

LEGISLAÇÃO AMBIENTAL APLICADA ÀS ATIVIDADES PORTUÁRIAS: A RELAÇÃO DE PRESIDENTE KENNEDY, ES, COM O PORTO CENTRAL

SANDILA FABELO CORRÊA¹, STÉPHANIE LÃ FERRARI²

1 Graduada em Direito pela Faculdade de Direito de Cachoeiro de Itapemirim (FDCI), Cachoeiro de Itapemirim – ES, Brasil. E-mail: sandilafc@gmail.com

2 Pós-Graduada em Direito Ambiental e Urbanístico pela Damásio Educacional e Graduada em Direito pela Faculdade de Direito de Cachoeiro de Itapemirim (FDCI), Cachoeiro de Itapemirim – ES, Brasil. E-mail: laferrari.stephanie@gmail.com

RESUMO

É irrefutável que os recursos naturais são limitados e que a atividade portuária é uma causadora de impactos negativos ao ambiente. O artigo visa analisar as principais legislações vigentes que regulam a atividade portuária e a relevância da interação dos municípios e das cidades com os portos. Foi realizado um estudo de caso do Porto Central, localizado em Presidente Kennedy, ES, com base em pesquisa bibliográfica de artigos, legislações e informações disponibilizadas nos *sites* do Porto Central, da Prefeitura Municipal de Presidente Kennedy, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. Foi verificado que a ANTAQ e a Secretaria de Portos são as principais entidades responsáveis pela regulamentação, supervisão e fiscalização da atividade portuária e constatada a importância de uma gestão ambiental compartilhada pautada nos interesses sociais e econômicos da localidade, em que o empreendimento é inserido, com foco no desenvolvimento sustentável.

Palavras-chave: Gestão Ambiental; Desenvolvimento Sustentável; Interação município-porto.

ENVIRONMENTAL LEGISLATION APPLIED TO PORT ACTIVITIES: THE RELATIONSHIP OF PRESIDENTE KENNEDY, ES, WITH THE CENTRAL PORT

ABSTRACT

It is irrefutable that natural resources are included and that port activity causes negative impacts on the environment. The article aims to analyze the main laws in force that regulate port activity and the search for innovation in municipalities and cities with ports. A case study of Porto Central, located in Presidente Kennedy, ES, was carried out, based on a bibliographic search of articles, legislation and information available on the websites of Porto Central, of the Municipality of Presidente Kennedy, of the National Waterway Transport Agency (ANTAQ) and the Brazilian Institute for the Environment and Renewable Natural Resources.

It was verified that ANTAQ and the Ports Secretariat are the main entities responsible for the responsibility, supervision and inspection of the port activity and the importance of shared environmental management in the social and economic interests of the locality, in which the enterprise is inserted, has been verified, focusing on sustainable development.

Keywords: Environmental Management; Sustainable Development; Municipality-port interaction.

1 INTRODUÇÃO

Levando em consideração que a atividade portuária é de grande relevância para o comércio mundial e que até hoje segue como um dos principais ramos para o transporte de mercadorias, faz-se necessário que os países regulamentem a atividade de acordo com suas mudanças e expansão.

Os portos, além de influenciarem a economia dos países, também é potencial gerador de impactos ambientais e, portanto, é fundamental que sua operação esteja aliada a planejamentos e a mecanismos administrativos voltados a sua realidade operacional, a fim de conciliar o desempenho comercial com o menor impacto possível.

Dessa forma, o artigo tem como intuito abordar os prós e contras advindos da operação dos portos, principalmente no que tange aos impactos ambientais, apontando a legislação nacional e internacional e a atuação dos países frente à normatização e à fiscalização da atividade. Consiste também na análise da relação cidade-porto, com escopo voltado ao estudo de caso do Porto Central, complexo portuário privado que desempenhará comércio marítimo industrial no município de Presidente Kennedy, ao Sul do Espírito Santo.

O artigo encontra-se estruturado em seis seções, abordando os seguintes assuntos: a atividade portuária, seus aspectos gerais e legislações vigentes; a relação cidade-porto; descrição da metodologia empregada; a descrição do empreendimento do Porto Central; a relação de corresponsabilidade entre porto-município; e as considerações finais.

1 A ATIVIDADE PORTUÁRIA E LEGISLAÇÃO VIGENTE

Por se tratar de um dos seguimentos que mais contribuiu para a expansão das relações comerciais internacionais, a atividade portuária se tornou um dos meios de transporte de cargas mais utilizados da economia mundial, contribuindo de forma significativa para o

desenvolvimento econômico, haja vista que, além da atividade proporcionar a movimentação das cargas dentro e fora dos países, fazendo conexão com diversos modais, propicia o mercado de trabalho e mudanças sociais significativas na região em que é instalada (BNDES, 2021, on-line).

No Brasil, a atividade portuária é um dos meios mais utilizados para transportar mercadorias. De acordo com o Estatístico Aquaviário, divulgado anualmente pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), a movimentação portuária do país, entre os meses de janeiro a abril de 2020, chegou a transportar 340.588.296 milhões de toneladas em terminais públicos e privados, correspondendo a 3,71% a mais em comparação ao ano anterior (ANTAQ, 2020).

Apesar de se tratar de uma atividade de relevância para o desenvolvimento social e econômico dos países, a atividade portuária é considerada potencialmente degradadora ao meio ambiente, como declara a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OECD, 2020, on-line), que o “tráfego de navios, o manuseio das mercadorias nos portos e a distribuição no interior podem causar vários impactos ambientais negativos” (OECD, 2020, on-line, traduzido pelas autoras) ¹.

No Quadro 1, conforme estabelecido pela ANTAQ (2020), são apresentados os potenciais ou efetivos impactos ambientais causados pela implantação e operação dos portos.

Quadro 1 – Principais fatores e impactos causados pela atividade portuária

Fatores causadores de impacto	Impactos causados
Implantação de infraestrutura marítima e terrestre	Alteração da linha de costa
Resíduos das embarcações	Alteração do padrão hidrológico e da dinâmica sedimentar
Operações com as embarcações	Destruição ou alteração de áreas naturais costeiras
Serviços correlatos, como abastecimento de	Supressão de vegetação

¹ “While efficient ports are vital to the economic development of their surrounding areas, the related ship traffic, the handling of the goods in the ports and the hinterland distribution can cause a number of negative environmental impacts” (OECD, 2020).

embarcações e outros atendimentos	
Obras de acostagem	Modificação no regime e alteração no fundo dos corpos d'água
Serviços de dragagem	Agressão a ecossistemas
Geração de resíduos pela atividade portuária	Poluição da água, do solo, do subsolo e do ar
Operação de máquinas e veículos portuários	
Manuseio de cargas perigosas	
Abastecimento e limpeza de embarcações	
Água de lastro	

Fonte: ANTAQ, 2020, adaptado pela autora.

Ao passo que o combate à degradação ambiental se tornou pauta de discussão governamental entre os países a partir da Conferência Rio-92, a legislação de âmbito nacional e internacional, conseqüentemente, entrou em processo de inovação e adaptação à realidade do atual cenário mundial, trazendo, para os países, uma nova perspectiva do uso dos recursos naturais e desenvolvimento sustentável (SENADO, 2020, on-line).

Por se tratar de uma atividade potencialmente poluidora, os portos devem ser precedidos de determinadas condutas de prevenção ao impacto gerado pela instalação e operação de sua atividade. Conforme os transportes marítimos ganhavam destaque, houve a necessidade de os países criarem normas internacionais para garantirem a segurança da atividade, tanto em sua operação, como na economia, infraestrutura e meio ambiente. Dessa forma, foram elaboradas as Convenções da *International Maritime Organization* (IMO) e da *World Association for Waterborne Transport Infrastructure* (PIANC), que dispõem acerca de normas essenciais para regulamentação da atividade (ANTAQ, 2020, on-line).

No Brasil, o meio ambiente é protegido juridicamente através de norma constitucional, que prevê um capítulo exclusivo para tratar do tema. De acordo com o art. 225 da Constituição Federal:

Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações (BRASIL, 1988, on-line).

Destarte, o meio ambiente é direito coletivo e bem de uso comum do povo, sendo responsabilidade de todos, coletivamente e individualmente, garantir sua proteção, incumbido ao poder público assegurar preservação, proteção e promoção do meio ambiente ecologicamente equilibrado.

No tocante à atividade aquaviária, a Constituição Federal, art. 225, § 4º, classifica a Zona Costeira como patrimônio nacional e ressalta que sua utilização “far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais” (BRASIL, 1988, on-line). Prevê ainda a exigência do Estudo de Impacto Ambiental (EIA), que consiste na identificação e no tratamento da relação agente impactador e o impacto por ele ocasionado (ANTAQ, 2020, on-line), além de sanções penais e administrativas às condutas e atividades lesivas ao meio ambiente.

Por se tratar de garantia constitucional brasileira e para garantir uma maior efetivação desse direito, foi promulgada a Lei 6.938/81 (BRASIL, 1981), que estabeleceu a Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), que dispõe de políticas públicas que visam assegurar ao país um desenvolvimento sustentável, fazendo com que a exploração de recursos naturais ocorra de forma racional, em concordância com a preservação ambiental.

O PNMA constituiu o Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA), que, nos termos do art. 6º da Lei 6.938/81 (BRASIL, 1981), é composto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Territórios e dos Municípios, bem como as fundações instituídas pelo Poder Público, responsáveis pela proteção e melhoria da qualidade ambiental.

Quanto à competência sobre a atividade portuária, a Constituição Federal dispõe no art. 22, inciso X, que é privativo da União legislar sobre o regime dos portos (BRASIL, 1988, on-line). Entretanto, essa competência tem caráter delegatório e supletivo, o que possibilita a cooperação entre as normas federais, estaduais e municipais nas ações administrativas, visando à proteção ao meio ambiente e o combate à poluição, como é regulado pela Lei Complementar nº 140/2011 (BRASIL, 2011, on-line).

A ANTAQ e a Secretaria de Portos (SEP) são as principais entidades responsáveis pela fiscalização da atividade portuária, tendo em vista que colaboram para sua regulamentação.

Vale destacar que, no Espírito Santo, foi criado, mediante a Lei Complementar nº 248 de

28/06/2002 (BRASIL, 2002, on-line), o Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (IEMA), entidade autárquica vinculada à Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Estado (SEAMA), nos termos do art. 4º da Lei, o IEMA que “tem por finalidade planejar, coordenar, executar, fiscalizar e controlar as atividades de meio ambiente, dos recursos hídricos estaduais e dos recursos naturais federais, cuja gestão tenha sido delegada pela União” (BRASIL, 2002, on-line).

Outra norma regulamentadora da atividade portuária é a Lei dos Portos nº 12.815/13 (BRASIL, 2013), que, apesar de não expressar diretamente acerca do meio ambiente, estabelece como um dos requisitos para a instalação dos portos, a emissão do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento. Prevê também que é competência da administração dos portos fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente.

Instituída pela Lei nº 10233/01, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários é uma entidade autárquica federal de extrema importância para as atividades aquaviárias, haja vista que tem como finalidade regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário, além de estabelecer normas e padrões a serem cumpridas pelas autoridades portuárias e promover a infraestrutura de transportes com padrões de segurança, como disposto nos arts. 27 e 28 desta lei (BRASIL, 2001, on-line).

No que se refere à proteção ao meio ambiente, a ANTAQ concretizou sua preocupação através da Agenda Ambiental e de Segurança Aquaviária, que foi elaborada com o intuito de promover o controle ambiental da atividade portuária, buscando adequar a prática da atividade às normas e aos padrões ambientais existentes. Dessa forma, a referida agenda consiste na avaliação e acompanhamento da gestão ambiental da atividade aquaviária, exigindo o comprometimento dos agentes portuários para cumprir os objetivos e ações promovidas anualmente pela ANTAQ (ANTAQ, 2020, on-line).

2 RELAÇÃO PORTO-CIDADE

A atividade portuária tem notória relevância no local em que é implementada, influenciando o comércio local e regional, impulsionando de forma significativa o desenvolvimento da cidade em que o porto está inserido. No entanto, a atividade pode gerar

inúmeros impactos negativos que interferem na área urbana. Como evidencia Cruz e Silva (2010):

Embora tenham a pretensão de levar desenvolvimento e progresso, eles nem sempre contribuem para a diminuição das desigualdades presentes nas diversas regiões. Pelo contrário, de modo geral, as regiões que recebem tais empreendimentos acabam sofrendo algumas consequências negativas como desestruturação das atividades econômicas preexistentes, desemprego, crescimento desordenado, favelização, marginalização e geralmente impactos ambientais (CRUZ e SILVA, 2010, on-line).

Ao passo que as consequências decorrem da implantação e operação da atividade, faz-se imprescindível o uso de ferramentas e procedimentos que possibilitem aos portos uma atenuação ou prevenção de futuros e prováveis impactos negativos.

No que concerne ao meio ambiente, a atividade portuária depende de Licenciamento Ambiental² para construir, instalar, ampliar e operar, tendo em vista que se trata de uma atividade potencialmente poluidora. O procedimento é de competência do IBAMA e é composto por três etapas: a Licença Prévia, de Instalação e de Operação (ANTAQ, 2020, on-line).

Para manter a qualidade e política ambiental do Licenciamento, é indispensável aos portos a implementação da Gestão Ambiental Portuária, que, de acordo com a Resolução CONAMA, nº 306/2002, consiste na “condução, direção e controle do uso dos recursos naturais, dos riscos ambientais e das emissões para o meio ambiente, por intermédio da implementação do sistema de gestão ambiental” (BRASIL, 2002, on-line).

Com o intuito de garantir uma boa relação entre porto e cidade, a SEP publicou, em 2014, a Portaria nº 3 (BRASIL, 2014), que estabelece instrumentos de planejamento para o setor portuário nacional. Dentre eles, prevê o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e o define em seu art. 1º, inciso III:

Instrumento de planejamento operacional da Administração Portuária, que compatibiliza as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, do estado e da região onde se localiza o porto, visando, no horizonte temporal, o estabelecimento de ações e de metas para a expansão racional e a otimização do uso de áreas e instalações do porto, com aderência ao Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP e respectivo Plano Mestre (BRASIL, 2014, on-line).

Vale ressaltar que compete ao Porto elaborar e atualizar o PDZ, assim como é de sua competência identificar as áreas apropriadas para a expansão das atividades portuárias e possíveis realocações de instalações existentes visando uma melhor interação porto-cidade (BRASIL, 2014). Além disso, também deve estar inserido no PDZ a integração do porto no

² Procedimento instituído pelo PNMA (ANTAQ, 2020).

planejamento urbano e os impactos da atividade portuária no município (CORDEIRO, 2018 , p. 61).

Ainda que a cidade não tenha competência direta para legislar e fiscalizar a atividade portuária, existem mecanismos que visam assegurar o bom convívio do porto com a cidade, como a governança portuária. Desse modo, a governança portuária é um sistema de suma importância para garantir essa relação, haja vista que, por meio dela, é possível reunir agentes públicos e privados a fim de tomarem decisões acerca de aspectos econômicos, sociais, estruturais, entre outros (CORDEIRO, 2018, p. 37).

3 METODOLOGIA

O artigo foi desenvolvido com base no método de pesquisa exploratória e qualitativa, na condição de um estudo de caso (GIL, 2008, p. 41-42). Para a fundamentação do estudo, foi utilizada a pesquisa bibliográfica de artigos, legislação, revistas e *sites*. Utilizou-se, principalmente, das informações extraídas do *site* oficial do Porto Central e do *site* da Prefeitura Municipal de Presidente Kennedy, Espírito Santo, e dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA).

Para avaliar a relação de co-responsabilidade entre porto-município, foram analisadas a relevância da atividade portuária, os impactos e os benefícios que ocasionam e a legislação que regulamenta os portos. O artigo foi baseado em conceitos, dados e informações obtidas com a finalidade de esclarecer de forma breve e clara a dimensão dos portos e sua influência no local em que está inserido.

4 PORTO CENTRAL

O Porto Central é um projeto portuário privado de complexo industrial que está sendo desenvolvido no município de Presidente Kennedy, no Sul do Espírito Santo. É considerado um porto de águas profundas, que será construído no modelo de condomínio, modalidade que se destaca por possibilitar a interação direta dos empreendedores e prestadores de serviços na infraestrutura do porto e que permite aos clientes do complexo arrendar áreas para a implantação de suas respectivas indústrias e/ou terminais (PORTO CENTRAL, 2020, on-line).

O Porto Central é um empreendimento da TPK Logística S.A., empresa que atua em operações portuárias e a Organização Polimix, uma das maiores empresas de concreto do Brasil (PORTO CENTRAL, 2020, on-line). Em relação a sua infraestrutura, o projeto conta com uma área de instalação de aproximadamente 2.000 (dois mil) hectares, viabilizando a instalação de terminais portuários com até 25 metros de profundidade, ao longo de 10 km de berços e píeres, com acesso marítimo através de um canal de 300 metros de largura, conforme demonstra a Figura 1.

Figura 1 – Leiaute do projeto Porto Central



Fonte: Porto Central (2020).

O porto terá capacidade de receber os maiores e mais modernos navios do mundo, tais como VLCC's e Valemax, com até 400.000 toneladas de capacidade (PORTO CENTRAL, 2020, on-line).

Conforme informa o *site* oficial do projeto, o Porto Central abrangerá amplos negócios que abrangem os setores de petróleo e gás, mineração, agrícola, de apoio à indústria *offshore*, assim como estaleiro e terminal de contêiner e carga geral que movimentarão cargas diversas (PORTO CENTRAL, 2020).

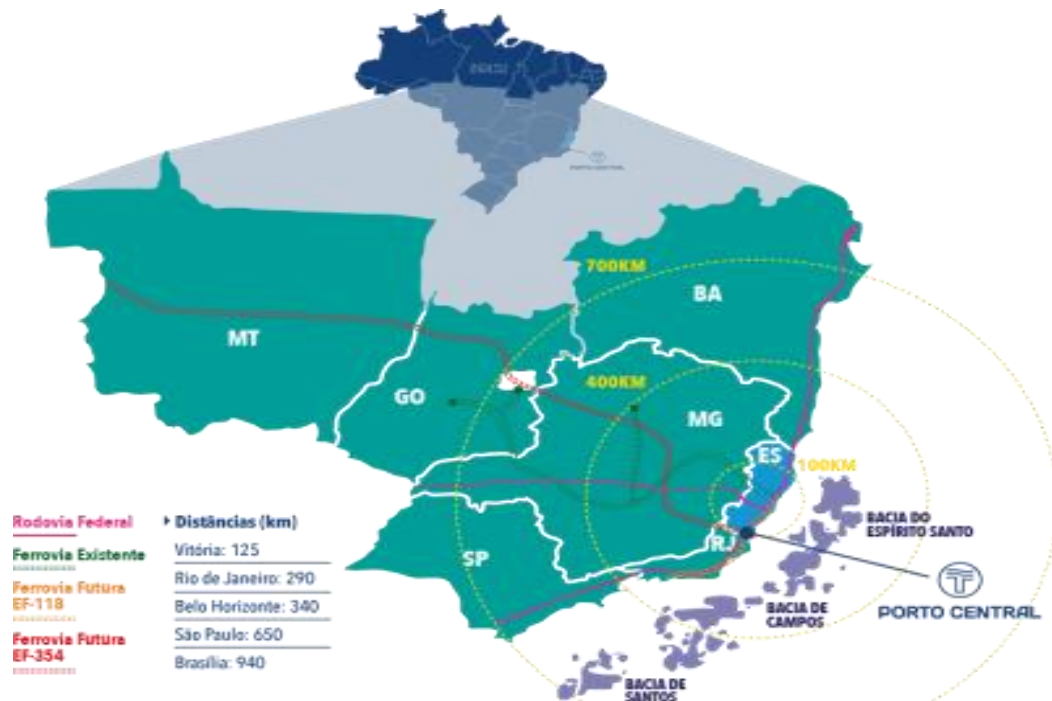
Situa-se próximo aos maiores centros produtores e consumidores de produtos derivados dos campos de óleo, gás e petróleo do país, tendo em vista que o Espírito Santo é um dos grandes responsáveis por suas produções e explorações.

A escolha da localização também levou em consideração a hinterlândia - cidade ou localidade em que o porto estiver localizado ou em que funcionar a respectiva alfândega ou

mesa de rendas, ou as costas ou margens atingidas pela navegação interior do porto (DECRETO-LEI nº 83/1966).

No caso em questão, o porto irá atender a hinterlândia que compreende os Estados do Espírito Santo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, São Paulo e Rio de Janeiro. Dessa forma, o porto ficará conectado às rodovias federais BR-101 e BR-262 e estaduais ES-060 e ES-162, que permitem acesso ao Norte, Sul, Leste e Oeste do país. Além disso, contará futuramente com acesso ferroviário devido à implementação das ferrovias planejadas EF-118 e EF-354, o que garantirá mais uma opção logística para a importação e exportação de cargas considerando que a ferrovia conectará o porto à região centro-oeste (PORTO CENTRAL, 2020), assim é mostrado na Figura 2.

Figura 2 – Logística de acesso ao Porto Central



Fonte: Porto Central (2020).

No tocante a área de implementação, foi levado em conta diversos atributos, considerando não tão somente vantagens geográficas da região, como também vantagens do município e da área de instalação. Além da localização ter sido determinada pela ANTAQ como “prioritária e ideal para instalação de indústria portuária” (PORTO CENTRAL, 2020), o município de Presidente Kennedy destaca-se e se faz propício para a construção do porto

devido sua baixa densidade populacional, por não possuir fragmentos de Mata Atlântica e dispor de áreas planas.

O Município de Presidente Kennedy possui área territorial de 594,897 km² e o número de população estimada, em 2019, é de 11.574 pessoas, o que resulta em uma densidade demográfica de 17,66 hab/km². Além disso, o município se caracteriza por formar 83,4% de área arborizada, sendo composto, em sua grande maioria, por pastos e plantações (IBGE, 2020).

No que concerne aos índices econômicos e sociais de Presidente Kennedy e levando em consideração as últimas pesquisas realizadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o índice do Produto Interno Bruto (PIB) per capita é de R\$292.397,08 (2017). Devido ao grande repasse de recursos resultantes dos *royalties*, é uma das cidades/municípios com maior per capita do país.

Entretanto, o município se destaca negativamente por apresentar altos índices de pobreza e desigualdade social, ficando, em 2003, com base em pesquisa do IBGE, na 22^a posição no ranking de cidades com maior índice de pobreza. O poder público municipal é o principal empregador de Presidente Kennedy, o que faz com que a instalação do Porto Central seja de suma importância para o desenvolvimento socioeconômico do município.

5 INTERAÇÃO DO MUNICÍPIO DE PRESIDENTE KENNEDY, ES, COM O PORTO CENTRAL

Tendo em vista como a instalação de um complexo portuário influencia diretamente o desenvolvimento econômico e social local e regional, em que é operado, o Porto Central incorpora em seu Plano de Responsabilidade Social, o *Corporate Social Responsibility* (CSR), uma gestão portuária integrada, valorizando a consciência, transparência e desenvolvimento sustentável. Além disso, vem atuando junto a atores públicos e privados em projetos destinados a mitigação dos impactos e maximização de oportunidades e qualidade de vida da população local (PORTO CENTRAL, 2020).

Em entrevista para Repórter Brasil, o Diretor Geral ou *Chief Executive Officer* (CEO) do Porto Central, expôs que, no ano passado, foi constituída a Comissão Interinstitucional de Acompanhamento do Memorando de Acordo (CIMDA). A CIMDA é um órgão deliberativo formado pelo governo do Espírito Santo, município de Presidente Kennedy e o Porto Central

para decidir e acompanhar as ações de cooperação para a implantação do porto, incluindo a evolução desses programas socioambientais.

Embora haja expectativa em razão dos benefícios que o Porto Central acarretará para o município de Presidente Kennedy, especialistas como Maurício Hontim Silva e Luiz Fernando Schettino, afirmam que o porto irá provocar impactos negativos para o meio ambiente, incluindo desequilíbrio da fauna e o desequilíbrio ambiental marítimo provocado pela água de lastro (TRIBUNA ONLINE, 2018). Além disso, a operação da atividade portuária é considerada prejudicial aos pescadores da região; entretanto, o Porto Central já elaborou o Plano de Compensação da Atividade Pesqueira (PCAP) e o Programa de Monitoramento de Desembarque Pesqueiro (PMDP) (IBAMA, 2017, on-line).

O processo de licenciamento ambiental do Porto Central, emitido pelo IBAMA, possui a Licença Prévia e a Licença de Instalação emitidas, que autorizam o início da construção do complexo portuário. E, em julho de 2020, foi emitida a Autorização para Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico (*Abio*), o que permite ao porto “a realização de estudos ambientais que subsidiam o processo de licenciamento ambiental” (GOVERNO DO BRASIL, 2020, on-line).

Outra preocupação dos especialistas condiz ao impacto negativo no âmbito socioeconômico, como apontado pelo economista Marcelo Loyola Fraga a provável “concentração populacional desordenada”, haja vista que o número de vagas de emprego somente para a construção do complexo portuário pode chegar até 4 mil vagas (TRIBUNA ONLINE, 2018). Dessa forma, em razão do número de habitantes, não é viável a ocupação de todas as vagas somente pela população Kennedyense, fazendo-se necessária mão de obra advinda de trabalhadores de outras regiões.

Além disso, o município de Presidente Kennedy tende a sofrer um aumento populacional significativo haja vista que muitos trabalhadores ficarão desempregados após a construção do porto. À vista disso, tanto o município quanto o Porto Central já demonstraram evidente interesse em capacitar à mão de obra local. O município de Presidente Kennedy conta com o Programa de Desenvolvimento do Ensino Superior e Técnico (PRODES)³ e, recentemente, o CEO do Porto Central declarou que o porto vem desenvolvendo o Programa

³ Criado pela Lei Municipal nº 638/2005 com o intuito de incentivar e viabilizar aos cidadãos que concluírem o Ensino Médio a ingressarem no Ensino Superior ou Técnico (DECRETO MUNICIPAL Nº 081/2010).

de Capacitação Profissional (PCP), com o objetivo de preparar e capacitar profissionalmente a mão de obra existente na área de influência do porto⁴.

Com o intuito de contribuir para a infraestrutura e desenvolvimento municipal, a Prefeitura Municipal de Presidente Kennedy (PMPK) estipulou uma área de 6.815 hectares ao redor da instalação do complexo portuário para ser desenvolvido um distrito industrial (PORTO CENTRAL, 2020). Logo, o ex-senador Sérgio de Castro propôs um Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 75/2018, que visa autorizar o Poder Executivo a criar uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) no Porto Central, que consiste na criação de áreas de livre comércio voltada à produção de bens destinados ao exterior. No entanto, o Projeto foi rejeitado em 29 de maio de 2019, em decisão terminativa pela Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) (SENADO, 2020).

Não obstante, a PMPK também vem contribuindo para o crescimento econômico do município através do projeto de Fundo de Desenvolvimento Econômico do Sul do Espírito Santo (FUNDESUL)⁵. De acordo com dados disponibilizados pelo Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo (BANDES), operador financeiro do FUNDESUL, o projeto aplicou em 2019 cerca de R\$ 3,5 milhões em Presidente Kennedy e, em 2020, chegou a injetar R\$1,2 milhão na economia do município (GOVERNO ES, 2020).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao desenvolver do artigo, foi evidenciada a relevância dos portos para o desenvolvimento econômico local e regional. Entretanto, ao passo em que a atividade é benéfica para a economia mundial, do mesmo modo, é considerada potencialmente poluidora e acarreta inúmeros impactos negativos. Para tanto, é necessário que os países discutam com mais frequência acerca do desenvolvimento sustentável a fim de programar boas práticas ambientais para todos os empreendimentos que são classificados como prováveis degradadores ambientais.

No Brasil, a preocupação com a implementação de boas práticas ambientais nos portos é evidente, tendo em vista a rigidez e perspicácia da Legislação Ambiental Brasileira frente às atividades portuárias. Por essa razão, a ANTAQ e a Secretaria de Portos foram criadas para

⁴Entrevista via e-mail realizada em 16/06/2020 ao CEO do Porto Central, José Maria Vieira de Novaes.

⁵Criado pelo Governo do Estado para incitar o desenvolvimento da região sul através da disponibilidade de crédito para serem investidos em empreendimentos privados, com o objetivo de gerar emprego e renda para a população (GOVERNO ES, 2018).

que garantissem a regulamentação, supervisão e fiscalização da atividade. Entretanto, ainda há problemas para manter a fiscalização dessas atividades, que, após o devido Licenciamento Ambiental, devem manter a Gestão Ambiental, que mesmo sendo pautada nos interesses sociais e econômicos da localidade, causa certa insegurança por se tratar de procedimento administrativo interno e não ter influência direta do poder público.

A despeito da interação da cidade-porto, é possível que haja futuros transtornos, considerando que os possíveis impactos serão diversos e diretos ao território de Presidente Kennedy e a sua população. Destaca-se que a insuficiência de autonomia do município para enfrentar tais adversidades é um problema pertinente que deveria ser pauta de discussão governamental para um melhor relacionamento entre os portos e os municípios em que são instalados.

Assim, os maiores desafios desta temática é o de buscar a harmonização da relação município-cidade em seus diversos aspectos, a fim de possibilitar que ambos sejam corresponsáveis pelo desenvolvimento econômico sustentável. E, ainda, é indispensável que a Legislação Ambiental nacional e internacional atente-se à realidade dos impactos para que possam fiscalizar a operação da atividade de forma cada vez mais eficaz.

7 REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Anuário: Estatístico Aquaviário**. Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/ANUARIO/>>. Acesso em: 16/03/2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Impactos Ambientais**. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/meio-ambiente/im_pactos-ambientais/>. Acesso em: 22/07/2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Manual de Licenciamento Ambiental de Portos**. Disponível em: <[http://web.antaq.gov.br/portav3/pdf/MeioAmbiente/manual_de_licenciamento_ambiental_nos_portos_\(2\).pdf](http://web.antaq.gov.br/portav3/pdf/MeioAmbiente/manual_de_licenciamento_ambiental_nos_portos_(2).pdf)>. Acesso em: 12.08.2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Meio Ambiente: Estudos Ambientais**. Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/index.php/meio-ambiente/954-2/>>. Acesso em: 12.08.2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Meio Ambiente**. Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/index.php/meio-ambiente/>>. Acesso em: 16/03/2020.

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (BNDES). Agência de Notícias. Disponível em: <

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF. **Lex:** Coletânea de Legislação e Jurisprudência. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 11/08/2020.

_____. DECRETO-LEI nº 83 de 26 de Dezembro de 1966. Estabelece normas para cobranças pela Administração de Portos e Taxas Portuárias incidentes sobre mercadorias movimentadas em terminais ou embarcações de uso privativo e instalações rudimentares, e dá outras providências. **Lex:** Coletânea de Legislação e Jurisprudência. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1960-1969/decreto-lei-83-26-dezembro-1966-376037-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 10.08.2020.

_____. Lei Complementar Nº 140, de 8 de Dezembro de 2011. **Lex:** Coletânea de Legislação e Jurisprudência. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp140.htm>. Acesso em: 07/08/2020.

_____. Lei Nº 12.815, de 5 de junho de 2013. **Lex:** Coletânea de Legislação e Jurisprudência. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm>. Acesso em 15/04/2020.

_____. Lei Nº 6.938, de 31 de Agosto de 1981. **Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente**. **Lex:** Coletânea de Legislação e Jurisprudência. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6938.htm>. Acesso em: 15/04/2020.

_____. Lei Complementar Nº 248, de 28 de Junho de 2002. Cria o Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recurso Hídricos (IEMA). **Lex:** Coletânea de Legislação e Jurisprudência. Disponível em: <<http://www3.al.es.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html/lec2482002.html>>. Acesso em: 15/04/2020.

_____. RESOLUÇÃO CONAMA nº 306, de 5 de julho de 2002. Estabelece os requisitos mínimos e o termo de referência para realização de auditorias ambientais. **Lex:** Coletânea de Legislação e Jurisprudência. Disponível em: <<http://www2.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=306>>. Acesso em: 22/07/2020.

_____. SECRETARIA DE PORTOS (SEP). PORTARIA Nº 3 DE 7 DE JANEIRO DE 2014. Estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário. **Lex:** Coletânea de Legislação e Jurisprudência. Disponível em: <https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/30049702/do1-2014-01-08-portaria-n-3-de-7-de-janeiro-de-2014-30049695>. Acesso em: 12.08.2020.

_____. **DECRETO MUNICIPAL Nº 081/2010.** Regulamenta o Programa de Desenvolvimento do Ensino Superior e Técnico no Município de Presidente Kennedy ES. **Lex:** Coletânea de Legislação e Jurisprudência. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/ES/PRESIDENTE.KENNEDY/DECRETO-81-2010-PRESIDENTE-KENNEDY-ES.pdf>>. Acesso em: 14.08.2020.

CORDEIRO, Fabiano Nogueira. **Requisitos para caracterizar a relação porto-cidade em portos brasileiros.** Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós Graduação em Engenharia de Transportes e Gestão Territorial, Florianópolis, 2018. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/198553/PTRA0025-D.pdf?s equence=-1&isAllowed=y>>. Acesso em: 08/08/2020.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4. ed. São Paulo. Atlas, 2002.

GOVERNO ES. **Fundesul Presidente Kennedy é alternativa para manter a capacidade produtiva.** Disponível em: <<https://www.es.gov.br/Noticia/fundesul-presidente-kennedy-e-alternativa-para-manter-a-capacidade-produtiva>>. Acesso em: 10/08/2020.

GOVERNO ES. **Investimentos do FUNDESUL movimentam economia sul cabixaba.** Disponível em: <<https://www.es.gov.br/Noticia/investimentos-do-fundesul-movimentam-economia-sul-capixaba>>. Acesso em: 14.08.2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades.** Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/es/presidente-kennedy/panorama>>. Acesso em: 08/08/2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS (IBAMA). **Licenciamento.** Disponível em: <[http://licenciamento.ibama.gov.br/Porto/Porto%20Central/RT%20ECV%20004%20-17%20-%20Resposta%20Parecer%203871%20\(Final\).pdf](http://licenciamento.ibama.gov.br/Porto/Porto%20Central/RT%20ECV%20004%20-17%20-%20Resposta%20Parecer%203871%20(Final).pdf)>. Acesso em: 14.08.2020.

JUNIOR, João Grand. **A municipalização portuária em Itajaí e a redefinição das relações entre cidade e porto.** CONFINS, 2012. Disponível em: <<https://journals.openedition.org/confins/7719>>. Acesso em: 07/08/2020.

KITZMANN, Dione; ASMUS, Milton. **Gestão ambiental portuária: desafios e possibilidades.** Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-76122006000600006&lng=en&nrm=iso&tlng=pt>. Acesso em: 10.08.2020.

ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT (OECD). **Environmental impacts of ports.** Disponível em: <<https://www.oecd.org/greengrowth/greening-transport/environmental-impacts-of-ports.htm>>. Acesso em: 22/07/2020.

PORTO CENTRAL. Disponível em: <<https://portocentral.com.br/pb/>>. Acesso em: 08/08/2020.

PORTO CENTRAL. **Responsabilidade Social.** Disponível em: <<https://portocentral.com.br/pb/responsabilidade-social/>>. Acesso em: 14.08.2020.

PRESIDENTE KENNEDY. **Bandes apresenta balanço do Fundesul Presidente Kennedy.** Disponível em: <<https://www.presidentekennedy.es.gov.br/noticia/ler/2436/bandes-apresenta-balanco-do-fundesul-presidente-kennedy>>. Acesso em: 10/08/2020.

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 75/2018. **Dispõe sobre a criação de uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) no Porto Central (Distrito Industrial Portuário) do Município de Presidente Kennedy, no Estado do Espírito Santo.** Disponível em: <<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/132431>>. Acesso em: 08.08.2020.

REPORTER BRASIL. **Integra das respostas do Porto Central.** Disponível em: <<https://reporterbrasil.org.br/2020/06/integra-das-respostas-para-a-reportagem-megaporto-e-termoeletricas-no-es/>>. Acesso em: 09/08/2020.

SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO DO ESPIRÍTO SANTO. FUNDESUL. Disponível em: <<https://sedes.es.gov.br/fundesul>>. Acesso em: 14.08.2020.

SENADO. **Conferência Rio-92 sobre o meio ambiente do planeta: desenvolvimento sustentável dos países.** Disponível em: <<https://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/rio20/a-rio20/conferencia-rio-92-sobre-o-meio-ambiente-do-planeta-desenvolvimento-sustentavel-dos-paises.aspx>>. Acesso em: 07/08/2020.

SENADO. **Projeto prevê a criação de área de livre comércio em Presidente Kennedy (ES).** Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2018/08/22/projeto-preve-a-criacao-de-area-de-livre-comercio-em-presidente-kennedy-es>>. Acesso em: 08/08/2020.

SERVIÇOS IBAMA. **Licenciamento. Consulta Empreendimentos.** Disponível em: <https://servicos.ibama.gov.br/licenciamento/consulta_empreendimentos.php>. Acesso em: 14.08.2020.

SOUZA, Menahem David Dansiger de. **Proteção constitucional do meio ambiente.** Conteúdo Jurídico, Brasília-DF: 07 ago 2020. Disponível em: <<https://conteudojuridico.com.br/consulta/Artigos/42127/protecao-constitucional-do-meio-ambiente>>. Acesso em: 07/08/2020.

TIPOS DE PESQUISA. Disponível em: <<https://wp.ufpel.edu.br/ecb/files/2009/09/Tipos-de-Pesquisa.pdf>>. Acesso em: 14/08/2020.

TRIBUNA ONLINE. **Porto Central vai aumentar a pobreza dizem especialistas.** Por Alessandro de Paula e Kayque Fabiano, 2018. Disponível em: <<https://tribunaonline.com.br/porto-central-vai-aumentar-a-pobreza-dizem-especialistas>>. Acesso em: 08/08/2020.

VASCONCELOS, Flavia Nico. **Os desafios da Legislação Ambiental para os portos: A interface Ambiental no Porto de Vitória/ES.** Professora Doutora, UVV-ES – Programa de Mestrado em Ciências Sociais. Disponível em: <<http://anpur.org.br/app-urbana-2014/anais/ARQUIVOS/GT2-100-15-20140510164720.pdf>>. Acesso em: 16/03/2020.

VIVIANE, C. L. L.; VANESSA A. G.; ILTON C. L. J. **Aspectos para estudo de impactos sociais em portos.** Disponível em:
<<http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/es/produccion/articulos-cientificos/2014-1/843-aspectos-para-estudo-de-impactos-sociais-em-portos/file>>. Acesso em: 15/04/2020.