

EMPRESA GRÃO- PARÁ MARANHÃO

**usa manobra
para licenciar
empreendimento
porto-ferroviário
de forma fatiada
e por meio da
Secretaria de
Meio Ambiente
do Estado do
Maranhão**

EMPRESA GRÃO- PARÁ MARANHÃO

Manobra para facilitar o licenciamento

A empresa Grão-Pará Maranhão pretende **fatiar o licenciamento** e garantir a expedição de **licenças via governo do Estado do Maranhão** – e não mais pelo Ibama, do governo federal – por meio da divisão do empreendimento em fases, sendo a Fase I do Terminal Portuário de Alcântara (TPA), chamada de fase “rodoviária”.

OBJETIVO DO REQUERIMENTO

18) TIPO DE SOLICITAÇÃO: :Solicitação

19) TÍTULO: : PROPOSTA TERMO DE REFERENCIA EIA/RIMA TPA FASE 1 RODOVIARIO - GPM

20) DESCRIÇÃO: :

Venho através desde, com base no TR enviado por essa SEMA, solicitar manifestação da nossa Proposta de Termo de Referência de EIA-RIMA para licenciamento ambiental do empreendimento do “ Terminal Portuário de Alcântara – TPA – Fase 1 - Rodoviária”, da empresa GPM - Grão Pará Multimodal, o qual segue descrito nos documentos em anexo a este ofício.

Em 06/10/2023, a Secretaria de Meio Ambiente do Maranhão (Sema) iniciou processo de análise de um Termo de Referência (TR) proposto pela Virtú, empresa contratada pela GPM, para iniciar licenciamento fatiado do empreendimento.

Em 15/01/2024, o Superintendente de Licenças Ambientais, Jefferson Renan da Silva Nunes, assinou a aprovação do termo de referência e notificou o empreendedor sobre a aprovação.

Importante notar que na notificação enviada ao empreendedor (Virtú) por **Jefferson Renan da Silva Nunes**, o superintendente destaca o seguinte:

Após análise técnica segue:

Conforme informado no ofício nº 039/2023/VIRTÚ que **o empreendimento “FASE 1 do Terminal Portuário de Alcântara – TPA” será capaz de movimentar até 15.000.000 ton/ano de graneis agrícolas.** Considerando a capacidade de movimentação do empreendimento em tela, é importante observar o que define o art. 3º do Decreto nº 8.437, de 22 de abril de 2015, sobre as atividades que serão licenciadas pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais - IBAMA, in verbis:

Art. 3º Sem prejuízo das disposições contidas no art. 7º, caput, inciso XIV, alíneas “a” a “g”, da Lei Complementar nº 140, de 2011, serão licenciados pelo órgão ambiental federal competente os seguintes empreendimentos ou atividades:

IV - portos organizados, exceto as instalações portuárias que movimentem carga em volume inferior a 450.000 TEU /ano ou a 15.000.000 ton/ano;

V - terminais de uso privado e instalações portuárias que movimentem carga em volume superior a 450.000 TEU /ano ou a 15.000.000 ton/ano;

Observando o que define a norma cita acima, a competência do licenciamento, em primeira análise, recairia sobre o órgão estadual de meio ambiente. Porém, **consideramos importante que o órgão federal seja consultado/oficiado sobre a competência do licenciamento da atividade**, visto a possibilidade de expansão da mesma.

Ou seja: o projeto do TPA prevê ampliação, sendo assim, o **volume de carga transportado anualmente pode ser maior do que o previsto** pelo empreendedor, **ultrapassando o limite legal** para licenciamento na esfera estadual, e **isso obrigaria legalmente que o licenciamento fosse feito pelo Ibama, na esfera federal.**

Nesta notificação, a Sema recomenda que o empreendedor consulte/oficie o Ibama sobre a competência de licenciamento.

Com a estratégia de não considerar a possibilidade de expansão, o empreendedor garante que o licenciamento seja feito pela Sema – com muito mais facilidade, dada a permissividade do governo estadual e seu apoio declarado ao empreendimento.

Importante lembrar que em setembro de 2023, um mês antes de pedir o licenciamento via Sema do Governo do Maranhão, o empreendedor pediu o arquivamento do processo de licenciamento pelo Ibama, do Governo Federal.



São Luís (MA), 29 de setembro de 2023.

Ao
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis – IBAMA/Brasília~

Diretoria de Licenciamento Ambiental (DILIC)
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama
Brasília – DF
CEP 70818-900

ATT: Sra. Cláudia Jeanne da Silva Barros
Diretora Substituta de Licenciamento Ambiental

REF: Solicitação de arquivamento do Processo nº 02001.008095/2018-62 – Terminal Portuário de Alcântara e Ramal Ferroviário

O que seria esta primeira fase rodoviária?

A seguir, apresentamos as informações dadas pelo empreendedor à Sema do Maranhão sobre os elementos do empreendimento que compõem a Fase 1 - Rodoviária.

O TPA iniciará a sua atividade considerando o acesso rodoviário, com uma configuração que se representa nas duas figuras seguintes, em que se preveem as seguintes infraestruturas, capazes de movimentar até 15 Mtpa de granéis agrícolas:

- Retroporto
 - Acesso rodoviário à BR-308, com 5,4 km de extensão, incluindo uma ponte de 650 m de comprimento sobre o Cujupe, cujo gabarito já foi autorizado pela Autoridade Marítima.
 - 3 armazéns para granéis agrícolas, e respetiva moega rodoviária
 - Área de apoio junto aos armazéns
 - Esteiras transportadoras para granéis agrícolas
 - Área administrativa
 - Pátio de caminhões
 - Área para canteiro

- Infraestrutura marítima
 - Ponte de acesso ao cais, com cerca de 600 m de extensão
 - Cais para 2 berços de 300 m de comprimento cada
 - Carregadores de navios
 - Bacia de manobras, sem necessidade de dragagem
 - Canal duplo, sem necessidade de dragagem, tanto na entrada como na saída



Fig. 2 – Vista do TPA – Fase 1_Rodoviária: Retroporto, Bacia de manobras e Canal



Fig. 3 – Vista do TPA – Fase 1_Rodoviária: Retroporto e Cais

Empreendedor admite que ferrovia e porto caminham juntos, mas mesmo assim quer licenciamento separado

Na proposta do Termo de Referência enviada à Sema do Maranhão, o empreendedor afirma o seguinte:

“10. A consonância de metodologias e complementariedade de dados entre o EIA/RIMA da Ferrovia com o EIA/RIMA do Terminal Portuário de Alcântara-TPA será necessariamente considerada, objetivando uma visão integrada dos atributos socioambientais locais e regionais, permitindo uma análise efetiva de efeitos sinérgicos e cumulativos dos impactos potenciais, bem como a integração das respectivas medidas preventivas, mitigadoras e compensatórias. Assim, sempre que possível e aplicável tecnicamente, deverá haver uma continuidade e complementariedade das metodologias adotadas no EIA da ferrovia em relação às metodologias aplicadas no EIA do TPA. Isso se aplica, por exemplo, à questão da sazonalidade para os estudos de biodiversidade, que deverão contemplar pelo menos duas campanhas de amostragem (estações úmida e seca).”

Ou seja: **o próprio empreendedor admite a complementariedade dos empreendimentos** e sugere que os dois estudos se apoiem nesta complementariedade – incluindo os efeitos sinérgicos dos dois empreendimentos juntos.

Fatiamento é manobra conhecida para esconder reais impactos de megaempreendimentos, e garantir a expedição de licenças com facilidade

A estratégia de fragmentar o projeto e submetê-lo à análise de órgãos ambientais em partes menores é bastante utilizada em grandes empreendimentos, quando seus proponentes procuram evitar que os impactos do projeto integral sejam conhecidos.

Com um estudo de impactos subdimensionado, é mais fácil conseguir as licenças. Já a estadualização reforça a estratégia de sub-avaliação dos impactos pela fragmentação, uma vez que os critérios de avaliação dos órgãos estaduais costumam ser menos rigorosos que os federais, e o corpo de funcionários é menor, o que pode levar a uma maior flexibilização e precarização das análises dos impactos.

Ministério Público Federal aponta ilegalidade de realizar o licenciamento pela Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Maranhão

Durante o seminário “Impactos do Projeto Grão-Pará Maranhão: Terminal Portuário de Alcântara e Ferrovia EF-317”, realizado em junho de 2024 em São Luís, Maranhão, a Articulação Anti-GPM confirmou a suspeita de que os empresários portugueses da Grão-Pará Maranhão tentavam fragmentar e estadualizar o licenciamento do projeto porto-ferroviário.

Em sua fala durante o seminário, o então procurador federal Hilton Araujo de Melo, do ofício de povos e comunidades tradicionais do Ministério Público Federal (MPF) no Maranhão, afirmou que os empreendedores procuraram o MPF e disseram, “em manifestação recente, que o desejo deles é licenciar [o porto] na Sema”.

O porto está em área da União, logo, a prerrogativa do licenciamento é federal, e não estadual. “Vamos analisar juridicamente. Será objeto de análise e eventual impugnação imediata, constatando os elementos de federalização do caso, como a gente está vendo que são evidentes”, afirmou Melo, apontando a ilegalidade da estratégia de estadualização do empreendimento portuário.

Processos que se encontram na Sema/MA, requeridos por Virtuambiental:

- Processo nº 2309190008/2023. Assunto: Externo - PROPOSTA TERMO DE REFERENCIA EIA/RIMA TPA FASE 1 RODOVIARIO - GPM.

- Processo nº 2311160010/2023. Assunto: Externo - TERMO DE REFERÊNCIA PARA ELABORAÇÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA/RIMA.

A autoria desse material é da Articulação anti-projeto Grão-Pará Maranhão | @antigpm