

2017

AGENDA AMBIENTAL LOCAL

Registro de atividades



Gestão



Meio
Ambiente



Porto
Cidade

Sumário

1. INTRODUÇÃO	4
2. CARACTERIZAÇÃO DO PORTO E DE SUAS ATIVIDADES.....	6
2.1 Identificação do Empreendimento.....	6
2.2 Movimentação de Cargas.....	7
2.3 Acesso ao Porto	8
2.3.1 Acesso Rodoviário	8
2.3.2 Acesso Ferroviário	8
2.4 Gestão Ambiental.....	9
2.4.1 Introdução	9
2.4.2 Estrutura da Organização.....	10
2.4.3 Núcleo Ambiental Multidisciplinar	12
2.4.4 Fiscalização.....	14
2.4.5 Indicadores Ambientais	14
5 PROPOSTA DE AÇÃO	15
5.1 Relações com agentes internos e externos ao Porto em prol do desenvolvimento sustentável	15
5.2 Gerenciamento da Agenda.....	16
5.3 Cronograma	17
3 RELAÇÃO PORTO CIDADE	18
3.1 Conceituação e adoção como objetivo estratégico.....	18
3.1 Liderança da EMAP no Comitê de Responsabilidade Social	23
3.2 Participação da EMAP em comitês de ação e conselhos deliberativos...	25
3.2 Projetos Socioambientais	26
3.2.1. Apoio à comunidade da Ilha do Cajual.....	27
3.2.2 Parceria com o Estaleiro Escola.....	29
3.2.3 Parceria com a Associação dos Agricultores Familiares, Pescadores Artesanais e Vendedores do Porto de Cajupe – AVTEC.....	29
3.2.4 Lagoa da Garça (local aberto à comunidade)	30
3.3 Defesa jurídica de mais investimentos em Responsabilidade Socioambiental	33
4 RELAÇÕES COM OUTROS AGENTES DO PORTO EM QUESTÕES AMBIENTAIS	35

4.1 Relações com outras autoridades intervenientes na atividade portuária	35
4.1.1 ANTAQ	35
4.1.2 ANVISA	38
4.1.3 VIGIAGRO.....	388
4.2 Parcerias em casos de emergência ambiental	39
4.2.1 PAM.....	39
4.2.2 PACPI – Plano de Área do Complexo Portuário do Itaqui.....	411
4.2.3 Comitê da Qualidade do Ar.....	43
ANEXOS	44

1. INTRODUÇÃO

A Agenda Ambiental Local é um instrumento de ajuste regulatório que contempla os compromissos das instalações portuárias com os atores intervenientes nestas atividades, sempre com o objetivo de atendimento da legislação ambiental e promoção do desenvolvimento sustentável.

Em outras palavras, trata-se de um documento que incorpora aspectos locais na discussão do meio ambiente portuário, demonstrando especificamente as relações e parcerias dos agentes intervenientes na atividade portuária entre si próprios (por exemplo, a relação entre as Autoridades Portuárias e as agências de saúde presentes nos portos), bem como as relações e compromissos assumidos com agentes externos ao Porto – o que caracteriza a Relação Porto-Cidade, a exemplo de projetos socioambientais que beneficiam comunidades locais.

As agendas ambientais portuárias foram instituídas inicialmente pela Resolução 006/98 da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar – CIRM, que estabeleceu a Agenda Ambiental Portuária com o objetivo de realizar o acompanhamento sistemático da adequação das ações do setor portuário às exigências ambientais do país. As demais agendas ambientais (institucional e local) são propostas pela ANTAQ, e a Agenda Ambiental Local, por exemplo, tornou-se critério de medição do Índice de Desempenho Ambiental – IDA da ANTAQ.

Nessa perspectiva, como autoridade portuária comprometida com o desenvolvimento sustentável e com a qualidade da sua gestão, a EMAP elaborou a sua Agenda Ambiental Local, com vistas a planejar e executar uma rede de relações tanto com outros atores intervenientes no porto quanto com agentes externos ao porto, promovendo assim uma melhor gestão ambiental portuária e concretizando a chamada “Relação Porto-Cidade”.

O presente documento trata-se da Agenda Ambiental Local referente aos anos de 2016/2017 complementada com o registro das ações que foram ou tem sido continuamente executadas.

No item 2, far-se-á a caracterização do Porto do Itaqui e do Sistema Integrado de Gestão Ambiental em implementação pela EMAP. Após, adentrar-se propriamente no planejamento de ações previstas na Agenda Ambiental Local



acompanhadas do respectivo registro daquelas que já foram executadas (ou estão em contínua execução).

Nesse sentido, o item 3 trará uma visão geral das propostas da Agenda Ambiental Local, incluindo o cronograma de ação, e os itens 4 e 5 detalharão cada ação proposta e efetivamente executada – o item 4 ocupar-se-á das ações/relações que representam a “Relação Porto-Cidade” (isto é, aquelas que o Porto estabelece com agentes externos) e o item 5 ocupar-se-á das relações da EMAP com outras autoridades intervenientes no Porto (isto é, as relações internas ao Porto).

2. CARACTERIZAÇÃO DO PORTO E DE SUAS ATIVIDADES

2.1 Identificação do Empreendimento

O Porto do Itaqui está localizado na cidade de São Luís - MA, na baía de São Marcos na região do Itaqui, a 11 km do centro da cidade, ocupando em toda a extensão de sua poligonal uma área de 208,3ha. A poligonal do porto compreende uma área aproximada de 5,1 milhões de metros quadrados, dos quais cerca de 40% está sobre terra firme e 60% sobre a água.



Foto aérea do Porto do Itaqui. Fonte: EMAP.

A área do Porto Organizado do Itaqui está definida pelo Decreto de 25 de julho de 2005 e é constituída por instalações portuárias e infraestrutura de proteção e acesso aquaviário, que abrangem respectivamente:

As instalações portuárias terrestres e marítimas são delimitadas pela poligonal definida pelos pontos de coordenadas geográficas constantes no Quadro 1, abrangendo todos os cais, docas, pontes, píeres de atracação e de acostagem, armazéns, silos, rampas ro-ro, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e, ainda, os terrenos ao longo dessas faixas

marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto do Itaqui ou sob sua guarda e responsabilidade;

A infraestrutura de proteção e acesso aquaviário é caracterizada como áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a estes, até as margens das instalações terrestres do Porto Organizado.

2.2 Movimentação de Cargas

O Porto do Itaqui atualmente movimenta e operacionaliza uma série de cargas distintas em grandes proporções, sendo elas:

- **Graneis Sólidos Minerais:** fertilizantes, manganês, calcário, carvão, cobre, clínquer/escória e ferro-gusa;
- **Graneis Sólidos Vegetais:** soja, milho, arroz, trigo e farelo de soja;
- **Graneis Líquidos Derivados de Petróleo:** diesel, gasolina, QAV, GLP e MGO;
- **Graneis Líquidos Petroquímicos:** soda cáustica;
- **Graneis Líquidos Vegetais:** álcool/etanol;
- **Carga Geral de Projeto:** estruturas metálicas, máquinas/equipamentos, trilhos, dormentes, vagões e locomotivas;
- **Carga Geral Unitizada:** celulose e gado vivo;
- **Contêineres:** standard 20", standard 40", reefer, flat rack, open top.

Disso, definida a carga que será movimentada/armazenada é realizada uma reunião pré-operacional de alinhamento sob os requisitos ambientais para aquela carga específica, onde as operadoras, agências marítimas e/ou empresas envolvidas na atividade terão suas responsabilidades e ações a serem executadas durante toda operação.

2.3 Acesso ao Porto

2.3.1 Acesso Rodoviário

O único acesso rodoviário ao porto se dá através da Rodovia Federal BR 135, que se interliga outras rodovias.

- BR-135 – Trata-se de rodovia, asfaltada, com traçado vertical do norte ao sul do Estado e se estende, asfaltada, até o município de Paraibano, Povoado Orozimbo interligando com outras Rodovias Federais (BR 316, BR 222, BR 212, BR 226, BR 230, BR 402 e BR 010)

2.3.2 Acesso Ferroviário

O acesso ferroviário é feito diretamente por duas ferrovias, quais sejam:

- a) Estrada de Ferro Carajás (EFC)
- b) Transnordestina Logística (TLSA)

A EFC é uma ferrovia de bitola larga, com uma extensão de 892 quilômetros, caracterizados da ilha de São Luís, na zona do distrito industrial, onde fica localizado o Itaqui, até o município de Carajás, no Pará. Em seu quilômetro 513, em Açailândia, liga-se à Ferrovia Norte-Sul (EF-151), em construção, e que teve o trecho Porto Nacional-Guará inaugurado em dezembro de 2011, interligando a região central do Tocantins à cidade de São Luís - MA

Também com traçado final da ilha de São Luís, a ferrovia Transnordestina Logística S/A (TLSA) tem 4.238 quilômetros de extensão e percorre os Estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas, com seu sistema de bitola métrica.

2.4 Gestão Ambiental

2.4.1 Introdução

Os sistemas de gestão ambiental são ferramentas que objetivam desenvolver, implementar, organizar, coordenar e monitorar as atividades organizacionais relacionadas ao meio ambiente. Além de contribuir com a responsabilidade social e com o cumprimento da legislação, estes sistemas possibilitam identificar oportunidades de redução do uso de materiais e energia e melhorar a eficiência dos processos.

Um sistema de gestão ambiental (SGA) apoia as organizações no controle e a redução contínua de seus impactos ambientais. O sistema de gestão ambiental em implantação no Porto do Itaqui, é fundado na norma ISO 14001, e tem como objetivo a elaboração de um SGA eficaz que possa ser integrado a outros requisitos da gestão. A sua finalidade geral é equilibrar a proteção ambiental e a prevenção de poluição com as necessidades socioeconômicas.

O Sistema de Gestão Integrado de Qualidade, Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Porto do Itaqui (SGI) da EMAP, encontra-se em fase de implementação, com base na norma ISO 14001. Este SGI tem como objetivo proporcionar a solidificação de uma política ambiental integrada, formalização dos procedimentos, padronização de atividades operacionais, definição de objetivos e metas ambientais, implantação de programas de monitoramentos ambientais e levantamento de impactos gerados. A partir disso, será possível gerenciar os impactos ambientais, estabelecer ações e programas para controle dos mesmos, no intuito, de buscar uma melhoria contínua dos serviços portuários, além de possibilitar tomadas de decisões estratégicas com segurança.

2.4.2 Estrutura da Organização

a) Organograma da EMAP

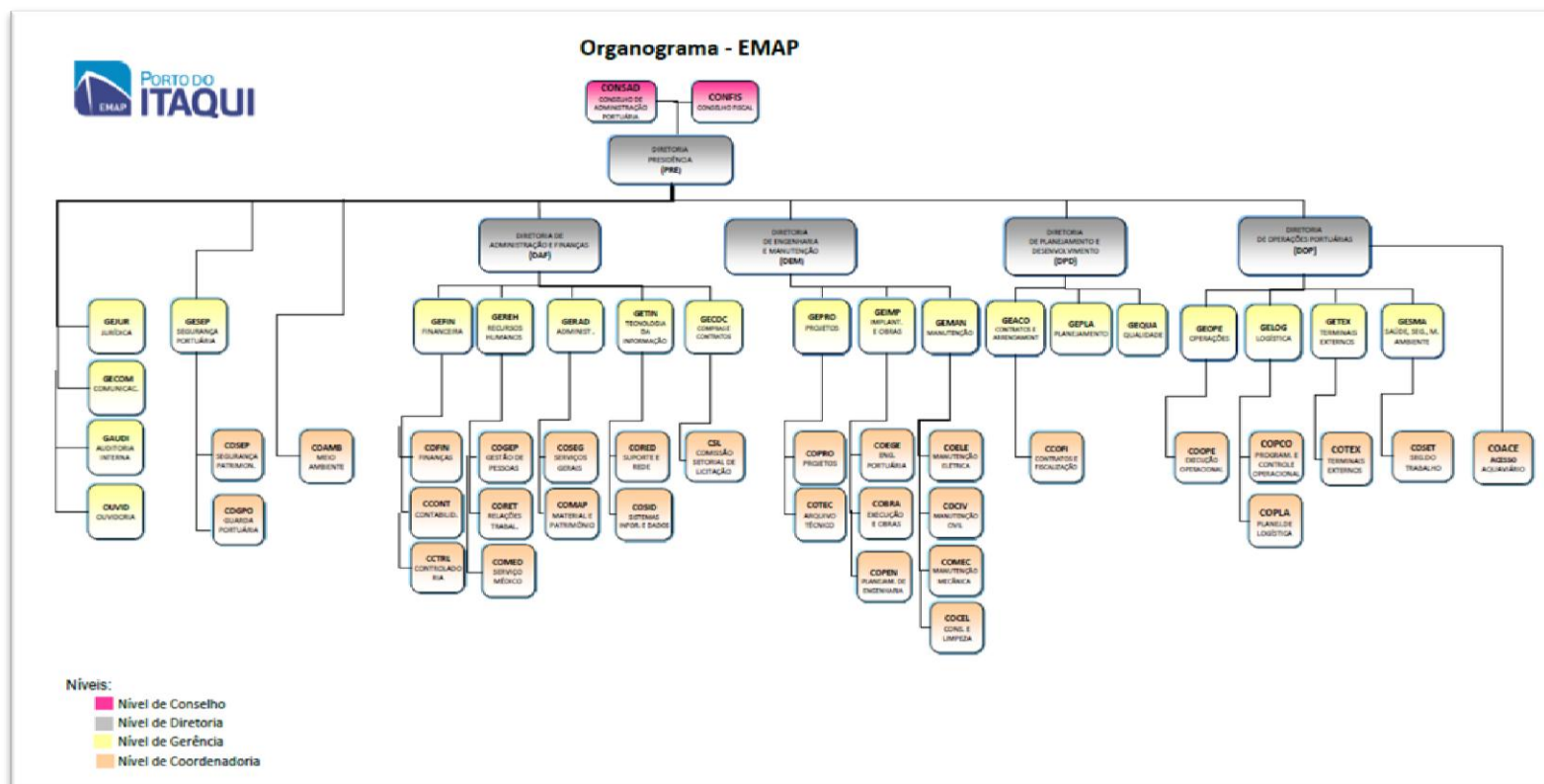


Imagem 04: Organograma da EMAP. Fonte: EMAP.

b) Organograma do Setor de Meio Ambiente

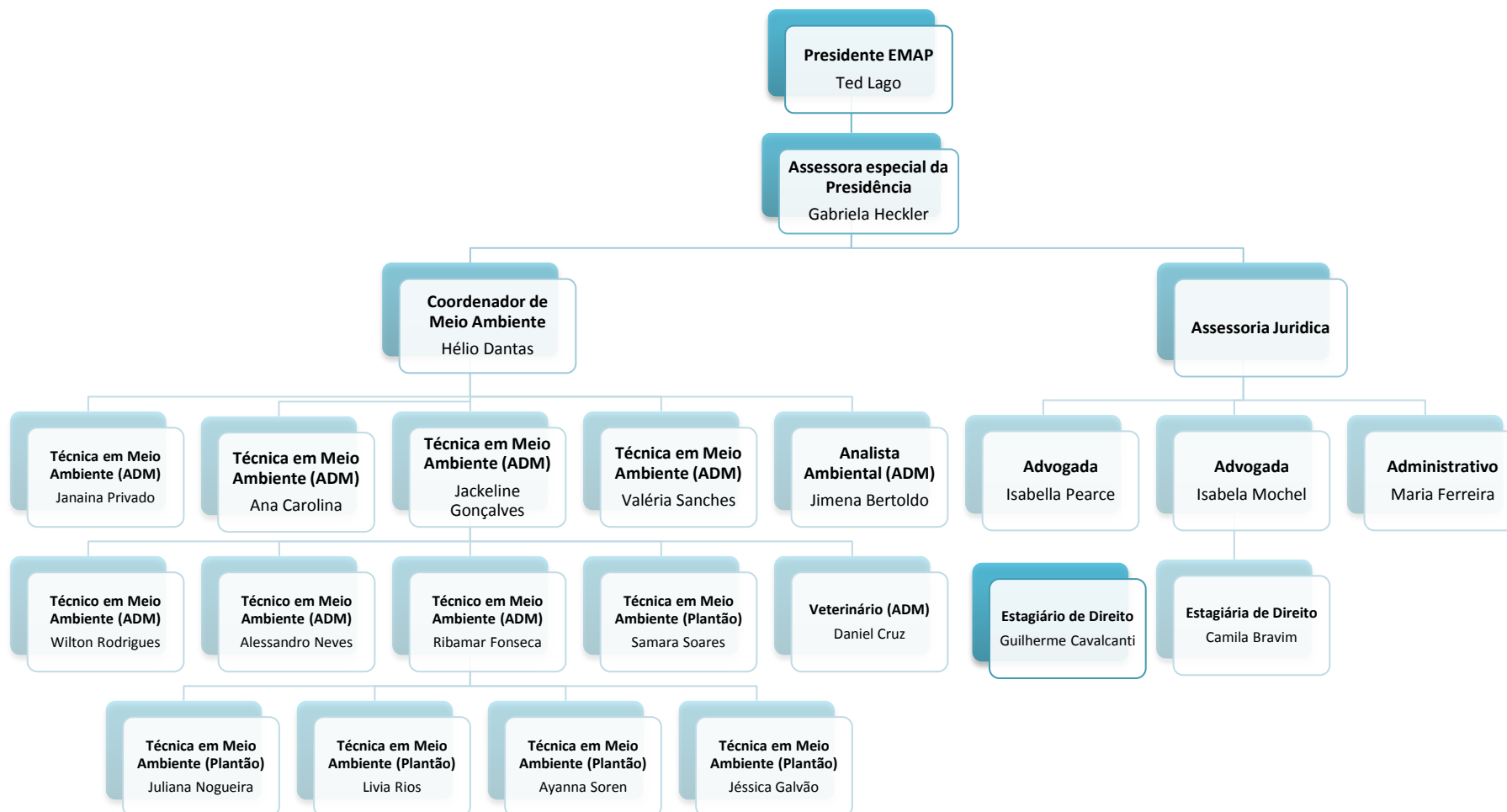


Imagem 05: Organograma do setor de Meio Ambiente da EMAP. Fonte: EMAP.

2.4.3 Núcleo Ambiental Multidisciplinar

O Porto do Itaqui possui uma Coordenação de Meio Ambiente que integra à gerencia de Meio Ambiente, órgão vinculado diretamente à Presidência do Porto do Itaqui. Estes órgãos são compostos por equipes multidisciplinares. incluindo: Advogados, Engenheiro Agrônomo, Engenheiro Ambiental, Geógrafos, Oceanógrafos, Veterinário, Turismólogos, Administrador, Técnica em Saneamento Básico e Análises Química, Técnicos em Meio Ambiente, Técnico em Segurança do Trabalho e Estagiários.

Os Procedimentos Ambientais da EMAP são ferramentas de gestão ambiental com função de assegurar o planejamento, operação e controle eficazes dos processos associados aos impactos ambientais causados por operações portuárias.

Nomenclatura	Descrição	Revisão
PO - 06	Atendimento Investigação de Incidentes Ambientais	00
PO - 10	Gerenciamento de Resíduo de Bordo	01
PO - 12	Aspectos Ambientais das atividades	00
PO - 16	Coleta Seletiva	00
PO - 17	Análise Crítica das Atividades Ambientais	00
PO - 18	Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Líquidos	01
PO - 21	Fumigação e dedetização na área de Abrangência do Porto do Itaqui	00
PC - 31	Controle de emissão de particulados em Suspensão no Porto do Itaqui	00
PC - 33	Procedimento de Abastecimento de Embarcações	00
PC - 35	Procedimento Abastecimento de água potável	00
PO - XX	Gerenciamento do fluxo de madeira no Porto do Itaqui	00
PC - 24	Procedimento de Comunicação e Investigação de Acidentes e Incidentes Ambientais	00

PO - XX	Movimentação, armazenamento, transporte e manuseio de produtos químicos	00
PO - XX	Procedimento de Fiscalização Ambiental	00
PO – XX	Procedimento de Controle Ambiental de Manutenção de Máquinas e Equipamentos	00
PO – XX	Procedimento de medição de fumaça preta em veículos	00
PC – XX	Procedimento de credenciamento e cadastramento de empresas prestadoras de serviço no Porto do Itaqui	00
PO – 21	Procedimento de fumigação e dedetização no Porto do Itaqui	00
PO – 42	Procedimento de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil	00
PO – XX	Procedimento de controle de potabilidade de água para consumo humano	00
PO – XX	Procedimento de Licenciamento Ambiental	00
PO – XX	Procedimento de Fiscalização de Obras e Serviços na área do Porto do Itaqui	00

Quadro 01: Descrição dos Procedimentos Ambientais do Porto do Itaqui. Fonte:EMAP.

2.4.4 Fiscalização

A fiscalização é uma atividade que desempenha papel central dentro do Sistema de Gestão Ambiental - SGA. À medida que o quadro jurídico portuário e ambiental impõe novas normas a serem seguidas, fechando o cerco ao redor das operações realizadas no cotidiano dos portos, a fiscalização se torna um mecanismo para garantir o efetivo cumprimento desses dispositivos.

Nesse sentido, a Fiscalização Ambiental é um procedimento que tem como objetivo evitar práticas prejudiciais aos meios ambientes marinhos e terrestres, bem como viabilizar o desenvolvimento sustentável das atividades marítimas e portuária.

2.4.5 Indicadores Ambientais

Os indicadores ambientais são elaborados mensalmente pela Coordenadoria de Meio Ambiente e tem objetivo o acompanhamento periódico do sistema de gestão ambiental do Porto do Itaqui.

Os indicadores apresentados relacionam-se às documentações ambientais emitidas pelas não conformidades evidenciadas nas fiscalizações de campo na área primaria do Porto do Itaqui e terminais delegados.

5 PROPOSTA DE AÇÃO

5.1 Relações com agentes internos e externos ao Porto em prol do desenvolvimento sustentável

A EMAP entende que o objetivo de uma Agenda Ambiental Local é pesquisar, imaginar, propor e guiar a execução de ações que visem estabelecer uma rede de relações da EMAP com agentes internos e externos ao Porto, sempre com o objetivo maior de promover o desenvolvimento sustentável da região, isto é, o desenvolvimento que alia crescimento econômico, inclusão social e proteção ambiental em benefício da presente e das futuras gerações.

Nesse sentido, após pesquisa e discussão interna, a EMAP estabelece como proposta para a presente Agenda Ambiental Local as seguintes ações:

a) Relações com agentes externos – “Relação Porto-Cidade”

- a.1) Participar dos Conselhos Ambientais da cidade e/ou do Estado, candidatando a EMAP como conselheira oficial sempre que abrirem as eleições para um conselho e for conveniente com a estratégia da empresa;
- a.2) Liderar o Comitê de Responsabilidade Social, oferecendo exemplo e promovendo a adesão das demais empresas do Porto em projetos socioambientais que beneficiem comunidades locais;
- a.3) Valorizar as ações de voluntariado de funcionários da EMAP que lideram projetos sociais em comunidades carentes;
- a.4) Realizar pesquisa jurídica com o fim de oferecer um embasamento jurídico, através de Parecer, para o investimento proveniente de receita portuário em projetos socioambientais que beneficiem comunidades locais.

b) Relações com agentes internos – outras autoridades e empresas intervenientes no Porto

b.1) Intensificar as relações já existentes com demais autoridades intervenientes no Porto, a exemplo da ANTAQ, ANVISA e VIGIAGRO.

b.2) Solidificar as parcerias com outras empresas do Porto em questões ambientais, a exemplo do Comitê do Plano de Área do Complexo Portuário do Itaqui (PACPI) e da elaboração do respectivo Plano de Área, do Comitê de Qualidade do Ar e do Plano de Ajuda Mútua (PAM).

5.2 Gerenciamento da Agenda

À partir da análise das relações da EMAP com os demais agentes internos e externos ao Porto do Itaqui, é possível mensurar a necessidade de realização de reuniões, procedimentos em conjunto e estabelecimento de novas metas. Deste modo, as equipes de meio ambiente (COAMB) e de comunicação e responsabilidade social (GECOM) da EMAP deverão gerenciar a agenda local e tomar as seguintes providências:

- Delimitar novos atores portuários;
- Reavaliar os procedimentos realizados em conjunto com outros agentes;
- Elaborar as ações para redução de riscos ambientais; e,
- Propor novas ações para a relação Porto-Cidade, incluindo novos projetos socioambientais.

5.3 Cronograma

MÊS 2017	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
METAS ESPECÍFICAS			Elaboração de Parecer Jurídico com embasamento sobre investimentos do Porto em projetos socioambientais em benefício de comunidades locais			Semana do Meio Ambiente – participação de demais empresas do Porto	Decisão do Comitê do PACPI acerca da empresa a ser contratada para elaboração do Plano de Área	Campanha “Agosto Solidário” do Comitê de Responsabilidade Social Campanha de valorização do voluntariado da EMAP em projetos socioambientais		Realização do Cooperaportos no Porto do Itaqui		
METAS CONTÍNUAS	<ul style="list-style-type: none"> • Intensificar as relações já existentes com demais autoridades intervenientes no Porto, a exemplo da ANTAQ, ANVISA e VIGIAGRO. • Solidificar as parcerias com outras empresas do Porto em questões ambientais, a exemplo do Comitê do Plano de Área do Complexo Portuário do Itaqui (PACPI) e da elaboração do respectivo Plano de Área, do Comitê de Qualidade do Ar e do Plano de Ajuda Mútua (PAM). • Participar dos Conselhos Ambientais da cidade e/ou do Estado, candidatando a EMAP como conselheira oficial sempre que abrirem as eleições para um conselho e for conveniente com a estratégia da empresa • Liderar o Comitê de Responsabilidade Social, oferecendo exemplo e promovendo a adesão das demais empresas do Porto em projetos socioambientais que beneficiem comunidades locais • Valorizar as ações de voluntariado de funcionários da EMAP que lideram projetos sociais em comunidades carentes; 											

3 RELAÇÃO PORTO CIDADE

3.1 Conceituação e adoção como objetivo estratégico

O Plano Nacional de Logística Portuária, mais alto planejamento estratégico do setor portuário no Brasil e produzido pela Secretaria Especial de Portos do Ministério dos Transportes - SEP, estabelece quatro pilares do planejamento estratégico do setor portuário, os quais foram replicados nos Planos Mestres dos Portos Brasileiros, incluindo o último Plano Mestre do Porto de Itaqui (ano 2015):

Pilares do Planejamento Estratégico do Setor Portuário

- Regularização de Contratos e Áreas Ocupadas;
- Estrutura de Gestão Financeira;
- Ampliação de Eficiência Operacional e Otimização dos Recursos Existentes; e,
- **Relação Porto Cidade**

(PNPL / Plano Mestre do Porto de Itaqui 2015)

Observa-se que o quarto pilar do planejamento estratégico dos Portos, chamado de “Relação Porto Cidade”, corresponde a nada menos do que $\frac{1}{4}$ (um quarto) do planejamento estratégico do setor portuário. A EMAP replicou esse pilar e o seu respectivo peso no seu planejamento estratégico de 2017, colocando a “Interação Porto Cidade” como um dos quatro objetivos do Porto de Itaqui.

Essa “Relação Porto-Cidade” ou “Interação Porto-Cidade” pode ser conceituada como as relações que o Porto estabelece com os agentes externos ao Porto mas que, direta ou indiretamente, são beneficiados e/ou afetados pelas atividades portuárias e os impactos positivos e negativos que as mesmas causam. Por essa razão, o porto possui a responsabilidade de dialogar e se relacionar com esses agentes externos, que de forma genérica corresponde a toda a cidade.

Poder-se-ia também dizer que a Relação Porto-Cidade representa a responsabilidade socioambiental do Porto perante a cidade e seus habitantes, responsabilidade esta que objetiva não apenas mitigar os eventuais impactos

ambientais negativos do porto, mas também promover ativamente impactos positivos na cidade e, mais fortemente ainda, nas comunidades mais vulneráveis. A responsabilidade socioambiental do Porto é contribuir, de todas as formas possíveis, para o desenvolvimento sustentável local.

Esta perspectiva está de acordo, inclusive, como o mais recente e adequado conceito de “responsabilidade social” expressido na norma ABNT NBR ISO 26000:2010, a qual afirma que o objetivo basilar da responsabilidade social é o “*maximizar a contribuição da instituição para o desenvolvimento sustentável*” e estabelece um rol de temas que se encaixam no conceito, dentre eles o tema “envolvimento e desenvolvimento da comunidade”. (ABNT NBR ISO 26000:2010).

Referido tema, por sua vez, se divide em questões específicas, as quais vêm abaixo transcritas:

Tema central: Envolvimento e desenvolvimento da comunidade	6.8
Questão 1: Envolvimento da comunidade	6.8.3
Questão 2: Educação e cultura	6.8.4
Questão 3: Geração de emprego e capacitação	6.8.5
Questão 4: Desenvolvimento tecnológico e acesso às tecnologias	6.8.6
Questão 5: Geração de riqueza e renda	6.8.7
Questão 6: Saúde	6.8.8
Questão 7: Investimento social	6.8.9

(Fonte: ABNT NBR ISO 26000:2010)

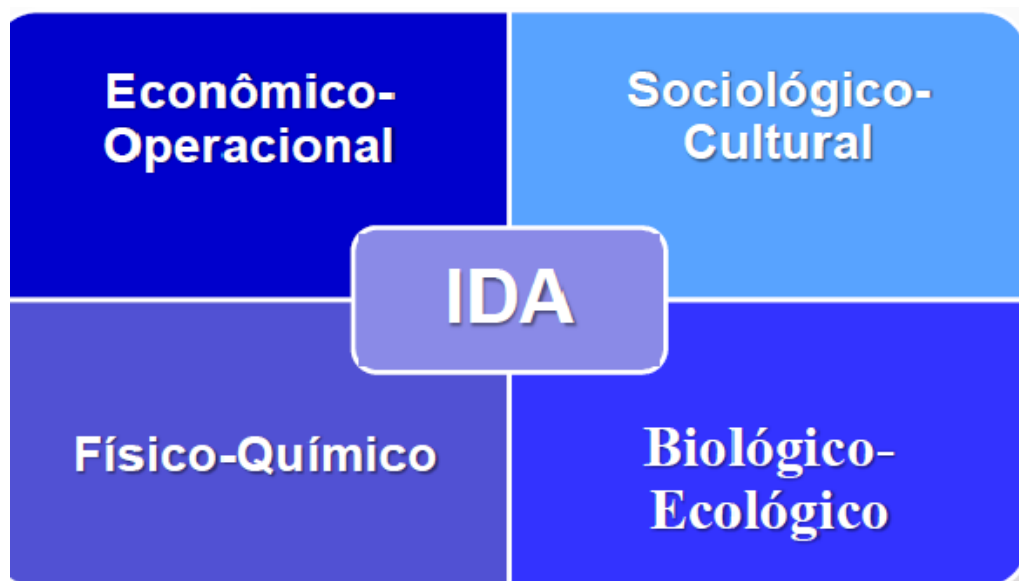
O fato é que a “Relação Porto-Cidade” adotada pelo setor portuário brasileiro e pela EMAP como um dos seus objetivos estratégicos está perfeitamente representada no tema “Envolvimento e Desenvolvimento da Comunidade” presente na ABNT NBR ISO 26000:2010. Disso conclui-se que o setor portuário, o Porto de Itaqui e a EMAP, portanto, adotam a responsabilidade social (ou “socioambiental”) nos vários níveis de planejamento estratégico sob a nomenclatura de “Relação Porto Cidade” (PNPL e Plano Mestre 2015) ou “Interação Porto Cidade” (Plano Estratégico do Porto de Itaqui 2017).

Quando se detalha o conteúdo do pilar “Interação Porto Cidade” presente no Planejamento Estratégico do Porto de Itaqui 2017, observa-se com ainda mais clareza a correspondência desse pilar com as ações de Envolvimento e Desenvolvimento das Comunidades presentes nas diretrizes de Responsabilidade Social. Vejamos:

Planejamento Estratégico do Porto de Itaqui 2017 (embasamento: PNPL e Plano Mestre 2015)		Responsabilidade Social / Socioambiental ABNT NBR ISO 26000:2010
Objetivos Estratégicos do Porto de Itaqui	Objetivos específicos da Interação Porto Cidade	Tema: Envolvimento e Desenvolvimento da Comunidade
Objetivo 4 - Interação Porto Cidade	<p>4.1 Desenvolvimento Sustentável (econômico, social e ambiental)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Apoiar a continuidade e efetividade do Comitê de Responsabilidade Social; ▪ Propiciar Ações que aumentem a integração do Porto com a comunidade; ▪ Desenvolver ações que estimulem a integração dos negócios do Porto com a economia local. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Envolvimento da comunidade ▪ Educação e cultura ▪ Geração de Emprego e Capacitação ▪ Desenvolvimento Tecnológico e acesso às tecnologias ▪ Geração de riqueza e renda ▪ Saúde ▪ Investimento Social

Fonte: Parecer Técnico-Jurídico nº 09/2017/COAMB/EMAP

Ademais, lembre-se que, a partir da Resolução nº 2650/2012 da ANTAQ, esta agência instituiu o Índice de Desempenho Ambiental – IDA, com o objetivo de acompanhar e controlar a gestão ambiental das instalações portuárias e classificar os Portos do Brasil de acordo com a pontuação obtida por cada um no cálculo do referido índice, o qual avalia quatro categorias principais: econômico operacional; sócio-cultural; físico-químico; e biológico-ecológico.



(PORTO, Marcos. *O Índice IDA*. ANTAQ, 2015)

Observa-se, portanto, que uma inteira categoria de indicadores do IDA corresponde à relação Porto-Cidade e, conseqüentemente, à Responsabilidade Socioambiental para com a comunidade local. Se o porto do Itaqui ou qualquer outro porto brasileiro almeja obter uma alta nota no IDA, deve necessariamente implantar ações nas quatro categorias desse índice, incluindo ações na categoria sócio-cultural.

Sobre o Porto do Itaqui, este porto vem aumentando, nos últimos 2 (dois) anos, o seu valor absoluto no IDA. Do ano de 2012 ao ano de 2015, o IDA do Porto do Itaqui saltou da pontuação de 71,4 (setenta e um e quarenta) para 84,5 (oitenta e quatro e cinquenta), e passou a ocupar a 3ª posição no referido ranking. Isso é um demonstrativo que o Porto do Itaqui está tomando diversas ações de gestão

socioambiental, e uma parte delas refere-se justamente a ações enquadráveis na Relação Porto-Cidade.

E as ações do Porto do Itaqui/EMAP nessa seara são possíveis de serem classificadas em dois grupos: o primeiro refere-se à participação em comitês de ação e conselhos deliberativos; e a segunda refere-se propriamente a projetos socioambientais realizados em benefício de comunidades locais.

Passa-se agora a descrever esse dois grupos de ações.

3.1 Liderança da EMAP no Comitê de Responsabilidade Social

O Comitê de Responsabilidade Social Itaqui Bacanga, iniciativa inovadora do Porto do Itaqui/EMAP em Sustentabilidade Aquaviária, objetiva impulsionar a Responsabilidade Social na Área Itaqui-Bacanga, em São Luís (MA), e é integrado por 16 empresas do Porto do Itaqui, incluindo a EMAP, e mais a Universidade Federal do Maranhão (UFMA). Instituído em 2015, tem por propósito aproximar as empresas que atuam na área, possibilitando o olhar coletivo sobre o território, bem como a coordenação de esforços, o fortalecimento do setor junto à comunidade e, como consequência, a ampliação de resultados. Para tanto elegeu como foco de atuação o fortalecimento das escolas públicas e comunitárias do território, promovendo o diálogo intersetorial. Os principais resultados alcançados até o momento são a adesão das empresas e da UFMA ampliando a atuação do Comitê, e a concretização de parcerias entre as empresas e 14 escolas.



Reunião de planejamento de ações para 2017

A EMAP exerce um papel de liderança no respectivo Comitê, e no mês de agosto organizou e sediou a campanha “Agosto Solidário”, que trouxe mais de 300 alunos de escolas públicas para conhecer o Porto.



Alunos da escola pública Dayse Galvão visitam o porto

3.2 Participação da EMAP em comitês de ação e conselhos deliberativos

A participação da EMAP em conselhos deliberativos do Estado e Município contribui para o debate público e para a criação de leis locais e regionais que promovam um desenvolvimento sustentável. Atualmente, a EMAP é participante, na qualidade de conselheira, do Conselho Estadual de Recursos Hídricos – CONSEMA (listagem oficial das instituições eleitas no Anexo 1), bem como tem participado também, como convidada, dos debates do Conselho Municipal da Cidade (CONCID) e do Conselho Estadual de Recursos Hídricos (CONERH).

Sobre o CONSEMA, este é um órgão consultivo deliberativo do sistema estadual de meio ambiente e possui função semelhante ao CONAMA, porém em nível estadual. Possui 32 instituições conselheiras, as quais estão divididas em duas categorias: representantes do setor empresarial e representantes da sociedade civil. A EMAP, após participar do processo de habilitação e eleição, foi eleita conselheira estadual do CONSEMA como representante suplente do setor empresarial para o triênio 2017-2020.

Depois, sobre o CONCID – Conselho Municipal da Cidade, este órgão destina-se a propor, debater e aprovar as leis referentes à organização territorial e urbanística da cidade (Lei de Zoneamento, Plano Diretor, etc.). Sabe-se que o desenvolvimento de uma cidade está diretamente relacionado com o seu macrozoneamento e outras leis que organizam o território urbano e disciplinam o uso do mesmo. No caso de São Luís, o Plano Diretor e a sua respectiva Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo estão atualmente em intenso debate para serem modificadas, e a EMAP tem participado como convidada das reuniões e oferecido contribuição técnica para o debate em questão.

E por fim, o Conselho Estadual de Recursos Hídricos (CONERH) trata-se do conselho consultivo deliberativo sobre os recursos hídricos do Estado do Maranhão, com o objetivo de propor, debater e aprovar leis estaduais nessa matéria. Uma vez que os recursos são essenciais ao desenvolvimento sustentável e devem ser utilizados com inteligência para não se tornarem escassos, a EMAP entende que pode e deve contribuir para o debate sobre o tema, inclusive porque a atividade portuária está diretamente ligada aos recursos hídricos.

3.2 Projetos Socioambientais

São através dos projetos socioambientais que a EMAP efetiva, em ações práticas, a sua contribuição para o desenvolvimento sustentável. Por essa razão, tais projetos são a maior expressão da Relação Porto-Cidade praticada pelo Porto do Itaqui/EMAP.

Atualmente os projetos socioambientais em comunidades carentes da região são tocados por funcionários da EMAP que praticam voluntariado, e por essa razão a EMAP realizou uma campanha de valorização dessas ações.



A EMAP colocou ainda como meta para o ano de 2017, dentro do objetivo de “Relação Porto-Cidade”, a pesquisa e elaboração de Parecer Jurídico para embasar, com segurança, o investimento direto da EMAP oriundo de receita portuário em projetos de responsabilidade socioambiental que beneficiem comunidades carentes, como aquelas onde os funcionários voluntários da EMAP já atuam, as quais, apesar da proximidade com o Porto, estão fora da área do Porto Organizado.

Nesse sentido, o Parecer Jurídico nº 09/2017/COAMB/EMAP (Anexo 2) foi elaborado e concluiu que, para uma empresa nas condições da EMAP (empresa pública e cuja atividade provoca significativo impacto ambiental), o investimento em projetos de responsabilidade socioambiental que beneficiem a área do entorno não são apenas permitidos, mas sim obrigatórios juridicamente. Falar-se-á mais sobre isso adiante.

Por ora, cumpre destacar que os projetos socioambientais fora da área do porto organizado estão agora respaldados nos argumentos técnico-jurídicos

apresentados no referido parecer, segurança esta que antes não havia; então a perspectiva é que projetos de responsabilidade socioambiental e consequentemente a Relação Porto-Cidade ganhe grande impulso no Porto do Itaqui nos anos que se seguirão.

Passa-se a descrever, agora, os projetos inseridos na “Relação Porto-Cidade” atualmente já executados.

3.2.1. Apoio à comunidade da Ilha do Cajual

A Ilha do cajual é uma comunidade quilombola situada na Baía de São Marcos, em frente ao terminal do Cajupe operado pela EMAP. Essa localidade pertence ao município de Alcântara, é área de preservação ambiental e também um importante sítio arqueológico, reunindo fósseis de espécies vegetal e animal. Lá está localizada a famosa Lage do Coringa, onde foram encontrados os vestígios do maior dinossauro carnívoro do Brasil.

A EMAP atua junto a essa comunidade mobilizando atores públicos para que levem as diversas políticas públicas para aquela localidade e também por meio do seu grupo de voluntariado corporativo. Uma das iniciativas tomadas pelo grupo foi doar para cada família da localidade um filtro de barro, contribuindo com melhoria na qualidade da água consumida.





Acima: Ações do voluntariado da EMAP na ilha do Cajual em 2017

3.2.2 Parceria com o Estaleiro Escola

Por meio de um convênio de cooperação técnica celebrado com a Secretaria Estadual de Ciência, Tecnologia e Inovação (SECTI), a EMAP apoia ações educacionais voltadas à promoção da área portuária e socioambiental desenvolvidas pelo Centro Vocacional Estaleiro Escola.

O Estaleiro Escola é um centro de formação profissional público voltado à preservação das embarcações tradicionais do Maranhão, desenvolvendo cursos de carpintaria naval, educação ambiental e logística portuária.

No ano de 2017 realizou trabalhos de voluntariado social em parceria com os alunos do Estaleiro Escola além de enviar alguns de seus profissionais para proferir palestras a estes alunos.



Palestra realizada no Estaleiro Escola pela EMAP.

3.2.3 Parceria com a Associação dos Agricultores Familiares, Pescadores Artesanais e Vendedores do Porto de Cuijue – AVTEC

Muitos dos moradores do Cuijue dedicam-se à comercialização de produtos e alimentos para os passageiros do terminal de ferryboat. Atenta a essa

vinculação da população com o terminal, a EMAP trabalha em parceria com a AVITEC, associação que reúne os vendedores e suas famílias. Um forte trabalho educativo e de empreendedorismo vem sendo desenhado de modo a oferecer aos usuários dos terminais serviços cada vez melhores e mais eficientes, garantindo também a geração de renda e melhoria da qualidade de vida dos vendedores. Estudo de mercado, atualização do mix de produtos, cursos de capacitação para o manuseio de alimentos e atendimento ao cliente, são algumas das ações em implantação. Em 2017 está em construção o novo terminal do Cujupe, com área exclusiva e privilegiada para abrigar esses micro empreendedores. Este é um exemplo de projeto em que a EMAP está aplicando diretamente seus recursos financeiros em responsabilidade socioambiental para comunidades locais.

3.2.4 Lagoa da Garça (local aberto à comunidade)

Através da colaboração de diversos setores da comunidade portuária, a EMAP realizou através da COAMB - Cordenadoria de Meio Ambiente, o projeto da Lagoa da Garça, através do qual foi realizado um plantio coletivo de mudas no entorno da Lagoa, que inclui os funcionários da EMAP, funcionários de empresas do Porto e alunos do Estaleiro Escola. A área será utilizada futuramente para reflexão e realização de atividades voltadas à educação ambiental.





Acima: Plantio de mudas na Lagoa da Garça por funcionários da EMAP, funcionários de outras empresas do Porto e alunos do Estaleiro Escola

3.2.3 Realização da Semana do Meio Ambiente

Anualmente a EMAP realiza a Semana do Meio Ambiente, e em 2017 a Semana do Meio Ambiente preocupou-se em envolver não apenas os funcionários da EMAP, mas também os de outras empresas do Porto e ONGs locais. O objetivo dos eventos dessa semana foi trazer para a comunidade portuária temas que envolvem sustentabilidade, com o objetivo de inserir no dia a dia de todos os colaboradores do Porto a consciência sustentável nas praticas de suas atividades.



Realização de Plantio na Semana de Meio ambiente. Fonte: EMAP.



Realização de palestras e sorteio de mudas na semana de meio ambiente, com participação de diversas empresas do Porto.

3.3 Defesa jurídica de mais investimentos em Responsabilidade Socioambiental

A EMAP colocou como meta para o ano de 2017 a pesquisa e elaboração de um Parecer Jurídico que oferecesse embasamento legal e doutrinário para investimentos oriundos de receita portuária em projetos socioambientais que beneficiem comunidades locais, isto é, investimentos em projetos socioambientais fora da área do porto organizado. Tal Parecer se justifica em razão de não existir, até o momento, um posicionamento expresso da ANTAQ sobre essa possibilidade, então se fez necessário oferecer uma segurança jurídica para tais investimentos pela EMAP.

Desta forma, o setor jurídico-ambiental da EMAP realizou uma profunda pesquisa para comprovar a possibilidade jurídica de investimentos oriundos de receita portuária em projetos de responsabilidade socioambiental em áreas externas ao porto organizado. Referida pesquisa foi consolidada no Parecer Técnico-Jurídico nº 09/2017/COAMB/EMAP, o qual concluiu que, para empresas nas circunstâncias

da EMAP (empresa pública e cuja atividade provoca impactos ambientais significativos), investir em projetos de responsabilidade socioambiental que beneficiem as comunidades locais é mais do que uma possibilidade, é uma obrigação jurídica, que restou fartamente comprovada através dos fatos, leis e demais argumentos apresentados no citado parecer, o qual pode ser conferido no Anexo 1.

Através desse Parecer, a EMAP tem fomentado a discussão da Relação Porto-Cidade junto a ANTAQ, incluindo a proposta de que seja criada uma norma da ANTAQ que regule expressamente o investimento de receita portuária em projetos de responsabilidade socioambiental em benefício de comunidades locais, garantindo assim segurança jurídica às Autoridades Portuárias Públicas que realizarem tais investimentos e organizando como o mesmo deve ser feito. Nesse sentido, a EMAP apresentou à ANTAQ, via Gerência de Meio Ambiente e Sustentabilidade desta agência, uma proposta preliminar de Resolução sobre a matéria e aguarda a análise da mesma por esta agência.

4 RELAÇÕES COM OUTROS AGENTES DO PORTO EM QUESTÕES AMBIENTAIS

Além da Relação Porto-Cidade, a EMAP também possui ações em questões ambientais que envolvem diretamente outros agentes atuantes na área portuária. E são sobre essas relações que se passa a falar agora.

4.1 Relações com outras autoridades intervenientes na atividade portuária

4.1.1 ANTAQ

A Lei nº 12.815/2013 dispõe, no art. 17, §1º, que compete à Autoridade Portuária: a) fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente; b) fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias; e c) reportar infrações e representar perante a Antaq, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos.

Assim, foi firmado entre a EMAP e a Unidade Regional de São Luís da ANTAQ o Manual de Fiscalização Conjunto, que dispõe sobre o processo fiscalizatório desta Autoridade Portuária.

O supracitado processo fiscalizatório pode ser dividido de 03 (três) formas distintas:

- Fiscalização ambiental
- Fiscalização dos arrendatários
- Fiscalização de comprovação das condições de regularidade para certificação de Operador Portuário

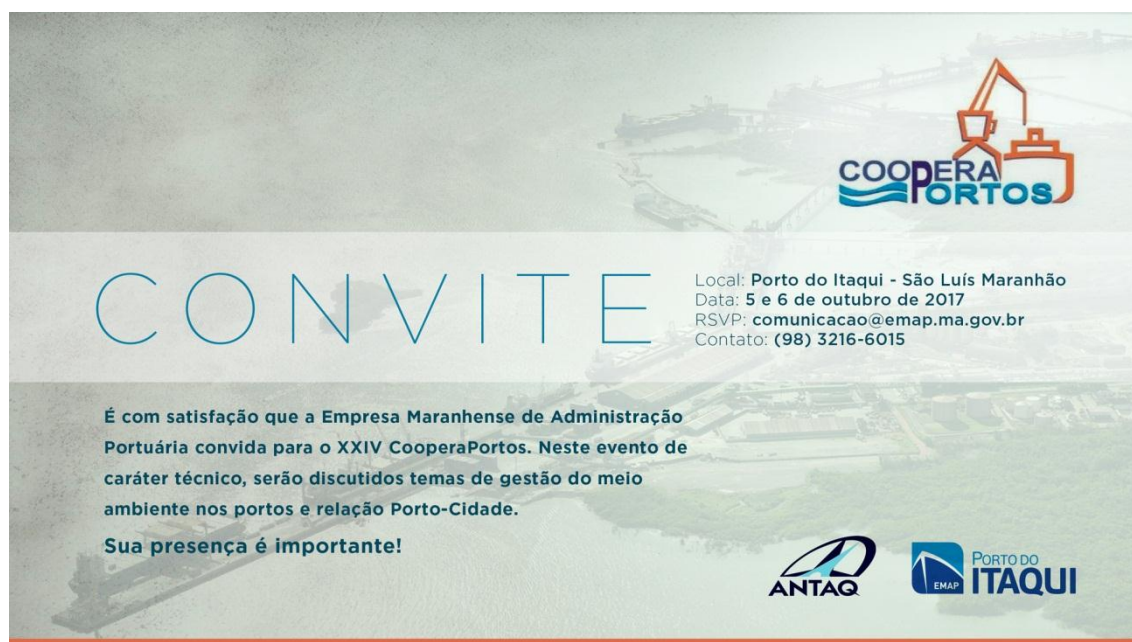
Estas fiscalizações devem ser realizadas por técnicos da Coordenação de Meio Ambiente procedendo da seguinte forma, caso seja identificada uma não conformidade:

- **Abordagem oral:** caso a não conformidade seja considerada como de baixo impacto ambiental e/ou de fácil solução, o Técnico de Meio Ambiente da EMAP poderá alinhar com o responsável pela não conformidade um prazo para a correção da situação;
- **Emissão de Termo de Notificação:** Caso a não conformidade persista ou esta seja considerada de alto impacto, o Técnico responsável da EMAP deverá emitir uma notificação à empresa responsável pela situação. A notificação deverá ser assinada pelo Coordenador de Meio Ambiente e encaminhada à empresa responsável pela não conformidade em prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas;
- **Emissão de Relatório de Ocorrência Portuária - ROP:** documento utilizado pela Autoridade Portuária para submeter à apuração da ANTAQ, pleitos referentes a irregularidades identificadas como a indicação da autoria e materialidade da possível irregularidade, devendo ser protocolado, uma vez que, as irregularidades forem caracterizadas como infrações, ou seja, quando houver comprovação de reincidência, ou quando se constituir falta grave, e
- **Emissão de Termo de Interdição:** Caso o prazo estabelecido na notificação não seja cumprido, ou a situação deva ser parada imediatamente, o Técnico responsável da EMAP deverá emitir uma interdição à empresa responsável pela situação. A interdição deverá ser assinada pelo Coordenador de Meio Ambiente e encaminhada à empresa responsável.

Para além das relações rotineiras, em 2017 a EMAP se propôs a sediar dois eventos organizados em parceria com a ANTAQ: o 26º Encontro dos Portos Organizados sobre o Sistema de Desempenho Portuário (SDP), em agosto, e o XXIV Cooperaportos, em outubro.



Evento anual da ANTAQ realizado no Porto do Itaqui: 26º Encontro dos Portos Organizados sobre o Sistema de Desempenho Portuário (SDP) – agosto 2017



Convite para o Cooperaportos no Porto do Itaqui, a ocorrer em outubro 2017.

4.1.2 ANVISA

Nas operações portuárias realizadas no Porto do Itaqui, a EMAP possui uma interação com a ANVISA em atividades diversificadas realizadas no dia a dia do Porto. Nesse sentido, foram elaborados procedimentos internos que incluem a ANVISA como agente participante em procedimentos que envolvem principalmente o setor de meio ambiente.

O Porto do Itaqui destinou uma área especial para a implantação da ANVISA, e desta forma, auxiliou procedimentos de gerenciamento de resíduos sólidos e líquidos fiscalizados por essa agência.



Letreiro da EMAP com indicação da ANVISA.

Em junho a EMAP e a ANVISA realizaram, em parceria, o simulado do Plano de Contingência.

4.1.3 VIGIAGRO

O Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional – VIGIAGRO tem a incumbência de fiscalização e controle de produtos agropecuários, além de embalagens e suportes de madeira importados e exportados. Trata-se de uma responsabilidade conjunta entre o Ministério da Agricultura, Pecuária e

Abastecimento. O Porto do Itaqui tem um posto de Vigilância da VIGIAGRO, e realiza procedimentos de meio ambiente internos da EMAP em conjunto com este órgão.



Posto da VIGIAGRO na EMAP.

4.2 Parcerias em casos de emergência ambiental

4.2.1 PAM

O **PAM** – Plano de Ajuda Mútua do Porto do Itaqui é um plano que orienta sobre as emergências ocorridas nas áreas comuns do Porto e das empresas parceiras, além do fornecimento de informações recíprocas entre as companhias arrendatárias e parceiras para coordenar ações em conjunto. O PAM do Porto do Itaqui tem como objetivo básico ordenar as ações de emergências entre as empresas parceiras da área.

As emergências ocorridas nas áreas internas das empresas parceiras serão orientadas pelos próprios planos emergenciais das mesmas, servindo este trabalho como um guia de procedimentos preliminares uniformes que permitam o controle da emergência com maior rapidez e eficiência. A área de abrangência do plano integra todo o Porto, terminais externos e áreas das empresas parceiras. Dentre os atores do PAM, destaca-se as empresas parceiras, a Polícia Militar, o

Serviço de Proteção contra Incêndio do Corpo de Bombeiros, a Secretaria de Estado de Meio Ambiente e a Capitania dos Portos.

No ano de 2017 foram realizados vários simulados para preparar as empresas e autoridades intervenientes no Porto para uma eventual emergência.



Simulado contra incêndios que envolveu diversos atores internos do Porto – outubro de 2017



Simulado de IMV (Incidente com Múltiplas Vítimas) e START (Simples Triagem e Rápido Tratamento) oferecido pelo SAMU para as empresas integrantes do Plano de Auxílio Mútuo - PAM do Porto do Itaqui – agosto 2017.

4.2.2 PACPI – Plano de Área do Complexo Portuário do Itaqui

O Decreto Federal nº 4.871/2003, alterado pelo Decreto nº 8.127/2013 estabelece a obrigação de elaboração do Plano de Área com o objetivo de combate à poluição por óleo em águas sob a jurisdição nacional e com concentração de portos organizados, instalações portuárias ou plataformas e suas respectivas instalações de apoio (art. 1º).

O Art. 3º do mesmo decreto afirma o Plano de Área deve ser elaborado pelos “*responsáveis por entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias, plataformas e respectivas instalações de apoio, sob a coordenação do órgão ambiental competente*” (Art. 3, § 1º), afirmando ainda que mecanismos de ação conjunta serão implementados no Plano de Área com a respectiva consolidação dos PEIs (Plano de Emergência Individual) das empresas participantes.

Diante dessa exigência legal, a EMAP liderou a criação de um comitê das empresas atuantes em toda a área do complexo portuário do Itaqui (que além do Porto do Itaqui abrange também os portos privados de Ponta da Madeira, da empresa Vale, e Porto da Alumar) para organizar e executar a referida exigência legal.

Desta feita, no ano de 2015 foi oficialmente criado o referido comitê de empresas, tendo a EMAP sido eleita coordenadora até a elaboração do Plano de Área e aceitação do mesmo pelo IBAMA. Até o momento, as seguintes ações já foram tomadas como consequência de diversas reuniões e diligências coordenadas pela EMAP:

- a) Criação de um nome e uma logomarca própria para o Plano de Área do Complexo Portuário do Itaqui, tendo sido decidido a sigla “PACPI” e a logomarca abaixo disposta;



- b) Criação de um regimento interno para o Comitê do PACPI (Anexo 3) ;
- c) Diálogo com todas as empresas atuantes no Complexo Portuário cujas atividades possuem risco de vazamento de óleo, de forma a trazê-las para dentro do Comitê e estabelecer qual será o papel de cada uma no rateio das obrigações, incluindo o rateio do pagamento da elaboração do Plano de Área;
- d) Diálogo junto ao IBAMA, a fim de auxiliar e receber auxílio do referido órgão para cobrar das empresas a participação das mesmas no Comitê (ata da última reunião com o IBAMA – Anexo 4);
- e) Pesquisa de mercado e coleta de propostas de empresas de consultoria especializada na elaboração de Planos de Área;

- f) Decisão do Comitê, através de votação, da proposta vencedora para a elaboração do Plano de Área (ata da reunião – Anexo 5); e,
- g) Diligências para efetivar a contratação da empresa de consultoria vencedora e o respectivo rateio do pagamento pelas empresas do Comitê;

No presente momento a empresa de consultoria especializada encontra-se em fase de contratação, e quando o Plano de Área tiver sido elaborado as empresas do Comitê continuarão em parceria sobre o tema, uma vez que deverão realizar conjuntamente treinamentos e simulados e atualizar continuamente o Plano de Área.

Ademais, espera-se que um sinistro ambiental de grandes proporções envolvendo óleo no mar nunca ocorra no Complexo Portuário do Itaqui, mas se vier a ocorrer, a existência de um Plano de Área e de empresas já treinadas para atuar conjuntamente na referida emergência representa, por si só, um perfeito exemplo das relações de parceria em prol do ambiente que as empresas atuantes no Porto, entre elas a EMAP, possuem entre si.

4.2.2 Comitê de Qualidade do Ar

Por fim, a EMAP também participa, numa condição de liderança, do Comitê de Qualidade do Ar que engloba diversas empresas presentes no Complexo Portuário do Itaqui, incluindo a Vale, do Porto Ponta da Madeira, vizinho ao Porto do Itaqui.

Referido comitê possui o objetivo de discutir e encontrar soluções para melhorar a qualidade do ar na região. No ano de 2017, avançou-se bastante com a proposição, pela empresa Vale, de criar um “cinturão verde” que protegeria o Porto do Itaqui do pó de minério de ferro que advém do seu porto (Porto Ponta da Madeira). Referida proposta ainda está em tramitação.



Comitê de Qualidade do Ar discute propostas e soluções para melhorar a qualidade do ar na área do Itaqui Bacanga, onde se localiza o Complexo Portuário do Itaqui.

ANEXOS

Anexo 1 - Lista oficial dos eleitos do CONSEMA – Conselho Estadual de Meio Ambiente

Anexo 2 – Parecer Técnico-Jurídico nº 09/2017/COAMB/EMAP sobre Relação Porto-Cidade e investimentos em projetos de responsabilidade socioambiental em benefício de comunidades locais

Anexo 3 – Regimento Interno do Comitê do Plano de Área do Complexo Portuário do Itaqui – PACPI

Anexo 4 – Ata da última reunião com o IBAMA sobre o PACPI

Anexo 5 – Ata da reunião do Comitê do PACPI que decidiu a empresa de consultoria a elaborar o Plano de Área