

Balneário Camboriú, 12 de novembro de 2018.

À
PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEARIO CAMBORIÚ/SC;
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO ORÇAMENTÁRIA
COMISSÃO ESPECIAL DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA.
ILMOS. SRS. FÁBIO MIRANDA BECKER (PRESIDENTE); GIOVANI PASQUALE BENINCA
(MEMBRO)
THIAGO BECK BRONDANI (MEMBRO).

PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 2018033678

RECEBIDO

13 / 11 / 2018

Somente via física

J. Sellen

ceiv@bc.sc.gov.br

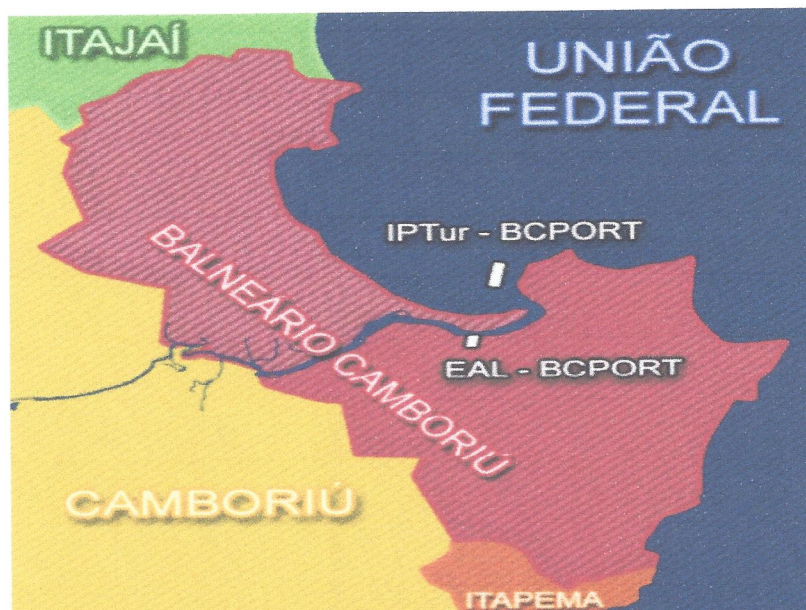
A **PDBS – PORTS DEVELOPED BY SHIPHANDLERS – PARTICIPAÇÕES LTDA.**, já qualificada no processo administrativo em epígrafe, tomando conhecimento espontâneo do PARECER 052/2018 – CEIV desta Ilustríssima COMISSÃO ESPECIAL DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA da Prefeitura do Município de Balneário Camboriú, vem mui respeitosamente perante V.Sas, se manifestar sobre o referido PARECER, pelas razões expostas:

1 – DA LOCALIZAÇÃO E DA TERRITORIALIDADE DO EMPREENDIMENTO BC PORT.

- 1.1. Os limites territoriais do Município de Balneário Camboriú são devidamente estabelecidos; ao Norte pela Cidade de Itajaí, ao Sul Itapema, a Oeste Camboriú, e a Leste Águas Jurisdicionais Brasileiras – AJB, conforme ilustrado na figura abaixo:



PORTS DEVELOPED BY SHIPHANDLERS
CNPJ: 23.423.443/0001-90
3ª Av., nº 601 – SL 503- Balneário Camboriú – SC
CEP 88330-087
contato@shiphandlers.com.br
+55 47-2125-7139 - www.shiphandlers.com.br



- 1.2. Ao Município, segundo a Constituição Federal, é vedado legislar ou estabelecer quaisquer disciplinas acerca da construção, exploração, administração e operação de empreendimentos fora de seus limites territoriais, sabe-se que, a par do pequeno atracadouro EAL – BC PORT localizado na Área Insular do respectivo ente federativo, admitir a possibilidade dessa respeitabilíssima CEIV fazer exigências e julgamentos de mérito acerca do empreendimento, seria ilegal e inconstitucional, conforme se verá no capítulo 2 adiante.

Obs.: Além da porção em Mar Territorial, a PORTARIA SPU nº 243, de 26 de setembro de 2002 da Secretaria de Patrimônio da União **ANEXO I**, que autorizou a construção do molhe, deixa claro que a área de terreno resultante do referido aterro (molhe) permanece sob jurisdição da União.

2 – DA BASE LEGAL QUE REGE A APROVAÇÃO DE PROJETOS DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DE TURISMO – IPTUR E OS LIMITES CONSTITUCIONAIS E LEGAIS DA ATUAÇÃO MUNICIPAL NESTA MATÉRIA.

- 2.1. A Constituição Federal, em seu art. 21, inc. X, prevê que é da União a competência para legislar sobre instalações portuárias, cabe apenas a este ente da Federação estabelecer regras com finalidade de disciplinar acerca de seus regimes de exploração, administração e operação dos Portos, também estando dentro das suas prerrogativas constitucionais e legais a competência para a APROVAR e/ou AUTORIZAR os projetos e a construção dos Portos.
- 2.2. O preciso entendimento da expressão do art. 21 da Constituição Federal que é expresso em definir que é “competência privativa da União” a matéria sobre Portos, exclui integralmente a atuação de qualquer ente municipal nesta matéria. Este entendimento está



PORTS DEVELOPED BY SHIPHANDLERS
CNPJ: 23.423.443/0001-90
3ª Av., nº 601 – SL 503- Balneário Camboriú – SC
CEP 88330-087
contato@shiphandlers.com.br
+55 47-2125-7139 - www.shiphandlers.com.br

consolidado em diversas instâncias jurisdicionais. Como exemplo cita-se o recente posicionamento do Supremo Tribunal Federal – STF, que reconheceu a impossibilidade do Município, mesmo através de Lei Municipal específica, legislar sobre Portos – Note-se o trecho da ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL Nº 316, decidida por UNANIMIDADE DO PLENO em 2014:

*“Com efeito, a Lei Complementar 813, de 29/11/2013, do Município de Santos, a pretexto de alterar dispositivos da Lei Complementar municipal 730/2011, que disciplina o ordenamento do uso e da ocupação do solo na área insular do referido ente federativo, **terminou por invadir competência privativa da União para legislar sobre o regime de portos**, estabelecendo a disciplina acerca da sua exploração, administração, bem como das operações e instalações portuárias, **nos termos do art. 21, X da Constituição Federal**.”*

- 2.3. Nesse sentido, o exercício desta competência privativa pela União, vale dizer: de legislar sobre os regimes especiais de instalações portuárias em território nacional, é especificamente regida pela Lei Federal 12.815/13 – Lei dos Portos, cita-se:

“Art. 1º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.”

- 2.4. De forma a dirimir quaisquer dúvidas de que o empreendimento BC PORT, tanto sua parte em Área da União, quanto da parte a ser instalada na área insular do respectivo ente federativo (EAL – BC PORT), destinada ao provimento e abastecimento de embarcações de turismo, aplicam-se a referida lei, cita-se:

“Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:

(...);

VII - instalação portuária de turismo: instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo;”

- 2.5. Assim como numa concessão aeroportuária, as Instalações Portuárias de Turismo, semelhantes à de um aeroporto, são infraestruturas destinadas a exploração de serviços públicos nacionais e internacionais de transporte de passageiros, são igualmente licitadas através de processos seletivos públicos, que visam a seleção do melhor empreendedor portuário. Nota-se:

*“Art. 8º Serão exploradas mediante autorização, precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, **processo seletivo público**, as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, compreendendo as seguintes modalidades:*

(...);



PORTS DEVELOPED BY SHIPHANDLERS
CNPJ: 23.423.443/0001-90
3ª Av., nº 601 – SL 503- Balneário Camboriú – SC
CEP 88330-087
contato@shiphandlers.com.br
+55 47-2125-7139 - www.shiphandlers.com.br

IV - instalação portuária de turismo;

- 2.6. Ainda há de se enfatizar que, em relação a área afetada pelo futuro empreendimento, assim como em concessões aeroportuárias, logo após o procedimento licitatório, tanto a análise de viabilidade locacional de Instalações Portuárias de Turismo, quanto as eventuais adequações do empreendimento, por exemplo, em muitos casos envolvendo desapropriações para execução de anéis viários necessários ao seu funcionamento, igualmente competem ao Poder Concedente, cita-se o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPAC. Nota-se:

“Art. 12. Encerrado o processo de chamada ou anúncio público, o poder concedente deverá analisar a viabilidade locacional das propostas e sua adequação às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário.”

- 2.7. Sendo a IPTUR BC PORT uma infraestrutura destinada ao serviço público nacional e internacional de transporte de passageiros, embora localizada na região geográfica próxima ao município de Balneário Camboriú, assim como um aeroporto, o empreendimento portuário será destinado a atender toda a região, dependendo tanto das capacidades de escoamento previstos em rodovias federais, quanto das adequações de capacidades de escoamento dos aeroportos de Navegantes, Joinville e Florianópolis. Desta forma, aplica-se ao caso o disposto no art. 3 da Lei 10.257 – Estatuto das Cidades, cita-se:

*“Art. 3º **Compete à União**, entre outras atribuições de interesse da política urbana:*

(...);

V – elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social.”

- 2.8. A Lei 12.815/13 – Lei dos Portos em seu art. 14 estabeleceu que, dentre outros, é requisito para celebração do contrato de concessão ou arrendamento dos PORTOS, **somente a “consulta ao poder público municipal”**. Note-se:

“Art. 14. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de:

I - consulta à autoridade aduaneira;

***II - consulta ao respectivo poder público municipal; e** (O ressalte é nosso)*

III - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.



PORTS DEVELOPED BY SHIPHANDLERS
CNPJ: 23.423.443/0001-90
3ª Av., nº 601 – SL 503- Balneário Camboriú – SC
CEP 88330-087
contato@shiphandlers.com.br
+55 47-2125-7139 - www.shiphandlers.com.br

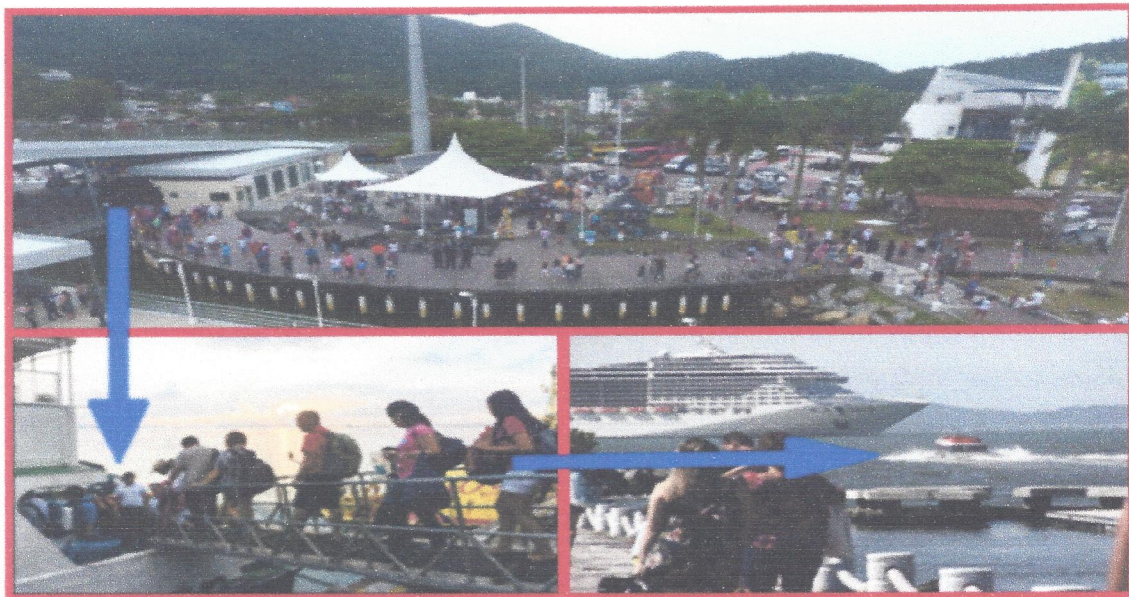
- 2.9. Nesse sentido, vale ressaltar que, conforme o OFÍCIO nº 016/SPU-DETA/2017, obtido junto ao processo do Inquérito Civil nº 06.2016.00006111-6 da 5ª Promotoria da Comarca de Balneário Camboriú – **ANEXO II**, a PDBS, em 23 de dezembro de 2015, realizou a respectiva consulta ao Município de Balneário Camboriú/SC, obtendo aceno positivo a seu encaminhamento para que o projeto fosse levado ao conhecimento dos entes competentes, segundo a legislação federal, para aprová-lo e licenciá-lo, cita-se:

*“a) Consta nos registros deste Departamento que em 23 de dezembro de 2015, foi protocolizado o processo administrativo sob nº 2015029439, que se tratava da “Apresentação atualizada do BC PORT”. Como requerente foi informado o nome de André Guimarães Rodrigues (CPF 007.126.429-94) (...) Compõem o processo um documento endereçado ao então Secretário de Planejamento e Gestão Orçamentária e Presidente do Conselho da Cidade, Sr. Fábio Francisco Flor, no qual solicita a apresentação do BC PORT numa reunião do Conselho da Cidade, datado de 14 de dezembro de 2015 (cópia anexa). Também, consta o Ofício nº 08/2016/GSPU-SPU, de 06 de janeiro de 2016, do Secretário de Planejamento e Gestão Orçamentária, Sr. Fábio Francisco Flor, encaminhando o mencionado processo à Secretaria do Conselho da Cidade, para providências quanto ao requerido (cópia anexa). **A partir disso nas reuniões do Conselho da Cidade de 25 de fevereiro de 2016 e 31 de março de 2016, conforme consta nas respectivas Atas (cópias anexas), foi apresentado no Conselho da Cidade o projeto BC PORT e aprovado o conceito do PROJETO BC PORT pelos Conselheiros;**”*

- 2.10. Nesse sentido vale enfatizar que, diante da documentação acostada junto ao Processo nº 50.300.010926/2016-72 da ANTAQ, após todos os trâmites iniciados em outubro de 2016, foi definitivamente APROVADO, conforme se nota da **RESOLUÇÃO ANTAQ Nº 6456/18 – publicada no D.O.U. do dia 18/10/2018, pag. 201, Seção 1 – ANEXO III**, sendo que, atualmente, aquele caderno processual, acompanhado do CONTRATO DE AUTORIZAÇÃO, já foi remetido ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil para sua celebração com a PDBS – **ANEXO IV**.
- 2.11. Portanto, embora as descrições das operações da Instalação Portuária constem no presente EIV, pelo princípio legal da territorialidade, e pelo fato da referida obra ser regida por regimes jurídicos especialíssimos de competência exclusiva da União, de forma alguma qualquer ente da Administração Pública Municipal, pode emitir pareceres de caráter deliberativo, que ponha em risco a instalação do BC PORT, como bem definiu a própria Constituição Federal, a legislação aplicada e jurisprudência dominante em nossos tribunais.
- 2.12. O presente EIV da citada Estação de Apoio Logístico – EAL BC PORT, foi protocolizado junto a essa municipalidade exclusivamente por exigência do IMA-SC, possuindo caráter eminentemente consultivo e não vinculativo, afinal a instalação do BC PORT já foi avaliada pelo órgão federal competente (ANTAQ), onde sofreu a intervenção daquela Agência através proposições de ajustes mitigatórios aos potenciais impactos no município e na região do Estado de Santa Catarina.

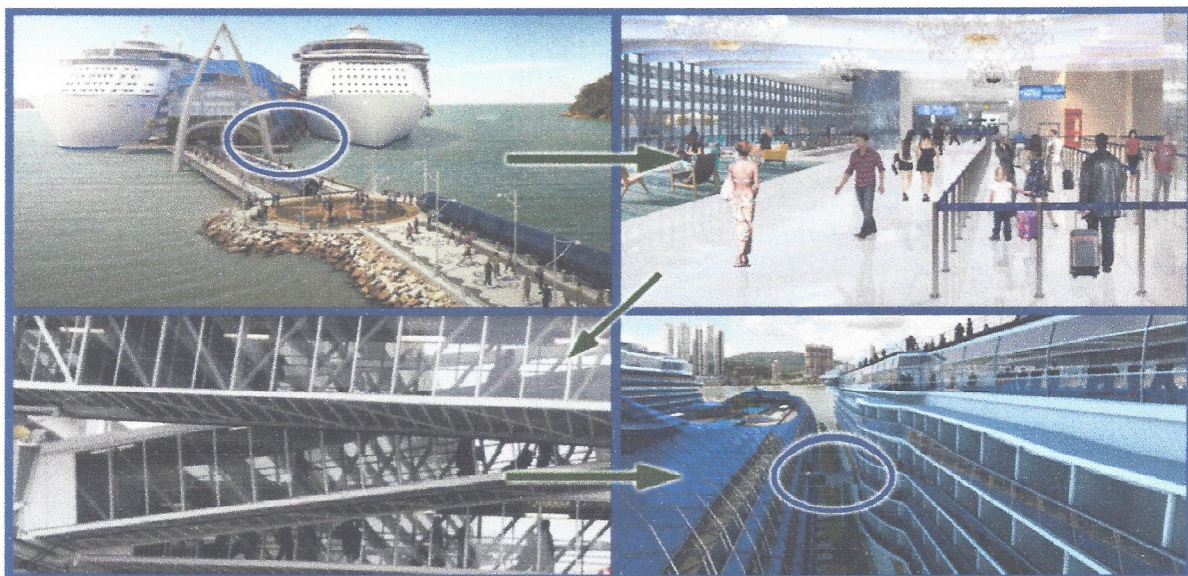
3 – DAS CONCLUSÕES DO PARECER 052/2018 – CEIV

- 3.1. Em síntese pode-se extrair do mencionado PARECER, ora em comento, as seguintes postulações:
- a) Que o empreendimento está localizado em área onde **não há parâmetros urbanísticos** estabelecidos em Lei Municipal;
 - b) Que em virtude do exposto na letra “a” acima, entenderam os signatários do referido PARECER, que o PROJETO da IPTUR BC PORT deve ser enquadrado como Projeto Especial e por isso deve ser levado ao CONSELHO DA CIDADE para análise do EIV.
 - c) Finalmente, que a TAXA de Análise do EIV deve ser complementada, dado que o valor pago somente refere-se a EAL e não a sua superestrutura que será implantada em área do Território de propriedade da União.
- 3.2. De fato, em relação ao exposto em “a)” e/ou “b)”, inexistem dispositivos legais que concedam prerrogativas ao Governo Municipal a AUTORIZAR ou ainda fazer exigências para construção de empreendimentos de Instalações Portuárias, ainda mais fora de seus limites territoriais. Como dito acima, a Constituição Federal veda este tipo de intervenção municipal na aprovação e construção de Portos.
- 3.3. Conclui-se, ainda, que o PARECER e ainda o DESPACHO EIV N 027/SPU-DETA/2018, estão equivocados ao utilizar como fundamento o disposto no art. 53, inciso III e IV e o art. 54, incisos I, II e IV da Lei Municipal 2794/2008, para qualificar o projeto da IPTUR BC PORT como um projeto especial, pois como se viu acima, pois, como anteriormente dito, a referida lei não tem eficácia fora do território municipal e nas áreas afetadas pela União para a construção de Portos, não podendo qualquer órgão Municipal obrigar a PDBS a apresentar ao Departamento de Análise de Projetos o projeto da IPTUR BC PORT, muito menos ter que pagar a TAXA de análise de EIV, sob pena de se estar invadindo a competência da União Federal.
- 3.4. Noticia-se, mais uma vez, que a entrega do projeto da EAL BC PORT e do EIV ao Município é resultado exclusivo de exigência do IMA/SC. O que se espera do Município neste processo é o estabelecimento de um canal imparcial de diálogo e manifestação, para a adoção de medidas tecnicamente viáveis que melhorem o método de desembarque receptivo dos passageiros (atracando o navio). O BC PORT consiste em apenas mais um método – mais incrementado - de receptivo de turistas de navios na cidade, que atualmente ocorre por *tenders*, método esse que jamais necessitou de apresentação de EIV por parte da empresa operadora.
- 3.5. Para ilustrar abaixo demonstramos através da fotografia abaixo o alto impacto causado na Bara Sul da Praia Central de Balneário Camboriú pelo atual modelo de receptivo de passageiros de Navios Transatlânticos:



*Atual método de transbordo de passageiros e impacto no território municipal pela empresa BONTUR

3.7. Através da ilustração abaixo, demonstra-se alguns dos aparelhos do BC PORT que incrementarão o controle de fluxo de passageiros de Navios Transatlânticos, lembrando que a instalação distribuirá os seus usuários por terra, mar e ar.



*Alternativo método de transbordo de passageiros através de instalação offshore (Áreas da União) BC Port

Ports developed by
Shiphandlers

PORTS DEVELOPED BY SHIPHANDLERS
CNPJ: 23.423.443/0001-90
3ª Av., nº 601 – SL 503- Balneário Camboriú – SC
CEP 88330-087
contato@shiphandlers.com.br
+55 47-2125-7139 - www.shiphandlers.com.br

4 – DO TRAMITE DO PROJETO PERANTE OS ÓRGÃOS DO GOVERNO MUNICIPAL.

- 4.1. Traz-se no **ANEXO V** a ATA DO CONSELHO DA CIDADE, do dia 31 de março de 2016, onde por UNANIMIDADE aquele CONCILIO determinou o ENCAMINHAMENTO do projeto da IPTUR BC PORT para o ente federal competente para AUTORIZAR a implantação do BC PORT, no caso a ANTAQ e, ao órgão ambiental licenciador competente, no caso o IMA/SC.
- 4.2. Diante do fato de que a aprovação técnica do projeto é constitucionalmente de competência privativa da União, também por imposição ao disposto no inciso II, do artigo 14, da Lei 12.815/13. Reforça-se que a consulta ao Poder Público Municipal foi realizada e a PDBS obteve, na ocasião, aprovação conceitual da municipalidade, esgotando-se em 2016 a participação Municipal no processo de APROVAÇÃO e AUTORIZAÇÃO da instalação do projeto em águas da união p à cidade.
- 4.3. Pode-se afirmar, categoricamente, que não cabe ao Município qualquer ingerência que vise a estabelecer condicionantes ao projeto da IPTUR BC PORT, ou ainda, estabelecer disciplina acerca da sua construção, exploração, administração e operação, sob pena da invasão da competência da União e a quebra do pacto federativo atualmente vigente - ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL Nº 316, cujo trecho anteriormente foi transcrito.

5 – CONCLUSÕES:

- 5.1. A participação do Município nos processos de licenciamento e autorização do BC PORT possuem caráter eminentemente consultivo, de forma alguma deliberativo, sendo vedado ao Poder Público Municipal qualquer estabelecimento de exigências acerca da sua construção, exploração, administração e operação quando da análise do EIV, sob pena de afronta ao ordenamento constitucional posto e ao princípio federativo.
- 5.2. A legislação Municipal, por força da Constituição Federal, não atinge o licenciamento e aprovação de Instalações Portuárias em Mar Territorial Nacional ou em áreas afetadas pela União para implantação de Portos, eis que as leis municipais de Balneário Camboriú se aplicam apenas dentro do território municipal não podendo versar sobre os Portos e, portanto, é ilegal a complementação do pagamento da TAXA DE ANÁLISE DE PROJETO, pois como dito a superestrutura será instalada em áreas da União e a prerrogativa de aprovação do projeto como um todo é da União Federal;
- 5.3. Embora o BC PORT tenha sido projetado para melhorar o escoamento e mitigar o impacto gerado pelo recebimento de navios de passageiros hoje existente, que congestionam a barra sul da Praia Central da cidade (foto acima), o Município tem competência legal para, em caráter consultivo, propor medidas de mitigação de impactos previstos no EIV, sem inviabilizar a implantação do projeto., sob pena de usurpar a competência da União.



PORTS DEVELOPED BY SHIPHANDLERS
CNPJ: 23.423.443/0001-90
3ª Av., nº 601 – SL 503- Balneário Camboriú – SC
CEP 88330-087
contato@shiphandlers.com.br
+55 47-2125-7139 - www.shiphandlers.com.br



Sendo o que nos resta para o momento, aguardamos a análise do EIV. apresentado, deixando desde já consignado que a PDBS fica a disposição da municipalidade e desta CEIV para instruir no que precisar o presente processo administrativo, esperando também destes o tratamento impessoal, respeitando-se todos os demais princípios informadores da atuação administrativa.

Requer-se que a PDBS seja intimada dos atos praticados neste processo administrativo, requerendo, finalmente, a produção de todas as provas admitidas em lei.

André Rodrigues
PDBS – PORTS DEVELOPED BY SHIPHANDLERS – PARTICIPAÇÕES LTDA
ANDRÉ GUIMARÃES RODRIGUES - PRESIDENTE