

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

BRUNO DALLEDONE BITTAR

**O LICENCIAMENTO AMBIENTAL DE EMPREENDIMENTOS NÁUTICOS NO
PARANÁ: AVANÇOS E DIFICULDADES NO PROCEDIMENTO
ADMINISTRATIVO**

CURITIBA
2016

BRUNO DALLEDONE BITTAR



O LICENCIAMENTO AMBIENTAL DE EMPREENDIMENTOS NÁUTICOS NO
PARANÁ: AVANÇOS E DIFICULDADES NO PROCEDIMENTO
ADMINISTRATIVO

Trabalho apresentado como requisito parcial à obtenção do grau de MBA em Gestão Ambiental no curso de Pós Graduação em Gestão Ambiental, Departamento de Economia e Extensão, Setor de Ciências Agrárias da Universidade Federal do Paraná.

Orientadora: Msc. Noelle Costa Saboriddo.

Curitiba
2016

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus e a minha família pelo apoio incondicional.

Agradeço aos amigos e colegas pela troca de aprendizado e descontração ao longo do curso.

Agradeço à minha orientadora e amiga Noelle Costa Saboriddo, pela grande ajuda, disposição das informações e experiências transmitidas na elaboração deste trabalho, sem ela este trabalho não teria acontecido.

RESUMO

O setor de empreendimentos náuticos brasileiro há tempos careceu de regularização ambiental para a atuação legal de suas atividades. As belezas cênicas, a cultura amistosa e o vasto território litorâneo, são alguns dos fatores que poderiam potencializar este mercado nacional, transformando o país em referência na área. Contudo, a burocratização dos licenciamentos ambientais, a morosidade de autarquias estaduais, aliado a altos custos dos estudos e a complexidade nos emaranhados legais pertinentes ao tema, afastam investidores e empresários interessados em atuar nacionalmente neste segmento. A partir da criação da Resolução Paranaense SEMA nº 040 em 2013, a qual dispõe sobre o licenciamento ambiental de empreendimentos náuticos no Estado, proprietários e funcionários públicos esperam a regularização junto aos órgãos ambientais, integrando o desenvolvimento de suas atividades com proteção ambiental.

Porém desde a criação da Resolução, nenhuma marina no estado recebeu a devida licença, deixando requerentes à espera de um parecer do órgão ambiental licenciador. Este trabalho irá explorar as fases necessárias para a obtenção da regularização perante a Resolução, ações necessárias para minimizar os impactos ambientais das atividades, expondo as exigências legais dos estados do Paraná e Santa Catarina, exemplificando o processo realizado por dois empreendimentos náuticos presentes no município de Pontal do Paraná, estado do Paraná. Concluindo apontaremos potencialidades do setor no país, analisando as informações apresentadas com consequências destes procedimentos.

Palavras-Chave: Licenciamento Ambiental. Empreendimentos Náuticos. Gestão Ambiental.

ABSTRACT

The Brazilian nautical enterprises has long lacked environmental regulation for legal action of their activities. The scenic beauties, friendly culture and the vast coastal territory, are some of the factors that could potentiate this national sector, transforming the country into reference in the area. However, the bureaucratization of environmental licensing, the delays of state autarkies, coupled with the high costs of studies and the complexity of the legal entanglements pertinent to the theme, alienate investors and entrepreneurs interested in acting nationally in this segment. Since the creation of the SEMA Resolution N^o. 040 in 2013, which provides for the environmental licensing of nautical ventures in the State, owners and public officials expect regularization with environmental agencies, integrating the development of their activities with environmental protection. However since the creation of the Resolution, no marina in the state has received the proper license, leaving applicants waiting for an opinion from the environmental licensing body. This work will explore the phases necessary to obtain regularization before the Resolution, actions needed to minimize the environmental impacts of activities, exposing the legal requirements of the states of Paraná and Santa Catarina, exemplifying the process carried out by two nautical enterprises present in the municipality of Pontal do Paraná, in the state of Paraná. In conclusion, we will point out the potential of the sector in the country, analyzing the information presented with consequences of these procedures.

Keywords: Environmental Licensing. Nautical ventures. Environmental Management.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AJB	– Águas Jurisdicionais Brasileiras
CONAMA	– Conselho Nacional de Meio Ambiente
CONSEMA	– Conselho Estadual de Meio Ambiente
EN	– Empreendimento Náutico
IAP	– Instituto Ambiental do Paraná
IBAMA	– Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis.
MMA	– Ministério do Meio Ambiente
NBR	– Norma Brasileira
PIB	– Produto Interno Bruto
SDO	– Sistema de Drenagem Oleosa
SEMA	– Secretaria do Meio Ambiente
SUDERHSA	– Superintendência de Desenvolvimento de Recursos Hídricos e Saneamento Ambiental
PNGC	– Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro
PNRM	– Política Nacional para os Recursos do Mar
PNMA	– Política Nacional do Meio Ambiente
EIA	– Estudo de Impacto Ambiental
RIMA	– Relatório de Impacto Ambiental
CTCA	– Câmara Técnica de Compensação Ambiental

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	9
2. OBJETIVOS	14
2.1 OBJETIVO GERAL	14
2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	14
3. MATERIAIS E MÉTODOS.....	15
3.1 COLETA DE DADOS.....	15
3.2 ÁREA DE ESTUDO	15
4. RESULTADOS E DISCUSSÕES	17
4.1 IMPACTOS AMBIENTAIS OPERACIONAIS DOS E.N.....	17
4.1.1 Interferência sobre as estruturas urbanas	18
4.1.2 Conflitos do uso do solo.....	18
4.1.3 Manuseio de Combustível	18
4.1.4 Geração de Resíduos Sólidos	19
4.1.5 Geração de Efluentes	20
4.1.6 Geração de Poeira.....	21
4.1.7 Geração de Ruídos.....	22
4.1.8 Alterações da paisagem	22
4.1.9 Alterações na economia local e ofertas de emprego	22
4.2 REGULARIZAÇÃO DOS E.N. no Paraná	25
4.2.1 Plano Diretor e Anuência Municipal.....	25
4.2.2 Capitania dos Portos.....	26
4.2.3 Resolução SEMA nº40	27
4.2.4 Prazos.....	29
4.2.5 Secretaria do Patrimônio da União	29
4.3 REGULARIZAÇÃO DOS E.N. em Santa Catarina.....	30
4.3.1 Instrução Normativa nº 33	31
4.3.2 Prazos.....	32
4.3.3 Resolução CONSEMA nº10 de 31/10/2012.....	32
5. REGULARIZAÇÃO DOS EMPREENDIMENTOS	34

5.1 MARINA HANGAR BRASIL.....	34
5.1.2 Etapas da Resolução nº040/2013.....	37
5.2 MARINA NOVA.....	37
5.2.1 Etapas da Resolução nº040/2013.....	39
6. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES.....	40

1. INTRODUÇÃO

Conhecidamente, a atividade turística bem planejada auxilia no desenvolvimento de infraestrutura, sistemas mais eficientes de transportes, gera empregos, renda para manutenção de sítios históricos e culturais e movimenta diversos setores produtivos (SANSOLO; CRUZ, 2003; GUNCE, 2003; SILVA, 2005). No entanto, o turismo também pode desencadear alguns efeitos negativos como degradação da qualidade da água e do ar, destruição da vida selvagem e vegetação, degradação de ambientes costeiros e também alteração histórico cultural da região visitada (CARMO; SILVA, 2009; CARMO; GADOTTI; BOIA, 1999).

Segundo a Resolução CONSEMA Nº10 do Estado de Santa Catarina, 70% (setenta por cento) do PIB nacional depende de atividades desenvolvidas em zona costeira, ocorrendo nesta faixa a concentração de inúmeras atividades e usos, muitas vezes geradores de conflitos entre as atividades e a conservação dos recursos naturais.

No Estado do Paraná, as atividades turísticas nos balneários iniciaram-se em meados da década de 20. Era comum a procura para banho e passeio, mas já se tornava evidente a relação de interdependência entre o turismo e comunidade local, com a dependência dos comerciantes na alta temporada (BIGARELLA, 1991). A partir da década de 50, após a construção da rodovia federal BR-277, da rodovia estadual PR-407, da autorização do primeiro loteamento e construção de casas de veraneio na região praiana, os pescadores acabam por se deslocar para regiões mais internas da planície costeira (IGNÁCIO et al., 2003).

Através de ação legal da Associação de Moradores de Pontal do Paraná, que não queriam outras residências entre as deles e o mar, o loteamento na faixa de restinga foi proibido. Entretanto, esta vem sendo impactada pela circulação de pessoas, veículos, despejo de resíduos, terraplanagens, construções de diferentes tipos e calçadas que alteram a vegetação e o regime hidrográfico natural, conseqüentemente, a deposição de sedimentos marinhos (IGNÁCIO et al., 2003).

No município de Pontal do Paraná, mais especificamente no balneário de Pontal do Sul, as atividades náuticas com fins turísticos e comerciais se desenvolveram principalmente a partir de algumas alterações físicas da região onde hoje se encontra o canal do DNOS*. Construído com o intuito de saneamento no ano de 1954, o Canal do DNOS, localizado no município de Pontal do Sul, pertencia a áreas de manguezais que na época eram consideradas insalubres. No início da ocupação do balneário de Pontal do Sul, o curso do rio Perequê foi desviado, e a sua foz passou a desembocar pelo canal do DNOS. A desembocadura deste canal mostrou-se instável e, com o objetivo de estabilizá-la, foi construído um molhe (SOARES, et al., 1997). O molhe, segundo a Resolução SEMA nº 040 de 2013; é uma construção lançada da terra para o corpo d'água, geralmente construído com enrocamento, destinado a quebrar a força súbita e intensa do mar, servindo de abrigo às embarcações; portanto também considerado um empreendimento náutico.

Além do molhe, estruturas como rampas, trapiches, plataformas de pesca, atracadouros, cais entre outros, são considerados empreendimentos náuticos. Exemplificando podem enquadrar-se como “marina” empreendimentos que possuem um conjunto de instalações planejadas para atender às necessidades da navegação de esporte e lazer, podendo incluir áreas de fundeio para guarda das embarcações, serviço de lavagem, venda de combustível e manutenção, além de hospedagem e atividades recreativas. Há também as garagens náuticas que combinam áreas para guarda de embarcações em terra ou sobre água, cobertas ou não, com acessórios de acesso à água, podendo conter oficina de manutenção e reparo (SEMA nº 040/2013), os iates clubes que geralmente possuem capacidade para abrigar embarcações de diversos portes em número superior à maioria das marinas estão relacionados às atividades sociais do município e eventos do setor náutico.

As realizações das atividades de marinas, em Pontal do Paraná, vêm ocorrendo há anos, os investimentos financeiros no setor são da ordem de

* DNOS: Nome próprio dado ao Canal no ano de sua construção. Não representa uma sigla.

milhões de reais, além dos benefícios sociais com empregos diretos e indiretos impactando milhares de pessoas. Atualmente o canal do DNOS é ocupado por 22 marinas que frequentemente dragam o canal, e realizam o abrigo e manutenção de embarcações, além de outras estruturas de apoio náutico de menor porte e empreendimentos que ofertam atividades paralelas como; postos de combustível, lojas de conveniência que comercializam artigos de pesca/náuticos/lazer, bancas de pescados, pousadas, restaurantes, eventos sociais e esportivos, entre outros. A extensão do canal do DNOS é de 1066 metros lineares. (ASSOCIAÇÃO DOS USUÁRIOS DO CANAL DO DNOS, 2016).

No âmbito legal, um dos itens mais relevantes à saúde dos corpos hídricos brasileiros são as áreas de preservação permanente – APP's, faixas marginais ao longo dos rios ou de qualquer curso d'água. A Lei Nº 12.651, conhecida como o Código Florestal Brasileiro, dispõe sobre a proteção da vegetação nativa, entre outros, em Áreas de Preservação Permanente. No Art. 7º desta Lei vemos que no Regime de Proteção das APP's, a vegetação nela situada deverá ser mantida pelo proprietário da área, possuidor ou ocupante, e no Art. 9º permitida a realização de atividades de baixo impacto ambiental (MMA, 2012). No ano de 2006, entra em vigor a Resolução do CONAMA nº 369 de 2006, a qual dispõe sobre os casos excepcionais, de utilidade pública, interesse social ou baixo impacto ambiental, que possibilitam a intervenção ou supressão de vegetação em Área de Preservação Ambiental Permanente, considera-se nesta resolução o dever de assegurar o bem estar das populações humanas, ou seja, nesta resolução que possibilita a intervenção humana e econômica nessas áreas, deve-se utilizar o manejo ambiental e economicamente eficiente para maximização no proveito dos que dessas áreas usufruírem, neste contexto contempladas obras, planos, atividades e projetos (MMA, 2006).

Visando o gerenciamento sustentável dos espaços litorâneos através do planejamento integrado de seus recursos, o Governo Federal, concebeu e implantou o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC), através da Lei 7661/88, como parte integrante da Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA) e da Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM).

Posteriormente a aprovação do PNGC II, cuja versão ainda está em vigor, foi publicado o Decreto nº 5.300/2004, regulamentando a Lei do Gerenciamento Costeiro e definindo critérios para gestão da orla marítima. Neste sentido, a distribuição de papéis torna-se tão essencial quanto o estabelecimento de compromissos e critérios de ação partilhados entre os diferentes atores da zona costeira, coordenados entre as diversas esferas federativas e a sociedade (MMA, 2016).

No dia 28 de agosto de 2013 fora publicada no Diário Oficial a resolução SEMA Nº40, estabelecendo os critérios, procedimentos, trâmites administrativos e premissas para o Licenciamento Ambiental de empreendimentos náuticos localizados nas margens e águas interiores e costeiras do Estado do Paraná, uma medida inédita ao estado. O cumprimento à regularização, garante aos empreendimentos existentes, e aos futuros, a adequação ambiental, com medidas de controle e proteção.

Daniel da Silva, proprietário da Marina Quebra Mar, localizada no canal do DNOS, relatou na época: “Quando tínhamos de fazer reformas e outras providências, como serviços de rampa, várias vezes éramos embargados por órgãos ambientais. Tínhamos temor de fazer alguma obra ilegal. Agora pode-se recolher impostos, atuando legalmente e colaborando com a arrecadação do município”. O presidente da Associação dos Usuários do Canal ‘DNOS’, Sr. Edilson Strea, em 1 de dezembro ressaltou: “Estando regulamentados, também teremos facilidades para adquirir financiamentos para ampliações, melhorias no local, ampliar o número de vagas e gerar mais empregos”, demonstrando os benefícios econômicos que a regularização dos empreendimentos traz aos municípios e à população local. O próprio governador, Beto Richa, no dia em que assinou a resolução (26 de Agosto de 2013) enfatizou que o documento e suas diretrizes, além de garantir a segurança jurídica aos proprietários, assegurava a proteção do meio ambiente (Agência Estadual de Notícias do Paraná, 2013).

Na resolução, procura-se estabelecer procedimentos administrativos e parâmetros ambientais para a concessão da licença ambiental aos empreendimentos em questão. Os empreendimentos a serem licenciados, são divididos em portes e para cada um deles são designados estudos e medidas

ambientais para o controle da poluição, como o caso da exigência do conhecido EIA/RIMA na fase de Licença Prévia, para empreendimentos de grande porte dentre outros estudos que visam garantir a implantação de medidas de controle durante a operacionalização do empreendimento.

Entretanto, desde a vigência da Resolução SEMA N°40 em 2013, até o presente momento, nenhuma Marina recebeu a referida Licença Ambiental do IAP. Somente a Marina Ponta do Poço, localizada também em Pontal do Paraná, porém fora da área de abrangência do Canal do DNOS, fora contemplada com a Licença de Operação, emitida pelo IBAMA. O requerimento de renovação dessa licença foi feito junto ao IAP, em conformidade com o repasse de competência da União para os Estados em 2007 (Ofício nº05/08-NLA/SUPES/IBAMA/PR). Tal inércia já ocasionou ações civis públicas contra municípios litorâneos, autarquia estadual – IAP e empreendimentos náuticos, como a da Associação de Saúde Ambiental TOXISPHERA no ano de 2014, propondo, entre alternativas, a demolição de empreendimentos não licenciados (TOXISPHERA, 2014). Posteriormente a responsabilidade dos processos de licenciamento foi direcionada à Câmara Técnica de Compensação Ambiental – CTCA e à Câmara Técnica Multidisciplinar do Litoral.

O presente trabalho irá explorar dois casos pertinentes a esta legislação; o da Marina Hangar Brasil, já existente, localizada no canal do DNOS, a qual solicita Licença de Operação de Regularização; e o segundo de uma Marina Nova, a qual ainda não conseguiu obter sua Licença Prévia para ser concebida defronte ao canal do DNOS. Posteriormente, utilizar-se-á um comparativo com a legislação do estado de Santa Catarina, para que sejam propostas ideias e contribuições, facilitando assim a desburocratização do processo de licenciamento, a celeridade na análise técnica por parte dos órgãos competentes e a efetivação da implantação e eficácia dos controles ambientais pelos empreendedores.

2. OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GERAL

Descrever o processo de regularização dos empreendimentos náuticos no Estado do Paraná, apresentando os avanços e as dificuldades de implantação e efetivação das políticas públicas para o setor.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Identificar os impactos socioambientais e suas abrangências durante a operação dos empreendimentos náuticos.

Apresentar os órgãos públicos intervenientes, bem como, os procedimentos e parâmetros ambientais, marítimos e de zoneamento necessários à regularização ambiental dos empreendimentos náuticos no estado do Paraná.

Apontar os procedimentos administrativos e legislação estadual vigente para os estados de Santa Catarina e Paraná.

Discutir os principais avanços na legislação, as dificuldades e custos gerados aos empreendedores na regularização dos seus empreendimentos.

3. MATERIAIS E MÉTODOS

3.1 COLETA DE DADOS

Os dados foram coletados com base em entrevistas com profissionais atuantes neste mercado profissional, funcionários do IAP e da FATMA, funcionários públicos do município de Pontal do Paraná, além de entrevistas com a orientadora e consultora ambiental a Msc. Noelle Costa Saboriddo. Estas entrevistas foram realizadas de maneira pessoal e por telefone, diretamente com os profissionais, sem a realização de perguntas fechadas, com o intuito de o profissional relatar de maneira natural a experiência na área.

A finalidade das entrevistas foi buscar complementação nas informações, levantar um histórico das legislações pertinentes e pareceres quanto aos programas de gestão ambiental envolvido nos empreendimentos, também com a finalidade de proporcionar troca de ideias e experiências.

Também foram levantados dados de pesquisa de campo, através da análise de relatórios de supervisão ambiental de empreendimentos do setor, além de Planos de Controle Ambiental, Legislações municipais, estaduais e federais pertinentes, normas regulatórias, termos de referência, programas e contratos.

3.2 ÁREA DE ESTUDO

A área de abrangência compreende dois empreendimentos distintos no município de Pontal do Paraná, conforme FIGURA 1.



Figura 1 - Imagem de satélite do litoral do Paraná.
Fonte: IAP, 2009.

O primeiro empreendimento, a Marina Hangar Brasil, está localizado na Rua Embaúba s/nº, e o segundo, uma nova marina que deseja regularizar-se, na quadra G lote 1A e parcialmente no lote 3, ambas às margens do canal do DNOS, abrangido pelas coordenadas LAT S 25°34'271" e LONG W 048°21'801", estas estabelecidas pelo IAP na Autorização Ambiental nº 30467, emitida para fins de dragagem de manutenção do canal. As marinas localizam-se sob o dito município de Pontal do Paraná, na Zona Especial de Turismo, conforme seu Plano Diretor.

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Os dados levantados foram analisados buscando-se relatar os procedimentos e parâmetros administrativos adotados para a regularização dos empreendimentos náuticos e definir os principais impactos ambientais causados pela operação desses empreendimentos.

4.1 IMPACTOS AMBIENTAIS OPERACIONAIS DOS E.N.

A complexidade na identificação e qualificação de um impacto ambiental ainda persiste. Pode-se definir de maneira resumida que um impacto ambiental é a modificação ou alteração das propriedades do meio ambiente que não possam assimiladas por ele, sem que cause alteração no equilíbrio ecossistêmico. Os impactos podem ser benéficos ou adversos, afetando componentes bióticos, abióticos e antrópicos, podendo ser classificados quantitativa e/ou qualitativamente segundo alguns critérios, entre eles o tempo de ocorrência, duração e significância (Moreira, 2002).

Em casos excepcionais, há também o instrumento TAC - Termo de Ajustamento de Conduta, o qual poderá ser firmado às exigências legais, mediante cominações, tendo eficácia de título executivo extrajudicial. O TAC objetiva a adequação de conduta de um violador ou potencial violador de um direito transindividual (direito coletivo, como o meio ambiente) às exigências legais. Portanto, este instrumento é uma forma de solução extrajudicial de conflitos, promovida por órgãos públicos que busca a promoção do ajuste entre o órgão legitimado e o agente degradador.

Alguns dos principais impactos levantados durante a fase de operação dos empreendimentos, e algumas medidas mitigadoras a serem adotadas para um funcionamento ambientalmente correto das atividades são apresentados a seguir.

4.1.1 Interferência sobre as estruturas urbanas

Cabe ao administrador do empreendimento, oferecer a seus usuários os serviços básicos para um desfrute de seu estabelecimento, estes de uma maneira legal e ambientalmente correta.

Ao longo do canal artificial do DNOS, a grande maioria das marinas possui vias de acesso, fornecimento de água e energia elétrica provenientes da Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná e concessionárias. O esgotamento sanitário é realizado na maioria dos casos por meio de fossa séptica e sumidouro. De acordo com a Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, a NBR 7229 fixa as condições exigíveis para projeto, construção e operação de sistemas de tanques sépticos; além da NBR13.969 a qual oferece alternativas de procedimentos técnicos para o projeto, construção e operação de unidades de tanque séptico e disposição final de seus efluentes líquidos.

4.1.2 Conflitos do uso do solo

Durante a fase de instalação, deve ser observada a legalidade de domínio do terreno, bem como a adequação de implantação do empreendimento no plano de uso e ocupação do solo dos municípios.

Como é o caso do canal artificial do DNOS, os empreendimentos e atividades náuticas ao longo da área são comuns, o que requer atenção por parte da iniciativa privada e poder público especialmente para o tráfego aquaviário, priorizando os meses de verão, uma vez que qualquer passivo dominial depende da resolução junto aos órgãos públicos, registros de imóveis e/ou justiça.

4.1.3 Manuseio de Combustível

Durante a operação, é comum na maioria das marinas de pequeno e médio porte, como o caso das marinas em estudo, a movimentação das

embarcações através de tratores abastecidos com óleo diesel e lubrificante na própria marina, por meio de galões provenientes do fornecedor. Durante as manutenções preventivas e corretivas, costumam ser contratados serviços de oficinas especializadas, incluindo a troca de óleo.

A maioria das marinas desse porte não possuem postos de abastecimento de combustíveis em suas áreas de domínio e as embarcações alocadas nas marinas abastecem nos postos náuticos presentes na região.

As marinas que possuem seus sistemas de postos de combustíveis devem adequar-se às Normas e Legislações pertinentes ao caso. Em vigor temos a NBR 7505-1/2000 referente à armazenagem de líquidos inflamáveis e combustíveis, e a NBR 14605:2000 relativa aos parâmetros para concepção, instalação e operação de sistema de drenagem oleosa para postos de serviço, contemplando os sistemas de drenagem oleosa – SDO: cujas funções são reter os resíduos sólidos sedimentáveis, coletar e conduzir o afluyente oleoso; e a caixa separadora de água e óleo – SAO: que coleta a água e óleo, separando a primeira do segundo. Após a passagem pelos sistemas de drenagem, o efluente já praticamente isento da fração oleosa, pode ser descartado na rede coletora de esgoto sanitário ou, caso não exista, na rede de águas pluviais.

4.1.4 Geração de Resíduos Sólidos

Microrganismos patógenos ou com caracteres de periculosidade podem estar presentes na disposição de certos rejeitos, contaminando solo e corpos hídricos, seja pela ação do vento ou por meio de vetores biológicos ou mecânicos, acarretando entre outros problemas ambientais, enfermidades ao homem pela ingestão de águas contaminadas como exemplo diarreia (Azevedo, 2004).

Embora os empreendimentos náuticos estejam ocupando faixas de preservação, existem recomendações do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis em sua representação no Estado do Paraná, que proporcionar a regeneração da vegetação e proteção dos corpos hídricos elegendo a demolição dos empreendimentos, pode acarretar em

danos imensuráveis tanto pelos aspectos sócio/econômicos como físicos (MMA, 1999). Sabe-se hoje através da literatura acadêmica, que as atividades de demolição de benfeitorias é a fase do empreendimento que potencialmente gera maior quantidade resíduos sólidos, os quais podem conter substâncias perigosas como adesivos, tintas, óleos, biocidas incorporados a madeiras tratadas, sulfatos provenientes da dissolução de gesso, entre muitos outros, agravando consideravelmente o impacto na contaminação das águas, solo e ar. O material particulado e a poluição sonora proveniente destas atividades, também causam grande desconforto à população e comunidade vizinha (ARAÚJO, 2009).

A aquisição e implantação de recipientes identificados por cores, conforme a Resolução CONAMA nº275/2001, contemplam os resíduos gerados pela atividade, principalmente os de origem orgânica e os contaminados (exemplos: estopas com óleo de limpeza do motor e manutenção, embalagens de óleo). Os resíduos contaminados devem ser transportados até destinação final adequada por empresas devidamente licenciadas. A disposição dos recipientes para depósito de rejeitos deve estar posicionada em locais estratégicos para uso dos colaboradores, locatários e fornecedores.

A coleta de lixo domiciliar é um serviço praticamente universalizado no estado do Paraná, inclusive no litoral, no ano de 2010 foram registrado um índice de 98.8% de domicílios contemplados com coleta de lixo no município de Pontal do Paraná (IBGE, 2010).

4.1.5 Geração de Efluentes

Dados do IBGE revelam uma precariedade nos serviços de esgotamento sanitário nas residências do litoral do Paraná, pois é grande o número de residências que não possuem acesso à rede ou fossa séptica. Neste mesmo ano, de um total de 80.176 de residências litorâneas no Estado, 53,08% estavam ligadas à redes de esgoto, mistas ou pluviais; e 27% possuíam sistema de fossa séptica. Já em Pontal do Paraná, para o mesmo ano, de 7.077 residências, apenas 15,53% estavam ligadas às redes de

esgoto, mistas ou pluviais; 55,02% possuíam sistemas de fossa séptica; o restante 29,45%, não possuíam sistema algum ou tinham outras formas de destinação como fossas negras (sem sistema de tratamento) (IBGE, 2010).

Os efluentes mais comuns durante a fase de operação das marinas estão nos toaletes, e a recomendação para estes é a utilização de fossas sépticas. Os efluentes de lavagem das embarcações devem ser destinados às caixas separadoras de água e óleo. A drenagem de água pluvial poderá escoar para o corpo hídrico.

As marinas de pequeno porte, como as dos casos em estudo, comumente recebem a dispensa de outorga de uso d'água, pois o volume descartado é menor que o necessário ao pedido de outorga. As marinas em questão possuem sistema de fossa séptica como destinação dos efluentes.

4.1.6 Geração de Poeira

Do ponto de vista sanitário, as partículas em suspensão representam grave perigo para pessoas afetadas por enfermidades bronquíticas crônicas. Por outra parte, é grande a influência na vegetação, que uma vez depositado, obstruem estômatos e folhas dificultando o normal desenvolvimento de atividades biológicas como a fotossíntese. Ruas pavimentadas e limpas reduzem a emissão de poeira para a atmosfera, o que pode ser reduzido ainda mais pela umectação (Vallero, 2014).

É comum nas marinas ao longo do Canal do DNOS, a impermeabilização total das áreas de atividades, deve-se observar a inoperância de substâncias a granel que causem irritabilidade ou toxicidade à população do entorno ou à animais.

4.1.7 Geração de Ruídos

Os parâmetros da ABNT NBR 10151, referentes à “Acústica-Avaliação do ruído em áreas habitadas, visando o conforto da comunidade”, limita a tolerância de ruídos intermitentes nesta área em 70 dB durante o dia e 60 dB no período noturno. É de responsabilidade dos administradores e operadores garantir o conforto das comunidades no entorno, bem como nenhuma alteração ecológica. Quando necessário, efetuar ou solicitar ao órgão competente o monitoramento e medição dos decibéis emitidos.

4.1.8 Alterações da paisagem

Considerando a Resolução CONAMA nº 369 de 2006, esta se torna um marco legal relevante às atividades que necessitam das áreas de Preservação Ambiental Permanente para existirem. Ainda que sabidamente essenciais à qualidade do meio ambiente ecologicamente equilibrado, quando bem planejadas as atividades nestas áreas, as funções desempenhadas pelas APP's podem ser compatíveis com as intervenções humanas, como no caso da estabilidade geológica, por exemplo, garantidas pelos empreendimentos onde há concreto e madeiras às margens dos corpos hídricos (MMA, 2006).

Quando bem executadas as obras, do ponto de vista arquitetônico e em cumprimento legal dos padrões construtivos, as alterações na paisagem tornam-se benéficas e admiráveis, tornando-se também um atrativo aos frequentadores dos estabelecimentos, turistas, veranistas e moradores.

4.1.9 Alterações na economia local e ofertas de emprego

A cadeia produtiva náutica no Brasil tem vocação para gerar empregos em todos os seus elos e, por isso, tem um potencial de impacto social relevante.

O aumento no fluxo de pessoas e turístico, a promoção na geração de empregos diretos e indiretos, alteração de empregos no setor terciário, o surgimento de atividades comerciais e de serviços, são benéficos, muito sensíveis em cidades médias e que impactam de forma muito positiva a economia dos habitantes locais.

O número de trabalhadores empregados em estaleiros especializados na construção de embarcações de esporte e recreio no Brasil é estimado em 9.800 pessoas, enquanto que os fabricantes de acessórios, peças e equipamentos empregam aproximadamente 7 mil trabalhadores. Na cadeia produtiva *outbound*, com o fornecimento de produtos e serviços voltados à utilização das embarcações de esporte e recreio, caracteriza-se como um interessante fator de empregabilidade para o país ao diminuir o fluxo migratório para os grandes centros urbanos, e valorizando os imóveis nas regiões.

A espera de crescimento da área de influencia indireta acarreta a demanda por crescimento de infraestrutura viária, saneamento, energia e equipamentos sociais que proporcionem incremento na qualidade de vida da população.

As estruturas de apoio náutico no Brasil empregam aproximadamente 7.000 trabalhadores diretos e cerca de 5.000 trabalhadores temporários que são contratados durante os períodos de maior movimento, sem contar os empregos indiretos como consequência. As marinas são, ainda, a base de trabalho de cerca de 9.000 marinheiros particulares e seus auxiliares: funcionários contratados e pagos pelos proprietários de embarcações de médio e grande porte. O salário médio oferecido pelas estruturas de apoio náutico no Brasil é de novecentos e vinte e sete reais e noventa centavos (R\$927,90) sendo que no Paraná este valor é de mil duzentos e oitenta e dois reais e trinta centavos (R\$1.282,30) e em Santa Catarina de mil trezentos e quinze reais e cinquenta centavos (R\$ 1.315,50) (Indústria Náutica Brasileira, 2012). No ano de 2006 a frota brasileira era estimada em 53 mil barcos (acima de 14 pés), sendo responsáveis por 117 mil postos de serviço direto e indireto, pois em média são criados 7,4 postos de empregos para cada embarcação produzida (Portal Naval, 2006).

Município, Estado e União tendem a aumentar a arrecadação de impostos com os empreendimentos náuticos, o bom planejamento dessas finanças acarretará em impacto positivo do meio.

Atualmente encontramos nas margens do canal do DNOS e do canal de maré denominado Perequê, 19 marinas, estas abrigando embarcações de diferentes portes e finalidades. Muitas destas embarcações são utilizadas para fins recreativos por usuários de distintos municípios, entre as atividades presenciamos os ralis náuticos, mergulho, esqui aquático, observação belas paisagens naturais, pesca esportiva, visitação às ilhas, entre inúmeras outras.

Durante os meses de verão, o município de Pontal do Paraná costuma receber mais turistas dentre os demais da região litorânea paranaense. No ano de 2005, por exemplo, Pontal do Paraná contabilizou 558.923 turistas, e Matinhos 410.973 turistas, na segunda colocação. Estudos elaborados no município de Pontal do Paraná apontam que além do banho de mar e surf, as marinas se destacam nesse contexto turístico, como exemplo, a Ilha do Mel, considerada pela UNESCO Sítio do Patrimônio Natural Mundial, localizada a 12 km da costa de Pontal do Paraná (ANDREATTA, 2012), nos meses de verão desponta, sendo a Unidade de Conservação mais visitada pelos turistas do litoral paranaense, como podemos observar no gráfico a seguir.

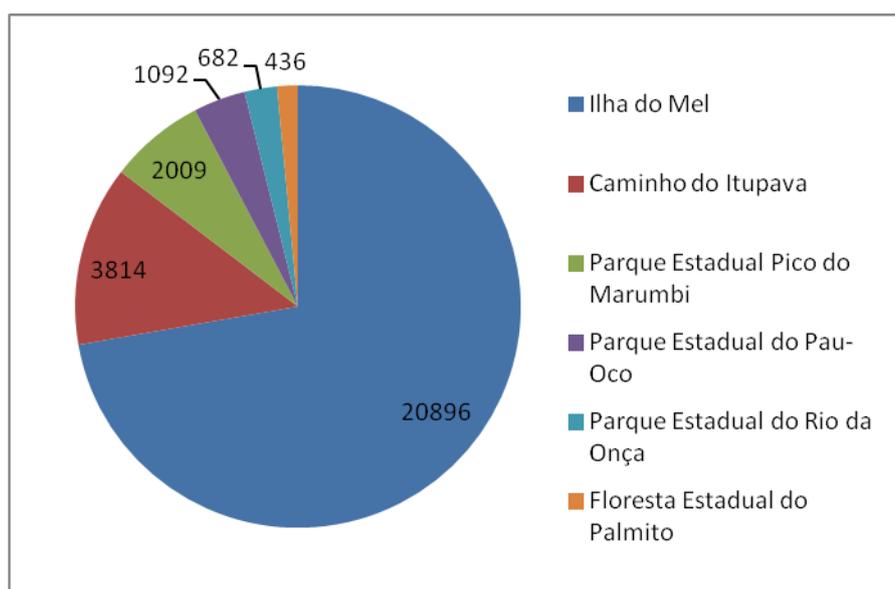


Gráfico 1 - Número de visitantes nas principais Unidades de Conservação do Paraná (2008).
Fonte: SABORIDO, 2009.

Outras ilhas do litoral paranaense também atraem turistas, pescadores, naturalistas, esportistas, entre outros; um complexo de duas ilhas (Ilha do Superagüi e Ilha das Peças) denominado Parque Nacional do Superagüi, criado em 1989, representa uma das regiões mais relevantes do ponto de vista ecológico, com a presença de restingas, manguezais, praias desertas e trilhas ecológicas (ANDREATTA, 2006).

4.2 REGULARIZAÇÃO DOS E.N. NO PARANÁ

4.2.1 Plano Diretor e Anuência Municipal

Segundo o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado – pddiPontal do Paraná, o Capítulo II Seção I, trata do Zoneamento, Art. 5º, há um setor exclusivo do Zoneamento Urbano para o Canal do DNOS, a Zona Especial de Turismo, conforme Figura 2. Neste, estão contidas as propostas e regulamentações elaboradas pela Câmara de Assessoramento Técnico ao Conselho do Litoral, composta por técnicos federais, estaduais e municipais, com fins de aprovação no Conselho do Litoral e Câmara Municipal, para os empreendimentos contidos nesse Setor. Atualmente o Plano Diretor proposto, foi embargado pelo Ministério Público e será revisado.

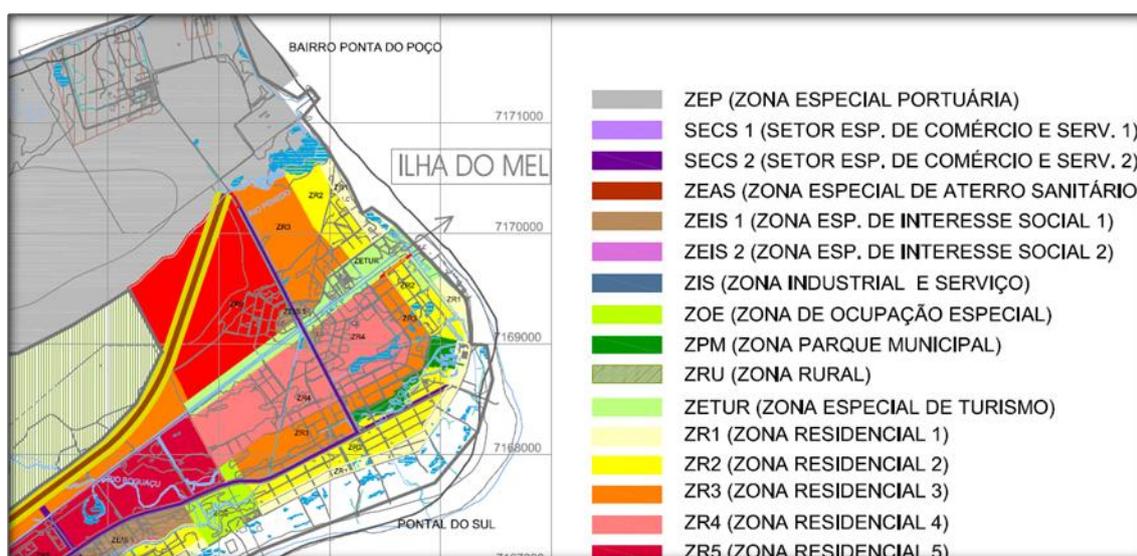


Figura 2 - Zoneamento Parcial de Pontal do Paraná.

Fonte Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná, 2014. Escala 1:5000.

Especificações que deverão ser atendidas, como edificações com caráter náutico; de habitação somente unifamiliar; caracterização de comércio e serviço somente do tipo vicinal, hotéis e similares serão permitidos mediante análise prévia do Conselho Municipal de Planejamento - CMP; Equipamentos Sociais e Comunitários do tipo vicinais são permitidos, e permissíveis mediante análise prévia do CMP, os equipamentos distritais, regionais, complexos clubísticos, de recreação ou de lazer e pousadas. Atividades Produtivas ou de Uso Industrial, permitida somente indústria naval de qualquer porte; quanto às Atividades Estratégicas Macro-Regionais, somente as de Infraestrutura ou Segurança são previamente permitidas, de interesse Turístico, Cultural ou Ambiental, e de interesse Portuário e estalajadeiro, também o uso somente é permissível mediante prévia do CMP (PONTAL DO PARANÁ, 2004).

4.2.2 Capitania dos Portos

A Marinha do Brasil exerce competência sobre as Águas Jurisdicionais (AJB), estas definidas como:

Águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não-vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional(...) (NORMAM 11, 2003).

De acordo com a NORMAM 11, compete a ela avaliar a execução de obras sob, sobre e às margens das AJB; dependendo de consulta prévia às Capitânicas (CP), Delegacias (DL) e Agências (AG) o início da execução das obras públicas ou particulares, localizadas sob, sobre e às margens das AJB. Quando do interesse em realizar uma obra do tipo "Marina", alguns documentos deverão ser apresentados à CP, DL ou Ag com jurisdição sobre o local da construção, como o Requerimento; Plantas de localização, de situação, de construção; o Memorial descritivo; e Registros fotográficos; cabe destaque a um estudo que poderá ser exigido, este é o de alterações à

navegação pela mudança no regime de águas, por deslocar material da construção, este também deve ser exigido quando da construção de cais ou píeres de estrutura maciça, ou enrocamentos e molhes. (NORMAM 11/DCP, 2003).

Como órgão fiscalizador, as Capitânicas dos Portos exercem atividade estatal que se destacam pelos procedimentos administrativos sobre as embarcações, estabelecendo regras sobre os condutores e demais tripulantes, regras sob a segurança no tráfego, o cuidado com a segurança das embarcações, passageiros e cargas, atuando como fiscalizadora do Estado sendo a Autoridade Marítima em seu poder legislativo, a Capitania dos Portos age na função pública de apurar as infrações e ocorrências como também atuando em atividades de prevenção de acidentes.

4.2.3 Resolução SEMA nº40

No preâmbulo, tal Resolução dispõe sobre o licenciamento ambiental de empreendimentos náuticos localizados nas margens e nas águas interiores e costeiras do Estado do Paraná, estabelecendo condições, critérios, dando outras providências.

Em seu texto, há o reconhecimento de que as atividades de lazer, turismo, transporte, serviços públicos que utilizam embarcações motorizadas ou não, em águas interiores e de mar territorial, necessitam de infraestrutura de acesso e manutenção.

Empreendimentos como marinas, garagens náuticas, plataformas de pesca e outras semelhantes que apresentem atracadouros, trapiches, rampas, píeres e flutuantes, são considerados empreendimentos náuticos, por isso passíveis de licenciamento ambiental de acordo com a Resolução.

Conforme o Art. 6. desta Resolução, comprovada a existência e funcionamento do empreendimento anteriormente ao ano de 2008, início de vigência da Resolução CEMA nº 065 de 1 de julho de 2008, estes podem solicitar diretamente a Licença de Operação de Regularização (LOR) ou a Licença Ambiental Simplificada de Regularização (LASR). Na concessão da

licença ambiental, além da localização, deve ser observada a certidão negativa de passivos ambientais, e a possibilidade de se manter em funcionamento, atendidos os limites, as condições e padrões ambientalmente legais e adequadamente exigidos.

Para concessão do licenciamento ambiental dos Empreendimentos Náuticos, e para cada tipo de estudo requerido neste procedimento, cada Empreendimento será enquadrado de acordo com seu porte, sendo que entre as diversas especificidades do estabelecimento, o critério mais restritivo nele encontrado, irá determinar seu porte.

De acordo com a Resolução SEMA nº 040 de 2013, os portes dos Empreendimentos Náuticos são classificados em:

- ✓ Mínimo; não sendo necessário estudo ambiental, então há uma Dispensa de Licenciamento Ambiental Estadual;
- ✓ Pequeno; será requerido um Plano de Controle Ambiental Simplificado, incluindo as medidas de controle ambiental e demais condicionantes determinadas pelo IAP;
- ✓ Médio; serão requeridas a Licença Prévia, de Instalação e Operação do Empreendimento, e deverão ser apresentados Relatório Ambiental Prévio para a Licença Prévia; e Plano de Controle Ambiental na fase da Licença de Instalação;
- ✓ Grande; assim como os de Médio porte, serão requeridas a Licença Prévia, de Instalação e Operação do Empreendimento, e deverão ser apresentados Relatório Ambiental Prévio para a Licença Prévia; e Plano de Controle Ambiental na fase da Licença de Instalação.

Se julgar necessário, o IAP poderá exigir apresentação de EIA/RIMA, quando do requerimento da Licença Prévia.

Documentos de localização do imóvel, projeto estrutural de rampas, escadas e mecanismos de arraste ou elevação, bem como o projeto de estruturas fixas ou flutuantes no corpo d'água, devem ser apresentados conjuntamente ao requerimento de licenciamento ambiental do empreendimento.

Requerimentos de Licença Ambiental Simplificada, Licença Prévia, Licença de Instalação, Licença de Operação, Renovação de Licença de Operação, Licença Ambiental Simplificada de Regularização, Licença de Operação de Regularização e Autorização Ambiental, devem ser protocolados juntamente com Requerimento de Licença Ambiental; Cadastro de Empreendimento Náutico e Comprovante de recolhimento da Taxa Ambiental para todos os casos.

4.2.4 Prazos

Contando a partir da data do protocolo do requerimento, o IAP terá prazo de 6 (seis) meses para deferir ou não cada modalidade de licença ou autorização ambiental, excetuando os casos de EIA/RIMA e/ou audiência pública, o qual este prazo será de 12 (doze) meses.

Empreendimentos, atividades ou obras localizadas na área do Macro Zoneamento da Região do Litoral do Paraná será solicitado pelo IAP, quando da análise do requerimento de Licença Prévia, Licença Ambiental Simplificada ou Autorização Ambiental, Anuência Prévia do COLIT, devendo esta ser apresentada no prazo máximo de 30 (trinta) dias, sem exceder os prazos previstos na Resolução CEMA 065 de 2008 para conclusão da análise do procedimento de licenciamento ambiental.

4.2.5 Secretaria do Patrimônio da União

A Secretaria do Patrimônio da União - SPU, através da Portaria Nº 404/2012, estabelece normas e procedimentos para a instrução de processos visando à cessão de espaços físicos em águas públicas. São enquadradas nesta portaria as estruturas náuticas em espaço físico em águas públicas de domínio da União, tais como lagos, rios, correntes d'água e mar territorial. As estruturas náuticas de interesse econômico ou particular, como é o caso do estudo a ser abordado, enquadram-se aos fins desta Portaria. A cessão de

espaços físicos em águas públicas para implantação ou regularização de estrutura náutica, perante a Superintendência do Patrimônio da União na unidade da Federação - SPU/UF irá depender da apresentação de uma série de documentos, dentre eles a Licença Ambiental Prévia (LP), quando se tratar de implantação de nova estrutura náutica ou Licença Ambiental de Instalação (LI) ou de Operação (LO), quando se tratar de ampliação/regularização de estrutura náutica existente (BRASIL, 2012).

Sendo o Canal do DNOS pertencente ao município de Pontal do Paraná, os empreendimentos náuticos localizados ao longo de seu território, são de competência de anuência municipal, por este motivo, não compete à União legislar sobre estes processos.

4.3 REGULARIZAÇÃO DOS EMPREENDIMENTOS NÁUTICOS EM SANTA CATARINA

Visando o gerenciamento sustentável dos espaços litorâneos através do planejamento integrado de seus recursos, O Governo Federal, concebeu e implantou o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC), através da Lei 7661/88, posteriormente regulamentada pelo Decreto Federal 5.300/2004.

Segundo o Decreto Estadual nº 5010/06, o Gerenciamento Costeiro é:

“o conjunto de atividades e procedimentos que, através de instrumentos específicos, permite a gestão dos recursos naturais da Zona Costeira, de forma integrada e participativa, objetivando a melhoria da qualidade de vida das populações locais, a preservação dos habitats específicos indispensáveis à conservação da fauna e flora, adequando as atividades humanas à capacidade suporte dos ecossistemas.”

O Programa GERCO/SC conta com legislação própria, qual seja Lei Estadual nº 13.553/2005 e Decreto Estadual nº 5.010/2006 (SANTA CATARINA, 2006).

4.3.1 Instrução Normativa nº 33

Tal Instrução Normativa tem como objetivo definir a documentação necessária ao licenciamento e estabelecer critérios para apresentação dos planos, programas e projetos ambientais para implantação de marinas, garagens náuticas, plataforma de pesca, atracadouros e trapiches de pequeno, médio e grande porte, incluindo o trato nos impactos e passivos ambientais gerados pelos empreendimentos.

Somente as Marinas de grande porte; com área útil maior ou igual a dois hectares estarão sujeitas ao Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, devendo estar, no EIA, contemplado o programa de compensação ambiental com indicação de aplicação dos recursos.

De acordo com o disposto na Resolução CONSEMA nº. 01/06 serão licenciadas com elaboração de Estudo Ambiental Simplificado, conforme devido Termo de Referência, Marinas de médio porte (com área útil entre 0,5 e 2 hectares), e Garagens náuticas de grande porte (área útil maior ou igual a 1 hectare).

Também de acordo com a CONSEMA nº. 01/06, a necessidade de apresentação de Relatório Ambiental Prévio, será requerida por Marinas de pequeno porte (com área útil menor ou igual 0,5 hectares); Plataformas de pesca, atracadouros e trapiches, de pequeno, médio ou grande porte (com área edificada a partir de 50 m² para pequeno porte); e Garagens náuticas de pequeno o médio porte (as que possuem área útil menores que 0,5 hectares, até 1 hectare).

Ainda de acordo com a Resolução citada anteriormente, em seu Art. 6º, o licenciamento ambiental de regularização prescinde da elaboração de Estudo de Conformidade Ambiental, este apresentado na solicitação da licença ambiental. A abrangência dos estudos de conformidade ambiental será proporcional aos estudos técnicos requeridos no licenciamento da atividade; sejam eles EIA/RIMA, EAS, ou RAP. No Estudo de Conformidade Ambiental alguns itens mínimos são exigidos, estes são: diagnóstico atualizado do ambiente; avaliação dos impactos gerados pela implantação e operação do

empreendimento, incluindo riscos; e medidas de controle, mitigação, compensação e de readequação, caso couber.

A implantação de plataformas de pesca, atracadouros e trapiches com área edificada menor que 50m² devem ser cadastradas mediante a apresentação de Declaração de Conformidade Ambiental, enquadradas na Instrução Normativa nº 34 (FATMA, 2008).

4.3.2 Prazos

Em caso de deferimento, a Licença Ambiental Prévia, deverá ser expedida em no máximo 60 dias; a Licença Ambiental de Instalação no prazo de 90 dias; e a Licença Ambiental de Operação em no máximo 30 dias, estes contados a partir da data do protocolo dos respectivos requerimentos. Em casos de Estudo de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) e/ou audiência pública, o prazo será de até 12 meses (FATMA, 2008).

4.3.3 Resolução CONSEMA nº10 de 31/10/2012

Esta Resolução dispõe sobre as normas para execução e aprovação de projetos e determina critérios para o licenciamento ambiental de Estruturas de Apoio Náutico – EANs, no estado de Santa Catarina.

Quando observadas e acatadas as regras de Uso e Ocupação da Zona Costeira contidas no Decreto nº 5.300/2004, assim como quando compatível com o Zoneamento Ecológico Econômico Costeiro definido no Programa GERCO/SC, e respeitados os planos de bacias hidrográficas, dada Resolução regulamenta a construção nos corpos d'água de Estruturas de Apoio Náutico necessárias à navegação.

A classificação do porte, como citado anteriormente na IN nº33, de acordo com a Resolução CONSEMA nº10 de 2012, são substituídas pelas características relativas à presença de estruturas hidráulicas ou dispositivas, como rampa, número de vagas para os barcos, área de dársena, presença de

ancoradouro/fundeadouro, unidades de atracadouro, presença de cais e se há a presença de canal de navegação delimitado.

Mesmo os Empreendimentos de porte miúdo, com rampa e vagas para até 5 barcos, estão sujeitos ao cadastramento e todos os procedimentos de segurança e controle ambiental cabível. Para os Empreendimentos de pequeno e médio porte, bem como os de grande porte, seguem os mesmos estudos previstos na CONSEMA nº03/2008, o Estudo Ambiental Simplificado e EIA/RIMA respectivamente.

A gestão dos impactos ambientais na operação dos Empreendimentos deverá contemplar os de todos os portes, excetuado os de porte miúdo. Obrigatoriamente deverão possuir, segundo a CONSEMA nº10 de 2012:

- ✓ Sistema de Canalização de Água Potável;
- ✓ Sistemas de coleta e tratamento de esgotos sanitários provenientes das instalações terrestres;
- ✓ Os empreendimentos contemplados com rede pública de esgoto deverão destinar tais efluentes a este sistema, dispensando-se a exigência de tratamento individual;
- ✓ Sistema de vácuo para esgotamento dos tanques sépticos, de qualquer tipo, e das águas de fundo das embarcações, quando forem permitidos a permanência e o pernoite de tripulantes ou usuários, nas embarcações atracadas. Tal sistema deverá ser compatível com o sistema de esgotamento sanitário em terra, e deverá possibilitar a segregação dos resíduos sólidos quando a disposição do sistema local não for adequada;
- ✓ Banheiros, em todas as instalações terrestres, que sejam acessíveis a visitantes e usuários das embarcações;
- ✓ Adequado Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos;
- ✓ Sistemas de instalações contra incêndio;
- ✓ Pista de lavação das embarcações, com devida canaleta e caixa de separação de água e óleo;
- ✓ Garantido acesso público terrestre e aquático a toda área frontal ao espelho d'água;

- ✓ Estruturas de apoio náutico que optarem pela instalação de unidades de reserva e de abastecimento deverão observar legislação específica vigente.

A instalação de contentores devidamente identificados e diferenciados para a disposição de produtos poluentes e substâncias nocivas ou perigosas, é obrigatória. Estes resíduos deverão ser recolhidos, transportados e destinados por entidades devidamente licenciadas.

As Estruturas de Apoio Náutico em corpos hídricos estão sujeitas ao Cadastro Estadual de Usuários de Recursos Hídricos e à Avaliação de Outorga de Direito de Uso dos Recursos Hídricos e para os usos listados na Lei Federal nº 9433/1997 e Lei Estadual nº 9748/1994, devendo a outorga preventiva ser antecedida pela LAP e condicionando a LAI.

O órgão ambiental competente irá ainda, aprovar o obrigatório manual de procedimento interno para o gerenciamento dos riscos de poluição, assim como para a gestão dos resíduos gerados provenientes das atividades de movimentação e armazenamento de óleo e substâncias nocivas ou perigosas, para Estruturas de Apoio Náutico de todos os portes, excetuado os de porte miúdo. Planos de Emergência Individuais, de acordo com o CONAMA 398/2008, deverão ser dispostos e aprovados pelo órgão ambiental competente (CONSEMA 10, 2012).

5. REGULARIZAÇÃO DOS EMPREENDIMENTOS

5.1 MARINA HANGAR BRASIL

Em 1998 a Marina Hangar Brasil iniciou suas atividades, atualmente sua principal finalidade é oferecer abrigo às embarcações. Ainda neste ano, a Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná concedeu o Alvará de Localização e Funcionamento, sob Inscrição Municipal nº 698-0 com o objeto de "exploração de estacionamento e locação de vagas para embarcações marítimas (excluídas as atividades de comércio varejista de combustível, derivados e aditivos de embarcações)".



Figura 3 - Fachada da entrada da marina.
Fonte: O Autor, 2016.

Ainda que não existisse regulamentação ambiental para a construção de marinas no Estado do Paraná, seu proprietário buscou a regularização do empreendimento junto aos órgãos competentes, obtendo os seguintes documentos:

Em 17/10/1997 foi requerida anuência da Capitania dos Portos do Paraná para construção de rampa e muro de arrimo e em 19/11/1998 recebeu o "nada a opor", sob o Ofício nº 648;

Em 25/09/1997 recebeu do IAP a Licença Prévia nº 1443, válida até 25/09/1998, para instalação de uma rampa de acesso a barcos e estacionamento e o IAP não emitiu mais nenhuma licença ou consideração a respeito desse objeto;

Anuência da Capitania dos Portos do Paraná para construção de rampa e muro de arrimo, datada de 1998;

Anuência da então SUDERHSA, hoje Instituto das Águas, para construção de rampa e muro de arrimo, datada de 1998;

Anuência da Secretaria Municipal de Meio Ambiente de Pontal do Paraná para construção de rampa e muro de arrimo para o funcionamento de estacionamento de veículos e embarcações, datada de 1998;

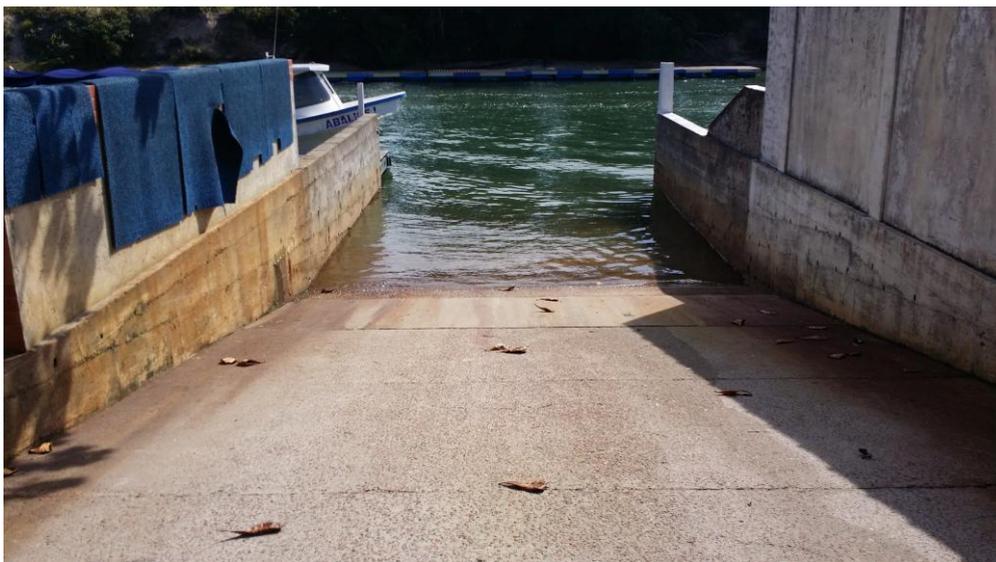


Figura 4 - Rampa e muro de arrimo da marina.
Fonte: O Autor, 2016.



Figura 5 - Interior da Marina Hangar Brasil.
Fonte: O Autor, 2016.

Alvará de Localização e Funcionamento da Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná para exploração de estacionamento e locação de vagas para embarcações marítimas, datado de 1998 e já atualizado para o exercício 2015.

5.1.2 Etapas da Resolução nº040/2013

Em 30/06/2015 foi requerida a anuência da Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná, recebendo no mesmo dia a Anuência Municipal nº 225/2015 em 30 de junho de 2015.

Por ter iniciado suas atividades muito antes da vigência da Resolução CEMA nº 065 de 1 de julho de 2008, fora requerida a Licença de Operação de Regularização 17/07/2015, sendo devidamente apresentados os documentos cadastrais e o Plano de Controle Ambiental, sob processo de nº 13.692.669-1.

Em 22/03/2016 foi recebido o ofício 088/2016/IAP/CTM e Informação 23/2016 - MAP/CTM, através dos quais o IAP solicitou, em um prazo de 45 dias, complementação do processo, contemplando documentos autenticados, esclarecimento quanto às relações empresariais/dominiais, taxa complementar (o IAP no ato do protocolo físico calculou o valor errado) e um mapa georreferenciado das estruturas em terra e náuticas. Todos os itens foram atendidos e entregues no dia 24/03/2016, excetuando a taxa complementar e o mapa.

O cumprimento final ocorreu no dia 29/04/2016.

5.2 MARINA NOVA

A marina em questão está localizada em dois terrenos contíguos, ambos serão usados na construção da marina, os imóveis estão localizados no Canal do DNOS, quadra G lote nº 25 e quadra AD lote nº 1, no município de Pontal do Paraná, balneário Pontal do Sul.



Figura 6 – Imóvel da futura marina.
Fonte: O Autor, 2016.

Ao adquirir o imóvel, em data desconhecida, o mesmo já possuía como benfeitorias a rampa e muro de arrimo. Como as estruturas náuticas apresentavam riscos à navegação e a salvaguarda humana, foi solicitada a reforma para a Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná, recebendo anuência para a atividade de "escoramento, contenção e levantamento do muro de arrimo" por meio da Anuência nº 148/2013 em 29 de agosto de 2013.

A mesma solicitação de reforma foi dirigida ao IAP também no dia 29 de agosto de 2013, sendo emitida a Autorização Ambiental nº 38090 em 17/09/2013. Tais obras foram executadas e concluídas dentro do prazo de vigência da autorização.

No dia 04 de dezembro de 2013, fora querida a anuência da Capitania dos Portos do Paraná para construção das estruturas náuticas da marina, sendo necessária uma adequação em 20 de maio de 2014, recebendo o "nada a opor", sob o Ofício nº 586 no dia 23 de agosto de 2014.

5.2.1 Etapas da Resolução nº040/2013

Foi requerida a anuência da Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná no dia 22 de novembro de 2013, recebendo a Anuência Municipal nº 237/2013 no dia 04 de dezembro de 2013.

Em 04 de dezembro de 2013 foi requerida a Licença Prévia (apresentando os documentos cadastrais e o RAP processo nº 13.021.440-1. Para efetivação do protocolo foi paga uma taxa de cento e setenta e nove reais e trinta centavos (R\$ 179,30).

Foi recebido o ofício 010/2016/IAP/CTM, através do qual o IAP solicitou, em um prazo de 45 dias, complementação do processo, contemplando documentos autenticados, esclarecimento quanto às relações empresariais/dominiais, taxa complementar (o IAP no ato do protocolo físico calculou o valor errado). A taxa custou mais trezentos e cinquenta e nove reais e oitenta centavos (R\$ 359,80) para o empreendedor. Todos os itens foram atendidos e entregues no dia 04/04/2016.

6. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Vimos neste trabalho, que a legislação brasileira não impede a realização das atividades de Empreendimentos Náuticos, e que há normativas ambientais a serem seguidas pelos empreendedores para que suas atividades recebam o devido parecer, favorável ou não, do órgão ambiental licenciador, tal resposta prazo estipulado; tanto pelo IAP quanto pela FATMA. O que aconteceu nos estudos de caso do Paraná foi que os requerentes não obtiveram resposta, mesmo passado os prazos determinados por lei para o parecer das autarquias estaduais. Empreendedores e a comunidade não podem e não devem ser prejudicados por qualquer ineficiência do órgão licenciador ou ocasional insegurança dos técnicos das autarquias ao ser solicitada a licença; por isso a importância da ampliação da equipe dos órgãos ambientais por meio de concursos, que já não ocorrem no IAP, por exemplo, há mais de 25 anos.

As cobranças pelos licenciamentos, e as alternativas levantadas por entidades sociais com ações civis públicas, como as demolições, previamente descartadas pelo órgão executor do SISNAMA; o IBAMA, argumentada pela inviabilidade técnica ambiental e social da medida, e o próprio tempo de estudo e trabalho despendido para a criação da Resolução paranaense SEMA nº 040, mostram que o período de discussão sobre tema no Estado é longo e polêmico. Ademais, após entrevistas concedidas por funcionários do IAP, os quais por motivos aqui apresentados, diante do assunto não quiseram se identificar, declarando que a quantidade de E.N. que requisitaram a devida licença no Estado já é da ordem de algumas dezenas, e passados três anos da homologação da Resolução SEMA nº40, nenhuma marina recebeu até então a licença ambiental de acordo mesma. Isso vem comprovar certo engessamento do órgão ambiental estadual frente à situação.

O presente trabalho é resultado de preocupações ambientais e econômicas em nosso país, tomando como caso as zonas costeiras, as quais ao longo do tempo têm sido objeto de estudo e planejamento territorial ao redor do mundo. Ainda que exemplificado alguns regulamentos e normas pertinentes à garantia da proteção das zonas costeiras, observa-se na realidade a

distancia entre o uso sustentável dos recursos naturais com a estabilidade econômica ideal de grande parte da população vivente nestes locais.

O desenvolvimento e a manutenção dos empreendimentos náuticos no Brasil apresentam-se extremamente relevantes do ponto de vista econômico, social e cultural, tendo em vista a crescente valorização imobiliária das áreas à beira mar, a necessidade de construção de estruturas adequadas, equipamentos e tecnologias ambientais capazes de equacionar o desenvolvimento dessas atividades. Isso faz com que o despendo de capital necessário à implantação de marinas e garagens náuticas seja cada vez mais elevado, e a dificuldade na obtenção de licenciamento para a implantação e operação desses empreendimentos, aumenta o nível de incerteza das incorporações, inibindo investimentos ou direcionando-os à outros setores. Contudo, obviamente, os impactos e medidas mitigadoras ambientais devem ser apreciados.

Nessa perspectiva de gestão, cabe ao poder público, partindo dos três níveis, exercer com eficácia o planejamento, controle, fiscalização e monitoramento dessas atividades de maneira célere, observando na articulação dos três níveis, a maneira mais eficaz para a garantia dessas variáveis. As mudanças e evoluções dos marcos legais do Gerenciamento Costeiro no Brasil vêm reforçando a necessidade de gerenciar, de forma integrada e participativa, as ações antrópicas na Zona Costeira e sua compatibilização com o meio ambiente.

Desde a Resolução CONAMA 369 de 2006, faltavam amparos legais aos órgãos ambientais estaduais para licenciar tais atividades, os órgãos estaduais foram se estruturando nessa questão e elaborando suas Resoluções para enquadrarem os empreendimentos nos devidos estudos, parâmetros e medidas necessárias à suas atividades.

O checklist elaborado pelo IAP no próprio corpo da Resolução 040, com o auxílio dos técnicos das câmaras técnicas, foi um passo importante para nortear o procedimento administrativo e documentação necessária aos requerentes. Completado este passo, o órgão ambiental estaria apto a realizar uma vistoria no local, estando estes dois procedimentos sendo acompanhados pelo Ministério Público.

Foi identificado também que, até então, que nenhuma licença concedia à empreendimentos Náuticos no Estado de Santa Catarina, contestadas pelo Ministério Público, recebeu parecer contrário à decisão favorável do órgão ambiental catarinense.

Segundo entrevista com o Geógrafo formado pela Federal de Santa Catarina, o senhor David Vieira da Rosa Fernandes, Analista Técnico de Gestão Ambiental da Fundação de Meio Ambiente de Santa Catarina, a Resolução Estadual CONSEMA 10 a qual ele participou do grupo técnico de elaboração, encontra algumas deficiências, tais como o órgão ambiental Estadual – FATMA, ser responsável pelo licenciamento de trapiches, uma atividade muito pequena para tal responsabilidade. Ao se construir um simples trapiche, estrutura extremamente útil e necessário à atracação de embarcações de qualquer tamanho, o empreendimento será enquadrado como de pequeno porte, sendo exigida licença ambiental com apresentação de Estudo Ambiental Simplificado, o que vem a encarecer o processo de licenciamento, dificultando os pequenos pescadores e trabalhadores a adquirirem a licença ambiental para suas atividades. Apesar da contestação legal do Ministério Público, e em algumas ocasiões sendo levados à justiça, nenhum processo foi “perdido” por parte do corpo técnico do órgão ambiental estadual de Santa Catarina – FATMA, relacionado ao licenciamento dos empreendimentos náuticos. Ainda segundo o Geógrafo entrevistado, nenhum EN deixou de receber parecer do órgão ambiental, seja deferindo ou não a licença ambiental.

A legislação deve ser justa e válida para os distintos tipos de empreendimentos existentes no setor. O licenciamento ambiental não implicará grandes despesas aos grandes empresários almejantes por atuar neste ramo, porém poderá desfavorecer os pequenos empreendimentos fadados à atuarem às margens da legislação, como é a opção de alguns, tanto no estado do Paraná como em Santa Catarina.

Quantificar o percentual da mão de obra deficitária a partir de um planejamento estratégico, que identifique os gargalos dos setores e fixe objetivos a serem alcançados, tendo como meta a minimização da burocratização e morosidade do sistema nos processos de concessão das licenças ambientais é questão clara e improrrogável.

Assim, com este trabalho busca-se atentar para as potencialidades presentes neste mercado nacional; as belezas cênicas, o clima favorável, a cultura amistosa, dentre outros tantos fatores, que propiciam o crescimento das atividades náuticas no Brasil. Que a sociedade civil organizada e o empresariado continuem cobrando eficiência dos órgãos licenciadores, e que o Ministério Público e os órgãos fiscalizadores competentes, sigam realizando vistorias para que as normas legalmente estabelecidas sejam cumpridas, minimizando os potenciais impactos ambientais inevitáveis. Negligenciar este setor gera desperdício de oportunidades econômicas, diversificação e ampliação cultural. Uma gestão integrada de leis que partam da união, aos estados e municípios, de uso e ocupação do solo, fiscalização e monitoramento eficiente por parte dos órgãos ambientais e poder de polícia, bem como o aprimoramento das Resoluções vigentes de maneira a beneficiar os recursos humanos e ambientais envolvidos, e uma inteligente gestão de recursos financeiros voltados para o setor náutico, incrementaria de maneira tremenda este fértil setor brasileiro.

REFERENCIAS

ANDREATTA, R. **Pesca amadora como atividade econômica diagnósticos, vocações e necessidades.** Projeto Pesque Vida do Instituto Ambiental do Paraná, 2006.

ARAÚJO, Viviane Miranda. **Práticas Recomendadas para a Gestão mais Sustentável de Canteiros de Obras.** Dissertação (Mestrado). Universidade de São Paulo. 2009.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 7229:1993.** Projeto, construção e operação de sistemas de tanques sépticos. Rio de Janeiro, 1993.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 7505-1/2000.** Armazenagem de líquidos inflamáveis e combustíveis. Parte 1: Armazenagem em tanques estacionários. Rio de Janeiro, 2000.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR: 10151.** Avaliação de ruído em áreas habitadas, visando o conforto da comunidade. Rio de Janeiro, 2000.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR: 13969:1997.** Tanques sépticos - Unidades de tratamento complementar e disposição final dos efluentes líquidos - Projeto, construção e operação.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 14605:2000.** Parâmetros para concepção, instalação e operação de sistema de drenagem oleosa para postos de serviço. Rio de Janeiro, 2000.

AZEVEDO, M. A. **Avaliação do Risco à Saúde da População Vizinha às Áreas de Disposição Final de Resíduos Sólidos Urbanos: O Aterro Sanitário como Cenário de Exposição Ambiental.** São Carlos, 2004. 263p. Tese (Doutorado) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo.

BIGARELLA, J. J. **Matinhos: homem e terra reminiscências.** Prefeitura Municipal de Matinhos: Associação de Defesa e Educação Ambiental, 1991.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente, Lei nº 12.651 de 25 de maio de 2012. **Código Florestal.** Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=489>> Consulta em: 27/05/16.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente, Conselho Nacional do Meio Ambiente, CONAMA. **Resolução CONAMA nº 369/06,** de 28 de março de 2006. Disponível em:

<<http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=489>> Consulta em: 27/05/16.

CARMO, E. S.; GADOTTI, G. A.; BOIA, Y. T. K. **Análise comparada da evolução de sítios turísticos: Santos (SP) e Balneário Camboriú (SC)**. Turismo- Visão e Ação, Balneário Camboriú, SC, ano 2, n.3, p. 27-40, 1999.

CARMO, R. L.; SILVA, C. A. M. População e Mudanças Climáticas no Contexto Litorâneo: uma análise na Região Metropolitana da Baixada Santista. **Revista Veracidade**, Salvador, ano IV, n. 4, 2009.

CONSELHO ESTADUAL DE MEIO AMBIENTE – CONSEMA. Listagem das Atividades Consideradas Potencialmente Causadoras de Degradação Ambiental passíveis de licenciamento ambiental pela Fundação do Meio Ambiente – FATMA. **Resolução CONSEMA nº03 de 29/04/2008**. Disponível em: < <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=249912>> Consulta em: 19/05/2016.

CONSELHO ESTADUAL DE MEIO AMBIENTE – CONSEMA. Dispõe sobre as normas para execução e aprovação de projetos e determina critérios para o licenciamento ambiental de Estruturas de Apoio Náutico - EANs. **Resolução CONSEMA nº10 de 31/10/2012**. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=247234>> Consulta em: 20/05/2016.

DNOS, **ASSOCIAÇÃO DOS USUÁRIOS DO CANAL**. Entrevista concedida a Bruno Dalledone Bittar, Curitiba, 10 jun. 2016. [Entrevista via telefone].

FATMA – FUNDAÇÃO DO MEIO AMBIENTE (SC). INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 33. **Marinas e garagens náuticas, plataformas de pesca, atracadouros e trapiches**. Consulta em 28/05/2016

GUNCE, E. Tourism and local attitudes in Girne, Northern Cyprus. **Cities**, v. 20, n. 3, p. 181–195, 2003.

IGNÁCIO, G. M.; REBULI, K. B.; KRUG, L. A.; KOTLER, L.; TEL, M. P.; PATCHINEELAM, S. M. **Conseqüências da intervenção antrópica na zona costeira: um exemplo do Litoral do Paraná**. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 2003.

INDÚSTRIA NÁUTICA BRASILEIRA. **Fatos e Números. 2012**. Disponível em: <http://docplayer.com.br/15498464-Industria-nautica-brasileira-fatos-e-numeros-2012.html>, Consulta em: 22/06/2016.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística - **IBGE**. Censo Demográfico 2010. Disponível em: <www.ibge.gov.br/home>. Acesso em: 20/12/2016.

MARINHA DO BRASIL, Diretoria de Portos e Costas. Normas da Autoridade Marítima para Obras, Dragagens, Pesquisa e Lavra de Minerais sob, sobre e às margens das Águas Jurisdicionais Brasileiras. **NORMAM-11/DCP**. 2003.

Disponível em: https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam11_0.pdf
Consulta em 29/01/2016.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. **Gerenciamento Costeiro do Brasil**. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/gestao-territorial/gerenciamento-costeiro>
Consulta em: 07/07/16.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. Processo: 02017.001154/99-32. **Relatório Final da Comissão Sobre Marinas Construídas no Litoral**. Em maio de 1999.

MOREIRA, R. **Para que o EIA/RIMA quase Vinte Anos Depois?** Verdum, R., Medeiros, R.M.V. (Org.). RIMA - Relatório de Impacto Ambiental. Porto Alegre: Editora da Universidade - UFRGS, 2002.

PARANÁ. **Agência Estadual de Notícias do Paraná**. Disponível em: <http://www.colit.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=111> Consulta em 25/02/2016.

PONTAL DO PARANÁ, PARANÁ. **Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado**. 2004. Disponível em: http://www.colit.pr.gov.br/arquivos/File/pontal_caderno_leis.pdf, Consulta em 28/01/2016.

REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL – SPU. **PORTARIA No- 404, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2012**. Secretaria do Patrimônio da União. Consulta em 04 de fevereiro de 2016.

REVISTA ONLINE PORTAL NAVAL. **Recorde de empregos na indústria náutica**. Disponível em: <http://www.portalnaval.com.br/noticia/recorde-de-empregos-na-industria-nautica> Consulta em: 22/06/16.

SANSOLO, D. G.; CRUZ, R. C. A. **Plano Nacional do Turismo: uma análise crítica**. Caderno Virtual de Turismo, Rio de Janeiro, v. 3, n. 4, p. 1-6, 2003.

SANTA CATARINA. **Decreto Estadual nº 5010/06**. Dispõe sobre ordenamento e gerenciamento costeiro no Estado de Santa Catarina. Santa Catarina, 2016.

SOARES, C. R.; ANGULO, R .J.; LESSA, G. C. **Morfodinâmica de ambientes atuais, evolução da planície durante o Quaternário e problemas de erosão costeira**. In: VI Congresso da ABEQUA - Publicação especial no 02 - Roteiro da excursão ao litoral do Estado do Paraná. Curitiba, 1997.

TOXISPHERA - Associação de Saúde Ambiental Toxisphera. **Ação Civil Pública Para Prevenção de Dano Ambiental com Pedido Liminar**. Processo: 0001450-96.2014.8.16.0088. Em 14 de março de 2014.

VALLERO, D. **Fundamentals of Air Pollution**. 5 Ed. Academic Press, 2014. 996p.