/RIMA, tendo sido entregue em janeiro de 2015, conforme informações oficiais do site da Secretaria de Infraestrutura do Ceará – SEINFRA.

Tal proposta surgiu com o intuito de licenciar o Terminal Intermodal de Cargas (TIC), situado no Complexo Industrial e Portuário do Pecém, para que o mesmo possua estruturas como o pré-gate (área destinada ao controle preliminar de acesso ao porto do Pecém), assim como o parque de tancagem, que será composto por tanques de armazenagem de combustíveis líquidos claros, armazenagem de gás liquefeito de petróleo -GLP, tubovias (para interligação do porto do Pecém ao TIC) e adequação do berço 4 e do píer 2.

Todavia, como já mencionado, essa transferência não possui um estudo concreto da viabilidade do parque de tancagem no terminal do Pecém e, se existe, não está seguindo o princípio constitucional da publicidade dos atos públicos. Sendo necessário que o governo do estado tenha prudência nesse empreendimento e busque se cercar de todos os meios jurídicos, procurando opiniões das diversas áreas envolvidas nessa cessão, ou seja, é preciso que este analise a posição de conselhos

de classe que possam contribuir com o assunto (Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura - CREA, Ordem dos Advogados do Brasil - OAB, Ministério Público e a opinião pública, por meio de audiência pública).

Noutro giro, abordar-se-á um resumo de como surgiu o terminal do Pecém, que teve suas atividades de construção iniciadas em 1995, com a vinda dos navios da Marinha do Brasil para levantamentos ecobatimétricos⁷ na costa do Ceará. Nesse caso, apenas em 2001 é que as operações comerciais do terminal foram efetivamente iniciadas.

O complexo Industrial e Portuário do Pecém, mais conhecido como “porto do Pecém”, surgiu como elemento capaz de atender as demandas empresariais, sempre visando a indústria de base, voltada para as atividades relacionadas à siderurgia, refino de petróleo, petroquímicas, dentre outras.

Temos ainda que o referido terminal se destina a atender às necessidades de movimentação e armazenagem de graneis líquidos e combustíveis, destinados basicamente ao atendimento e substituição da completa transferência das operações de graneis líquidos e combustíveis dos terminais instalados no bairro de Mucuripe, na cidade de Fortaleza, contemplando ainda outras demandas fruto da área de influência do referido porto do Pecém, e que possam a partir de ali serem operadas.

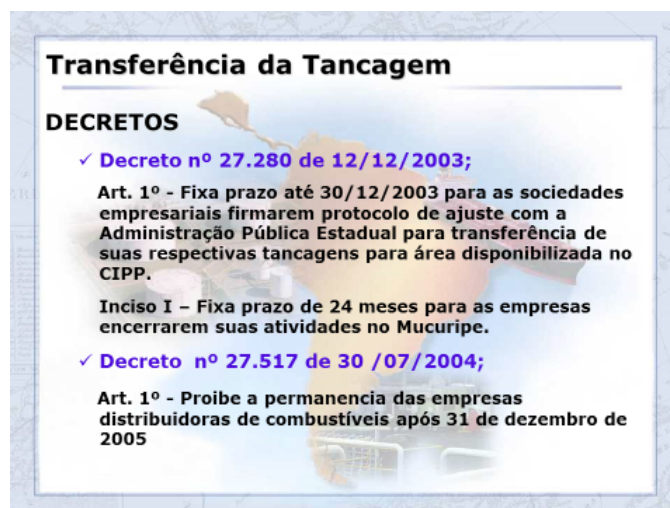
Ademais, já com o terminal do Pecém em pleno funcionamento desde 2001, e com a atual situação do parque de tancagem, localizado no bairro do Mucuripe e rodeado de casas e comércio, foram iniciadas especulações para a sua transferência.

Ocorre que, em 2003, ou seja, 02 (dois) anos após o início das atividades do terminal do Pecém, fora proferido o Decreto Estadual nº 27.517/04, que versa acerca da prevenção sobre a necessidade de realocação dos estabelecimentos empresariais, que incentiva a reinstalação em área adequada do complexo industrial e portuário do Pecém e anuncia a eventual adoção de medidas jurídico administrativas coercitivas para a compulsória desocupação da área indicada pelos estabelecimentos industriais mencionados (CEARÁ, 2004). Senão vejamos:

Art. 1º - As sociedades empresárias instaladas na área do Porto do Mucuripe, em Fortaleza-CE, indicada no Anexo Único deste Decreto, com estabelecimentos de base para recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo - GLP, não poderão permanecer na atual localização após 31 de dezembro de 2005, podendo transferir seus estabelecimentos para a nova área adequada, disponibilizada no Complexo Industrial e Portuário do Pecém - CIPP, nos municípios cearenses de Caucaia e de São Gonçalo do Amarante (CEARÁ, 2004, *on line*).

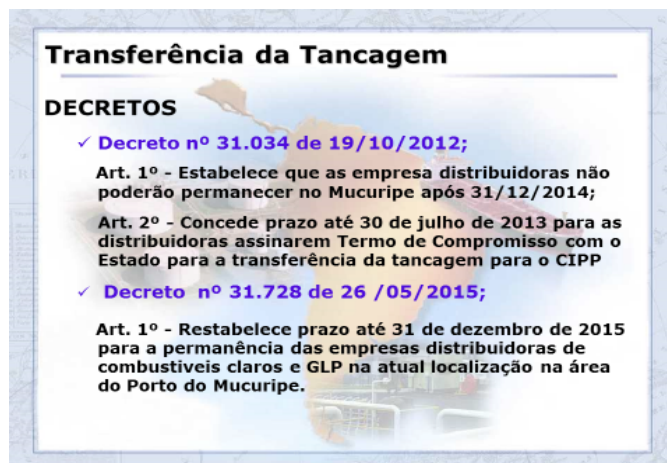
Todavia, analisamos que a legislação não fora cumprida, haja vista que foram criados diversos decretos, quase que para o mesmo fim, conforme se demonstra abaixo:

Figura 2 – Tancagem de combustível, decretos (continuação)



⁷ Os levantamentos ecobatimétricos consistem na determinação da variação da profundidade do leito do rio em determinadas seções – Disponível em: < <http://www.ebah.com.br/content/ABAAAeUgAJ/ecobatimetria>>. Acesso em 02 jun.2016

Figura 2 – Tancagem de combustível, decretos (conclusão)



Fonte: Tôres (2016)

Outrossim, temos o Decreto Estadual nº 31.034, em seus arts. 1º e 2º, de 19 de outubro de 2012, o qual estabelece prazo para que as sociedades empresárias instaladas na área do porto do Mucuripe, em Fortaleza - CE, com estabelecimentos de base para recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo - GLP, transfiram seus estabelecimentos para a nova área adequada, disponibilizada no complexo industrial e portuário do Pecém - CIPP, nos municípios cearenses de Caucaia e de São Gonçalo do Amarante (CEARÁ, 2012).

Sendo que tal prazo teria seu fim em 30 de julho de 2013, ou seja, a determinação já conta com quase 03 (três) anos de atraso. Note-se que a redação do decreto é quase a mesma do anterior.

Para finalizar, ocorreu recentemente a promulgação do Decreto nº 31.728, de 26 de maio de 2015, que restabelece prazo para que as sociedades empresárias instaladas na área do porto do Mucuripe, em Fortaleza - CE, com estabelecimentos de base para recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo - GLP, transfiram seus estabelecimentos para a área adequada que indica (CEARÁ, 2015).

Tal prazo foi estabelecido até o dia 31 de dezembro de 2015, conforme vejamos:

Decreto nº 31.728 de 26 /05/2015

Art. 1º - Restabelece prazo até 31 de dezembro de 2015 para a permanência das empresas distribuidoras de combustíveis claros e GLP na atual localização na área do Porto do Mucuripe.

Não obstante, nada foi feito até o presente momento para que a situação fosse modificada e o decreto já perdeu a sua validade. O que se nota é que estamos diante de uma situação embaraçosa, pois o Poder Público age de forma diversa à legislação, proferindo diversos decretos municipais para o mesmo fim, sem que haja uma solução.

Ademais, temos que o marco regulatório do setor portuário engloba a Lei 12.815/13 e o Decreto nº 8.033/13, o qual definiu novos termos para a exploração de Terminais de Uso Privado (TUP's), estações de transbordo de carga (ETC), instalações portuárias de turismo (IPT) e instalações portuária de pequeno porte (IP4).

Desta feita, concluímos que há necessidade imediata de rever as condutas relacionadas à transferência do parque de tancagem, situado no porto do Mucuripe. Sem esquecer que é fundamental que haja um estudo meticoloso acerca do novo local de instalação do sistema de armazenamento de combustíveis, ou mesmo, se já existir estudo em andamento, que este seja disponibilizado às instituições que possam contribuir para uma análise técnica de viabilidade do projeto – OAB, CREA, MP Estadual e Federal.

Além da observância de princípios voltados para a proteção do meio ambiente, ecologicamente equilibrado, conforme iremos tratar a seguir.

3.1 Princípios voltados à proteção do meio ambiente

Por conta da degradação em massa do nosso ecossistema nas últimas décadas, o termo “sustentabilidade” passou a ser mencionado e aplicado diversas vezes no cenário mundial, inserindo o meio ambiente no quadro de direitos fundamentais conhecidos como princípios de terceira geração, mencionados em textos constitucionais de diversos países.

São compreendidos e observados como normas jurídicas amplas para que haja entendimento geral dos direitos e fatos. O seu real alcance dá-se apenas quando podem mensurar sua aplicação em determinado contexto. A partir do seu surgimento e de sua aplicação é que nascem os limites dentro da lei, em diversos campos de atuação, constituindo-se nos alicerces do Direito.

Com o crescimento populacional e as novas necessidades que foram surgindo ao longo dos anos, o ramo do Direito criou novos princípios, regras e punições para acompanhar as peculiaridades do Direito Ambiental. Essas mudanças surgem amparadas nas legislações e disciplinas já existentes e passam a fazer parte de áreas específicas do nosso ordenamento jurídico, mantendo relações estreitas com o Direito Constitucional, de onde são retiradas algumas regras bem específicas, como regras de competência administrativa, legislativa e jurisdicional.

3.1.1 Precaução

Serão tratados, nesse subtítulo, três princípios que se relacionam diretamente com o tema central dessa pesquisa, norteando o embasamento teórico e fixando a legislação pertinente em casos concretos.

A precaução está diretamente ligada ao impacto ambiental que atividades humanas podem acarretar ao meio ambiente e aos seus sistemas naturais. Tais sistemas possuem valores e direitos intrínsecos, e, com isso, os interesses em questão não têm como serem auferidos. Logo, fica clara a necessidade da criação e da adoção de medidas destinadas à preservação do meio ambiente, com o impedimento de ações lesivas e fiscalização por parte de órgãos específicos.

Com o acontecimento da Declaração do Rio, em 1992, que obteve como um de seus fundamentos o princípio da prevenção, foi amparado o princípio da precaução. Esse princípio encontra-se taxativo no Princípio 15 da referida declaração, cuja redação transcrevo abaixo:

De modo a proteger o meio ambiente, o princípio da precaução deve ser amplamente observado pelos Estados, de acordo com suas capacidades. Quando houver ameaça de danos sérios ou irreversíveis, a ausência de absoluta certeza científica não deve ser utilizada como razão para postergar medidas eficazes e economicamente viáveis para prevenir a degradação ambiental. (RAMID; RIBEIRO, 1992, p. 157).

O princípio da precaução surge, então, como um meio de gerenciamento de riscos, pois leva em conta que, mesmo com todos os estudos preventivos realizados, é necessário que seja considerada a existência da chance do imprevisto, deixando claro que, infelizmente, mesmo com todos os recursos existentes, os acidentes ambientais podem ocorrer, já que não há como mensurar todas as situações.

Esse princípio deixa clara a existência de duas teorias: uma que acredita que existem medidas de prevenção destinadas ao resguardo do meio ambiente, e, a outra, que vê a possibilidade de perigo eminente, posto que toda atividade humana gera impacto ambiental, enfatizando o que conhecemos como *in dubio pro natura* como premissa mais forte no caso dessas duas teorias.

3.1.2 Prevenção

Na visão de José Adércio Leite Sampaio, Wold e Nardy (2003, p.70), a prevenção surge como um meio de antecipar-se ao processo de degradação ambiental, surgindo por meio de políticas públicas de gerenciamento e de proteção dos recursos naturais, *in verbis*:

A prevenção deve guiar as ações administrativas nos exames de autorizações e licenças de atividades que possam afetar o meio ambiente, bem como para exigências do estudo de impactos ambientais. Já a precaução se acha relacionada com danos ambientais irreversíveis ou a incertezas científicas, obrigando à realização de, pelo menos, duas perícias antes da liberação ou autorização de uma atividade ou prática. (SAMPAIO; WOLD; NARDY, 2003, p.71).

Verifica-se que a prevenção trata de riscos ou impactos que são conhecidos, enquanto a precaução é destinada a gerir riscos ou impactos desconhecidos. A prevenção trabalha com o risco *certo*; já a precaução vai além e se preocupa com o risco *incerto* (MARCHESAN, 2005, p. 30).

Segundo Paulo Henrique Faria Nunes (2011, p. 90, *on-line*), a prevenção é um princípio essencial para a conservação ambiental, devendo estar à frente do dever de reparar daqueles que, de algum modo, contribuem para que haja danos ao meio ambiente.

A prevenção é princípio essencial da preservação e da conservação ambiental e deve ser colocada à frente do dever de reparação por parte daqueles que causam danos ao ambiente. Nem sempre um dano ambiental pode ser remediado. Em alguns casos a recuperação é impossível, em outros, requer largo espaço de tempo e altos custos, o que nos aproxima da impossibilidade. Portanto, a prevenção é elemento imprescindível à manutenção e à melhoria da qualidade ambiental. (NUNES, 2011, p.70, *on-line*).

Na prevenção, a aplicação deste princípio ocorre quando o perigo é certo e quando há elementos seguros para afirmar que uma determinada atividade será efetivamente perigosa. O princípio da prevenção é uma conduta racional ante um mal que a ciência pode objetivar e mensurar, movendo-se dentro da certeza das ciências.

3.1.3 Desenvolvimento sustentável

É um princípio que norteia os Estados a utilizarem seus recursos disponíveis de acordo com suas próprias políticas nacionais, havendo desejo de que os países em desenvolvimento consigam separar seus objetivos econômicos dos países que fazem parte do mundo desenvolvido. Conforme José Adércio Leite Sampaio, Chris Wold e Afrânio Nardy (2003, p.11):

O direito ao desenvolvimento apresenta dois componentes elementares. O primeiro consiste, na verdade, em uma reafirmação da soberania permanente dos Estados sobre seus recursos naturais, mas a estende a todas as áreas da economia, da política e das liberdades civis. Assim, esse componente fundamental afirma o direito dos Estados de formularem e implementarem suas políticas de proteção ao meio ambiente em consonância com a promoção dos direitos humanos. Já o segundo componente desse princípio afirma que todo homem tem o direito de contribuir para e participar do desenvolvimento cultural, social, econômico e político. Em consequência, o direito ao desenvolvimento articula-se como um direito fundamental que os Estados têm o dever de proteger.

Constitui-se em um princípio econômico, pois está diretamente ligado à economia dos países e dos Estados, possuindo caráter associado à proteção e à promoção dos direitos humanos. Nota-se ainda que há uma cooperação entre os Estados na ânsia de atingir uma mesma meta econômica. Contudo, é necessário garantir a proteção do meio ambiente ecológico e economicamente equilibrado.

Observa-se que, já na Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente Humano, realizada em Estocolmo, em 1972, mencionada acima, uma das questões relevantes era a do conflito de interesses econômicos entre os países pobres e ricos, mais especificamente entre o direito ao meio ambiente e o direito ao desenvolvimento. Tais conflitos perduram até hoje em várias áreas de atuação, de forma que há a necessidade de manter o equilíbrio entre as duas partes para que haja o progresso sem a necessidade de degradação ambiental, já que sabemos que os recursos naturais são finitos. Neste ensejo, vejamos o que diz o artigo 170, VI, da Constituição Federal de 1988:

A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

VI – defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação.

No âmbito do Direito Ambiental, não existe uniformidade doutrinária com exatidão aos princípios existentes, e nem mesmo ao conteúdo jurídico neles contidos.

Princípio do desenvolvimento sustentável ou ecodesenvolvimento tem previsão implícita na cabeça do artigo 225, combinado com o artigo 170, IV, ambos na Constituição Federal e expressa no Princípio 04 da Declaração do Rio: ‘Para se alcançar um desenvolvimento sustentável, a proteção ambiental deve constituir parte integrante do processo de desenvolvimento e não pode ser considerada separadamente’, tendo sido plantada a sua semente mundial na Conferência de Estocolmo de 1972. (AMADO, 2012, p. 56)

Por tudo que já foi exposto, dá para realizar uma análise da antinomia que existe sobre esta questão, que seria a proteção ao meio ambiente *versus* o crescimento econômico, visando à manutenção do ambiente saudável, o qual se transforma em parte integrante do desenvolvimento sustentável.

4 A necessidade do EIA/RIMA em grandes empreendimentos

O conceito de impacto ambiental advém de que ele é o resultado da intervenção humana sobre o meio ambiente, podendo ser descrito como positivo ou negativo, dependendo da intensidade e da peculiaridade da intervenção que será desenvolvida.

É de responsabilidade do Poder Público gerir e exigir, na forma da lei, o estudo prévio de impacto ambiental quando se tratar de atividades potencialmente lesivas ao meio ambiente, sendo dada a publicidade indispensável para tais atos. Esse estudo prévio está elencado no rol de modalidade de avaliação de impacto ambiental e é um instrumento da Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), em seu artigo 9º, III, da Lei 6.938/81.

O impacto ambiental está regulamentado pela Resolução do Conama nº 01/86, a qual fixou seu conceito normativo. A partir daí, surgem hipóteses para que haja exigibilidade do Estudo De Impacto Ambiental (EIA) e estas estão dispostas na Resolução Conama nº 01, de 23 de janeiro de 1986, em seu artigo 2º, conforme consta abaixo:

Artigo 2º - Dependará de elaboração de estudo de impacto ambiental e respectivo relatório de impacto ambiental - RIMA, a serem submetidos à aprovação do órgão estadual competente, e do IBAMA e in caráter supletivo, o licenciamento de atividades modificadoras do meio ambiente, tais como:

I - Estradas de rodagem com duas ou mais faixas de rolamento;

II - Ferrovias;

III - **Portos e terminais de minério, petróleo e produtos químicos;**

IV - Aeroportos, conforme definidos pelo inciso I, artigo 48, do Decreto-Lei nº 32, de 18.11.66;

V - **Oleodutos, gasodutos, minerodutos, troncos coletores e emissários de esgotos sanitários;**

VI - Linhas de transmissão de energia elétrica, acima de 230KV;

VII - Obras hidráulicas para exploração de recursos hídricos, tais como: barragem para fins hidrelétricos, acima de 10MW, de saneamento ou de irrigação, abertura de canais para navegação, drenagem e irrigação, retificação de cursos d'água, abertura de barras e embocaduras, transposição de bacias, diques;

VIII - Extração de combustível fóssil (petróleo, xisto, carvão);

(...) (BRASIL, 1986, *on line*).

Em alguns estados, apenas existe a exigência da apresentação de EIA/RIMA quando são empreendimentos e atividades cuja implantação seja efetivamente e potencialmente causadora de significativo impacto ao meio ambiente. Isto acontece pelo fato de que a elaboração de um EIA/RIMA é de alto custo e complexidade. Essa forma de manejo torna-se inadequada por conta de que algumas dessas unidades da federação contrapõem-se à Resolução do Conama, querendo, de forma discricionária, eleger quais empreendimentos iriam causar ou não significativo impacto ambiental.

Este referido estudo deve ter como premissa uma definição de medidas mitigadoras dos impactos negativos dos projetos que são analisados. Deve também trabalhar na implementação de leis, de normas, de tratados e de estudos em geral que consigam minimizar os impactos ao meio ambiente sem que a função econômica seja atingida. O citado estudo deverá ser elaborado por uma equipe multidisciplinar, já que se trata de um documento científico complexo.

Para a efetividade das audiências públicas, deverão ocorrer em locais acessíveis aos interessados e o local e o horário devem ser adequados para a realização, devendo acontecer quando mais convier à população em geral.

5 Transferência do parque de tancagem: solução ou problema?

Este estudo versa acerca da tancagem, dessa forma, vamos entender melhor esse procedimento. Tancagem nada mais é do que a capacidade de armazenamento de um tanque (reservatório). No caso trazido à baila, temos a tancagem do porto do Mucuripe, que, como dito anteriormente, está com sua capacidade no limite máximo, podendo acarretar sérios problemas, sendo necessário um estudo de viabilidade da tancagem no entorno do porto do Mucuripe, ou melhoramento de algum estudo já existente, para que não venha a ocorrer problemas, como o incêndio que atingiu o sistema de tancagem de combustíveis em uma empresa de Santos.

Assim como o sistema de tancagem do Mucuripe, o porto de Santos também possuía seus tanques de armazenagem em local residencial. Assim, após o acidente, os efeitos para a saúde da população do entorno foram devastadores, pois

uma cortina de fumaça preta cobriu o céu com substâncias tóxicas, que provocaram inúmeras doenças respiratórias na população, além das doenças que podem vir a se manifestar ao longo do tempo.

Já para o meio ambiente, por estarem localizados em área urbana, os bombeiros tiveram dificuldade de chegar ao local e de combater o incêndio, o que ocasionou poluição atmosférica e contaminação da água.

Assim, é necessário que as autoridades tenham um maior critério de avaliação no modelo atual do parque de tancagem, com solicitação de estudo preventivo, pois caso ocorra algum tipo de desastre, as empresas devem estar preparadas para lidar com eles e conter os possíveis impactos gerados.

Devemos, portanto, ser imparciais e analisar todas as possíveis questões que possam surgir. Dessa forma, fica a indagação do motivo da transferência do parque de tancagem atual para o terminal do Pecém, haja vista que poderia apenas ser implantada uma reforma e expansão do já existente, e até mesmo a construção de um novo parque de tancagem, no Terminal do Pecém, para ampliação do abastecimento.

Além disso, há afirmação da Prefeitura Municipal de Fortaleza, em seu Projeto Orla de Fortaleza – Plano de Gestão Integrada da Orla Marítima, entregue em 2006, de que a tancagem inserida no porto do Mucuripe oferece grande perigo a população ali existente, inclusive com riscos de explosões e incêndios (BRASIL, 2006).

O que sabemos é que, em toda a história do parque de tancagem do porto do Mucuripe, existiram 02 (dois) acidentes: um ocorreu no ano de 1984 e o outro, em 1992; porém nenhum trouxe vítimas fatais, já que o produto existente na armazenagem era apenas gasolina e diesel. Tais produtos, quando passíveis de acidentes, causam explosão na tampa do tanque/recipiente de armazenagem e o combustível queima enquanto existir.

Todavia é de conhecimento da maioria que o parque atual armazena outros tipos de produtos, além da gasolina e do diesel, como gás natural, dentre outros. Este tipo de produto gera preocupação, haja vista possuir um potencial explosivo. Deve ser analisada a transferência desses elementos para um novo local, sempre lembrando a necessidade de um estudo prévio, juntamente com as ferramentas de perícia e auditoria ambiental.

Assim, fica a indagação: qual seria o real motivo da transferência do parque de tancagem? Se for pela segurança, falta transparência quanto a existência de estudos que comprovem o alegado. Dessa feita, apresentamos algumas razões trazidas pelo próprio governo:

“No decreto, o governador argumenta que a necessidade da transferência se dá por questões de segurança, pois no local estão um “número cada vez maior de residências, inclusive de milhares de pessoas carentes, fato que revela incompatibilidade pelo alto risco potencial de acidente de gravíssimas proporções”.

Além disso, segundo o documento, “é necessário preservar o meio ambiente ecologicamente equilibrado para as presentes e futuras gerações, controlando a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente”. Incêndios ocorridos em 1984 e 1992 em estabelecimentos situados no parque de tancagem do Porto do Mucuripe também são argumentos utilizados para a transferência dessas empresas.

Ação Civil Pública

Pelos mesmos motivos e em virtude do prazo anterior não ter sido cumprido pelas empresas, o Ministério Público do Ceará (MPCE) ingressou na segunda-feira (25) com uma Ação Civil Pública para que as empresas Raizen Combustíveis S/A e Petrobras Distribuidora S/A deixem de realizar as atividades de recebimento, armazenamento e expedição de combustíveis no Porto do Mucuripe.

A ação pede também que o Estado do Ceará seja condenado a promover todas as medidas necessárias para que as empresas não deem continuidade às suas atividades no local. Para o promotor de Justiça Raimundo Batista de Oliveira, titular da 1ª Promotoria de Justiça de Meio Ambiente, a permanência das empresas no local “representa grande risco, pois a região onde estão instaladas é densamente povoada, o que eleva as proporções de eventual acidente, com prejuízos humanos, sociais e econômicos incalculáveis”.

O MPCE também pediu o desarquivamento do Inquérito Civil Público que apurava denúncias de inadequações às normas da Lei de Uso e Ocupação do Solo por parte de empresas instaladas no Porto do Mucuripe e requereu em Ação Civil Pública, com pedido de antecipação de tutela, que as empresas suspendam as atividades no local imediatamente. O MPCE estabelece multa diária de R\$ 5 mil em caso de descumprimento de eventual decisão judicial por parte do Governo do Estado. (Fonte: GOVERNO, *on line*, 2015)

Além das indagações trazidas acima, apresentamos mais uma ambiguidade, pois, pesquisando notícias antigas, vem à tona um projeto de governo em estender o calçadão da Beira-Mar, conforme palavras do próprio secretário de Turismo à época:

Outro projeto trabalhado pela Setur é o chamado Marina do Mucuripe, que pretende estender o calçadão da beira-mar até a região do Mucuripe. ‘Ela aumenta a Beira-Mar até onde deveria ser, para as pessoas poderem andar e passar em frente ao iate e andar a Beira-Mar inteira’, pontuou, admitindo que a obra é polêmica – (Arialdo Pinho, Secretário Estadual de Turismo de Fortaleza). (PINHEIRO, 2015, *on line*)

Desta forma, devem ser levantados todos os dados para que não haja o mau uso de dinheiro e bens públicos. Devendo, portanto, o Ministério Público investigar todas as possibilidades, levantar estudos específicos, para somente depois concluir qual seria o melhor local de instalação do parque de tancagem de Fortaleza.

Levando em consideração possíveis especulações imobiliárias que possam existir e fundamentando suas decisões com estudos técnicos, que avaliem a (in)segurança do parque de tancagem do Mucuripe e quais seriam as vantagens e desvantagens de transferi-lo. Sem esquecer que é necessária a implantação de medidas ambientais, que protejam o meio ambiente equilibrado, e medidas sociais e econômicas.

Figura 3 - Modelo atual do parque de tancagem visto de cima



Fonte: Tôres (2016)

Figura 4 - Parque de tancagem do porto do Mucuripe



Fonte: Gonçalves (2010).

Na verdade, por meio da identificação desses problemas, diagnosticamos a necessidade de uma análise da transferência do parque de tancagem do Mucuripe para o terminal do Pecém, mencionando os possíveis problemas ambientais, sociais e econômicos que a transferência da tancagem para, sem um estudo pormenorizado, pode vir a ocasionar.

Para a manutenção do parque de tancagem do porto do Mucuripe, deve-se analisar o que pode ser feito para diminuir os riscos de explosões, definir medidas mitigadoras, melhorar o atual modelo de tancagem e rever os impactos positivos e negativos que traz o parque de tancagem estando situado no entorno do porto do Mucuripe.

6 O Processo de auditoria ambiental na responsabilidade socioambiental

A auditoria nada mais é do que uma atividade de exame de avaliação de procedimentos, processos, sistemas, registros e documentos, com o objetivo de aferir o cumprimento dos planos, metas, objetivos e políticas da organização, sendo um conjunto de ações de assessoramento e consultoria.

Já a ambiental é um instrumento usado para evitar a degradação ambiental, podendo ser uma investigação documentada, no intuito de verificar as conformidades e não conformidades de algum empreendimento. Nesse caso, é uma ferramenta indispensável para ser utilizada na tramitação da transferência do parque de tancagem do porto do Mucuripe.

Portanto, em sendo realizado estudo técnico aliado ao acompanhamento ambiental, podemos concluir que podemos chegar a uma solução viável do problema da transferência ou manutenção do parque de tancagem.

7 Conclusão

Com a avaliação detalhada e a identificação dos possíveis problemas que possam surgir com a transferência do parque de tancagem do Mucuripe para um outro local, surgiu a referida pesquisa, com objetivo de analisar as normas, legislações e possíveis impactos ambientais, econômicos e sociais inerentes à transferência.

Assim sendo, faz-se necessário um estudo detalhado de todos os pontos fortes e fracos desse projeto. Como dito anteriormente, precisa que haja a publicidade da análise que vem sendo realizada. Ademais, é fundamental a transparência e planejamento com o orçamento público, para que não aconteça o ocorrido com o “novo terminal de passageiros de Fortaleza”, que surgiu como uma obra milionária, destinado a receber turistas, e até o presente momento não cumpriu com as expectativas, e seu foco atual em ser realizado festas milionárias.

Além desta problemática, é importante ressaltar que, enquanto não se soluciona o impasse relacionado à transferência do parque de tancagem, poderemos, em alguns anos, ou mesmo bem antes, sendo mais realista, passar por um colapso no abastecimento desses insumos, tanto na região de Fortaleza como nos municípios vizinhos. Isto porque a maioria da população é abastecida por esse parque de tancagem, que está defasado, com uma diminuição significativa em seu volume de abastecimento.

Tal fato repercute em uma problemática atual e de grande impacto ambiental: como Fortaleza quer ser detentora do hub⁸ da companhia aérea TAM sem ter capacidade de abastecimento nem mesmo para os cidadãos que habitam a cidade? Quais as ações que o governo do estado do Ceará pode empreender para viabilizar a transferência do depósito de tancagem do Mucuripe para o porto do Pecém?

Além disso, é notório que o porto do Mucuripe possui uma responsabilidade social com a população do entorno, haja vista que as pessoas acabaram construindo suas moradias, assim como diversos comércios locais, o que gera emprego e renda. Assim, fica a pergunta: quem irá realocar a população do Serviluz?

Como dito anteriormente, fica a indagação do motivo de não ampliarem a tancagem já existente, para que possa ser suficiente para o abastecimento do setor, além do abastecimento local de postos, para a população em geral. O que se vê é que o Poder Público está simplesmente fechando os olhos para esse problema.

Noutro giro, como pode o Ministério Público ingressar com uma Ação Civil Pública – ACP sem trazer antes, ou disponibilizar, estudos de viabilidade e impactos ambientais, sociais e econômicos? E pior, como pode obrigar as empresas a pararem suas atividades sem que haja lei vigente? O que realmente está por trás dessa transferência? É necessário que haja uma apuração dos fatos, de modo sério e com argumentos reais. Não há justificativa técnica nem isonomia nessa decisão!

Caso a insegurança seja um real motivo da transferência, seria necessário que os postos de combustíveis fossem realocados para locais distantes de onde hajam casas. Não é necessário nenhum estudo mais aprofundado para saber que o modelo da tancagem é mais seguro do que um posto de combustível.

Nesse caso, faz-se necessário o acompanhamento dessa questão por órgãos governamentais e órgãos independentes, para que não haja uma decisão equivocada e mais à frente sejamos obrigados a conviver com tais escolhas, vendo o dinheiro público ser investido de forma errônea. Além disso, é sempre bom que haja a opinião de oposição, para analisarmos a melhor maneira de solucionar os impasses e melhorar os argumentos.

Dessa feita, é essencial a participação dos órgãos de classes, vinculados direta ou indiretamente ao assunto, como o Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura – CREA, a Ordem dos Advogados do Brasil – OAB e a participação efetiva do Ministério Público, haja vista possuírem papel de fiscalização e defesa dos direitos fundamentais a um meio ambiente ecologicamente equilibrado.

Analisando a questão de forma ampla, utilizando-se, inclusive, das ferramentas de auditoria e perícia ambiental para um entendimento completo acerca do assunto; e colocando em prática o princípio da prevenção e precaução, já que há responsabilidade do estado na gestão de projetos ambientais.

No mais, é interessante saber qual o posicionamento da população em geral, o qual pode ser discutido em uma audiência pública, para que possam ser mensurados os anseios dos cidadãos que utilizam o serviço de abastecimento de combustíveis, os empresários do setor, entre outros interessados

Referências

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ. **Contrato de Adesão**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/ContratoAdesao/CA97.pdf>>. Acesso em: 0 jun. 2016.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ. **O que é um porto organizado?** Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/PerguntasFrequentes.asp#>>. Acesso em: 04 jun. 2016.

⁸ **Hub** (do inglês), **plataforma giratória de voos, e centro de conexão** são designações dadas ao aeroporto utilizado por uma companhia aérea como ponto de conexão para transferir seus passageiros para o destino pretendido. É parte do sistema *hub-and-spoke*, (“cubo e raios”, como em uma roda de bicicleta), no qual viajantes em trânsito entre aeroportos que não são servidos por voos diretos trocam de aeronave para continuar sua viagem ao destino final. Muitas companhias aéreas têm seus *hubs* situados em aeroportos das cidades onde ficam sua sede, hangar ou terminal.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ. **Terminal de Uso Privado – TUP**.

Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/Classificacao_PortosPublicos_TUPs_EstacoesTransbordoCargas.pdf>. Acesso em: 04 jun. 2016.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasil, DF, Senado, 1988.

Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88_Livro_EC91_2016.pdf>. Acesso em 02 jun.2016.

BRASIL. Decreto Federal nº 57.103, de 19 de outubro de 1965. Transfere a concessão do porto de Mucuripe para a Companhia Docas do Ceará e dá outras providências. **Câmara dos Deputados**, 19 out. 1965. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-57103-19-outubro-1965-397524-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 10 maio 2016.

BRASIL. Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013. Regulamenta o disposto na Lei no 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. **Planalto.gov**, 28 jun. 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Decreto/D8033.htm>. Acesso em: 04 jun. 2016.

BRASIL. Decreto-Lei nº 544, de 07 de julho de 1938. Modifica o decreto nº 23.606, de 20 de dezembro de 1933, na parte referente à construção do porto em Fortaleza, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 08 jul. 1938. Disponível em: <<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto.lei:1938-07-07;544>>. Acesso em: 10 maio 2016.

BRASIL. Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários e dá outras providências. **Planalto.gov**, 5 jun. 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm>. Acesso em: 10 jun. 2016.

BRASIL. Lei nº 4.213, de 14 de fevereiro de 1963. Reorganiza o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, dando-lhe a denominação de Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, disciplina a aplicação do Fundo Portuário Nacional e dá outras providências. **LexML**. 14 fev. 1963. Disponível em: <<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:ex:br:federal:lei:1963-02-14;4213>>. Acesso em: 10 maio 2016.

BRASIL. Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. **Planalto.gov**, 02 set. 1981. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm>. Acesso em: 10 out. 2014.

BRASIL. Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. **Planalto.gov**, 26 fev. 1993. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm>. Acesso em: 10 maio 2016.

BRASIL. Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. **Planalto.gov**, 13 fev. 1998. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9605.htm>. Acesso em: 10 jun. 2016.

BRASIL. Marinha. Diretoria de Portos e Costas. **Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Ceará (NPCP)**. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <<https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/cpce.pdf>>. Acesso em: 05 abr. 2016.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Projeto Orla de Fortaleza**. Disponível em <http://www.mma.gov.br/estruturas/orla/_arquivos/fortaleza_orla_11_08_06_verso_final_pdf1_11.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2016.

BRASIL. Secretaria de Portos. **Terminais de uso privados**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/terminais-de-uso-privado>>. Acesso em: 04 jun. 2016.

CEARÁ PORTOS. Terminal Portuário do Pecém – Histórico. Disponível em: <<http://www.cearaportos.ce.gov.br/index.php/terminal-portuario-do-pecem/historico>>. Acesso em: 02 jun. 2016.

CEARÁ. Decreto Estadual nº 27.517, de 30 de julho de 2004. Que previne sobre a necessidade de realocização dos estabelecimentos empresariais que menciona, incentiva a reinstalação em área adequada do complexo industrial e portuário do Pecém e anuncia a eventual adoção de medidas jurídico administrativas coercitivas para a compulsória desocupação da área indicada pelos estabelecimentos industriais mencionados. **Diário Oficial do Estado do Ceará**, Fortaleza, 30. jul. 2004. Disponível em <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/5372551/pg-9-caderno-unico-diario-oficial-do-estado-do-ceara-doece-de-30-07-2004>>. Acesso em: 30 maio 2016.

CEARÁ. Decreto Estadual nº 31.034, de 19 de outubro de 2012. Que estabelece prazo para que as sociedades empresárias instaladas na área do porto do Mucuripe, em Fortaleza - CE, com estabelecimentos de base para recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo - GLP, transfiram seus estabelecimentos para a nova área adequada, disponibilizada no complexo industrial e portuário do Pecém - CIPP, nos municípios cearenses de Caucaia e de São Gonçalo do Amarante. **Diário Oficial do Estado do Ceará**, Fortaleza, 24 out. 2012. Disponível em <<http://imagens.seplag.ce.gov.br/PDF/20121024/do20121024p01.pdf>>. Acesso em: 30 maio 2016.

CEARÁ. Decreto Estadual nº 31.728, de 26 de maio de 2015. Que restabelece prazo para que as sociedades empresárias instaladas na área do porto do Mucuripe, em Fortaleza - CE, com estabelecimentos de base para recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo - GLP, transfiram seus estabelecimentos para a área adequada que indica. **Diário Oficial do Estado do Ceará**, Fortaleza, 27 maio 2015. Disponível em <<http://imagens.seplag.ce.gov.br/PDF/20150527/do20150527p01.pdf>>. Acesso em: 30 maio 2016.

COMPANHIA DOCAS DO CEARÁ. **Regulamento do Porto**. Companhia Docas do Ceará. Fortaleza, 1998. Disponível em: <<http://www2.docasdoceara.com.br/arqs/RegulamentoPorto.pdf>>. Acesso em: 30 maio 2016.

DUTRA, Artumira. **Projeto de mudança para o Pecém está parado**. Disponível em: <<http://www.opovo.com.br/app/opovo/economia/2014/09/20/noticiasjornaleconomia,3317654/projeto-de-mudanca-para-o-pecem-esta-parado.shtml>>. Acesso em: 10 jun. 2016.

ESPÍNOLA, Rodolfo. **Caravelas, jangadas e navios: uma história portuária**. Fortaleza: Omni, 2007.

GONÇALVES, KLÉBER A. **Porto do Mucuripe abriga tancagem e inflamáveis circulam perto de casas**. 2010. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/jornalimages/app/noticia_147507931171/2018/01/26/64136/2601ec1510.JPG>. Acesso em: 30 maio 2016.

GOVERNO do CE dá novo prazo para empresas de combustíveis deixarem porto. Disponível em: <http://www.portalaz.com.br/noticias/geral/337425_governo_do_ce_da_novo_prazo_para_empresas_de_combustiveis_deixarem_porto>. Acesso em: 30 maio 2016.

JONATHAS, Andreh. Tancagem no Pecém está na lista de concessões do Governo do Estado. **O Povo**, Fortaleza, 9 dez. 2015. Disponível em: <<http://www.opovo.com.br/app/opovo/economia/2015/12/09/noticiasjornaleconomia,3546342/tancagem-no-pecem-esta-na-lista-de-concessoes-do-governo-do-estado.shtml>>. Acesso em: 30 maio 2016.

LUGUETTI, Bruno. **Tancagem de combustíveis: uma questão de estratégia**. Fortaleza, 2016. 4 slides; color. Apresentação em Power-point.

MACEDO JUNIOR, Jimmie. **O Porto de Fortaleza**. Disponível em: <<http://www.ebah.com.br/content/ABAAA2o4AI/porto-fortaleza>>. Acesso em: 03 dez. 2015.

PINHEIRO, Yohana. Teleférico, marina e complexo estão entre os planos da Setur. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 11 dez. 2015. Disponível em: <<http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/negocios/teleferico-marina-e-complexo-estao-entre-os-planos-da-setur-1.1452347>>. Acesso em: 04 jun. 2016.

PORTO DO MUCURIPE. FORTALEZA (CE). **Porto do Mucuripe**: fotos, informações, notícias e projetos. Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=774672>>. Acesso em: 30 maio 2016.

SCHMIDT, Cláudio et al. Ceará, potência eólica do Brasil, 2013. **Grandes Construções**, Fortaleza, n. 34, v.1, p. 44-45, jan./fev. 2013. Disponível em: <http://www.grandesconstrucoes.com.br/antigo/br/PDFS/GC_34.pdf>. Acesso em: 22 fev. 2016.

SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Plano mestre**: Terminal Portuário do Pecém. 2015. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/arquivos/planos-mestres-sumarios-executivos/se36.pdf>> Acesso em: 04 jun. 2016

TANCAGEM no Mucuripe: um problema a resolver. **O Povo**, Fortaleza, 3 maio 2015. Disponível em: <<http://www.opovo.com.br/app/opovo/opiniao/2015/05/02/noticiasjornalopiniao,3431666/tancagem-no-mucuripe-um-problema-a-resolver.shtml>>. Acesso em: 30 maio 2016.

TÔRRES, Lorena Grangeiro de Lucena. Transferência do parque de tancagem do Mucuripe para o Terminal Portuário do Pecém: solução ou problema? *Âmbito Jurídico*, n.151, Ano XIX, p. 1. 2016. ISSN - 1518-0360. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=17613&revista_caderno=5>.

Acesso em: 20 set. 2016.

TORRES, Lorena Grangeiro de Lucena; MARTINS, Dayse Braga; CAULA. Bleine Queiroz. Mineração, desenvolvimento econômico e sustentabilidade ambiental: a tragédia de mariana como parâmetro da incerteza. **Diálogo Ambiental, Constitucional e Intenacional**, Rio de Janeiro, n.1, v. 6, p. 71-98. 2016.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS. **Manual de auditoria interna**. Disponível em: <https://www.ufmg.br/auditoria/images/stories/documentos/manual_2a_verso_revisado.pdf>. Acesso em: 30 maio. 2016.

Sobre os autores

Lorena Grangeiro de Lucena Tôres

Administradora de empresas, advogada, especialista em Perícia e Auditoria Ambiental, Universidade de Fortaleza – Unifor. Membro da Comissão de Direito Ambiental e Direito Marítimo, Portuário, Aeroportuário e Aduaneiro da OAB/CE.

Dayse Braga Martins

Orientadora; Doutora em Direito Constitucional pela Universidade de Fortaleza (Unifor). Graduada em Direito - Unifor e mestre em Direito Constitucional. Unifor. Advogada, Professora assistente da graduação e da Pós-Graduação *Lato Sensu* da Unifor. Pesquisadora.

Lorena de Albuquerque Medeiros

Graduada em Comércio Exterior, Universidade de Fortaleza – Unifor
Coordenadora de Shipping

Recebido em: 03/11/2017

Avaliado em: 15/05/2018

Aceito em: 16/05/2018