



PDS LITORAL

Plano para o Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná

PRODUTO: 12 - RELATÓRIO DE PLANO DE AÇÃO FINAL (R.P.A.F.)
ANEXOS

DATA: 29/10/2019



ANEXO 01:

CARTA DE PARANAGUÁ

CARTA DE PARANAGUÁ

31 de Maio de 2019

Reuniu-se em Paranaguá, Litoral do Paraná, a comunidade científica, profissionais e pesquisadores para realizar o 1º Workshop sobre o “Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná” (PDS), realizado no dia 31 de maio de 2019 no Instituto Federal do Paraná. Este encontro foi realizado devido ao interesse acadêmico sobre o tema “Desenvolvimento Sustentável no Litoral do Paraná” e por se tratar de um importante instrumento de Gestão Pública e Planejamento Territorial. Neste, mais especificamente, as Universidades Públicas e os Institutos Federais entendem que podem contribuir ampliando o diálogo e auxiliando na análise dos resultados obtidos até o presente momento. Sobre o Workshop, sua principal motivação seria que as Instituições de Ensino Superior (IES), incluindo as Universidades e os Institutos Federais, têm como dever a construção de uma sociedade mais justa e igualitária e sustentável. Para isso, as IES possuem sua autonomia universitária e a liberdade de cátedra, um princípio que assegura a liberdade de aprender, ensinar, pesquisar e divulgar o pensamento, a arte e o saber. Além disso, as IES entendem também que este diálogo e a análise de resultados do PDS podem fomentar e/ou inspirar futuros trabalhos acadêmicos. Alinhado com estas motivações, este 1º Workshop pode ser considerado como um dos resultados ou encaminhamentos feitos no II Fórum de Pesquisas em Desenvolvimento Territorial Sustentável realizado em agosto de 2018 na Universidade Federal do Paraná - Setor Litoral. Neste ambiente de debates e aprendizado mútuo, o 1º Workshop teve como principal objetivo obter um entendimento conjunto e uma análise geral de propostas feitas no PDS. Para isso, este contou com a participação não só de profissionais e pesquisadores que investigam o litoral do Paraná há décadas, mas professores e/ou estudantes das três IES, Instituto Federal do Paraná (IFPR), Universidade Federal do Paraná (UFPR) e Universidade Estadual do Paraná (Unespar) e cinco distintos Programas de Pós-graduação. Sendo estes: o Programa de Pós-graduação em Ciência, Tecnologia e Sociedade, do IFPR; o Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Territorial Sustentável, o Programa de Pós-graduação em Sistemas Costeiros Oceânicos, o Programa de Pós-graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento e o Programa de Pós-graduação em Antropologia, estes da UFPR. Tendo um alto nível de discussão, os participantes do Workshop elaboraram a presente Carta de Paranaguá, trazendo algumas orientações técnicas que corroboram alguns pontos propostos pela Carta de Matinhos - em especial, o seu encaminhamento de que *“Qualquer proposta de desenvolvimento que vise oferecer soluções hegemônicas pautadas em degradação e contaminação, vulnerabilização social e ambiental e usurpação de territórios ancestrais, para atender necessidades particulares e de mercado deve ser analisada com cautela e seguir o Princípio da Precaução, devido à severidade, magnitude e irreversibilidade dos impactos ambientais que poderá causar sobre sua população e ao frágil ecossistema regional, com consequências futuras severas, permanentes e indesejáveis”*. Por fim, solicitamos aos tomadores de decisões, planejadores e gestores públicos que possam levar em consideração as indicações abaixo:

Maior Clareza Metodológica.

Os resultados apresentados nos últimos produtos entregues, em especial a análise de Forças, Oportunidades, Fraquezas e Ameaças (FOFA) e o “P10 – Reuniões Técnicas, Volumes I, II e III”, não apresentam uma estrutura metodológica clara que levaria à construção do cenário proposto. Em outras palavras, faltam informações sobre quais critérios foram levados em consideração para esta escolha, frente às outras opções metodológicas possíveis.

Além disso, ainda sob esta perspectiva metodológica, mesmo que os passos adotados pela equipe tenham seguido os ritos contratuais e o termo de referência, devido à falta de clareza e ao pouco tempo para análise de uma situação complexa e dinâmica como a do Litoral do Paraná, questiona-se, então, a real validade da metodologia adotada ao longo da construção deste único cenário apresentado e a não utilização de ferramentas de modelagem para a criação deste, ou preferencialmente de mais de um cenário.

Neste ponto, comparando estes últimos produtos com os passos metodológicos anteriores, percebe-se um descompasso entre as apresentações das oficinas, o relato dos seus participantes e a efetiva participação destes com os resultados apresentados nos produtos entregues. Assim, reforça-se o questionamento da metodologia adotada nos eventos anteriores, devido ao pouco tempo de discussão sobre os documentos ou a apresentação de resultados fragmentados nestes, deixando assuntos importantes com pouco tempo para debate, levando então a uma possível minimização de alguns impactos negativos dos Projetos ou Empreendimentos propostos para o Litoral do Paraná, e não apresentando uma forma de monitorar tais impactos. Ainda no tocante ao monitoramento, nota-se a carência da apresentação de Indicadores de Desenvolvimento Sustentável padronizados nacional ou internacionalmente. Além disso, para estes, recomenda-se a adição de Indicadores de Saúde das Pessoas, Indicadores de Saúde Ambiental e Indicadores de Saúde Única. Justifica-se este pedido uma vez que, com estes, seria possível avaliar melhor alguns impactos a médio e longo prazo das propostas de desenvolvimento do Litoral feitas.

Outro ponto importante seria discutir a relação entre “Projetos Previstos” e “Programas Propostos”. Até o presente momento, não estaria claro a inter-relação destes, dificultando a interpretação dos documentos. Assim, recomenda-se proceder uma forma de análise que interligue melhor o Diagnóstico e o Prognóstico apresentados nos últimos produtos. Nesta análise, seria preciso detalhar todos os impactos associados às atividades portuárias e os investimentos nas rodovias atuais ou futuras, tanto de forma individual, quanto de forma integrada, levando em consideração os impactos sinérgicos negativos sob o ponto de vista social, ambiental e cultural.

Faltam outras alternativas, além do Cenário 2035 proposto

Ao longo dos produtos apresentados ficou claro que o PDS não apresenta uma visão de futuro (ou uma “Lista de Visões”) com diferentes cenários possíveis. Assim, a interpretação dada até o momento

seria que os produtos entregues apresentam apenas um Cenário chamado de “Rumo ao Potencial”, e este ao longo dos anos.

Reforçando esta interpretação, não foram apresentados outros Cenários possíveis ou Propostas de Desenvolvimento, como por exemplo, não foi proporcionado para análise uma alternativa concreta, ou uma modelagem, ou visão de futuro que leve em consideração a não existência de novas Atividades Portuárias. Ou até mesmo que avalie os investimentos com os mesmos valores ou as mesmas cifras econômicas em outros setores, como o Turismo, a Prestação de Serviços, Tecnologia da Informação, Negócios Não Dependentes de Matéria Prima, Inovação Tecnológica, Centros Comerciais, Tecnologias em Gestão de Recursos Naturais ou Sistemas Produtivos associados à Agricultura, Agroecologia ou Agropecuária, entre outros. Ou seja, como recomendação seria válido apresentar opções equilibradas relacionadas a outros investimentos que não sejam fundamentados apenas na construção de rodovias ou no investimento portuário.

A ausência destas propostas e o uso de algumas palavras para conceituar o Cenário proposto ao longo do tempo (“Rumo ao Potencial”, ou cenário ideal com investimento exclusivo em infra-estrutura portuária e rodovia, assim como o “Contexto de Crise”, caso estes investimentos nestes setores não ocorram), induzem a uma interpretação de que a responsabilidade, caso o Cenário escolhido não funcione (“Rumo ao Potencial” para 2035), seria das comunidades litorâneas, pois estas estariam num “Contexto de Crise”, isentando, assim, a gestão governamental de responsabilidade por qualquer fracasso.

Outro ponto que deveria ser apresentado ou melhor detalhado seria definir qual poderia ser um Modelo de Gestão Portuária proposto, incluindo nesse outras vias alternativas para o transporte portuário. Neste sentido, seria fundamental apresentar propostas para a concentração das atividades portuárias em uma única região, utilizando novas tecnologias utilizadas em outras regiões do Brasil ou em outros países. Ou seja, faltam algumas soluções ou novas estratégias ou alternativas portuárias, como por exemplo, a proposta de concentrar os impactos/atividades portuárias em uma única região onde esta atividade já ocorre, com algumas opções tecnológicas de cabotagem para conexão entre portos ou transporte de mercadorias.

Recomenda-se também considerar, devido à complexidade do Litoral do Paraná, que os Cenários propostos sejam dinâmicos.

Os documentos produzidos apresentam inconsistências conceituais ou técnicas

Um exemplo de inconsistência conceitual seria que as Figuras apresentadas nos Produtos relacionados ao PDS apresentam imagens que induzem a uma leitura para um único cenário ou que podem levar a interpretações imprecisas da realidade. Isso porque conceitualmente um Mapa precisa ser auto-entendido por qualquer pessoa e ao ser entendido precisa passar a mesma mensagem ou conclusão sobre o Mapa, além de ter escala, orientação, projeção cartográfica e legenda clara. Ou seja, este precisa ter uma leitura universal e com a mesma interpretação por si só, associado apenas a imagem e a legenda.

Outra característica das imagens apresentadas seria que estas estão muito esquemáticas com legendas resumidas e deficientes. Então, para melhor interpretar as imagens, torna-se imprescindível ler diferentes páginas acima e/ou abaixo, dificultando a interpretação destas imagens. Neste sentido, também foi percebido que não há uma relação clara e direta entre o título dos documentos e as figuras apresentadas ou suas legendas. Um exemplo disso pode ser observado nas legendas com “Aspectos Gerais”, não deixando claro o que seria este conceito ou qual a ideia associada a estas palavras. Da mesma forma, “Uso do solo” poderia ser utilizada para áreas urbanizadas, já para outras áreas, deveria ser “Uso da terra”. Assim, fica claro a imprecisão das legendas que também não trazem com exatidão a(s) fonte(s) original(is) dos dados para confecção das imagens.

Este argumento pode ser percebido em algumas imagens onde setas são apresentadas sem serem contextualizadas, ou imagens que apresentam áreas desconectadas, mas na realidade estas regiões relatadas possuem uma relação direta e não traduzem a complexidade das diferentes escalas de análise. Além disso, algumas são muito genéricas, com cores, linhas e contornos que dificultam a interpretação de algumas informações, não conseguindo dar conta de apresentar a complexidade das interações destas áreas. Um exemplo disso seria as informações sobre comunidades ou povos tradicionais e indígenas, estas estão incompletas, um indicativo disso seria a ausência de Tupã Nhá Kretã, em Morretes, que não aparece nos mapas. Ou seja, recomenda-se fortemente ampliar o reconhecimento do patrimônio arqueológico e cultural do Litoral do Paraná nos produtos do PDS, visando o aumento da sua proteção.

Assim, seria importante revisar as informações relacionadas aos povos e comunidades tradicionais e indígenas, pois não estão claros os conceitos utilizados e/ou como as informações foram, ou não, utilizadas. Não fica claro por que o Senso Pesqueiro da EMATER não foi utilizado, ou por que somente os pontos de desembarque foram considerados como comunidades tradicionais e não o seu território. Ou seja, não se compreende nos documentos como a(s) comunidade(s) tradicional(is) foi(am) considerada(s). Conceitualmente, não faria sentido estas comunidades serem representadas apenas como pontos e não como área, polígono ou zoneamento para demonstrar seu território. Pois esta decisão de interpretação de algo complexo da realidade representado apenas por um ponto fragiliza a discussão e/ou subestima impactos negativos. Por este motivo, uma sugestão seria criar um zoneamento específico para as comunidades tradicionais, uma vez que várias categorias foram propostas artificialmente pela equipe do PDS. Desta forma, este zoneamento sugerido poderia auxiliar no entendimento da complexidade do Litoral do Paraná, por meio de uma sobreposição destas comunidades com as atividades já existentes ou futuras propostas, evitando assim possíveis conflitos.

Recomenda-se também deixar mais claro a opção do não uso das informações e dados do cadastro ambiental rural, uma vez que estes poderiam indicar algumas informações sobre comunidades que são agrícolas. Da mesma forma, clarear o porquê da opção pelo não uso dos dados e informações contidos nos Planos Locais de Desenvolvimento da Maricultura, que poderiam indicar não só as atividades

relacionadas à Maricultura, mas embasar algumas decisões ou propostas relacionados a área aquática e marinha do litoral do Paraná.

Estas falhas acima relatadas, assim como outras observadas, tais como: o uso de mapas desatualizados, o erro no traçado da nova ferrovia, os erros conceituais relacionados a RPPN, entre outros, não podem ser justificadas. Uma vez que, segundo alguns relatos de professores e profissionais que participaram do workshop, foram entregues à equipe do PDS vários arquivos, mapas, shapefiles, trabalhos técnicos e acadêmicos, dados brutos e análises feitas pelas universidades e outras instituições que atuam no Litoral do Paraná.

Devido a estas características e inconsistências encontradas, recomenda-se fortemente que seja disponibilizado mais tempo para análise dos produtos entregues, seja para o Ministério Público, ou para outras instituições envolvidas, como, por exemplo, para as Universidades, para discussão técnica e para eventuais questionamentos, respeitando as dinâmicas de todas as instituições envolvidas.

Os Programas, Projetos e Ideias estariam desconectados entre si ou da realidade do Litoral do Paraná.

Neste ponto, destaca-se positivamente a iniciativa de levantar ideias e sugestões de projetos a partir das comunidades litorâneas. Por outro lado, seria preciso mais um passo de análise destes projetos categorizados como “Plano de Ação” e qual poderia ser o impacto destes em 2035. Assim, também recomenda-se como um próximo passo, um maior envolvimento e representatividade das comunidades rurais do litoral norte.

Sobre os Planos de Ação, Programas e Projetos, seria muito importante identificar de forma clara e padronizada quais foram as fontes ou a origem de todas as ideias que inspiraram as propostas no PDS. Isso envolvendo as mais simples, como por exemplo, as relacionadas às hortas, até as mais complexas como as construções das rodovias. Justifica-se este pedido com o objetivo de deixar o processo de criação das propostas mais claro, evitando certa especulação ou possível interpretação de que as propostas como o investimento em infra-estrutura ou construção de estradas já estivessem prontas e as comunidades apenas sendo induzidas a validar estas decisões já tomadas. Ou, caso estes Programas e Projetos propostos sejam realmente uma estratégia do Governo Federal, Estadual ou Municipal, que possam então ficar mais claros, incluindo neste detalhamento de origem os respectivos Ministérios, Secretarias Estaduais e Municipais envolvidos.

Outro passo metodológico, após uma maior clareza da origem de todas as propostas feitas, seria realizar uma análise de relação ou correlação entre estes Planos de Ação, Programas e Projetos, buscando avaliar quais seriam sinérgicos ou conflitantes. Neste passo, também seria de extrema importância considerar e relatar mais informações sobre a viabilidade das obtenções das Licenças e Autorizações Ambientais, tanto de Instalação, quanto de Operação destas propostas feitas. Com estas informações, seria

possível avaliar quais os projetos mais complexos ou mais impactantes, além de refinar o tempo de execução do mesmo, evitando assim possíveis frustrações das comunidades.

Algo que chamou atenção nos produtos relacionados ao PDS apresentados seria certa desconexão de algumas propostas com a realidade do Litoral do Paraná. Um exemplo deste argumento seria que algumas informações apresentadas estariam incorretas em relação às Lacunas Jurídicas da região litorânea, constando, por exemplo, no texto de um dos produtos do PDS que “Não existem problemas jurídicos” em relação ao desenvolvimento de grandes empreendimentos e comunidades tradicionais na região. Outro exemplo desta necessidade de maior conexão seria trazer a informação que a rodovia PR-508 (Alexandra-Matinhos) teria na sua concepção capacidade das suas camadas de pavimento suportarem as cargas advindas de um tráfego constante de caminhões e que a mesma foi concebida e construída em uma época que não era obrigatório um Estudo de Impacto Ambiental, o qual nunca foi feito. Ou seja, algumas propostas podem ser mais complexas e com maiores impactos ambientais dos que os apresentados nos produtos do PDS até o momento.

Da mesma forma, vale ressaltar que seria preciso detalhar ou trazer mais informações sobre os impactos da Mudança do Clima, e ações relacionadas ao conceito de Adaptação baseada em Ecossistemas, pois o Litoral do Paraná apresenta algumas regiões vulneráveis. Associado a isto, vale ressaltar que os produtos entregues pelo PDS carecem de informações sobre Planos ou Estratégias relacionados a estes impactos ou aos eventos extremos, os quais já ocorreram em 2011. Reforça-se que ainda faltam maiores relações entre as propostas feitas e a característica do Litoral de possuir algumas comunidades isoladas, além da ausência de outros atores para tratar deste tema, como a Defesa Civil.

Sob este mesmo prisma, os dados demográficos precisam de uma melhor precisão. Faltam nestes um detalhamento e a caracterização quantitativa e qualitativa. Com estes, seria possível, por exemplo, repensar as questões urbanísticas e planejamento urbano como a segunda moradia, avaliar e apresentar soluções relacionados à arquitetura/estética/design urbano sustentável, mencionar a reabilitação urbana, estimulando os usos mistos dos centros urbanos como meio para aumentar a segurança e como estratégia para conservação do patrimônio histórico e cultural e avaliar informações mais precisas para propor uma possível melhoria no transporte urbano na temporada.

Outro ponto que poderia aproximar as propostas apresentadas da realidade seria a inclusão dos outros Planos importantes para o Litoral do Paraná que estão previstos, mas não foram cruzados com o PDS, como por exemplo, os Planos Municipais da Mata Atlântica e os Planejamentos municipais para os remanescentes de Mata Atlântica, que estão em elaboração, ou como citado anteriormente o PLDM. Além destes Planos, valeria a pena relacionar as propostas ou projetos com as questões Constitucionais ou Acordos Internacionais, por exemplo, relacionar os Programas apresentado pelo PDS com Objetivos de Desenvolvimento Sustentável e as 17 metas globais estabelecidas pela Assembléia Geral das Nações Unidas, em especial a que envolve a sustentabilidade dos oceanos, trazendo, por exemplo, propostas tecnológicas para diminuir os impactos nos oceanos.

Por fim, mas não menos importante, os produtos do PDS, principalmente os últimos entregues, carecem de informações mais detalhadas sobre Governança. Em outras palavras, faltam maiores detalhes sobre como seria a estratégia para organização das pessoas e instituições envolvidas para a execução dos Planos de Ação, Programas e Projetos propostos. Ainda sob o ponto de vista metodológico, os produtos apresentados não deixam claro qual seria a estrutura de Governo para Receber o PDS. Também não está claro como seria a estratégia para preparar tecnicamente as novas Secretarias do Governo do Estado do Paraná, além de envolver nestas as diferentes escalas de Governo (Município, Estado, Federação), buscando uma coerência no fluxo de tomada de decisão.



ANEXO 02:

Ofício nº67/2019 - OC2

Ofício nº 67 / 2019 / OC2

Curitiba, 19 de julho de 2019.

Ao Ilustríssimo Sr.

Taco Roorda

Coordenador do Consórcio Internacional, responsável pela elaboração do Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná

Assunto: Observações e questionamentos sobre o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná– PDSL

Senhor Coordenador,

O Observatório de Conservação Costeira do Paraná - OC₂ tem como propósito dar apoio técnico e científico para amparar decisões voltadas ao desenvolvimento da região costeira paranaense, com foco no tema da conservação da biodiversidade e nos impactos envolvendo comunidades locais tradicionais.

Estamos entrando em contato na fase final de elaboração do Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral - PDSL, depois de manter intensa participação de nossos representantes nas reuniões realizadas com o propósito de receber e discutir questões inerentes a esse importante trabalho.

Esse documento busca explicitar nossa expectativa de que o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral leve em consideração as características únicas do litoral paranaense e sua fragilidade ambiental, reconhecida em nível nacional e mundial. Especialmente no tocante a propostas envolvendo a implantação de infraestrutura. Diante dessa situação, ressaltamos que corroboramos com as Cartas de Matinhos¹ (2018) e Paranaguá² (2019) no que diz respeito a:

¹ CARTA DE MATINHOS – II Fórum de Pesquisas em Desenvolvimento Territorial Sustentável, 16 ago. 2018.

² CARTA DE PARANAGUÁ – I Workshop sobre o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná, 31 mai. 2019.

“Qualquer proposta de desenvolvimento que vise oferecer soluções hegemônicas pautadas em degradação e contaminação, vulnerabilização social e ambiental e usurpação de territórios ancestrais, para atender necessidades particulares e de mercado deve ser analisada com cautela e seguir o Princípio da Precaução, devido à severidade, magnitude e irreversibilidade dos impactos ambientais que poderá causar sobre sua população e ao frágil ecossistema regional, com consequências futuras severas, permanentes e indesejáveis”.

Reiteramos que reconhecemos o valor estratégico do Plano de Desenvolvimento Sustentável. Em função disso, nesse momento em que está sendo efetivado um esforço de finalização do trabalho, cabe uma análise sobre quais serão as atividades recomendadas mais condizentes com as características do litoral e suas regionalizações. Em especial no que se referem às obras logísticas portuárias cujas construções são questionadas pela universidade, pela sociedade civil organizada e em alguns casos pelo Ministério Público Estadual, como o Novo Porto de Pontal do Paraná, a estrada paralela à PR-412 (entre a PR 407 e Pontal do Sul), a PR 340 e a BR 101.

Os últimos relatórios apresentados pelo PDSL originaram dúvidas e questionamentos nos membros deste Observatório e em outras instituições. Em função disso, consideramos necessário que essa Coordenação aprofunde as discussões sobre alguns temas considerados mais impactantes que apresentam forte divergência em relação às suas justificativas de viabilidade.

Seguindo essa premissa solicitamos a essa Coordenação que preconize encaminhamentos que permitam um maior aprofundamento no aporte de elementos e discussão sobre as grandes obras com impacto relevante no litoral paranaense, tais como:

- Novo Porto em Pontal do Paraná (Pontal do Sul)
- Estrada paralela à PR 412 (entre a PR 407 e Pontal do Sul)
- Contornos urbanos em Morretes e Antonina
- PR-405 (acesso para Guaraqueçaba)
- BR- 101
- Ponte de Guaratuba
- Nova Ferrovia da Serra do Mar
- Requalificação do Acesso ao Litoral Sul a partir de Paranaguá

Esse pedido está embasado no fato de que não foram mostrados nos documentos finais cenários alternativos ao apresentado, considerando a não



OBSERVATÓRIO COSTEIRO

implementação dos empreendimentos acima listados. Ao discutir a visão de futuro para 2035 já se assume, por exemplo, a existência dos portos de Pontal do Paraná e Embocuí. Os impactos sinérgicos negativos sobre os meios socioeconômico, biótico e físico relacionados a estes empreendimentos são abordados de forma superficial. Não foi apresentado respaldo técnico que evidencie que os grandes empreendimentos propostos não causam significativos impactos negativos cumulativos e sinérgicos a ponto de não comprometer a sustentabilidade socioeconômica e ambiental da região. Assim como não se observou a orientação para que estudos dessa natureza sejam realizados previamente à implantação do conjunto de alguns dos empreendimentos já em processo de licenciamento ambiental. Outro aspecto a ser destacado, é a importância da análise da sinergia ou dos conflitos entre os Planos de Ação Programas e Projetos propostos.

A região costeira do Paraná está inserida no maior remanescente contínuo de Mata Atlântica do mundo, considerada prioritária para a conservação da biodiversidade, abriga grande diversidade biológica e altas taxas de endemismo, sendo muitas espécies (flora e fauna) ameaçadas de extinção. Na planície costeira, por exemplo, ocorrem importantes espécies como lontra, papagaio-da-cara-roxa, bicudinho-do-brejo, mico-leão-da-cara-preta. A isso associado o fato de que as formações vegetacionais nessa área possuem baixa resiliência, demonstrando sua fragilidade.

A instalação destes empreendimentos logísticos portuários na região, com a necessidade de supressão vegetal e a sucessão de alterações decorrentes dela, afeta não apenas as espécies (flora e fauna), mas também comprometem a própria manutenção dos ecossistemas desta região e consequentemente os serviços ecossistêmicos que estes ambientes prestam à sociedade.

Cabe salientar que o processo de licenciamento ambiental de vários desses empreendimentos foram judicializados. Isso demonstra que esses não são temas pacificados e os resultados das oficinas realizadas pelo PDSL corroboram com essa constatação.



OBSERVATÓRIO COSTEIRO

O Observatório de Conservação Costeira do Paraná, assim como outras instituições, vem ao longo dos anos produzindo pareceres técnico-científicos sobre os principais empreendimentos em discussão no litoral, a fim de aportar informações e dados para as discussões e tomadas de decisões.

Em 2013, em uma série de reuniões envolvendo Governo do Estado do Paraná, Instituto de Engenharia do Paraná, Federação das Indústrias do Paraná, Observatório de Conservação Costeira, entre outros, criou-se um produtivo grupo de discussões sobre a Nova Ferrovia da Serra do Mar. Nesta ocasião, o OC₂, além de toda contribuição ao longo das reuniões, elaborou um documento técnico para subsidiar a seleção do melhor traçado para esta obra.

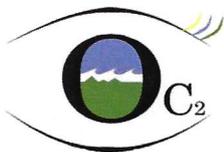
Tendo em vista este exemplo de espaço de discussão, sugerimos que no PDSL sejam incentivados espaços como estes, onde diferentes setores se reúnem para avaliar e planejar grandes obras com impacto no litoral paranaense.

Ainda a respeito da Nova Ferrovia, sugerimos que este trabalho anterior seja levado em consideração, e que seja de fato considerado o traçado menos impactante do ponto de vista ambiental.

Abordadas algumas questões relacionadas aos empreendimentos e seus respectivos impactos, é importante também destacar alguns pontos do Produto 10 – Relatório do Plano de Ação Inicial.

A correlação entre os “Projetos de Infraestrutura e Logística em Debate” (vol. 1) e “Programas Propostos” (vol. 2) não está clara. Para exemplificar, no volume 1 o Novo Porto de Pontal do Paraná é abordado com um projeto em debate, porém no volume 2 apresenta-se apenas o projeto “Integração Paisagística do Novo Porto em Pontal do Paraná”. Seria importante também deixar claro no documento, de forma padronizada, as origens dos Planos de Ação, Programas e Projetos propostos.

A proposta de macrozoneamento aponta uma grande área em Pontal do Paraná como ‘Setor de Interesse para Expansão Portuária e Logística’, no entanto, sugerimos que este município seja retirado deste setor proposto e que sejam apresentadas alternativas de desenvolvimento social e econômico condizentes com a fragilidade ambiental dessa região. Essa indicação foi



OBSERVATÓRIO COSTEIRO

realizada em diversos momentos durante a construção do plano, nas oficinas e reuniões, no entanto esse cenário foi desconsiderado no documento final. Não foi observado também um cenário no qual as atividades portuárias se concentram no Município de Paranaguá. Este apresenta condições de expansão e de melhoria no desempenho e eficiência das suas atividades, uma vez que já possui infraestrutura, diminuindo os custos econômicos, sociais e ambientais

Já no município de Antonina, a área portuária está sinalizada como 'Setor Portuário e Logístico'. Há muito tempo discute-se a inviabilidade da atividade portuária nesta cidade, sobretudo devido às altas taxas de assoreamento desta baía. Essa característica natural demanda dragagens de aprofundamento e manutenção que geram elevados custos econômicos à sociedade paranaense, além dos impactos físicos e ambientais associados.

A defesa da atividade portuária em Antonina traz à tona a discussão a respeito de contornos urbanos para os municípios de Morretes e Antonina. No entanto, em função da inviabilidade econômica e ambiental da manutenção da atividade portuária no município, assim como os impactos negativos da possível construção de contornos urbanos, um cenário de desmobilização portuária, buscando alternativas econômicas para este município, e dando novos destinos aos espaços portuários, se faz necessário.

Em relação às propostas de 'Setor das Áreas de Produção Agropecuária' e suas respectivas descrições, não está claro no texto qual modelo, ou escala, de atividades agropecuárias serão incentivadas nestes setores e demais áreas. A questão levantada é se serão atividades de grande escala que incluem a pecuária e todos os custos sociais e ambientais envolvidos, ou uma agricultura de menor escala, dentro do contexto da agricultura familiar, valorizando práticas sustentáveis e cadeias produtivas de circuito curto.

Os mesmos cuidados de definição mais acurada de áreas agrícolas definidas para o Litoral Norte também deveriam ser considerados para a região de Guaratuba, onde amplas áreas de plantio de arroz e banana circundam a baía de Guaratuba e estão nos limites do Parque Nacional de Guaricana.



OBSERVATÓRIO
COSTEIRO

Embora exista inclinação para definir essas áreas como espaços “consolidados”, a fragilidade ambiental desta região e a existência de áreas abertas em locais inadequados, inclusive contrários ao estabelecimento da legislação vigente, devem ser motivo de estudos mais acurados para uma indicação de usos futuros. O que inclui a discussão do uso de agrotóxicos em toda essa região e seus impactos negativos de toda a ordem, incluindo a contaminação da baía de Guaratuba.

Reiteramos a necessidade preponderante de haver clara distinção em relação a essas atividades com aquelas desenvolvidas por pequenos agricultores no litoral paranaense. Cabe ressaltar que nem mesmo se mostrou um cenário que ressaltasse a importância da agricultura orgânica e cadeias produtivas de circuito curto de comercialização para a região.

Ainda sobre a proposta de macrozoneamento, seria importante explorar melhor como abordar o zoneamento sobre as áreas estuarinas e marinhas. Seria essencial completar a proposta indicando zonas e setores para estas áreas, ou indicar sugestões de como isso poderia ser desenvolvido no futuro.

Consideramos que as questões abordadas neste ofício a respeito da proposta do macrozoneamento, assim como as demais contribuições advindas de outras instituições em forma de documento ou ao longo das oficinas, contribuem fortemente para a consolidação de um produto final de qualidade, com potencialidade de vir a substituir o Zoneamento Ecológico-Econômico do Litoral do Paraná.

Quanto aos aspectos institucionais e de governança do PDSL, entendemos que seja indispensável um rearranjo qualitativo das estruturas de gestão territorial e tomadas de decisão no litoral paranaense, especialmente no que diz respeito aos colegiados participativos³. É necessário qualificar os processos de aprendizagem, de avaliação e de participação por parte de cada espaço de governança, visando a formação de uma superestrutura eficiente e

³ Reforma Intra colegiados - Revisar, reformar e padronizar, sob princípios de boa governança (transparência, uso de recursos, execução e acompanhamento de projetos, paridade, agenda ordinária, definição de pauta dentro de atribuições) os regimentos do COLIT, dos conselhos municipais de meio ambiente, dos conselhos municipais de turismo, do Conselho da Ilha do Mel.



OBSERVATÓRIO COSTEIRO

transparente sobre suas ações normativas⁴, consultivas e deliberativas. Impreterível que sejam consideradas e destacadas diretrizes garantidoras de vigilância social para a sustentação da governança participativa, embasadas pela disponibilidade interinstitucional, na região, em aspectos técnicos e multidisciplinares e do papel das universidades e do terceiro setor.

Não desconsiderando a implantação do PDSL como um processo dinâmico, complexo e diverso, o arranjo sistemático do aparato de gestão precisa ser assumido como uma prioridade a ser alcançada⁵, na construção de consensos tecnicamente amparados, institucionalmente assistidos e socialmente difundidos, de modo a assegurar a consolidação de uma identidade regional à região, já materializada pelo componente das áreas ambientalmente protegidas.

No cenário plausível de reformulação do arranjo de governança, apoiamos a criação da Unidade Regional da Zona Costeira Paranaense sob o status de Mesorregião Geográfica, assumindo sua identidade regional como realidade construída pela sociedade que aí se formou (IBGE, 1990⁶). Acompanhado dessa alteração entendemos como necessária a micro-regionalização da Zona Costeira Paranaense sob, no mínimo, duas unidades:

i) Microrregião Norte (Municípios de Guaraqueçaba, Antonina e Morretes, acrescido da porção Norte Estuarina do Município de Paranaguá*) orientada pelas suas condições naturais como reserva da biodiversidade e funções ecossistêmicas, norteadas pelo escopo de um padrão estável de desenvolvimento demográfico e urbano, com vistas à conservação da

⁴ Aspecto indispensável para a qualificação da governança está no arcabouço normativo incidente acerca das tomadas de decisão e suas Bases Legais Federais, quais sejam: Política Nacional de Meio Ambiente; Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro; Política Nacional de Mudanças Climáticas; Política Setorial para os Recursos do Mar; Sistema Nacional de Unidades de Conservação; Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável, Aquicultura e Pesca; Política Nacional do Bioma da Mata Atlântica; Política Nacional de Recursos Hídricos; Política Nacional de Desenvolvimento Regional; Política Nacional de Ordenamento Territorial; Estatuto da Cidade; Estatuto da Metrópole.

⁵ Reforma Inter colegiados - Abertura de agenda técnica de trabalho, coordenada pelo Ministério Público Estadual – Bacia Litorânea, na elaboração de um organograma/fluxograma de processos decisórios que permita a manifestação dos diferentes conselhos territoriais e ambientais (consultivos e deliberativos). Hierarquicamente compatível com a estrutura Federativa constitucional.

⁶ INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Divisão Regional do Brasil em Mesorregiões e Microrregiões Geográficas**. Rio de Janeiro: 1990.



OBSERVATÓRIO COSTEIRO

natureza e à exploração de atividades econômicas de baixo impacto e alto valor agregado, onde as atividades sejam devidamente acompanhadas de análises sobre suas dinâmicas e de controle sobre impactos gerados nos ecossistemas e no ambiente estuarino;

ii) Microrregião Centro-sul⁷ (Municípios de Paranaguá, Matinhos, Pontal do Paraná, Guaratuba) orientada pelo melhor aproveitamento das zonas urbanas já consolidadas, em suas funções residenciais e comerciais, priorizando a baixa densidade, mas agregando valor aos serviços a elas (públicos) e por elas (privados) prestados, condizentes à capacidade de suporte dos ecossistemas que as sustentam no espaço geográfico. Concentração industrial restrita à zona retroportuária de Paranaguá, e totalmente excluída para o município de Pontal do Paraná.

Orientamos pela criação de Conselho Regional de Turismo do litoral impreterivelmente representado por servidores técnicos efetivos das prefeituras, por representantes de segmentos de base comunitária, do ecoturismo, das entidades de patrimônio cultural, das universidades. Este Conselho passará a fomentar projetos, editais, capacitação, treinamento, agendas de eventos, campanhas promocionais, agregação de valor, qualificação de atrativos, informativos, campanhas, sinalização, formatação de produtos turísticos sob princípios sustentáveis.

Apoiamos o fortalecimento da atuação da Câmara Técnica de Gerenciamento Costeiro – Comitê responsável pela execução dos instrumentos do Gerenciamento Costeiro no Paraná (PARANÁ, 2018⁸).

Por fim, reiteramos a importância de se construir um PDSL de forma participativa, levando em consideração as diversas singularidades que compõem a nossa região. Há grande expectativa quanto a um produto de qualidade e transparente, que possa atender os interesses e necessidades da maioria da população.

⁷ Criação do órgão de governança interfederativa para a Microrregião Centro-sul, balizado pelo Estatuto da metrópole.

⁸ PARANÁ. SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS HÍDRICOS – SEMA. Resolução n. 43, de 28 de novembro de 2018.



OBSERVATÓRIO
COSTEIRO

Neste documento trouxemos algumas de nossas preocupações e considerações a respeito dos resultados apresentados até então. Agradecendo de antemão pela atenção dispensada, ficamos no aguardo de um retorno a respeito dos pleitos acima referidos.

Atenciosamente,

Dailey Fischer
Coordenação Executiva do OC₂

Clóvis Ricardo Schrappe Borges
Coordenação Geral do OC₂

Elenise Angellot Bastos Sipinski
Coordenação Geral do OC₂

Emerson Antônio de Oliveira
Coordenação Geral do OC₂

Guadalupe Vivekananda
Coordenação Geral do OC₂



ANEXO 03:

Parecer Técnico sobre Licenciamento Ambiental da Faixa de Infraestrutura
no Município de Pontal do Paraná

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

**PARECER TÉCNICO SOBRE O LICENCIAMENTO AMBIENTAL DA FAIXA DE
INFRAESTRUTURA NO MUNICÍPIO DE PONTAL DO PARANÁ**

Pontal do Paraná, Matinhos, Curitiba

2018

APRESENTAÇÃO

O presente documento visa propiciar aos leitores, conselheiros e à sociedade paranaense o posicionamento da Universidade Federal do Paraná (UFPR), em relação ao processo de licenciamento ambiental do empreendimento denominado da “**Faixa de Infraestrutura**”, proposto para o município de Pontal do Paraná. Trata-se de um documento que demonstra o compromisso institucional desta Universidade com as decisões do Conselho Estadual de Desenvolvimento Territorial do Litoral Paranaense (COLIT), cumprindo seu papel de envolvimento participativo, democrático, plural e isento, acerca dos diferentes processos que se enquadram como de interesse da sociedade. Assim sendo, é objetivo da presente análise possibilitar ao público uma maior compreensão do empreendimento proposto, bem como assegurar análises não reducionistas da conjectura inerente às diversas variáveis envolvidas.

Tal parecer sucede pedido de vistas assegurado junto ao COLIT, por liminar impetrada pela Justiça Federal, assegurando o cumprimento regimental do órgão. Através de mandado de segurança, a UFPR cumpre, institucionalmente, seu dever cívico para com a sociedade.

O processo de licenciamento ambiental é uma das exigências decorrentes da Lei Federal nº 6.938/1981. Tem como função subsidiar tecnicamente (inclusive no plano das normas e tramitações) a implantação de empreendimentos que causem significativo impacto ambiental, quando das suas viabilidades e consideradas potenciais ações para alternativas locacionais, adaptações de projeto, prevenção, mitigação e compensação de impactos em termos ambientais, territoriais e sociais. O processo de licenciamento ambiental, todavia, não se resume à elaboração e aprovação de Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impactos sobre o Meio Ambiente (EIA-RIMA). Trata-se de processo de alta complexidade que exige grande esforço de todas as partes envolvidas a fim de esclarecer a sociedade sobre os impactos e suas consequências sobre o local e, mais que isso, a região onde o projeto intenciona realizar as obras.

A **Faixa de Infraestrutura** é uma obra com grandes efeitos, dinâmicas, alterações e impactos territoriais e ambientais merecendo, portanto, discussões técnicas mais aprofundadas, que levem em consideração aspectos do meio físico, biótico e socioeconômico à luz do estado da arte dado à matéria. Inequívoco considerar a condição sinérgica e integrada em empreendimentos de semelhante natureza. Como os outros tantos, o empreendimento em tela irá gerar efeitos que extrapolam o entorno imediato e sejam diretamente causadores de movimentos migratórios e dinamizadores de fluxos intensos de pessoas, veículos, insumos e informações que superam a mera visão de promotores de desenvolvimento econômico, já bastante revisitada nos dias atuais. Vetores diretamente influentes no cenário demográfico e de urbanização decorrentes, que quando insuficientemente considerados no processo de licenciamento, responsável pelas avaliações e adequações do projeto inicial, resulta em difícil ou irreversível correção.

A **Universidade Federal do Paraná**, enquanto instituição pública destinada à geração de conhecimentos qualificados, técnicos, científicos e de cunho crítico, bem como responsável pela formação de profissionais qualificados e aptos para atuação no mundo do trabalho perante a sociedade, tem a obrigação de se manifestar a partir do conhecimento detido por seu corpo de pesquisadores, cientistas e especialistas. Tal procedimento ocorre especialmente quando existem notáveis problemas e falhas técnicas no processo de licenciamento e que podem e devem ser observados e corrigidos antes da emissão de quaisquer licenças.

INTRODUÇÃO

Este documento inicia contextualizando diferentes esferas e escalas das políticas ambientais e territoriais no Brasil no litoral paranaense, bem como as **ações normativas** e deliberativas voltadas ao objeto. Nesta primeira parte, as **tratativas processuais** serão sinteticamente apresentadas, levando-se em consideração o processo de licenciamento ambiental do empreendimento, como um todo. Isto permite uma visão conjuntural de elementos que consideram-se indispensáveis para a construção de um empreendimento chancelado pelos interesses do Estado e da Sociedade, dentro de seus direitos democráticos enquanto partícipes do processo histórico que testemunham e tornarão legado.

No intuito de demonstrar as considerações técnicas e normativas sobre os Estudos de Impacto Ambiental (EIA) são trazidas, resumidamente, observações acerca de **aspectos multidisciplinares** em suas categorizações convencionais: meio físico, meio biótico e meio socioeconômico. O EIA é um documento em cujo detalhamento devam ser trazidos esclarecimentos contextualizados, acompanhados de dados analíticos sobre o empreendimento pretendido e suas diferentes áreas afetadas, bem como alternativas locacionais, mas que no presente caso uma análise crítica o revelou pouco claro em vários aspectos.

Ao final, visando dar coerência e coesão ao presente parecer, serão conciliadas a parte **normativa-processual** com a parte **técnica-multidisciplinar**, culminando com a apresentação de um parecer, bem como **recomendações** desta Universidade acerca do processo em tramitação, tendo como foco o empreendimento **Faixa de Infraestrutura**. Assim, o ato de licenciamento ambiental do empreendimento estará munido de orientação pelo alcance de patamares mais elevados de informações, esclarecimentos, de legitimidade e de suprimento de lacunas.

PARTE 1 - ÂMBITO NORMATIVO-PROCESSUAL

Em um plano histórico recente, vale considerar alguns acontecimentos que marcam a construção de uma política de Estado para a Zona Costeira, com ênfase para a região litorânea do Paraná. Isto, em função da consideração de que políticas públicas devem ser protagonistas da opção de desenvolvimento de uma sociedade, dando a esta perspectiva coerência histórica de heranças e construções coletivas, pela qual o atendimento das necessidades do presente não comprometa a possibilidade de as gerações futuras atenderem às suas necessidades (BRUNDTLAND, 1987).

No início dos anos 1980, o Paraná já estabelecia o pioneirismo na discussão de uma **política territorial sustentável** para o seu litoral. Exemplificam essa fase os Decretos Estaduais nº 2.722/84 e 4.605/84. O primeiro apontava preocupações com o patrimônio cultural e natural do estado, em especial da região litorânea e da orla marítima e dava diretrizes para o desenvolvimento turístico; o segundo teve como objetivo orientar a política referente às questões econômicas, sociais e ambientais, e de uso, parcelamento e ocupação do solo na região do Litoral Paranaense.

O **Gerenciamento Costeiro** é a denominação da política pública nacional que versa sobre o ordenamento territorial das áreas litorâneas. Acompanha o cenário internacional de inequívoca importância de tratamento técnico normativo para as áreas litorâneas e mares territoriais (CICIN-SAIN; KNECTH, 1998; VALLEGA, 1999). Possui a prerrogativa de ocorrer de maneira **integrada** entre os entes federados, e deve ser executado por coordenações estaduais e respectivas câmaras técnicas permanentes, incumbidas pela elaboração dos instrumentos previstos no Decreto nº 5.300/2004 e pela articulação entre os municípios (BRASIL, 1998).

Por meio do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro - PNGC (Lei Federal nº 7.661/88), essa política pública passou a ter amparo normativo e de governança, desde que utilizados seus instrumentos (BRASIL, 2004). Em função deste arcabouço, os horizontes de configuração territorial criam suas **agendas em prol de um desenvolvimento integrado para o litoral de cada estado**, alinhados às agendas de governança em âmbito nacional (GI-GERCO, CIRM, G17¹), que, por suas agendas permanentes, alinham as políticas públicas de gestão do espaço costeiro aos debates internacionais sobre Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ONUBR, 2015).

Entretanto, essa coerência de gestão de áreas litorâneas não vem ocorrendo no estado do Paraná. Paradoxalmente, a publicação da Lei Estadual nº 13.164/2001, que versa exclusivamente sobre a matéria, marcou um fim de ciclo de gestão costeira estadual, com o agravante de não resultar em regulamentação, investimentos e agenda para fins de governança territorial. **Este descaso pode ser considerado um obstáculo para o processo de desenvolvimento regional sob parâmetros sustentáveis e estratégicos.** De imediato se identificaram importantes lacunas no EIA, em seu tratamento acerca dos motivos que levaram à esta inação da agenda costeira paranaense. As consequências disto se materializam seriamente no atual empecilho crônico em se apresentarem grandes projetos de investimentos, tais como a **Faixa de Infraestrutura**, ou mesmo o Porto de Pontal, posto que as ações ficaram desconectas de uma visão integrada e de Estado para o desenvolvimento local e regional.

Empreendimentos não amparados sobre o arcabouço normativo mencionado acima, acabam por empreender a partir de interesses sectários de apenas parte minoritária da sociedade que, por sua vez, comporão uma configuração territorial comprometida com suas próprias **concepções particulares, eventualmente de planos de sustentabilidade canhestros.** Nisto encerra-se a própria noção de meio ambiente, como conjuntura comum e relacional de espaço. Esta construção que se faz sobre as ausências das diferentes políticas públicas territoriais sobre a gestão pública é oposta ao estabelecimento de cenários e possibilidades de desenvolvimento que sejam contrários à degradação ecossistêmica e à segregação social.

A inação de uma agenda de Gerenciamento Costeiro para o Paraná **impede a visão de Estado sobre o melhor equacionamento das localizações, estratégias e formas de desenvolvimento deste território, sua sociedade e sua natureza.** A análise do EIA, neste aspecto, deixou clara a inexistência em suas 10 páginas voltadas ao Gerenciamento Costeiro enquanto legislação a ser aplicada ao empreendimento, qualquer contextualização empírica a esta realidade paranaense acima sintetizada.

1 GI-GERCO: Grupo de Integração do Gerenciamento Costeiro; CIRM: Comissão Interministerial para os Recursos do Mar; G-17: Grupo dos Estados Litorâneos Brasileiros.

Diante da ausência de uma agenda voltada ao Gerenciamento Costeiro no Litoral do Paraná, o EIA-RIMA do empreendimento em análise procura embasar sua viabilidade territorial, por meio do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Pontal do Paraná, o qual se encontrava em tramitação no COLIT no decorrer do desenvolvimento do estudo (ENGEMIN, 2016, 2-65). Entretanto, demonstra-se fundamental enfatizar que este Plano Diretor de Pontal se encontra atualmente judicializado, diante da **existência de Ação Civil Pública, com obtenção de duas liminares**, na Justiça Estadual e Federal, **que suspenderam o trâmite do referido procedimento, cujo objeto é a nulidade do Plano Diretor de Pontal do Paraná, base de zoneamento**, do referido licenciamento ambiental. Cabe destacar que A UFPR na oportunidade da análise do Plano Diretor de Pontal pelo COLIT pediu vistas ao processo, bem como submeteu parecer técnico com a indicação de inúmeras irregularidades na proposta, bem como apresentou recomendações. Todavia, jamais obteve qualquer resposta e/ou foi convidada para agregar contribuições ao Planejamento e Gestão do Território.

A Política Nacional de Meio Ambiente/PNMA (BRASIL, 1981) prevê, **a integração** sistemática entre as diferentes escalas de governança ambiental e esta é uma das finalidades fundamentais do Sistema Nacional de Meio Ambiente/SISNAMA. Para reforçar essa premissa, os termos de referência para elaboração do EIA-RIMA da **Faixa de Infraestrutura** atribuem como condição, a apreciação por parte do **Conselho Municipal de Meio Ambiente de Pontal do Paraná** (in: Procedimento Administrativo da Faixa de Infraestrutura, p. 49). No entanto, este conselho **não destinou posicionamento consultivo ao assunto da Faixa de Infraestrutura como** empreendimento de potencial impacto ambiental nas dependências municipais, esfera de governança local, por onde a sociedade civil organizada deveria destinar adequada discussão à matéria. Trata-se, ademais, de competência regimental do próprio Conselho. **Constitui, essa lacuna de tramitação, em ilegitimidade ao encaminhamento do processo como ponto de pauta da 71ª Reunião Ordinária do COLIT.**

A Universidade Federal do Paraná, representada pelo Centro de Estudos do Mar, participa ativamente deste conselho municipal. Por vezes, apresentou a necessidade de que a pauta girasse em torno das implantações de empreendimentos pretendidas, tais como o projeto Porto de Pontal e o projeto da Faixa de Infraestrutura. Caberia ao próprio EIA engendrar uma análise sobre o próprio conselho, no sentido de qualificar a análise de impactos ambientais, desde um diagnóstico sobre a governança ambiental municipal. Inexiste tal preocupação no EIA, demonstrando descontextualização empírica de âmbito institucional.

O descumprimento de condução processual do processo de licenciamento ambiental, orientado pela Resolução CEMA nº 065/2008 (Conselho Estadual de Meio Ambiente), apresenta-se como fato extra à mera análise técnica do EIA-RIMA, objeto central do pedido de vistas. A UFPR adiciona, portanto, elementos a serem apreciados no presente parecer. **Fatos novos** apontam para a necessidade de, no mínimo, se trazer considerações, mesmo que sintéticas aos conselheiros, à sociedade e ao Excelentíssimo Juiz Federal, **acerca do processo de licenciamento do empreendimento** e a conjuntura com que isso se deu. Está, pois, para além das inconsistências e lacunas do EIA-RIMA, a necessidade por inteligibilidade do que se constitui o presente parecer.

O primeiro fato anômalo foi a aprovação como Utilidade Pública e decorrente autorização para desapropriação dos terrenos diretamente afetados pelo empreendimento (Decreto Estadual

nº 9.111, de 26 de março de 2018). Sem a devida aprovação pelo COLIT, esta posição oficial ocasiona interferência desagregadora para o interesse público, em prol de grupos de interesse, dificultando e até impedindo a correta a construção técnica e científica do debate pelo qual o processo, tempestivamente se apresentaria.

O segundo fato foi a publicação de edital de licitação para contratação de empresa para a construção do empreendimento no Diário Oficial do Paraná de 26 de março de 2018. Da mesma maneira que a ação anterior, esta tende a **desagregar uma construção democrática, técnica e científica sobre a viabilidade do empreendimento**.

As ações que visam encurtar o processo de licenciamento não auxiliam o aprimoramento qualitativo dos debates sobre o mesmo, fundamentais na **participação da sociedade nos ajustes metodológicos do EIA**; na busca por eventuais **alternativas locais ao empreendimento pretendido**; bem como ao próprio **projeto de engenharia** em se tratando de uma **obra viária multimodal condicionante e conectora de um conjunto de empreendimentos**, como será apresentado na próxima parte deste parecer.

PARTE 2 – O ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL

De início, indispensável apontar para duas lacunas determinantes na insuficiência do EIA-RIMA para o projeto da **Faixa de Infraestrutura**, quais sejam: **a inexistência de integração interdisciplinar entre as variáveis analisadas e a indissociabilidade entre a Faixa de Infraestrutura e outros empreendimentos em fase de licenciamento nas áreas de influência, a destacar o Porto de Pontal** (Tabela 1). As análises técnicas isoladas acumulam-se em um extenso documento, com algumas importantes abordagens, no entanto deixando descobertas e/ou descontextualizadas variáveis que, de outra forma, tornar-se-iam relevantes para o EIA. Justapostas, as informações não atendem à exigência metodológica de estudos ambientais em abarcar as relações e sinergias na geração de efeitos e impactos. Ademais, o estudo ambiental carece de preocupação da condição sinérgica entre o projeto da **Faixa de Infraestrutura** e as diferentes zonas previstas na proposta (atualmente judicializada) de Plano Diretor de Pontal do Paraná, que são: a Zona Especial Portuária e a Zona Industrial. Em síntese, **o próprio documento “Termo de Referência” explicita a necessidade de se considerarem os impactos sinérgicos dos outros empreendimentos nas áreas de influência** e, inexplicavelmente, essa necessidade não foi contemplada no EIA.

A rodovia, parte integrante da **Faixa de Infraestrutura**, surge para atender um condicionante de licenciamento ambiental do Porto de Pontal, como é de conhecimento público e notório. No entanto, não foi enfatizado no EIA-RIMA o fato de que o projeto do Porto, de caráter privado, só conseguirá sua Licença de Operação se este novo acesso viário for viabilizado. **Esta relação intrínseca, ao ser omitida, deixa de revelar importantes efeitos e impactos nos meios socioeconômico, físico e biótico** resultantes da complementaridade de funções entre os empreendimentos em tela, comprometendo de forma decisiva o estudo ambiental.

Para ilustrar as complexas relações sinérgicas que devem estar contidas tanto nos estudos de impacto ambiental quanto nas avaliações de impacto ambiental, a fim de atender ao

indispensável princípio de avaliação integral, a Tabela 1 abaixo sinaliza os principais empreendimentos que estão em fase de licenciamento na área de influencia diretamente afetada pelo projeto em tela, bem como o órgão licenciador.

TABELA 1: Principais empreendimentos e empreendedores em fase de licenciamento pelos órgãos ambientais IAP e IBAMA no município de Pontal do Paraná. LP = Licença Prévia; LI = Licença de Instalação; LO = Licença de Operação.

	Empreendimento / Municípios Litorâneos	Empreendedor	Fase do Licenciamento	Órgão Licenciador
1	Ampliação do cais da Techint / Pontal do Paraná	Techint Engineering & Construction	LO (PCA com Dispensa de EIA-RIMA)	IAP
2	TCPD (Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná) / Pontal do Paraná	Porto Pontal Paraná Importação e Exportação Ltda.	LI concedida (Condicional à construção de novo acesso rodoviário)	IBAMA
3	Readequação do cais e obra de dragagem da TENENGE / Pontal do Paraná	Construtora Norberto Odebrecht S.A.	LI (Em análise)	IAP
4	Terminal Multifuncional da Melport / Pontal do Paraná	Melport Terminais Marítimos Ltda.	LP (EIA/RIMA em análise)	IAP
5	Base de Soldagem Subsea7 / Pontal do Paraná	Subsea7 do Brasil Serviços Ltda.	LP (Concedida e cancelada)	IAP
6	Faixa de Infraestrutura em Pontal do Paraná - Pontal do Paraná	DER (Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná)	LP (EIA/RIMA em análise)	IAP

Fonte: Pigosso (2018)

Em relação às áreas de influência do empreendimento, as mesmas estão dimensionadas exclusivamente para atender ao local das obras, o que se caracteriza como um lapso. Um exemplo próximo de como isto compromete áreas e vidas humanas mesmo distantes do local do empreendimento pode ser verificado no cotidiano de vida da população de Guaratuba e Matinhos. Desde a inauguração do Porto de Itapoá, em 2011, estes dois municípios convivem com tráfego pesado de caminhões em seus arruamentos urbanos, bem como trânsito pesado no ferry-boat que faz a ligação entre os dois municípios. Quando foi realizado o EIA-RIMA daquela obra, também foi **tratado de maneira insuficiente o caráter regional de seus impactos**. Ao não dimensionar adequadamente a área de influência direta do empreendimento, Guaratuba e Matinhos, receberam

as externalidades do fluxo de caminhões entre Antonina, Paranaguá e Itapoá: poluição do ar, poluição sonora, aumento do tráfego, diminuição da vida útil da pavimentação viária, aumento de atropelamentos de pessoas e animais silvestres, entre outros. O Porto de Itapoá está distante 35 km de Guaratuba, 45 km de Matinhos e a aproximadamente 75 km de Pontal do Paraná e é um bom exemplo sobre a importância de **projeção real da área diretamente afetada**, bem como de ausência de análise sinérgica. O projeto da **Faixa de Infraestrutura** segue similar exemplo, não apresentando projeção dos impactos em nível regional nas áreas definidas como indiretamente afetadas. A localização dos impactos estimados se restringe a uma faixa marginal ao longo da rodovia. Considera-se, portanto, que os impactos devam ser **avaliados adequadamente dentro das áreas de influência**. Essa projeção conflita com a própria legislação ambiental, **já que a Resolução CONAMA 001/1986 exige que todas as dimensões do desenvolvimento socioeconômico nas áreas direta e indiretamente afetadas por um empreendimento** sejam incluídas em EIA-RIMAs. A questão logística modal não pode, portanto, ser vista de maneira isolada do contexto de desenvolvimento regional sobre as múltiplas dimensões do território ao qual se pretende implantar o empreendimento.

MEIO FÍSICO

Sobre os impactos ambientais no meio físico relacionado à qualidade do ar, a conclusão no EIA indica que, neste quesito, haverá melhoria nos balneários. Sem o necessário embasamento em estudo técnico de dispersão da poluição, não se apresenta de onde vieram estas informações, ou qualquer modelagem de circulação atmosférica indutora. A modificação na topografia também é um impacto que está mal dimensionado. Por se tratar de uma rodovia em uma planície sedimentar, estima-se um impacto muito maior na topografia do que o projetado. Pretende-se construir um canal de drenagem como fonte de areia para a elevação da rodovia, mas não há nada que relate as alterações sobre a drenagem natural da planície a partir dessa alteração topográfica. A rodovia Alexandra-Matinhos é um exemplo de como uma rodovia pode funcionar como dique e represar a água de fortes chuvas e do transbordamento natural dos rios. Não é possível dimensionar os efeitos hidrológicos e sedimentares decorrentes de situações de alta pluviosidade, desautorizando as informações divulgadas da obra sobre “um moderno sistema de drenagem para os balneários”. Para tanto, são indispensáveis estudos hidrodinâmicos específicos para o canal de drenagem, que não estão contemplados no EIA.

Cabe ainda uma nota que **a construção de um canal de drenagem implicará na alteração do nível de base do lençol freático**, o que poderá modificar a dinâmica hidrológica da planície, convertendo ambientes hidromórficos em não hidromórficos, ou o contrário. Consequentemente espécies vegetais mesófilas poderão não resistir à presença de água em suas raízes, ou então espécies vegetais hidrófilas poderão não resistir à ausência de água em suas raízes. Esta análise relevante para o contexto físico-biótico regional sequer foi abordada no EIA-RIMA.

Em relação aos impactos da implantação da Faixa de Infraestrutura sobre os recursos hídricos das bacias diretamente afetadas identifica-se fatores de grande preocupação em contexto local e regional. **Não contemplados pelo EIA-RIMA** e revelados a partir de recentes estudos técnicos realizados para a elaboração do **Plano da Bacia Hidrográfica Litorânea**, que está sendo

conduzido pelo recém instalado **Comitê da Bacia Litorânea**. Dizem respeito aos limites dos sistemas de captação, abastecimento, tratamento e diluição de efluentes urbanos e industriais; bem como à qualidade das águas dos rios e canais da planície, ocorrendo na área de influência direta e Indireta do empreendimento, conforme as projeções de aumento populacional e sua consequente demanda por recursos hídricos.

O referido Plano da Bacia Litorânea, investimento público contratado pelo Estado do Paraná através do Instituto AGUASPARANÁ e realizado pela Companhia Brasileira de Projetos e Empreendimentos (COBRAPE), está sendo acompanhado pela CTINS - Câmara Técnica e Instrumentos do Comitê da Bacia Litorânea e deverá ser discutido e aprovado pela plenária do mesmo Comitê, ainda em meados de 2018². Após a aprovação, este plano ocasionará consequências legais diretas sobre os processos de licenciamento ambiental, atuais e futuros, tanto no âmbito do COLIT quanto em outras instâncias, conforme legislação pertinente e Resoluções CONAMA n° 357/05 e 430/11.

Os estudos disponibilizados para apreciação do Comitê de Bacias abrangem e atualizam dados primários e secundários diretamente relacionados às áreas de abrangência da **Faixa de Infraestrutura**, a saber: **i.** na caracterização e quantificação das disponibilidades hídricas e a definição das Áreas Estratégicas de Gestão (AEG) nas bacias litorâneas; **ii.** a prospecção de cenários quantitativos e qualitativos para os recursos hídricos, tendo em vista as tendências de crescimento populacional, incorporando cenários alternativos dos principais projetos de desenvolvimento (incluindo as projeções relativas ao cenário de implantação do Porto de Pontal do Paraná e **Faixa de Infraestrutura**); **iii.** a revisão e proposição de novo **Enquadramento** dos Corpos d'água em Classes de Uso da bacia litorânea; **iv.** a revisão das **Outorgas** para captação de água para abastecimento urbano, industrial e agrícola e para a disposição de efluentes; **v.** os Programas de Intervenções na Bacia; Rede de Monitoramento; as Prioridades para Outorga; **vi.** os mecanismos de cobrança pelo uso dos recursos hídricos e Pagamento por Serviços Ambientais. Tomando por base os documentos já disponíveis no supracitado sítio do Comitê da Bacia Litorânea, descrevemos aqui os principais **fatos novos** que indicam a **necessidade de revisão do processo de licenciamento da Faixa de Infraestrutura**:

DISPONIBILIDADES HÍDRICAS E OUTORGAS P/ ABASTECIMENTO URBANO E INDUSTRIAL

Conforme apresentado em relatório do Plano de Bacias, a bacia litorânea como um todo é bem servida em relação aos recursos hídricos, tanto superficiais como subterrâneos, em termos quantitativos. Entretanto, a percepção desta alta disponibilidade hídrica acaba por fazer com que a questão dos recursos hídricos tenha sido constantemente negligenciada nos planos de desenvolvimento regional. Os problemas da Bacia Litorânea, notadamente nos municípios de Pontal do Paraná e Paranaguá estão ligados às insuficiências dos Sistemas de Abastecimento de Água e dos Sistemas de Esgotamento Sanitário, problemas esses já diagnosticados pelos Planos Municipais de Saneamento Básico existentes.

² Mesmo em fase de análise pelo comitê, os estudos já estão publicados oficialmente a partir de fevereiro de 2018 no sítio do Comitê da Bacia Litorânea, em: <http://www.aguasparana.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=311>

O município de Pontal do Paraná está inserido nas Áreas Estratégicas de Gestão AEG.L06 e AEG.L07, que compreendem bacias nos territórios de Matinhos, Paranaguá e Pontal do Paraná. Estas áreas correspondem às bacias hidrográficas da vertente oceânica da Serra da Prata e da planície costeira entre os municípios de Paranaguá e Pontal do Paraná, tendo como bacias principais as do rio Guaraguaçu e rio da Onça, sendo **compartilhadas pelos três municípios**, tanto para as funções ecossistêmicas de abastecimento como de disposição e diluição de efluentes.

Nos cenários de disponibilidade hídrica, o relatório conclui que é premente o esgotamento da garantia de condições adequadas de higiene e abastecimento no litoral, especialmente no município de Pontal do Paraná. Em alguns cenários específicos, **demandas situam-se acima do critério de outorga**. Nestes casos surge uma situação de alerta para a revisão das outorgas já concedidas, prevendo a necessidade de incorporação de novos mananciais e/ou da aplicação de outros instrumentos previstos na legislação de recursos hídricos, **como a cobrança**. Importante ressaltar que as condições geomorfológicas e geotécnicas da região não favorecem a instalação de reservatórios para regularização de vazão ou armazenamento de água.

Logo após a iminente aprovação do Plano de Bacia, será necessária a revisão de todas as outorgas existentes para estas AEG's, tanto para captação de água quanto para diluição de efluentes. Estando estes sistemas dentro da mesma área estratégica de gestão, coloca-se em um cenário intermunicipal de outorga pelo uso dos recursos hídricos. Isso pode levar a situações de conflito futuro, não somente entre os agentes que operam nas bacias (neste caso, a Sanepar em Pontal do Paraná e a empresa Paranaguá Saneamento, em Paranaguá), mas também entre os planos diretores municipais.

Segundo o Plano de bacia, complementado com informações da Paranaguá Saneamento, o sistema de captação existente para abastecimento de Paranaguá, feito em três captações principais na Sub-bacia Rio Ribeirão, **encontra-se próximo ao seu limite de outorga**, sendo necessária a ampliação da rede de captação e a concessão de novas outorgas nas bacias adjacentes dos rios Jacareí e Sagrado (compartilhados com Morretes), bem como a interligação com as sub-bacias compartilhadas com Pontal do Paraná. Também a Sanepar possui estudos indicando a necessidade de ampliação dos sistemas de captação de Matinhos e Pontal do Paraná, que já são interligados e contam com sistemas de outorga sazonal para dar conta do aumento de demanda na temporada de verão. **A revisão das outorgas, portanto, será um amplo debate no âmbito deste comitê, e será o processo fundamental para avaliar a sustentabilidade hídrica do potencial complexo industrial e sua respectiva demanda hídrica e de Saneamento.**

Segundo o EIA/RIMA (p. 6.1-214), a maior demanda hídrica gerada pelo empreendimento será gerada pelo saneamento básico, citando o Plano Municipal de Saneamento Básico de Pontal do Paraná, que afirma que as demandas já outorgadas são suficientes para atender às necessidades futuras até o ano de 2043. Conforme exposto anteriormente, o Plano de bacia em desenvolvimento contradiz essas expectativas, **detectando riscos de déficit hídrico**, devendo redefinir as outorgas existentes e os critérios para concessão de novas outorgas, bem como alterar os planos diretores e Planos Municipais de Saneamento básico. Com base nos cenários projetados e a existência de um cenário de risco real em que as demandas superam os limites de outorga de abastecimento de Pontal do Paraná e Paranaguá, pode-se afirmar que a **avaliação da**

sustentabilidade hídrica do empreendimento não pode ser feita antes que o Comitê de Bacias conclua o Plano de Bacias e defina os novos critérios de outorga para a região.

OUTORGAS PARA LANÇAMENTO DE EFLUENTES URBANOS

A qualidade ambiental das bacias litorâneas depende, de forma geral, de um equilíbrio entre as grandes áreas de nascentes localizadas na Serra do Mar, geralmente em áreas preservadas e de baixa ocupação humana, e as áreas densamente povoadas próximas à linha da costa. Nas áreas de menor declividade é justamente onde a maior parte dos efluentes urbanos (esgotos domésticos e industriais) é gerada, o que exige sistemas de coleta e tratamento para ser lançados novamente nos corpos d'água locais. Isso tem rebatimento principalmente sobre os critérios de enquadramento, uma vez que a carga de esgotos a ser gerada, após coletada e tratada em algum grau, deverá ser diluída nos corpos d'água receptores dentro de um parâmetro de concentração-limite estipulado por lei.

Assim como as outorgas para o abastecimento de água, as outorgas de diluição de efluentes das ETE's deverão ser revisadas de modo a considerar a compatibilização com os municípios que compartilham a mesma AEG, condicionadas pelas outorgas de abastecimento. **O limite de outorga para captação a montante de uma bacia deve respeitar o volume de água necessário para diluir os respectivos efluentes a jusante, após devido tratamento.** Também neste caso, as empresas concessionárias do saneamento em Pontal do Paraná e Paranaguá já anunciaram a necessidade de novas outorgas para a implantação de estações de Tratamento de Esgotos e lançamentos de efluentes na mesma AEG, e estão realizando os estudos locais para tais empreendimentos. Vale ressaltar que em Pontal do Paraná, estes estudos estão sendo feitos tendo em vista a ampliação da rede de coleta e tratamento de esgotos que já está em andamento, o que deverá aumentar a porcentagem de esgoto tratado no município de 25% para cerca de 67% nos próximos anos, o que equivale a dizer que a quantidade de efluentes das estações de tratamento deverá mais do que dobrar em curto prazo, sendo que a implantação da **Faixa de Infraestrutura** deve acentuar esta demanda significativamente.

Sobre este tema, o EIA/RIMA demonstra (páginas. 6.1-204 e 6.1.214) que “a área de estudo apresenta apenas um uso outorgado para lançamento de efluentes, localizado nas áreas de influência direta e indireta do empreendimento, mais especificamente no canal DNOS. Segundo informações da SANEPAR (2015), o volume médio de lançamento corresponde a 2.281 m³/dia nos meses de março a novembro e 9.462 m³/dia, nos meses de dezembro a fevereiro.” Não foram identificados estudos e levantamentos relacionados à existência de ligações irregulares no Município, porém a carga proveniente da população não atendida por rede e tratamento de esgoto, pode ter influência sobre a poluição dos corpos hídricos. A correta avaliação dos impactos causados pelo aumento significativo do volume de efluentes, bem como das novas alternativas locais para disposição final desses efluentes, está negligenciada ou subestimada no EIA/RIMA, e só poderá ser feita corretamente quando o Plano da Bacia Litorânea definir os novos critérios de outorga para lançamento de efluentes na região.

QUALIDADE DA ÁGUA DE RIOS E CANAIS NO MUNICÍPIO DE PONTAL DO PARANÁ

Conforme o Plano de Bacias, os corpos receptores de efluentes são, em geral, os rios locais, mas também o são os canais abertos pelo DNOS em meados do século passado com a finalidade de melhorar o esgotamento sanitário e as inundações em uma área de baixa altitude e declividade como a planície litorânea. Um dos problemas recorrentes relativo a esses canais vem a ser a eutrofização, que é causada por diversos fatores. Existem lançamentos clandestinos de esgotos urbanos diretamente nesses corpos d'água, que em virtude das baixas declividades e dos efeitos de maré não conseguem ser adequadamente diluídos e nem conduzidos para o mar ou para as baías existentes. O canal das marinhas, em Pontal do Paraná, é talvez o exemplo mais evidente deste fenômeno de Eutrofização.

No EIA-RIMA apresentado, o estudo da qualidade das águas superficiais nas áreas de influência direta e indireta tomou por base o enquadramento dos cursos d'água definido pela Portaria SUREHMA n.º 005/89 de 06 de setembro de 1989 e a Resolução CONAMA n.º 357 de 17 de março de 2005, que enquadrava a maioria dos cursos d'água na Classe 2. Diante da inexistência de dados relativos a estes corpos hídricos, o EIA realizou o monitoramento durante os dois períodos do ano (cheia e estiagem) em 12 pontos de coleta nos quatro principais cursos d'água da área diretamente afetada (rios Pery, Perequê e Penedo, bem como, o canal DNOS). As variáveis analisadas seguiram as solicitações do termo de referência (pH, temperatura, transparência, condutividade, cor, turbidez, sólidos totais, dissolvidos e em suspensão, óleos e graxas, oxigênio dissolvido e coliformes termotolerantes) e os resultados obtidos foram analisados e comparados aos padrões especificados na Resolução CONAMA n.º 357/05. Adicionalmente foram analisadas variáveis adicionais possibilitando a avaliação do Índice de Qualidade da Água (IQA).

Os resultados em sua maioria mostraram valores de IQA situados entre 42 e 58 pontos, em uma escala de 0 a 100, correspondendo à classificação "regular" e "boa". Em uma análise mais apurada dos dados apresentados, verificou-se que, em grande parte dos pontos, as variáveis Oxigênio Dissolvido (OD), Demanda Bioquímica de Oxigênio (DBO5), Fósforo total (Ptotal) e coliformes termotolerantes, **extrapolam os parâmetros definidos para o enquadramento na Classe II segundo a Resolução CONAMA n.º 357/05**. Merece atenção especial os altos valores de Fósforo Total, que deve ser entendido como um indicador do alto potencial de eutrofização, conforme preconizado pelo Índice de Estado Trófico (IET - CETESB), já que este nutriente atua como o agente causador do processo. Neste caso infere-se que, aumentando o volume de efluentes a ser diluído, o cenário tende a uma piora significativa na qualidade da água. Vale ressaltar dois aspectos: primeiro, **o adensamento populacional motivado pelo Porto e Faixa de infraestrutura será exatamente em áreas que não possuem coleta de esgoto**; segundo, mesmo com o aumento da cobertura por rede de esgotos de 25% para cerca de 67% em médio prazo (segundo a SANEPAR), os 33% restantes continuarão sem tratamento, e aplicando sobre este grupo a projeção de aumento populacional esperada, a carga de esgotos sem tratamento na bacia ainda será alta.

MEIO BIOLÓGICO

A matriz de impactos do empreendimento apresenta falhas, pois não considera a real magnitude dos efeitos da obra sobre os sistemas naturais. Abaixo, são apresentados de maneira generalizada, algumas destas limitações.

Os ecossistemas associados às regiões de planície costeira apresentam particularidades em sua flora e fauna e nos processos ecossistêmicos. A fragilidade dos terrenos arenosos, a dependência de uma vegetação para manter os fluxos de nutrientes e as delicadas relações entre estes ecossistemas e os ecossistemas vizinhos (como as matas das encostas da Mata Atlântica, os estuários, os manguezais e os marismas), fazem destes locais que não subsistam individualmente. Ou seja, existe, na escala espacial, uma forte interdependência do transporte de nutrientes vegetação das planícies em relação às áreas vizinhas.

Com relação à biota, as áreas de planície também são dependentes de movimento entre as populações destes diferentes sistemas ecológicos. Por exemplo, em um estudo realizado com populações do guanandi, árvore importante destas planícies, foi verificado que há um fluxo gênico entre os indivíduos da localidade do Maciel, em Pontal do Sul, da Estação Ecológica da Ilha do Mel e de Antonina, o que é importante para a sobrevivência da espécie localmente. Este exemplo demonstra que as espécies destas planícies precisam de áreas amplas para manterem-se viáveis.

O EIA/RIMA apresentado desconsidera esta escala espacial, ao tratar como área diretamente afetada, uma região extremamente restrita ao redor do empreendimento. Não é apresentado nenhum diagnóstico em relação ao fluxo de nutrientes e sedimentos, ou a movimentação da biota em nestas diferentes escalas.

Outro aspecto importante da análise de qualquer processo sobre os sistemas naturais é a escala temporal. Os processos de migração, interação entre as espécies, dispersão mudam de acordo com o tempo. Em lugares impactados, **os efeitos negativos podem não ser detectados no curto espaço de tempo, mas após décadas.** O exemplo mais marcante disso em uma obra como uma estrada que está sendo projetada, é o efeito “espinha de peixe”, onde estradas ou corredores perpendiculares a estrada principal vão aos poucos sendo formados, decorrente do uso da estrada principal ao longo do tempo. Tais efeitos em dominó não foram sequer mencionados pelo relatório, mostrando fragilidade nos argumentos até então apresentados.

Portanto, as limitações de interpretação dos impactos nas escalas espacial e temporal, a falta de argumentos aprofundados, construídos em uma base técnica e científica atualizada e relevante, trazem falhas ao EIA/RIMA. **Esta questão é preocupante ao se tomar decisões possivelmente equivocadas, ameaçando a Mata Atlântica e ecossistemas associados, um dos sistemas mais diversos do planeta.**

A matriz de impactos do empreendimento não enfatizou como significativos ou muitos fortes os impactos projetados da obra sobre os sistemas de Floresta Atlântica de planície, caracterizados por alto endemismo e pela ocorrência de plantas ou animais vulneráveis. Esta postura é preocupante, se considerada a relevância ecológica do litoral paranaense, que abriga alguns dos principais remanescentes da Mata Atlântica no país.

Embora a Área Diretamente Afetada pela estrada seja de fato reduzida, consideradas as especificações técnicas do empreendimento, sua **Área de Influência Direta não pode ignorar a**

integração de ecossistemas e biomas marinho e costeiros, bem como a existência de segmentos extensos e bem preservados da Mata Atlântica, notavelmente suas formações mais ameaçadas, as florestas de terras baixas, sobre a planície litorânea, as formações de restinga e os manguezais, que estão amparadas por unidades de conservação de proteção integral, como o Parque Estadual do Palmito e a Estação Ecológica de Guaraguaçu, ambas no município de Paranaguá e a Estação Ecológica e Parque Estadual da Ilha do Mel, também em Paranaguá, além de Reservas Indígenas já demarcadas como a Terra Indígena Ilha da Cotinha.

Com relação à Fauna, os maiores impactos estão relacionados à: (i) **redução de áreas de uso por mamíferos, reptéis e anfíbios** residentes nos ecossistemas a serem diretamente degradados para a obra da estrada (os quais não tiveram os impactos avaliados); (ii) possível **interrupção de fluxo genético** e comunicação entre mamíferos que utilizam as áreas de planície dos corpos d'água do DNOs, Guaraguaçu e Maciel e as populações de cabeceira de rios na serra (ex. para as lontras *Lontra longicaudis*); (iii), os **impactos aos ecossistemas aquáticos** pelo carreamento de sedimentos, contaminantes químicos, crescimento desordenado de zonas urbanas e seus efluentes, assim como o de portos e indústrias em zonas marginais, e ainda, a alteração da dinâmica física da zona estuarina pela implementação dos portos (*piers*), também precisam ser avaliados e impactos considerados. Entretanto, entendo que para estes, a avaliação de impacto cumulativo, se executada, conseguiria destacar as demandas.

MEIO SOCIOECONÔMICO

Em termos de mobilidade da população municipal, é inegável a necessidade de melhorias no conjunto de ações em prol do deslocamento de pessoas casa-trabalho, algo a cabo de um programa municipal de mobilidade, envolvendo melhorias de oferta de serviços de transporte público, reestruturação viária urbana, implantação de vias alternativas, binários, ciclovias e ciclofaixas, trincheiras, passarelas, viadutos, sinalização e fiscalização dentro de normas e recomendações técnicas. São diversas as alternativas que apontam para a busca de soluções sob a forma de programas por parte da gestão pública municipal.

O trecho urbano de Pontal do Paraná enfrenta problemas acentuados de mobilidade urbana, entre outros, devido ao contingente de trabalhadores da Techint que operam no terminal portuário já existente. Cenários prospectivos neste sentido se fazem indispensáveis para a função das vias da faixa de infraestrutura, que movimentará um contingente de pessoas e de cargas que somente existirão, caso a mesma estrada seja implantada.

O EIA-RIMA foi confeccionado não se tendo em conta a construção de uma pista simples, todavia, se a nova via de acesso não for construída de forma duplicada e sem a correspondente duplicação da PR-407, cenários de acidentes e congestionamentos mais sérios do que os atuais podem ser esperados. No cenário de não duplicação, ao atender prioritariamente o licenciamento do Porto, haverá apenas **a transferência dos atuais pontos de estrangulamento de veículos para a nova estrada** ou até mesmo uma sobrecarga da atual estrada. Neste sentido, a modelagem e as projeções do EIA, feitas sobre o tráfego futuro não são realistas, posto que projetaram cenários muito otimistas, no viés do empreendedor.

A argumentação dada ao projeto da **Faixa de Infraestrutura** como um equipamento viário prioritariamente destinado a atender as necessidades imediatas de acesso e comunicação entre os balneários da região é equivocada, na medida em que o estudo subestimou os impactos associados ao desenvolvimento industrial de uma área que tem vocação turística. O conjunto de modais propostos não condiz com a função de mobilidade para fins urbanos ou turísticos, como se justifica mormente o EIA-RIMA. Para uma breve compreensão da função logística do turismo é, de modo geral, utilizado o trinômio origem-ligação-destino, em que os fluxos de visitantes e de bens de consumo que sustentam a cadeia produtiva do setor são transportados. Na inexistência de uma política pública local para o turismo, considerando-se a **inexistência de um inventário turístico municipal**, é inapropriado atrelar a função da **Faixa de Infraestrutura** ao turismo. Justificativa que não se sustenta nas abordagens apresentadas pelo EIA-RIMA em relação ao turismo.

Uma obra viária é, inevitavelmente, dinamizadora de profundas alterações nas três estruturas espaciais que a constituem, quais sejam: a origem, a ligação e o destino. Cada qual, um recorte espacial a ser estimado em múltiplos cenários prospectivos, exigindo análises integradas das condições de suporte e resiliência socioambientais de cada estrutura apontada. Em se tratando de uma obra multimodal, esta condição certamente se torna ainda mais necessária. A análise documental do EIA-RIMA mostra que não houve adoção de uma metodologia de análise integrada e complexa, para a contemplação das múltiplas relações induzidas pelos diferentes modais do empreendimento e sua condição de vetor de fluxos e dinâmicas na sociedade e na natureza. Tenta-se simplificar o licenciamento de modais futuros (ferrovia, gasoduto e hidrovía) no mesmo processo em que apenas se volta aos modais de rodovia, o canal de drenagem e as linhas de transmissão. O correto seria a separação de modais em dois grupos, ao menos, obedecendo normativas e recomendações dos termos de referência específicos para os modais contemplados em cada empreendimento em seu devido tempo.

PESCA ARTESANAL

A preocupação dos impactos prospectivos da implantação da Faixa de Infraestrutura também recai sobre a qualidade de vida das comunidades tradicionais. A expropriação de territórios tradicionais e os impactos decorrentes da degradação e comprometimento dos ecossistemas que sustentam o seu modo de vida, e também o comprometimento da saúde ambiental, diminuição na quantidade e qualidade do pescado, resistência ao consumo do pescado capturado na região e comprometimento da qualidade ambiental para a prática da maricultura.

Conforme previsto no próprio EIA do empreendimento, a retificação e ampliação do Canal do DNOS causarão aumento do fluxo de embarcações de passeio e da ocupação das margens do Canal do DNOS por empreendimentos náuticos. Isso deverá aumentar a já acirrada competição por espaço entre pescadores e demais usuários do referido corpo hídrico, intensificando os conflitos e processos de exclusão socioterritorial que incidem sobre as comunidades pesqueiras locais. A possibilidade de intensificação dos processos erosivos nos ambientes costeiros adjacentes ao Canal do DNOS, igualmente prevista no EIA, é outro fator de alto impacto, especialmente quando se considera o intenso processo erosivo já existente na Praia Mansa (na localidade de Pontal II), o qual compromete praias e outros espaços que compõem o território das comunidades pesqueiras locais.

As perspectivas são piores quando se considera a clara insuficiência do EIA da **Faixa de Infraestrutura** na abordagem dessas e outras questões relacionadas à pesca artesanal, assim como a falta de resposta adequada aos questionamentos apresentados por pesquisadores da UFPR no âmbito do licenciamento do empreendimento. Cumpre também mencionar a ausência de participação efetiva (prévia, livre e informada) das comunidades pesqueiras, não apenas no licenciamento da **Faixa de Infraestrutura**, mas também em outros processos de tomada de decisão relacionados ao problema, como no licenciamento de grandes empreendimentos previstos para o complexo industrial portuário e na construção de instrumentos de gestão e ordenamento territorial como o Zoneamento Ecológico-Econômico do Litoral do Paraná e Plano Diretor de Pontal do Paraná.

Vale lembrar que a realização de estudos adequados e a participação efetiva das comunidades pesqueiras em processos dessa natureza são **direitos previstos na legislação brasileira**, como a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais, instituída pelo Decreto nº 6.040, de 7 de fevereiro de 2007. Prerrogativas também presentes **em diplomas internacionais dos quais o Brasil é signatário**, a saber, a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), de 7 de junho 1989, promulgada pelo Brasil por meio do Decreto 5051/2004.

FALTA DE GARANTIA DE RECURSO PARA EMPREENDIMENTO

Os recursos públicos disponíveis são insuficientes para concluir a obra e a proposta não apresenta alternativas para o financiamento dos recursos complementares necessários. A proposta atual, em função do baixo investimento projetado, é a construção de uma rodovia com pista simples, portanto, não resolveria o problema do congestionamento na região. Até mesmo poderia agravar o problema dado que o objetivo da **Faixa de Infraestrutura** é para atender ao Porto e a Zona Industrial de Pontal do Paraná, elevando de maneira significativa o fluxo de caminhões. A viabilidade financeira não assegurada para a completa realização da obra, como um todo, é um fator imperativo na validação do projeto. O modal rodoviário, em pista simples, por si só, é um fator de risco ao próprio projeto, uma vez que, sob o ponto de vista logístico, não assegura a fluidez necessária para escoamento de tráfego misto entre automóveis e caminhões de diferentes dimensões.

Os demais acessos, reconhecidamente insuficientes, não receberiam investimentos de contrapartida, o que sugere um projeto que se pretende moderno enquanto isolado. Isto precisa ser reconsiderado, onde a exigência de contrapartidas e investimentos paralelos e complementares acompanhem a implantação do empreendimento. A título de exemplo, não está prevista a duplicação da PR-407 e nem a melhoria da PR-412. A construção da **Faixa de Infraestrutura** visa apenas atender a demanda privada do Porto em seu trecho bem estabelecido, mas a sua construção deve agravar de maneira expressiva o tráfego viário conjuntural.

ENCAMINHAMENTOS FINAIS

Diante do exíguo prazo disponibilizado à UFPR efetuou-se um parecer técnico preliminar, visando enfatizar as principais fragilidades, bem como apresentar recomendações ao processo de licenciamento ambiental do projeto da **Faixa de Infraestrutura**, prevista para o município de Pontal do Paraná. Entende-se, de antemão, que seja cabível a realização de uma análise aprofundada e propositiva como alternativas ao empreendimento em questão, mediante agendas que busquem o reconhecimento dos cenários prospectivos em suas diferentes problemáticas, que conciliam os anseios da população residente, bem como dos contingentes populacionais que se somam durante os meses de verão, no sentido de melhoria da cidade para seus habitantes e visitantes, e não apenas para atender ao interesse privado dos empreendedores do Porto de Pontal.

A consideração de alternativas e adaptações ao projeto deve ser um constante elo condutor pela viabilidade do empreendimento, até atingir uma formatação exequível, do ponto de vista técnico, que traga mais benefícios do que prejuízos aos habitantes do litoral do Paraná, uma vez que se tratam de projetos de impacto regional.

A equipe técnica da UFPR **concorda que é premente a necessidade de aprimoramento da malha viária da região litorânea do litoral do Paraná**, bem como o **aprimoramento de serviços e equipamentos públicos disponibilizados pelos poderes públicos em toda a região**, a destacar no município de Pontal do Paraná. No entanto, torna-se necessário estabelecer um maior equilíbrio entre imperativos do desenvolvimento com a conservação ambiental e sustentabilidade social.

A partir dos apontamentos e considerações apresentados, as recomendações da UFPR são as que seguem:

1- Imediata paralisação do processo de licenciamento ambiental do projeto de **Faixa de Infraestrutura**, até que sejam concluídos os estudos que se encontram em processo de elaboração, no âmbito do **Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná**. Este recebe significativo aporte de recursos do Banco Mundial e vem sendo conduzido por experiente equipe técnica interdisciplinar e tem como foco apresentar recomendações ao ordenamento territorial litorâneo;

2- Análise e discussão aprofundada, realizada pela equipe técnica do Comitê da Bacia Litorânea, sobre os impactos da instalação do projeto da **Faixa de Infraestrutura** e do Complexo Portuário-Industrial associado, diante de um cenário que demandará significativo aumento do consumo de água, tanto para uso doméstico quanto para industrial, num município que dispõe de limitadas fontes de abastecimento. Cabe salientar, ainda, que o Plano da Bacia Litorânea se encontra em processo de elaboração, assim aponta-se que este importante instrumento de Planejamento Ambiental, instituído pela Lei n.º 9.433/1997, demonstra ser de suma relevância para avaliar a viabilidade das mudanças territoriais propostas para a região;

3- Que o Estado do Paraná retome sua agenda atrelada ao **GERCO (Gerenciamento Estadual Costeiro)**. A Lei Federal n.º 7.661/1988 e Estadual n.º 13.164/2001 que dispõem, respectivamente, sobre o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC) e Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro estabelecem que os estados, na esfera de suas competências e nas áreas de sua jurisdição, devem planejar e executar suas atividades de Gerenciamento Estadual Costeiro em articulação com os municípios e com a sociedade. Todavia, o Estado do Paraná abandonou esta agenda, sendo o único estado dentre as regiões sul e sudeste que não dispõe deste instrumento de Planejamento Ambiental. Reitera-se que o mencionado instrumento tem altíssimo potencial para que seja indicada a viabilidade ou não da instalação de um Complexo Portuário-Industrial na região, que inevitavelmente trará modificações territoriais sem precedentes, considerando a história recente do litoral do Paraná, bem como exemplos que encontramos nos municípios próximos no Estado de Santa Catarina, como Itapoá, Navegantes e Itajaí (SC);

4- Que seja elaborado **estudo de impactos sinérgicos e cumulativos** (HEGMANN et al., 1999), considerando a magnitude de todos os empreendimentos que se encontram em processo de licenciamento ambiental na região, quais sejam: **(a)** Techint Engenharia e Construção S.A, já instalado e que jamais passou por qualquer discussão pública, uma vez que obteve dispensa da elaboração de EIA-RIMA, no processo de licenciamento ambiental de sua reativação; **(b)** Porto de Pontal (Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná), que apresenta Licença de Instalação emitida, tendo como principal condicionante a existência de um novo acesso. Está claro que a celeridade e a rapidez que vem sendo imposta às análises e avaliações de impacto dentro da esfera governamental atrelado à construção da **Faixa de Infraestrutura** visa o atendimento da demanda gerada por este empreendimento privado; **(c)** Estaleiro da Odebrecht, cujo empreendedor pretende reativá-lo na região; **(d)** MELPORT Terminais Marítimos Ltda., refere-se a um empreendimento atrelado à estocagem de grãos líquidos; **(e)** Base de Sondagem SUBSEA7, que já passou por processo de licenciamento ambiental, mas que devido a irregularidades no mesmo teve sua LI cancelada, porém, conforme descrito nas atas do processo de aprovação do Plano Diretor Municipal de Pontal do Paraná (UFPR, 2015), este empreendedor pretende retomar seu licenciamento, agora em outro terreno no mesmo município; **(f)** A própria **Faixa de Infraestrutura**, cujo EIA-RIMA contemplou em suas análises apenas uma rodovia pista simples e um canal de drenagem, ou seja, a outra pista rodoviária, a ferrovia, o gasoduto e as linhas de transmissão não tiveram seus impactos dimensionados. O que sugere uma tentativa de simplificação do processo de avaliação de impactos ambientais;

5- Enquanto os estudos e planos supramencionados sejam elaborados, **recomenda-se que obras de mobilidade urbana, com impactos territoriais e ambientais consideravelmente inferiores à Faixa de Infraestrutura, sejam priorizadas e tratadas como emergenciais**. Dentre estas obras, já previamente anunciadas pela Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística, destacam-se: a) a construção de acostamento na PR412 entre Shangri-lá e Pontal do Sul; b) construção de binário em Praia de Leste;

6- Que o estudo de impactos sinérgicos e cumulativos, proposto no item anterior, contemple em sua **área de influência direta a Ilha do Mel**, principal atrativo turístico do litoral do Paraná e que certamente será impactado pelo conjunto de empreendimentos previstos para a região, bem como municípios vizinhos de Paranaguá, Matinhos e Guaratuba que já vem sofrendo as consequências dos impactos de empreendimentos de grande magnitude licenciados sem os devidos critérios de delimitação das áreas diretamente e indiretamente afetadas;

7- Que a comunicação do projeto de empreendimento **Faixa de Infraestrutura** informe corretamente a sociedade, sobretudo a população de Pontal do Paraná, que o principal objetivo do mesmo se refere à viabilização do Porto de Pontal e de todo o complexo portuário-industrial, resumidamente descrito no item 4 das considerações finais do presente parecer. Enfatizando-se que o empreendimento em processo de licenciamento em questão contempla apenas um canal de drenagem e uma **rodovia de pista simples**, que deverá atender um intenso fluxo de caminhões associado ao complexo portuário-industrial. Ressalta-se que alternativas a esta rodovia de pista simples proposta e de custo inferior, também devam ser abordadas, tais como: conclusão das obras de acostamento na PR412 (trecho Shangrilá e Pontal do Sul), oferta de serviços de transporte público, reestruturação viária urbana, implantação de vias alternativas, binários, ciclovias, trincheiras, passarelas, viadutos, sinalização e fiscalização dentro de normas e recomendações técnicas;

8- Que o **Plano Diretor de Pontal do Paraná**, atualmente judicializado e inexistente enquanto instrumento de ordenamento do território, seja democraticamente discutido, devendo-se mencionar que a UFPR emitiu parecer técnico em 2015, no âmbito do próprio COLIT, apresentando uma série de recomendações, sendo o mesmo completamente ignorado pela secretaria do COLIT e Prefeitura de Pontal do Paraná. Mostra-se relevante aqui pontuar que tal projeto de **Faixa de Infraestrutura encontra subsídio em apenas dois instrumentos incertos e não legitimados de Ordenamento Territorial: (a)** o citado Plano Diretor de Pontal do Paraná, que a qualquer momento pode ser anulado pela justiça; **(b)** o Zoneamento Ecológico Econômico, elaborado pela equipe interna do Estado do Paraná e que não passou pelo necessário processo de participação popular. Portanto, em momento algum a sociedade paranaense, e em especial a comunidade do litoral do Paraná, teve a oportunidade de discutir democraticamente as potencialidades e fragilidades atreladas às mudanças territoriais que estão a ser impostas através da instalação de um complexo portuário-industrial e por um projeto de **Faixa de Infraestrutura** associado;

9- Que a proposta de criação de unidades de conservação seja referendada como uma maneira de amortecer os impactos de empreendimentos, porém, para este fim, que sejam criadas **unidades de conservação de proteção integral**, como mecanismo de proteção ou tamponamento da nova estrada. A atual proposição de uma unidade de conservação menos restritiva, tal qual é a proposta de criação de Área de Proteção Ambiental é uma medida que não atende à legislação vigente. Seria necessária a proposição de estratégias de ordenamento e zoneamento territorial mais consistentes, como forma de reduzir os impactos presentes e futuros de uma obra de infraestrutura de tal porte e suas consequências sobre a instalação de novos

serviços de logística no município e vizinhanças. É importante destacar que a Lei n 9985/2000 e a Resolução CONAMA nº 371/2006 estabelecem que recursos e ações de compensação ambiental devem ser destinados para a implantação de **unidades de proteção integral**. De fato, representam a única estratégia eficaz para impedir a ocupação irregular ao norte e a oeste do novo eixo viário que se projeta, evitando que este se torne um vetor de conurbação dos municípios de Paranaguá e Pontal do Paraná;

10- Que seja propiciado, no âmbito dos prazos e regimentos específicos, o **fluxo participativo** em que o **Conselho Municipal de Meio Ambiente de Pontal do Paraná** se dedique à discussão e elaboração de parecer acerca da viabilidade territorial e ambiental do empreendimento, bem como da aprovação do mesmo em seu pleno, a ser encaminhada ao COLIT. Que sejam apresentados os questionamentos, as exigências e contrapartidas por parte dos munícipes para o ônus ambiental decorrente dos impactos provenientes da **Faixa de Infraestrutura**.

A tramitação do processo de licenciamento, como um todo, o desamparo normativo, bem como a inadequada condução processual, vistos acima de uma protocolar aprovação de um EIA-RIMA, devem ser considerados e esclarecidos para a sociedade, para os conselheiros do COLIT e para a Justiça Federal.

Nada mais havendo a tratar este é o parecer.

Curitiba, 04 de abril de 2018.

REFERÊNCIAS CONSULTADAS

AAT CONSULTORIA E ENGENHARIA AMBIENTAL. Estudo de Impacto Ambiental – Base de Soldagem Subsea7 Paranaguá. 2009.

ABBUD, M. C. Análise Técnica e Jurídica do Procedimento de Licenciamento Ambiental de Empreendimentos Portuários no Litoral do Estado do Paraná: Estudo de Caso do Licenciamento do Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná. Especialização em Direito Ambiental. Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2016.

ACE – AUDITORIA, CONSULTORIA E EDUCAÇÃO AMBIENTAL LTDA; ENVEX ENGENHARIA E CONSULTORIA S/S LTDA. Estudo de Impacto Ambiental Melport Terminais Marítimos Ltda. 2014.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA (APPA), FUNDAÇÃO DE ENSINO E ENGENHARIA DE SANTA CATARINA (FEESC), LABORATÓRIO DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA (LABTRANS). Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Paranaguá. Florianópolis, 2012.

AMB – PLANEJAMENTO AMBIENTAL E BIOTECNOLOGIA LTDA. Estudo de Impacto Ambiental Terminal de Contêineres Porto Pontal. 2008.

BRASIL. Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 2 set. 1981.

_____. Conselho Nacional do Meio Ambiente. Resolução nº 001, de 23 de janeiro de 1986. Define as situações e estabelece os requisitos e condições para desenvolvimento de Estudo de Impacto Ambiental – EIA e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – RIMA. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 17 fev. 1986.

_____. Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988. Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 16 maio 1988.

_____. Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997. Institui a Política Nacional de Recursos Hídricos, cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, regulamenta o inciso XIX do art. 21 da Constituição Federal. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 8 jan. 1997.

_____. Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000. Regulamenta o art. 225, § 1º, incisos I, II, III e VII da Constituição Federal, institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 18 jul. 2000.

_____. Decreto n. 5300, de 07 de dezembro de 2004. Regulamenta a Lei no 7.661, de 16 de maio de 1988, que institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro - PNGC. Brasília, 2004

_____. Conselho Nacional do Meio Ambiente. Resolução nº 371, de 5 de abril de 2006. Estabelece diretrizes aos órgãos ambientais para o cálculo, cobrança, aplicação, aprovação e controle de gastos de recursos advindos de compensação ambiental. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 5 abr. 2006.

BRUNDTLAND, G. H. (Org.) nosso futuro comum. Rio de Janeiro: FGV, 1987.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. Licenciamento Ambiental. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/busca/?q=licenciamento+ambiental>>. Acesso em: 23 mai 2017.

CICIN-SAIN, B. & KNECHT, R. W. 1998. Integrated coastal and ocean management: concepts and practices. Washington DC: Island Press. 517p.

AMB – PLANEJAMENTO AMBIENTAL E BIOTECNOLOGIA LTDA. Estudo de Impacto Ambiental Terminal de Contêineres Porto Pontal. 2008.

ENGEMIN Engenharia e Geologia. Estudo de Impacto Ambiental Faixa de Infraestrutura de Pontal do Paraná. 2016.

FONSECA, A.; SÁNCHEZ, L.E; RIBEIRO, J. C.; Reforming EIA systems: A critical review of proposals in Brazil. Environmental Impact Assessment Review. Vol. 67, p.90–97, 2017.

GORDÓN, D. M. F. Evaluación y Análisis Espacial de las Amenazas que afectan a Conservación del Área de Protección Ambiental (APA) de Guaraqueçaba – PR. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2017.

HEGMANN, G.; COCKLIN, C.; CREASEY, R.; DUPUIS, S.; KENNEDY, A.; KINGSLEY, L.; ROSS, W.; SPALING, H.; STALKER. Cumulative Impact Assessment Practitioner's Guide, fev. 1999.

MRS ESTUDOS AMBIENTAIS LTDA. Estudo de Impacto Ambiental para Obras de Readequação e Dragagem de Cais em Pontal do Paraná – PR. Porto Alegre, jul., 2017.

ONUBR, ONU Brasil. Conheça os novos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU. Publicado em 25/09/2015. Atualizado em 12/04/2017. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/conheca-os-novos-17-objetivos-de-desenvolvimento-sustentavel-da-onu/>>.

PIGOSSO, A. M. B.; PAULA, E. V. Análise do Processo de Reativação de empreendimento anterior à Legislação Ambiental Brasileira. Revista Geografar. Curitiba, v. 12, n.2, p 150-169, jun. a dez/2017.

PIGOSSO, A. M. B. A Abordagem da Conservação da Natureza na Avaliação de Impactos Ambientais no Litoral do Paraná - PR. 144f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Setor de Ciências da Terra, Universidade Federal do Paraná, Curitiba. 2018.

VALLEGA, A. 1999. Fundamentals of integrated coastal management. Dordrecht: Kluwer Academic Publishers. 264p.



ANEXO 04:

Ofício nº387/2019/SEMMA/Paranaguá



Prefeitura Municipal de Paranaguá
Secretaria Municipal de Meio Ambiente



Of. 387/2019 – SEMMA

Paranaguá, 11 de Julho de 2019.

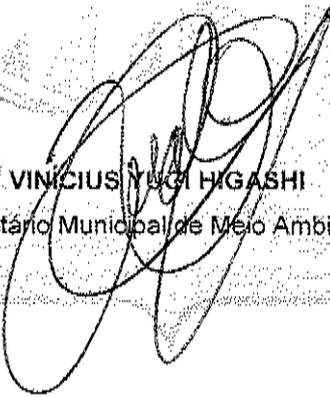
MPPR – Ministério Público do Estado do Paraná
Coordenadoria Regional da Bacia Litorânea
DRA. PRISCILA DA MATA CAVALCANTE
Rua Comendador Correia Júnior, 647 – João Gualberto – Paranaguá – PR

Assunto: **Considerações SEMMA**
PDS (Plano de Desenvolvimento Sustentável) Litoral
Produto 10 – Relatório do Plano de Ação Inicial (R.P.A.I.) – Volume 1

Prezada Senhora:

Vimos por meio deste, encaminhar cópia do Parecer Técnico nº 014/2019 – SEMMA, referente à análise técnica do Produto 10 (Relatório do Plano de Ação Inicial – R.P.A.I.) – Volume 1 – do PDS (Plano de Desenvolvimento Sustentável) Litoral.

Agradecendo vossa atenção, subscrevemo-nos.


VINICIUS YUCI HIGASHI
Secretário Municipal de Meio Ambiente

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ	
COORDENADORIA REGIONAL DA BACIA LITORÂNEA	
PROTOCOLO:	243 / 2019
Assunto:	6AEMM.
Data:	11/07/19
Assinatura:	Edineide Salles



PARECER TÉCNICO nº 014/2019 – SEMMA

PDS Litoral – Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná
Produto 10 – Relatório do Plano de Ação Inicial (R.P.A.I.)

Com relação ao Produto 10 do PDS Litoral, a Secretaria Municipal de Meio Ambiente da Prefeitura Municipal de Paranaguá tem as seguintes considerações a fazer:

→ Produto 10 – Volume 1

3.1.1.1 Zoneamento Ecológico-Econômico Litoral (ZEE-PR Litoral) – Página 42

O ponto mais crítico de todo o trabalho envolvendo o ZEE Prognóstico, se dá pela criação do zoneamento ZDD (Zona de Desenvolvimento Diferenciado). A ZDD possui como diretrizes a “integração das atividades de planejamento vinculada à infraestrutura portuária, rodoferroviária, polidutos de utilidade pública, moradias e outras atividades de interesse social, considerando cenários futuros e fragilidades dos ambientes costeiros”. Ainda dispõe que “a supressão de floresta primária ou secundária em estágio médio e avançado de regeneração só poderá ocorrer em função de projetos de utilidade pública ou de interesse social”. Muitas das atividades que são expostas como sendo “permitidas” pelo ZEE Prognóstico na ZDD (projetos de investimento urbano, industrial e de infraestrutura, ainda que de interesse social ou de utilidade pública, implantação de áreas para moradias) vão de encontro ao disposto pelas Leis do Plano Diretor, que definem a mesma como zona rural (Zona Agrosilvopastoril). O parágrafo único do artigo 16 da Lei Complementar nº 062/2007 é muito claro quanto a utilização dessa área: “somente são permitidos, na Zona Agrosilvopastoril, as habitações unifamiliares e os usos necessários às atividades agrosilvopastoris ou de caráter eminentemente rural.” Desta forma, fica evidenciado que existe um grande conflito de diretrizes para esta área. Cabe ressaltar que quando da publicação do ZEE Litoral por meio do Decreto Estadual nº 4.996/2016, o Plano Diretor de Paranaguá já estava aprovado. Sendo assim, o ZEE Litoral não seguiu as diretrizes já estabelecidas pelo Plano Diretor de Paranaguá.

Esse conflito é agravado ainda mais pelo fato da ZDD estar inserida nos limites da Zona de Amortecimento (ZA) da Estação Ecológica do Guaraguaçu. A Estação Ecológica do Guaraguaçu possui Plano de Manejo aprovado, Zona de



Prefeitura Municipal de Paranaguá
Secretaria Municipal de Meio Ambiente
Av. Bento Munhoz da Rocha Neto – Aeroparque
Telefone (41) 3420-2967



Amortecimento (ZA) delimitada, e é enquadrada na categoria de Unidade de Conservação de Proteção Integral pela Lei nº 9.985/2000 (Sistema Nacional de Unidades de Conservação - SNUC). Desta forma, para auxiliar nesta análise, podemos trazer o disposto na Lei nº 9.885/2000:

Art. 49. A área de uma unidade de conservação do Grupo de Proteção Integral é considerada zona rural, para os efeitos legais.

Parágrafo único. A zona de amortecimento das unidades de conservação de que trata este artigo, uma vez definida formalmente, não pode ser transformada em zona urbana.

Desta forma, é nítido que há um desrespeito por parte do Decreto Estadual nº 4.996/2016 em relação à legislação federal ora apresentada. Corrobora com essa constatação o disposto a seguir:

“a União caberá a fixação de pisos mínimos de proteção ao meio ambiente, enquanto aos Estados e Municípios, atendendo aos seus interesses regionais e locais, a de um teto de proteção. Com isso, oportuno frisar que os Estados e Municípios jamais legislar, de modo a oferecer menos proteção ao meio ambiente do que a União, porquanto, como já ressaltado, a esta cumpre, tão só, fixar regras gerais.”¹

O fato é que o Governo do Estado do Paraná jamais poderia ter sequer estabelecido diretrizes para a urbanização de uma área que deve ser estritamente zona rural, qual seja, a Zona de Amortecimento da Estação Ecológica do Guaraguaçu. O zoneamento estabelecido pelo Governo do Estado do Paraná nesse aspecto proporciona as mais diversas especulações imobiliárias sobre a ZDD, gerando enorme pressão sobre os remanescentes de vegetação nativa e grande prejuízo sobre diversos aspectos ambientais à própria Estação Ecológica do Guaraguaçu.

¹ FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. Curso de direito ambiental brasileiro. São Paulo: Saraiva. 13ª Ed., 2012, p. 218.



Prefeitura Municipal de Paranaguá

Secretaria Municipal de Meio Ambiente

Av. Bento Munhoz da Rocha Neto – Aeroparque
Telefone (41) 3420-2967



Neste ponto não posso deixar de ressaltar que essa mesma análise sobre as diretrizes de urbanização oriundas do Decreto Estadual nº 4.996/2016 é aplicável sobre todas as áreas classificadas pelo referido Decreto Estadual como sendo ZDD e que estão dentro dos limites da Zona de Amortecimento da Estação Ecológica do Guaraguaçu, independentemente de ela estar localizada na área de Compensação do Eixo Modal de Paranaguá, ou mesmo em Paranaguá. Não é segredo para ninguém que as diretrizes da ZDD visam atender a implantação de um suposto Porto em Pontal do Paraná, com respectiva retro área ao longo de toda a PR 407, tanto em Paranaguá como em Pontal do Paraná.

Desta forma, grande parte da área delimitada como ZDD pelo Decreto Estadual nº 4.996/2016 infringe diretamente o disposto na Lei Federal nº 9.885/2000. No meu entendimento, o disposto no referido Decreto Estadual quanto ao ZDD é inconstitucional, não tendo qualquer validade ou aplicabilidade, uma vez que contrariou o instituto jurídico constitucional de competência legislativa concorrente em matéria ambiental.

Ressalta-se após essa análise que o artigo 30 do Decreto Estadual nº 4.996/2016 dispõe que para a ZDD não serão permitidas as atividades proibidas nos Planos Diretores Municipais e demais diplomas legais. Contudo, se é de conhecimento todo o exposto anteriormente acerca das restrições de urbanização da ZDD em face da Zona de Amortecimento da Estação Ecológica do Guaraguaçu, como é possível que o Governo do Estado do Paraná estabeleça diretrizes de ocupação para a mesma? Conforme já exposto anteriormente, isso só proporciona especulações imobiliárias e enorme pressão sobre os remanescentes de vegetação nativa (Mata Atlântica). Ainda seguindo essa linha de raciocínio, questiono também qual será a validade e aplicabilidade de um Plano Diretor Municipal que seja aprovado seguindo estritamente as diretrizes do Decreto Estadual nº 4.996/2016 no que tange o ZDD?

Mostra-se então necessário, da mesma forma quanto ao questionamento gerado pela SEMMA ao MPPR em 02/04/2014 (Procedimento Administrativo MPPR nº 0103.14.000189-4) quanto a ampliação do conceito de utilidade pública e interesse social pelo Governo do Estado quando da publicação do Decreto nº 9.886/2014 (Anexo VI), que o Ministério Público do Estado do Paraná tome as medidas administrativas e



judiciais cabíveis quanto ao encaminhamento para a propositura de ADIN (Ação Direta de Inconstitucionalidade), bem como seja elaborada uma recomendação a ser encaminhada à Secretaria Municipal de Urbanismo de Paranaguá (secretaria atualmente responsável pela revisão do Plano Diretor de Paranaguá), a própria SEMMA/Paranaguá e, oportunamente à Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná e à Prefeitura Municipal de Matinhos, para que o disposto no Decreto Estadual nº 4.996/2016 sobre o ZDD (Zona de Desenvolvimento Diferenciado) não surta efeitos até o julgamento de mérito da ADIN a ser eventualmente proposta.

3.1.1.6 Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZPO do Porto de Paranaguá – Página 53

Ressalto que as diretrizes do PDZPO indicam a Ilha Rasa da Cotinga para expansão portuária. Contudo, a mesma é Terra Indígena demarcada regularizada.

3.1.2.1 Comunidades tradicionais – Página 58

Os pontos 015 (Vila Guarani) e 020 (Ilha dos Valadares) não estão locados corretamente.

Foram indicados os Mercados de Peixe de Matinhos e Guaratuba. Deve ser indicado da mesma forma o Mercado do Peixe de Paranaguá.

3.1.2.2. Unidades de Conservação – Páginas 61 e 62

Recomenda-se a retirada da delimitação da Ilha da Cotinga como Parque Municipal da Ilha da Cotinga, de acordo com o Ofício nº 255/2019 – 2ª Promotoria MPPR – Notícia de Fato nº MPPR-0103.19.00279-2.

A APA de Guaraqueçaba está em revisão. Contudo, a mesma ainda incide sobre a lâmina d'água da baía de Paranaguá. Importante corrigir a delimitação desta UC.

Incluir Parque Estadual da Ilha das Cobras (Decreto Estadual nº 10.959/2018) na lista de UC's da página 62.



3.1.2.4 Áreas urbanas e áreas rurais – Página 73 e 74

Além de haver sobreposição do perímetro urbano do município de Paranaguá com UC de Proteção Integral (Parque Estadual do Palmito), também em decorrência de sua ampliação em 2017, conforme indicado na Figura 20 (Página 73), existe sobreposição entre o perímetro urbano do município de Paranaguá e a zona de amortecimento da Estação Ecológica do Guaraguaçu. Deve ser indicada essa sobreposição na Figura 21 (Página 74), bem como discorrer sobre a mesma.

3.1.2.5 Ajuste do perímetro urbano em Pontal do Paraná – Página 77

Idem 3.1.1.1

3.1.2.6 Zona de Desenvolvimento Diferenciado (ZEE-PR Litoral) ao longo da PR 407 – Página 82

Idem 3.1.1.1

3.1.2.8 Indicação de áreas industriais e de logística em Paranaguá – Página 90

Substituir Setor Especial do Corredor Ferroviário (SECF) por Setor Especial do Corredor Portuário (SECP).

3.1.2.10 Projetos de infraestrutura e logística em debate – Página 97

Novo Porto em Pontal do Paraná (Pontal do Sul)

Substituir Zona de Amortização por Zona de Amortecimento.

3.1.3.1 Macrozonas

c) Macrozona de Expansão Urbana

Da mesma forma como em Pontal do Paraná há a sugestão de revisão do perímetro urbano em função da Zona de Amortecimento (ZA) da ESEC do Guaraguaçu, deve-se sugerir ao município de Paranaguá que se revise da mesma forma o seu perímetro urbano, dentro das especificidades que lhe incidem (VER ITEM 3.9.1).

Obs.: tendo em vista a existência da ZA da ESEC Guaraguaçu, toda a área de ZDD que incide sobre Paranaguá torna-se nula.



3.1.3.3 Setores

b) Setor de Mananciais – Página 107

Deve ser incluída no mapa da página 107 a delimitação das “Cavas do Imbocui”, em Paranaguá, que possui outorga prevista para abastecimento público, e que também esta incluída no Plano da Bacia Hidrográfica Litorânea. Essa área não foi delimitada pelo ZEE-PR Litoral como ZPM, mas deve ser considerada como tal.

3.2.2 Áreas portuárias, de logística, industriais e econômicas

Propostas

Áreas de expansão logística, econômica e industrial na retro área do Embocui

Sugiro que se discorra sobre o conflito, bem como os possíveis riscos, entre essa área de expansão, delimitada pelo próprio Plano Diretor vigente de Paranaguá como ZIEP (Zona de Interesse para a Expansão Portuária), e a possível ZPM das “Cavas do Imbocui”, citada anteriormente no item 3.1.3.3. Agrega-se a este fato a restrição ambiental imposta pela Lei Complementar nº 095/2008, artigo 194, inciso II:

Art. 194 - Consideram-se Áreas de Preservação Permanente, para o efeito desta Lei, observado o disposto no Código Florestal Brasileiro, as áreas de florestas e demais formas de vegetação natural cuja finalidade e de dar proteção aos mananciais, situadas:

(...)

II - de 100m (cem metros) ao redor das lagoas, lagos ou reservatórios d'água naturais ou artificiais;

3.2.5 Zonas de preservação

Para a delimitação das zonas de preservação, existe um trabalho recente muito interessante, feito pelo Centro Integrado para a Conservação da Biodiversidade da Mata Atlântica (In Bio Veritas), Sociedade de Pesquisa em Vida Selvagem e Educação



Prefeitura Municipal de Paranaguá

Secretaria Municipal de Meio Ambiente

Av. Bento Munhoz da Rocha Neto – Aeroparque
Telefone (41) 3420-2967



Ambiental (SPVS), Fundação Grupo Boticário de Proteção à Natureza e LabSig – Sistemas de Informações Geográficas, que classificou a vegetação. O mesmo pode ser utilizado para melhorar a delimitação feita neste item.

3.7.3 Coleta e tratamento de esgoto – Página 190 e 191

Nas propostas de intervenção no Sistema de Esgotamento Sanitário de Paranaguá não consta a indicação da ETE Cominese (que inclusive já se encontra em funcionamento), e a ETE Emboguaçu esta cadastrada apenas como Estação Elevatória.

3.7.4 Abastecimento de água – Página 194

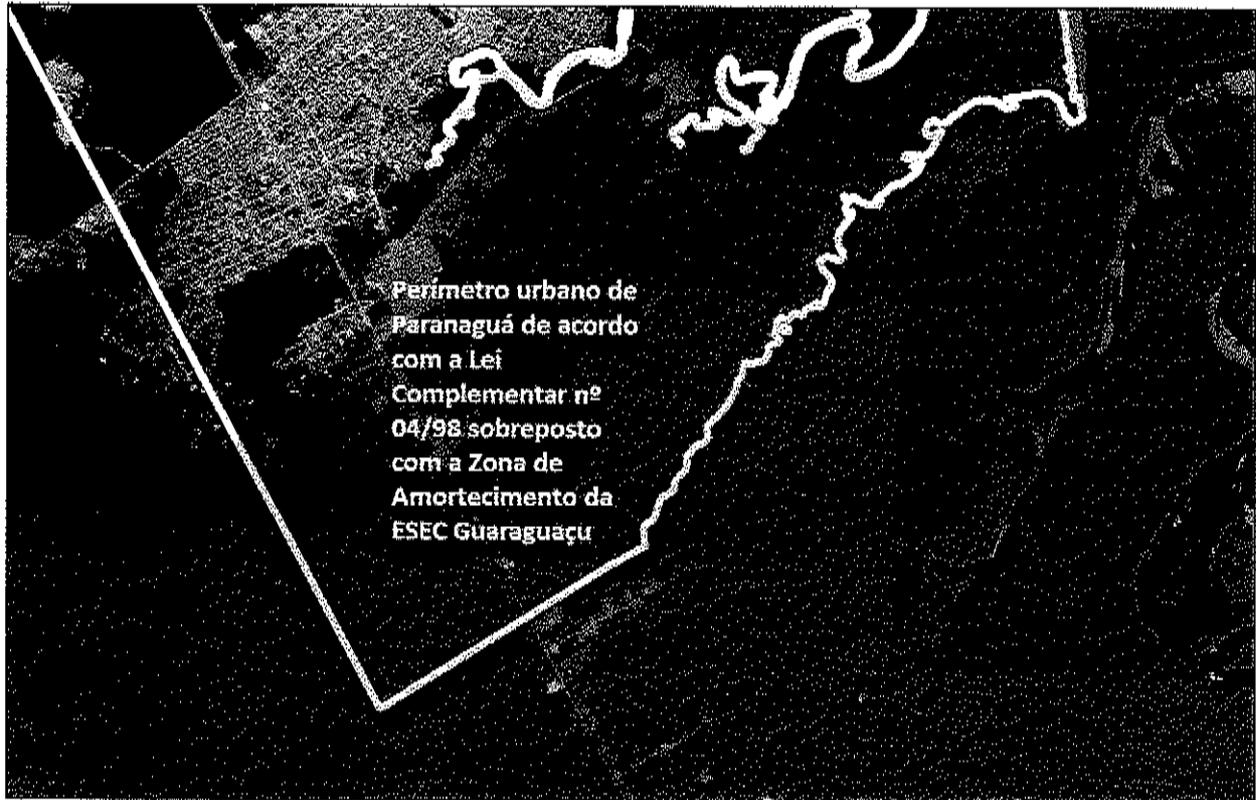
Sobre o abastecimento de água, o Plano da Bacia Hidrográfica Litorânea já inclui como proposta a captação de água nas “Cavas do Imbocuí”. Deve-se incluir em mapa essa proposta de captação futura, bem como incluir as antigas captações de água que ficavam localizadas na Serra da Prata.

Também é importante incluir a captação e respectiva rede de abastecimento de Alexandra, que não estão indicadas no mapa de Paranaguá.

3.9.1 Recomendações para a implementação do macrozoneamento proposto – Página 219

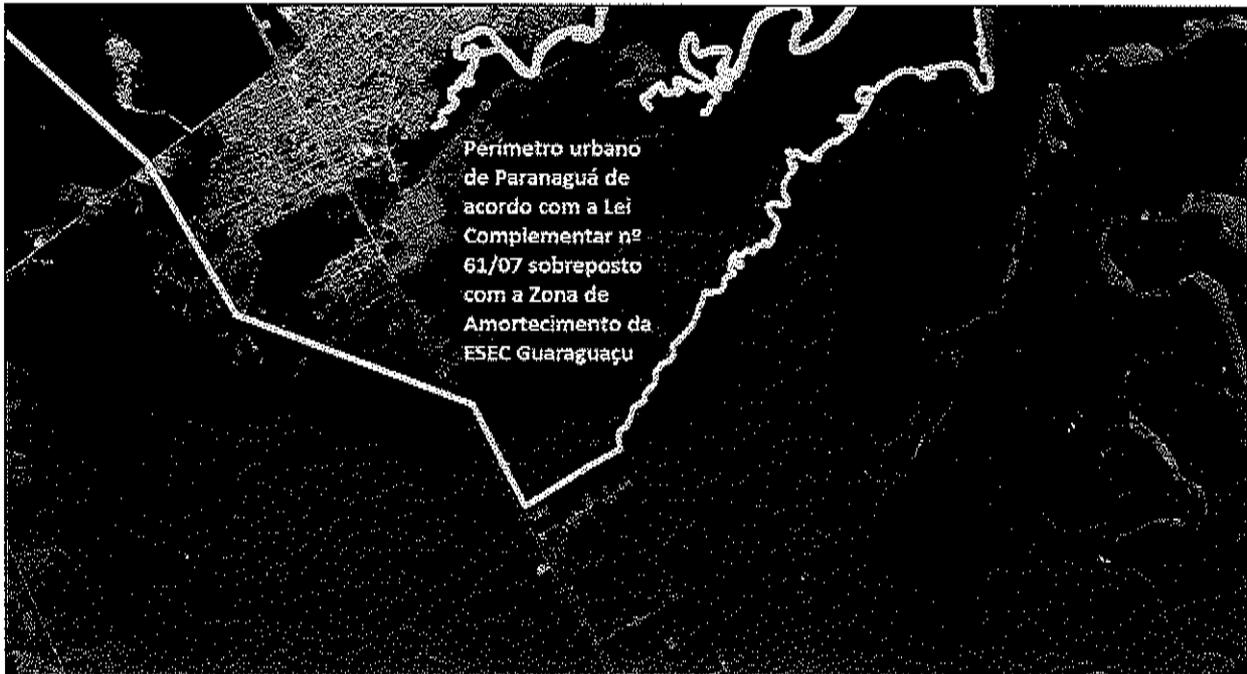
Da mesma forma como recomendado pelo Quadro 3, entendo que na revisão do PDDI (Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado) de Paranaguá, as áreas do Parque Estadual do Palmito e Estação Ecológica do Guaraguaçu devem ser recategorizadas como área rural, classificadas como ZPI (Zona de Proteção Integral).

Contudo, há de se fazer uma menção quanto à Zona de Amortecimento (ZA) da ESEC Guaraguaçu. Quando a referida ZA foi aprovada por meio da Portaria IAP nº 103, de 12/06/2006, já existia em Paranaguá a Lei Complementar nº 04, de 21 de janeiro de 1998, que dispõe sobre o zoneamento e o perímetro urbano (IMAGEM A SEGUIR).



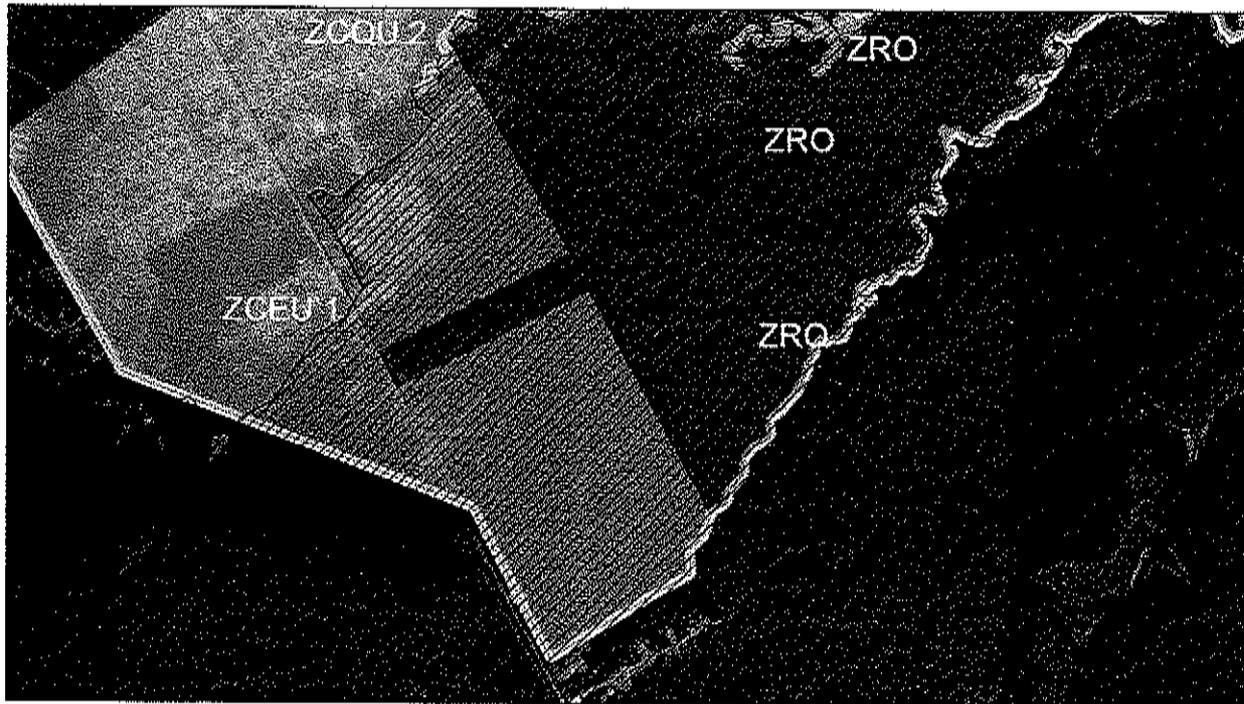
Dessa forma, podemos concluir que quando da delimitação da ZA da ESEC Guaraguaçu e respectiva aprovação em 2006, a mesma não respeitou a delimitação já existente do perímetro urbano do município de Paranaguá, que datava de 1998.

Não obstante, em Paranaguá foi aprovada a Lei Complementar nº 61, de 27 de agosto de 2007, a qual reduziu o perímetro urbano de Paranaguá justamente neste ponto de sobreposição (IMAGEM A SEGUIR). Contudo, a mesma sobreposição ainda persiste, tendo em vista que a Lei Complementar em questão ainda encontra-se válida.



Ressalto ainda que o PDDI do Município de Paranaguá foi aprovado pelo COLIT por meio da Resolução COLIT nº 001/2011.

O maior dilema/problema está nas atuais diretrizes de usos dessas áreas que estão sobrepostas à ZA da ESEC Guaraguaçu. A Lei Complementar nº 62, de 27 de agosto de 2007, estabelece como sendo ZCEU 1 (Zona de Consolidação e Expansão Urbana Um), ZCQU 2 (Zona de Consolidação e Qualificação Dois) e ZRO (Zona de Restrição à Ocupação) (IMAGEM A SEGUIR). Com exceção da ZRO, que possui diretriz igualmente protetiva, a ZCEU 1 e ZCQU 2 dão diretrizes para consolidação, qualificação e expansão urbana.



Tem-se que a Lei Federal nº 9.985/2000 (SNUC) estabelece em seu artigo 49:

Art. 49. A área de uma unidade de conservação do Grupo de Proteção Integral é considerada zona rural, para os efeitos legais.

Parágrafo único. A zona de amortecimento das unidades de conservação de que trata este artigo, uma vez definida formalmente, não pode ser transformada em zona urbana.

Contudo, como explicado anteriormente, quando da delimitação formal da ZA da ESEC Guaraguaçu, já havia o município legislado acerca de seu perímetro urbano.

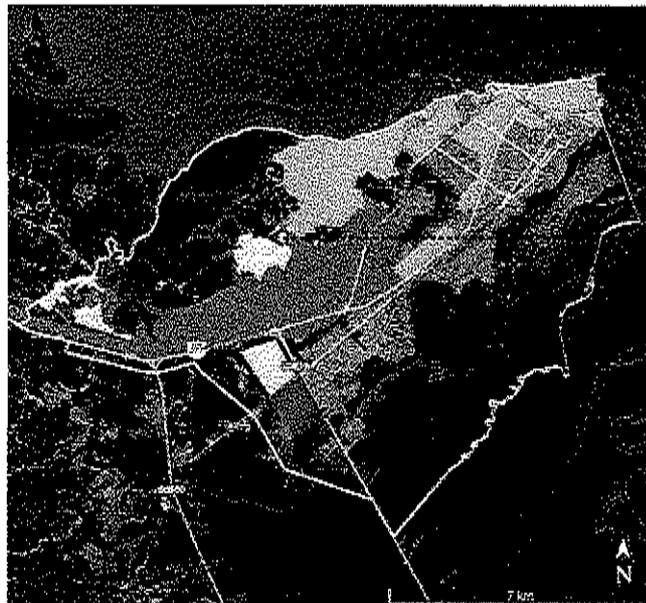
Sendo assim, de que forma o município deve considerar essa sobreposição na revisão de seu PDDI, visando cumprir toda a legislação pertinente, sem incorrer em ilegalidades? Atualmente já existem bairros regulares, inclusive com imóveis feitos pela COHAPAR, bem como diversas ocupações irregulares na área que está sobreposta.

Creio ser de extrema importância a discussão dessa situação neste item do PDS.



4.2.5 Estimativa da demanda por solo urbanizado segundo hipóteses de adensamento para projeção tendencial (IPARDES) – Página 362

Dentre as informações constantes na Figura 63 já é possível observar a sobreposição da ocupação urbana com a ZA da ESEC Guaraguaçu em Paranaguá.



Incremento de domicílios 2015 - 2035
= **8.793 domicílios**

70 % dos domicílios = expansão da malha urbana
308 ha
5 % da área não ocupada do perímetro urbano atual

30 % dos domicílios = adensamento da malha urbana
132 ha
3,3 % da malha urbana atual

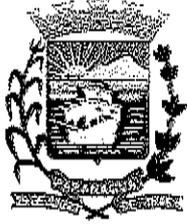
- Perímetro urbano 10.601 ha
- Malha urbana 4.008 ha
- Zona de Amortecimento ESEC Guaraguaçu
- Setor Portuário e de Interesse de Expansão Portuária
- Setor de Interesse Econômico

Deve-se aproveitar o relatório do PDS Litoral para discutir melhor as implicações dessa sobreposição.

4.2.7 Considerações – Página 368

Com relação à Paranaguá, deve ser verificar as restrições da Lei nº 11.428/2006 (Lei da Mata Atlântica) para uma possível expansão do perímetro urbano, provavelmente em direção à Alexandra (conforme indicado do relatório), principalmente quanto ao disposto no artigo 30, § II da referida Lei, que **VEDA** a supressão de vegetação secundária em estágio **AVANÇADO** de regeneração para fins de loteamento ou edificação. Desta forma, se for diagnosticado que essa região está recoberta por este tipo de vegetação (estágio avançado de regeneração), torna-se inviável a expansão do perímetro urbano, pois a referida Lei proibirá essa supressão de vegetação.

Talvez caiba a discussão sobre o que era perímetro urbano em Paranaguá antes de 2006 e após 2006, com uma sobreposição com os tipos de estágio sucessional da



vegetação, de modo que essa discussão traga uma definição se é plausível a expansão do atual perímetro urbano ou seria melhor readequar os usos do que já era perímetro urbano antes de 2006. A seguir, imagem com a delimitação do perímetro urbano (Lei Complementar nº 04/98) quando da aprovação da Lei da Mata Atlântica.



O Plano Municipal da Mata Atlântica (PMMA), que se encontra em elaboração por parte do Governo do Estado do Paraná, pode auxiliar na definição dessas diretrizes de expansão (ou não) do perímetro urbano de Paranaguá. Ademais, existe um trabalho de



Prefeitura Municipal de Paranaguá

Secretaria Municipal de Meio Ambiente

Av. Bento Munhoz da Rocha Neto – Aeroparque

Telefone (41) 3420-2967



classificação de vegetação, incluindo estágios sucessionais, feito em 2015 pelo Centro Integrado para a Conservação da Biodiversidade da Mata Atlântica (In Bio Veritas), Sociedade de Pesquisa em Vida Selvagem e Educação Ambiental (SPVS), Fundação Grupo Boticário de Proteção à Natureza e LabSig – Sistemas de Informações Geográficas, que pode auxiliar nesta definição.

4.3 A ESEC GUARAGUAÇU – Página 369

Em relação ao art. 7º DA LEI Nº 9.985/2000 (SNUC)...

É importante discutir também sobre a ampliação recente da ESEC Guaraguaçu por meio do Decreto Estadual nº 7.094/2017 (passou de 1.150 para 4.736,41 hectares) e sobre a validade da respectiva Zona de Amortecimento (ZA) após a ampliação da UC em si. Acredito ser importante também ressaltar a conectividade com o atual Parque Estadual do Palmito, que recategorizado e ampliado no mesmo período que a ESEC Guaraguaçu, por meio do Decreto Estadual nº 7.097/2017, passando de 530 para 1.782,44 hectares. Deve-se também discutir a sobreposição de uma possível ZA do Parque Estadual do Palmito sobre o perímetro urbano de Paranaguá e respectiva malha urbana existente.

Estas são as considerações.

Paranaguá, 11 de julho de 2019.

Rodrigo Delonga
Rodrigo Delonga

Engenheiro Florestal
CREA-PR 135.231/D
Matrícula nº 12.514

Rodrigo Delonga
ENGENHEIRO FLORESTAL
SEMMA

EM BRANCO

EM BRANCO

EM BRANCO



PARECER TÉCNICO nº 014/2019 – SEMMA

PDS Litoral – Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná
Produto 10 – Relatório do Plano de Ação Inicial (R.P.A.I.)

Com relação ao Produto 10 do PDS Litoral, a Secretaria Municipal de Meio Ambiente da Prefeitura Municipal de Paranaguá tem as seguintes considerações a fazer:

→ Produto 10 – Volume 1

3.1.1.1 Zoneamento Ecológico-Econômico Litoral (ZEE-PR Litoral) – Página 42

O ponto mais crítico de todo o trabalho envolvendo o ZEE Prognóstico, se dá pela criação do zoneamento ZDD (Zona de Desenvolvimento Diferenciado). A ZDD possui como diretrizes a *“integração das atividades de planejamento vinculada à infraestrutura portuária, rodoferroviária, polidutos de utilidade pública, moradias e outras atividades de interesse social, considerando cenários futuros e fragilidades dos ambientes costeiros”*. Ainda dispõe que *“a supressão de floresta primária ou secundária em estágio médio e avançado de regeneração só poderá ocorrer em função de projetos de utilidade pública ou de interesse social”*. Muitas das atividades que são expostas como sendo “permitidas” pelo ZEE Prognóstico na ZDD (projetos de investimento urbano, industrial e de infraestrutura, ainda que de interesse social ou de utilidade pública, implantação de áreas para moradias) vão de encontro ao disposto pelas Leis do Plano Diretor, que definem a mesma como zona rural (Zona Agrosilvopastoril). O parágrafo único do artigo 16 da Lei Complementar nº 062/2007 é muito claro quanto a utilização dessa área: *“somente são permitidos, na Zona Agrosilvopastoril, as habitações unifamiliares e os usos necessários às atividades agrosilvopastoris ou de caráter eminentemente rural.”* Desta forma, fica evidenciado que existe um grande conflito de diretrizes para esta área. Cabe ressaltar que quando da publicação do ZEE Litoral por meio do Decreto Estadual nº 4.996/2016, o Plano Diretor de Paranaguá já estava aprovado. Sendo assim, o ZEE Litoral não seguiu as diretrizes já estabelecidas pelo Plano Diretor de Paranaguá.

Esse conflito é agravado ainda mais pelo fato da ZDD estar inserida nos limites da Zona de Amortecimento (ZA) da Estação Ecológica do Guaraguaçu. A Estação Ecológica do Guaraguaçu possui Plano de Manejo aprovado, Zona de



Prefeitura Municipal de Paranaguá
Secretaria Municipal de Meio Ambiente
Av. Bento Munhoz da Rocha Neto – Aeroparque
Telefone (41) 3420-2967



Amortecimento (ZA) delimitada, e é enquadrada na categoria de Unidade de Conservação de Proteção Integral pela Lei nº 9.985/2000 (Sistema Nacional de Unidades de Conservação - SNUC). Desta forma, para auxiliar nesta análise, podemos trazer o disposto na Lei nº 9.885/2000:

Art. 49. A área de uma unidade de conservação do Grupo de Proteção Integral é considerada zona rural, para os efeitos legais.

Parágrafo único. A zona de amortecimento das unidades de conservação de que trata este artigo, uma vez definida formalmente, não pode ser transformada em zona urbana.

Desta forma, é nítido que há um desrespeito por parte do Decreto Estadual nº 4.996/2016 em relação à legislação federal ora apresentada. Corroborando com essa constatação o disposto a seguir:

“a União caberá a fixação de pisos mínimos de proteção ao meio ambiente, enquanto aos Estados e Municípios, atendendo aos seus interesses regionais e locais, a de um teto de proteção. Com isso, oportuno frisar que os Estados e Municípios jamais legislar, de modo a oferecer menos proteção ao meio ambiente do que a União, porquanto, como já ressaltado, a esta cumpre, tão só, fixar regras gerais.”¹

O fato é que o Governo do Estado do Paraná jamais poderia ter sequer estabelecido diretrizes para a urbanização de uma área que deve ser estritamente zona rural, qual seja, a Zona de Amortecimento da Estação Ecológica do Guaraguaçu. O zoneamento estabelecido pelo Governo do Estado do Paraná nesse aspecto proporciona as mais diversas especulações imobiliárias sobre a ZDD, gerando enorme pressão sobre os remanescentes de vegetação nativa e grande prejuízo sobre diversos aspectos ambientais à própria Estação Ecológica do Guaraguaçu.

¹ FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. Curso de direito ambiental brasileiro. São Paulo: Saraiva. 13ª Ed., 2012, p. 218.



Prefeitura Municipal de Paranaguá
Secretaria Municipal de Meio Ambiente
Av. Bento Munhoz da Rocha Neto – Aeroparque
Telefone (41) 3420-2967



Neste ponto não posso deixar de ressaltar que essa mesma análise sobre as diretrizes de urbanização oriundas do Decreto Estadual nº 4.996/2016 é aplicável sobre todas as áreas classificadas pelo referido Decreto Estadual como sendo ZDD e que estão dentro dos limites da Zona de Amortecimento da Estação Ecológica do Guaraguaçu, independentemente de ela estar localizada na área de Compensação do Eixo Modal de Paranaguá, ou mesmo em Paranaguá. Não é segredo para ninguém que as diretrizes da ZDD visam atender a implantação de um suposto Porto em Pontal do Paraná, com respectiva retro área ao longo de toda a PR 407, tanto em Paranaguá como em Pontal do Paraná.

Desta forma, grande parte da área delimitada como ZDD pelo Decreto Estadual nº 4.996/2016 infringe diretamente o disposto na Lei Federal nº 9.885/2000. No meu entendimento, o disposto no referido Decreto Estadual quanto ao ZDD é inconstitucional, não tendo qualquer validade ou aplicabilidade, uma vez que contrariou o instituto jurídico constitucional de competência legislativa concorrente em matéria ambiental.

Ressalta-se após essa análise que o artigo 30 do Decreto Estadual nº 4.996/2016 dispõe que para a ZDD não serão permitidas as atividades proibidas nos Planos Diretores Municipais e demais diplomas legais. Contudo, se é de conhecimento todo o exposto anteriormente acerca das restrições de urbanização da ZDD em face da Zona de Amortecimento da Estação Ecológica do Guaraguaçu, como é possível que o Governo do Estado do Paraná estabeleça diretrizes de ocupação para a mesma? Conforme já exposto anteriormente, isso só proporciona especulações imobiliárias e enorme pressão sobre os remanescentes de vegetação nativa (Mata Atlântica). Ainda seguindo essa linha de raciocínio, questiono também qual será a validade e aplicabilidade de um Plano Diretor Municipal que seja aprovado seguindo estritamente as diretrizes do Decreto Estadual nº 4.996/2016 no que tange o ZDD?

Mostra-se então necessário, da mesma forma quanto ao questionamento gerado pela SEMMA ao MPPR em 02/04/2014 (Procedimento Administrativo MPPR nº 0103.14.000189-4) quanto a ampliação do conceito de utilidade pública e interesse social pelo Governo do Estado quando da publicação do Decreto nº 9.886/2014 (Anexo VI), **que o Ministério Público do Estado do Paraná tome as medidas administrativas e**



judiciais cabíveis quanto ao encaminhamento para a propositura de ADIN (Ação Direta de Inconstitucionalidade), bem como seja elaborada uma recomendação a ser encaminhada à Secretaria Municipal de Urbanismo de Paranaguá (secretaria atualmente responsável pela revisão do Plano Diretor de Paranaguá), a própria SEMMA/Paranaguá e, oportunamente à Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná e à Prefeitura Municipal de Matinhos, para que o disposto no Decreto Estadual nº 4.996/2016 sobre o ZDD (Zona de Desenvolvimento Diferenciado) não surta efeitos até o julgamento de mérito da ADIN a ser eventualmente proposta.

3.1.1.6 Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZPO do Porto de Paranaguá – Página 53

Ressalto que as diretrizes do PDZPO indicam a Ilha Rasa da Cotinga para expansão portuária. Contudo, a mesma é Terra Indígena demarcada regularizada.

3.1.2.1 Comunidades tradicionais – Página 58

Os pontos 015 (Vila Guarani) e 020 (Ilha dos Valadares) não estão locados corretamente.

Foram indicados os Mercados de Peixe de Matinhos e Guaratuba. Deve ser indicado da mesma forma o Mercado do Peixe de Paranaguá.

3.1.2.2. Unidades de Conservação – Páginas 61 e 62

Recomenda-se a retirada da delimitação da Ilha da Cotinga como Parque Municipal da Ilha da Cotinga, de acordo com o Ofício nº 255/2019 – 2ª Promotoria MPPR – Notícia de Fato nº MPPR-0103.19.00279-2.

A APA de Guaraqueçaba está em revisão. Contudo, a mesma ainda incide sobre a lâmina d'água da baía de Paranaguá. Importante corrigir a delimitação desta UC.

Incluir Parque Estadual da Ilha das Cobras (Decreto Estadual nº 10.959/2018) na lista de UC's da página 62.



Prefeitura Municipal de Paranaguá

Secretaria Municipal de Meio Ambiente

Av. Bento Munhoz da Rocha Neto – Aeroparque
Telefone (41) 3420-2967



3.1.2.4 Áreas urbanas e áreas rurais – Página 73 e 74

Além de haver sobreposição do perímetro urbano do município de Paranaguá com UC de Proteção Integral (Parque Estadual do Palmito), também em decorrência de sua ampliação em 2017, conforme indicado na Figura 20 (Página 73), existe sobreposição entre o perímetro urbano do município de Paranaguá e a zona de amortecimento da Estação Ecológica do Guaraguaçu. Deve ser indicada essa sobreposição na Figura 21 (Página 74), bem como discorrer sobre a mesma.

3.1.2.5 Ajuste do perímetro urbano em Pontal do Paraná – Página 77

Idem 3.1.1.1

3.1.2.6 Zona de Desenvolvimento Diferenciado (ZEE-PR Litoral) ao longo da PR 407 – Página 82

Idem 3.1.1.1

3.1.2.8 Indicação de áreas industriais e de logística em Paranaguá – Página 90

Substituir Setor Especial do Corredor Ferroviário (SECF) por Setor Especial do Corredor Portuário (SECP).

3.1.2.10 Projetos de infraestrutura e logística em debate – Página 97

Novo Porto em Pontal do Paraná (Pontal do Sul)

Substituir Zona de Amortização por Zona de Amortecimento.

3.1.3.1 Macrozonas

c) Macrozona de Expansão Urbana

Da mesma forma como em Pontal do Paraná há a sugestão de revisão do perímetro urbano em função da Zona de Amortecimento (ZA) da ESEC do Guaraguaçu, deve-se sugerir ao município de Paranaguá que se revise da mesma forma o seu perímetro urbano, dentro das especificidades que lhe incidem (VER ITEM 3.9.1).

Obs.: tendo em vista a existência da ZA da ESEC Guaraguaçu, toda a área de ZDD que incide sobre Paranaguá torna-se nula.



3.1.3.3 Setores

b) Setor de Mananciais – Página 107

Deve ser incluída no mapa da página 107 a delimitação das “Cavas do Imbocuí”, em Paranaguá, que possui outorga prevista para abastecimento público, e que também esta incluída no Plano da Bacia Hidrográfica Litorânea. Essa área não foi delimitada pelo ZEE-PR Litoral como ZPM, mas deve ser considerada como tal.

3.2.2 Áreas portuárias, de logística, industriais e econômicas

Propostas

Áreas de expansão logística, econômica e industrial na retro área do Embocuí

Sugiro que se discorra sobre o conflito, bem como os possíveis riscos, entre essa área de expansão, delimitada pelo próprio Plano Diretor vigente de Paranaguá como ZIEP (Zona de Interesse para a Expansão Portuária), e a possível ZPM das “Cavas do Imbocuí”, citada anteriormente no item 3.1.3.3. Agrega-se a este fato a restrição ambiental imposta pela Lei Complementar nº 095/2008, artigo 194, inciso II:

Art. 194 - Consideram-se Áreas de Preservação Permanente, para o efeito desta Lei, observado o disposto no Código Florestal Brasileiro, as áreas de florestas e demais formas de vegetação natural cuja finalidade e de dar proteção aos mananciais, situadas:

(...)

II - de 100m (cem metros) ao redor das lagoas, lagos ou reservatórios d'água naturais ou artificiais;

3.2.5 Zonas de preservação

Para a delimitação das zonas de preservação, existe um trabalho recente muito interessante, feito pelo Centro Integrado para a Conservação da Biodiversidade da Mata Atlântica (In Bio Veritas), Sociedade de Pesquisa em Vida Selvagem e Educação



Prefeitura Municipal de Paranaguá

Secretaria Municipal de Meio Ambiente

Av. Bento Munhoz da Rocha Neto – Aeroparque
Telefone (41) 3420-2967



Ambiental (SPVS), Fundação Grupo Boticário de Proteção à Natureza e LabSig – Sistemas de Informações Geográficas, que classificou a vegetação. O mesmo pode ser utilizado para melhorar a delimitação feita neste item.

3.7.3 Coleta e tratamento de esgoto – Página 190 e 191

Nas propostas de intervenção no Sistema de Esgotamento Sanitário de Paranaguá não consta a indicação da ETE Cominese (que inclusive já se encontra em funcionamento), e a ETE Emboguaçu esta cadastrada apenas como Estação Elevatória.

3.7.4 Abastecimento de água – Página 194

Sobre o abastecimento de água, o Plano da Bacia Hidrográfica Litorânea já inclui como proposta a captação de água nas “Cavas do Imbocuí”. Deve-se incluir em mapa essa proposta de captação futura, bem como incluir as antigas captações de água que ficavam localizadas na Serra da Prata.

Também é importante incluir a captação e respectiva rede de abastecimento de Alexandra, que não estão indicadas no mapa de Paranaguá.

3.9.1 Recomendações para a implementação do macrozoneamento proposto – Página 219

Da mesma forma como recomendado pelo Quadro 3, entendo que na revisão do PDDI (Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado) de Paranaguá, as áreas do Parque Estadual do Palmito e Estação Ecológica do Guaraguaçu devem ser recategorizadas como área rural, classificadas como ZPI (Zona de Proteção Integral).

Contudo, há de se fazer uma menção quanto à Zona de Amortecimento (ZA) da ESEC Guaraguaçu. Quando a referida ZA foi aprovada por meio da Portaria IAP nº 103, de 12/06/2006, já existia em Paranaguá a Lei Complementar nº 04, de 21 de janeiro de 1998, que dispõe sobre o zoneamento e o perímetro urbano (IMAGEM A SEGUIR).



Dessa forma, podemos concluir que quando da delimitação da ZA da ESEC Guaraguaçu e respectiva aprovação em 2006, a mesma não respeitou a delimitação já existente do perímetro urbano do município de Paranaguá, que datava de 1998.

Não obstante, em Paranaguá foi aprovada a Lei Complementar nº 61, de 27 de agosto de 2007, a qual reduziu o perímetro urbano de Paranaguá justamente neste ponto de sobreposição (IMAGEM A SEGUIR). Contudo, a mesma sobreposição ainda persiste, tendo em vista que a Lei Complementar em questão ainda encontra-se válida.





Prefeitura Municipal de Paranaguá

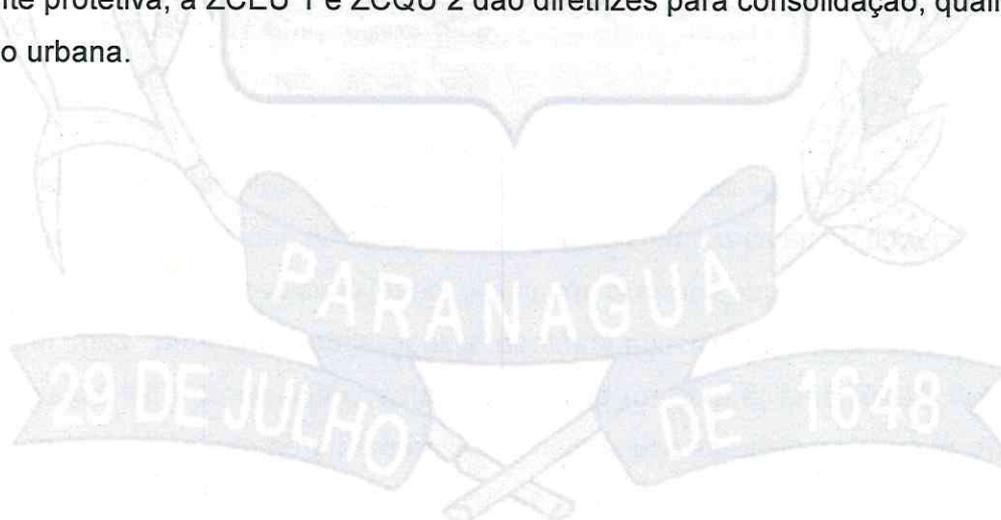
Secretaria Municipal de Meio Ambiente

Av. Bento Munhoz da Rocha Neto – Aeroparque
Telefone (41) 3420-2967



Ressalto ainda que o PDDI do Município de Paranaguá foi aprovado pelo COLIT por meio da Resolução COLIT nº 001/2011.

O maior dilema/problema está nas atuais diretrizes de usos dessas áreas que estão sobrepostas à ZA da ESEC Guaraguaçu. A Lei Complementar nº 62, de 27 de agosto de 2007, estabelece como sendo ZCEU 1 (Zona de Consolidação e Expansão Urbana Um), ZCQU 2 (Zona de Consolidação e Qualificação Dois) e ZRO (Zona de Restrição à Ocupação) (IMAGEM A SEGUIR). Com exceção da ZRO, que possui diretriz igualmente protetiva, a ZCEU 1 e ZCQU 2 dão diretrizes para consolidação, qualificação e expansão urbana.





Tem-se que a Lei Federal nº 9.985/2000 (SNUC) estabelece em seu artigo 49:

Art. 49. A área de uma unidade de conservação do Grupo de Proteção Integral é considerada zona rural, para os efeitos legais.

Parágrafo único. A zona de amortecimento das unidades de conservação de que trata este artigo, uma vez definida formalmente, não pode ser transformada em zona urbana.

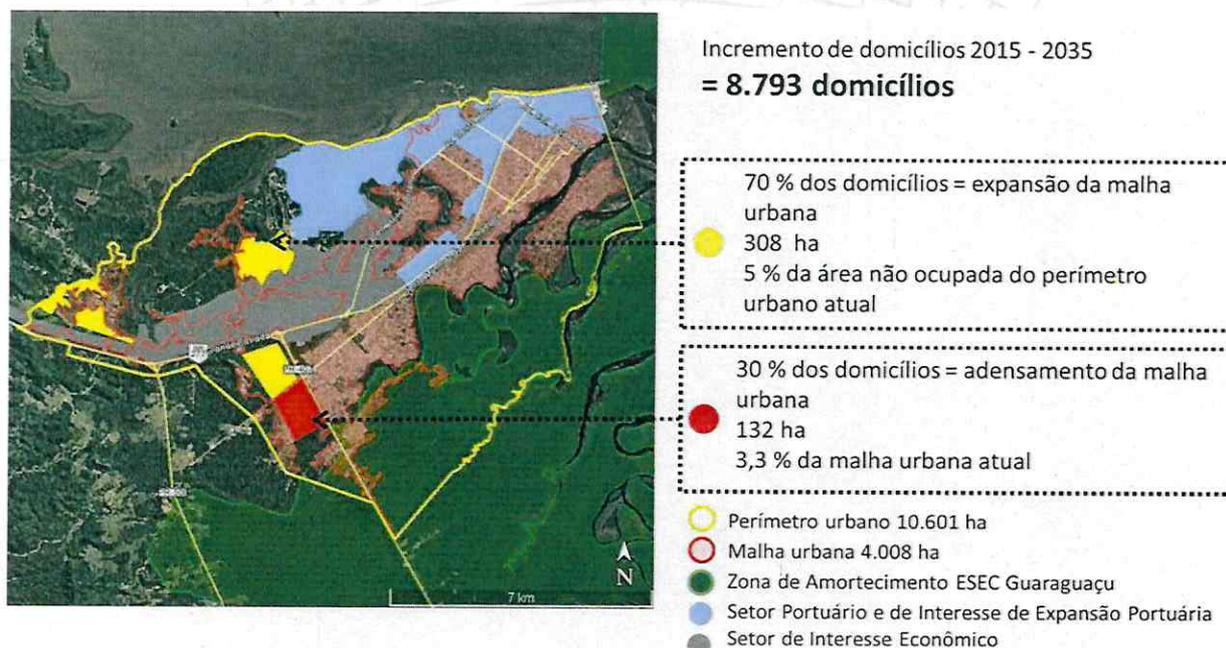
Contudo, como explicado anteriormente, quando da delimitação formal da ZA da ESEC Guaraguaçu, já havia o município legislado acerca de seu perímetro urbano.

Sendo assim, de que forma o município deve considerar essa sobreposição na revisão de seu PDDI, visando cumprir toda a legislação pertinente, sem incorrer em ilegalidades? Atualmente já existem bairros regulares, inclusive com imóveis feitos pela COHAPAR, bem como diversas ocupações irregulares na área que está sobreposta.

Creio ser de extrema importância a discussão dessa situação neste item do PDS.

4.2.5 Estimativa da demanda por solo urbanizado segundo hipóteses de adensamento para projeção tendencial (IPARDES) – Página 362

Dentre as informações constantes na Figura 63 já é possível observar a sobreposição da ocupação urbana com a ZA da ESEC Guaraguaçu em Paranaguá.



Deve-se aproveitar o relatório do PDS Litoral para discutir melhor as implicações dessa sobreposição.

4.2.7 Considerações – Página 368

Com relação à Paranaguá, deve ser verificar as restrições da Lei nº 11.428/2006 (Lei da Mata Atlântica) para uma possível expansão do perímetro urbano, provavelmente em direção à Alexandra (conforme indicado do relatório), principalmente quanto ao disposto no artigo 30, § II da referida Lei, que **VEDA** a supressão de vegetação secundária em estágio **AVANÇADO** de regeneração para fins de loteamento ou edificação. Desta forma, se for diagnosticado que essa região está recoberta por este tipo de vegetação (estágio avançado de regeneração), torna-se inviável a expansão do perímetro urbano, pois a referida Lei proibirá essa supressão de vegetação.

Talvez caiba a discussão sobre o que era perímetro urbano em Paranaguá antes de 2006 e após 2006, com uma sobreposição com os tipos de estágio sucessional da



Prefeitura Municipal de Paranaguá
Secretaria Municipal de Meio Ambiente
Av. Bento Munhoz da Rocha Neto – Aeroparque
Telefone (41) 3420-2967



vegetação, de modo que essa discussão traga uma definição se é plausível a expansão do atual perímetro urbano ou seria melhor readequar os usos do que já era perímetro urbano antes de 2006. A seguir, imagem com a delimitação do perímetro urbano (Lei Complementar nº 04/98) quando da aprovação da Lei da Mata Atlântica.



O Plano Municipal da Mata Atlântica (PMMA), que se encontra em elaboração por parte do Governo do Estado do Paraná, pode auxiliar na definição dessas diretrizes de expansão (ou não) do perímetro urbano de Paranaguá. Ademais, existe um trabalho de



Prefeitura Municipal de Paranaguá

Secretaria Municipal de Meio Ambiente

Av. Bento Munhoz da Rocha Neto – Aeroparque
Telefone (41) 3420-2967



classificação de vegetação, incluindo estágios sucessionais, feito em 2015 pelo Centro Integrado para a Conservação da Biodiversidade da Mata Atlântica (In Bio Veritas), Sociedade de Pesquisa em Vida Selvagem e Educação Ambiental (SPVS), Fundação Grupo Boticário de Proteção à Natureza e LabSig – Sistemas de Informações Geográficas, que pode auxiliar nesta definição.

4.3 A ESEC GUARAGUAÇU – Página 369

Em relação ao art. 7º DA LEI Nº 9.985/2000 (SNUC)...

É importante discutir também sobre a ampliação recente da ESEC Guaraguaçu por meio do Decreto Estadual nº 7.094/2017 (passou de 1.150 para 4.736,41 hectares) e sobre a validade da respectiva Zona de Amortecimento (ZA) após a ampliação da UC em si. Acredito ser importante também ressaltar a conectividade com o atual Parque Estadual do Palmito, que recategorizado e ampliado no mesmo período que a ESEC Guaraguaçu, por meio do Decreto Estadual nº 7.097/2017, passando de 530 para 1.782,44 hectares. Deve-se também discutir a sobreposição de uma possível ZA do Parque Estadual do Palmito sobre o perímetro urbano de Paranaguá e respectiva malha urbana existente.

Estas são as considerações.

Paranaguá, 11 de julho de 2019.

Rodrigo Delonga
Rodrigo Delonga

Rodrigo Delonga
ENGENHEIRO FLORESTAL
SEMMA

Engenheiro Florestal
CREA-PR 135.231/D
Matrícula nº 12.514

EM BRANCO

EM BRANCO

BRASIL
GOVERNAMENTO FEDERAL
BRASÍLIA

EM BRANCO

ANEXO 05:

Recomendação Administrativa Nº07/2019

Ofício nº 555/2019-GAEMA.

Paranaguá, 22 de agosto de 2019

Ref.: Procedimento Administrativo nº MPPR-0103.19.000306-3.

(Favor mencionar nosso nº na resposta)

Ilustríssima Senhora,

Cumprimentando Vossa Senhoria, pelo presente, encaminho-lhe a Recomendação Administrativa nº 07/2019 para ciência e adoção das medidas cabíveis.

Cordialmente,

PRISCILA DA MATA CAVALCANTE
Promotora de Justiça
GAEMA Regional Paranaguá

Ilustríssima Senhora

MARINA CABREIRA BASTOS

Representante do Consórcio Litoral Sustentável e Gerente de Contrato

Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral – PDS Litoral

E-mail: marina.bastos@quantaconsultoria.com



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

RECOMENDAÇÃO Nº 07/2019

GAEMA – Regional Paranaguá

2ª Promotoria de Antonina

2ª Promotoria de Guaratuba

2ª Promotoria de Justiça de Matinhos

Promotoria de Justiça de Morretes

2ª Promotoria de Justiça de Paranaguá

Promotoria de Justiça de Pontal do Paraná

O **MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ**, no uso de suas atribuições legais e com fundamento no artigo 127, *caput*, e artigo 129, incisos II e III, ambos da Constituição Federal; artigo 120, incisos II e III, da Constituição do Estado do Paraná; artigo 27, parágrafo único, inciso IV, da Lei n.º 8.625/93; e artigo 58, inciso VII, da Lei Complementar Estadual n.º 85/99, e

Considerando o Procedimento Administrativo nº 0046.18.022535-4/ 0103.19.000306-3, do GAEMA - Paranaguá, cujo objeto é o acompanhamento do **Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná**, a ser elaborado pelo Consórcio Internacional, no seio do Projeto Multissetorial, financiado pelo Banco Mundial, sob os auspícios da Secretaria do Planejamento e Coordenação Geral, do Estado do Paraná, no Protocolo nº 13.637.111-8, de Seleção Baseada na Qualidade e Custo (SBQC), Procedimento de Licitação Internacional nº 02/2015, cujo objeto é a contratação de consultoria especializada para a elaboração do Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná (PDS Litoral);



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

1. Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná

Considerando o **Termo de Referência** para Elaboração do Plano para o Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Estado do Paraná – PDS Litoral 2016, do Banco Mundial;

Considerando que o Plano para o Desenvolvimento Sustentável do Litoral é parte integrante do Projeto Multissetorial para o Desenvolvimento do Paraná, que tem como objetivo principal “tornar mais **justo** e ambientalmente **sustentável** o acesso a oportunidades de desenvolvimento econômico e **humano**, por meio da **modernização** da gestão do setor público e da gestão da receita no Estado do Paraná” (Grifou-se), o planejamento deve ser pautado em um plano de desenvolvimento regional, com foco na sustentabilidade;

Considerando que consta no **Termo de Referência** que “o plano deverá proporcionar efetiva integração e participação dos diversos setores da sociedade, a fim de colaborar na contextualização da região e elaboração de cenários futuros no campo do planejamento estratégico;

Considerando que os Conselhos de Desenvolvimento Regionais, Conselhos Municipais (Meio Ambiente, Cidade, Saneamento, dentre outros), Comitês das Bacias Hidrográficas, poderes públicos executivos e legislativos das três esferas de governo, a sociedade civil organizada, academia, além de outras entidades representativas, devem auxiliar na mobilização para garantir a representatividade e participação de todos os segmentos da sociedade nos trabalhos propostos e consequentemente, a contínua implementação e efetividade do plano;

Considerando que a metodologia de participação deverá respeitar também a **Resolução nº 25**, de 18 de março de 2005, do Conselho Nacional das Cidades, que emite orientações e recomendações sobre a garantia do processo participativo;

Considerando, no que concerne as audiências públicas, que devem seguir a regulamentação federal, estadual e municipal, inclusive o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.527/2001), as normas do Conselho



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Nacional das Cidades, a Lei nº 8.666/1993, a Lei nº 9.427/1996 e a Lei nº 9.478/1997, preservando-se o princípio da publicidade, com divulgação de todos os atos e documentos e da participação, com possibilidade de intervenção dos participantes, por intermédio de questionamentos ou colaborações orais e escritas, bem como a apresentação de pareceres, manifestações, moções, etc., anteriores, durante ou posteriores as audiências;

Considerando a participação do Ministério Público do Estado do Paraná (Centro de Apoio Operacional do Meio Ambiente, GAEMA – Paranaguá e as Promotorias de Justiça das seis comarcas do Litoral do Paraná) e do Ministério Público Federal, os membros devem ser intimados de todas as etapas mencionadas no ponto sete do Termo de Referência, com antecedência mínima de **quinze dias**, com acesso a todos os documentos;

Considerando a Etapa 01 – Plano de Trabalho, cujo conteúdo mínimo exigido deve descrever detalhadamente a metodologia de elaboração do plano, bem como metodologias de construção de cenários e visão de futuro, especificando as atividades a serem desenvolvidas em cada uma das etapas, contendo cronograma e fluxograma detalhados;

Considerando que, para assegurar a participação dos diversos atores sociais envolvidos, a empresa consultora deverá indicar também uma metodologia de comunicação e elaborar um **Plano de Comunicação**, bem como, sugerir os locais das reuniões, oficinas e audiências públicas, contendo **cronograma** com a previsão de encontros prévios e fluxograma detalhado, bem como deverá propor uma metodologia de divulgação das informações de forma dinâmica que, inclua, no mínimo, a existência de um **site**, onde serão disponibilizados todos os documentos e o cronograma referente às etapas da metodologia, com a antecedência necessária à análise da sociedade civil, além da divulgação ativa que permitam a maior participação possível;

Considerando que, como articulador entre os diversos atores, a empresa consultora deverá apresentar uma **lista prévia** das diversas instituições governamentais (federal, estadual, municipal), sociedade



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

civil, academia, terceiro setor e outros interessados que deverão participar das reuniões, oficinas e audiências públicas, garantindo o processo de construção e implementação do plano de forma participativa e contínua;

Considerando a Reunião Técnica 01, que celebra a apresentação e entrega do Plano de Trabalho pela empresa consultora a Equipe Técnica Intersecretarial – ETI, cujo resultado compilado deve conter as atas de reunião e uma lista prévia das diversas entidades que participarão das oficinas de engajamento;

Considerando que, aprovado o **Plano de Trabalho**, a empresa consultora estará autorizada a realizar a próxima sub-etapa e deverá disponibilizar o Plano de Trabalho Inicial (P.T.I) e todo o material elaborado para consulta pública através da internet, até a data de realização das **Oficinas de Engajamento**;

Considerando que as **Oficinas de Engajamento** são encontros realizados em cada um dos municípios integrantes da área de abrangência do PDS_LITORAL com atores sociais locais de maior representatividade e de comunidades tradicionais e tem como objetivo o engajamento e recebimento de contribuições ao plano, garantindo a participação e contribuição dos diversos atores na sua construção;

Considerando a Audiência Pública de Engajamento, que é a apresentação do plano de trabalho para a população e que será realizada, em, no mínimo, em três municípios a serem definidos e que tem como objetivo garantir participação amplificada da população, ouvindo os seus anseios e contribuições para a construção do Plano;

Considerando o volume do **Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná**, até o presente momento com 13.159 páginas (Produtos 01 ao 11);



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Considerando que as Etapas para elaboração do **Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná** são:

ETAPA	SUBETAPA	PRODUTO
PLANO DE TRABALHO		
01	Reunião Técnica 01	P01 Plano de Trabalho Inicial (PTI) – Março 2018 - 173
	Oficinas de Engajamento	P02 Relatório de Atividades (RA 01) – 22.05.2018 - 435 Anexo V – Maio 2018 - 139
	Audiência Pública de Engajamento	P03 Plano de Trabalho Final (PTF) Volume I – Plano de Trabalho Final – 24.07.2018 - 195 Volume II – Relatório de Atividades 01 (RA-01) – 24.07.2018 - 331 Volume III – Audiências Públicas de Engajamento – 24.07.2018 - 232
CONTEXTUALIZAÇÃO DA REGIÃO		
02	Reunião Técnica 02	P04 Relatório de Contextualização Inicial (RCI) Volume 0 – Diagnóstico – 22.10.2018 - 191 Volume I – Introdução e Aspectos Socioterritoriais I – 22.10.2018 - 307 Volume II - Aspectos Socioterritoriais II – 22.10.2018 - 174 Volume III - Aspectos Ambientais – 22.10.2018 - 311 Volume IV – Aspectos de Infraestrutura e Logística – 22.10.2018 - 597 Volume V – Aspectos Econômicos – 22.10.2018 - 244 Volume VI – Aspectos Institucionais – 22.10.2018 - 192 Volume VII – Referências – 22.10.2018 - 116 Matriz Fofa - 1
	Oficinas de Contextualização	P05 Relatório de Atividades (RA 02) – 10.12.2018 - 526 Contribuições da Equipe de Acompanhamento - 84 Volume 0 – Diagnóstico – 10.12.2018 - 200 Volume I – Introdução e Aspectos Socioterritoriais I – 10.12.2018 - 313 Volume II - Aspectos Socioterritoriais II – 10.12.2018 - 177 Volume III - Aspectos Ambientais – 10.12.2018 - 334 Volume IV – Aspectos de Infraestrutura e Logística – 10.12.2018 - 651 Volume V – Aspectos Econômicos – 22.10.2018 - 244 Volume VI – Aspectos Institucionais – 10.12.2018 - 206 Volume VII – Referências – 10.12.2018 - 116 Matriz Fofa - 1
	Audiência Pública de Contextualização	P06 Relatório de Contextualização (RCF) – Audiências Públicas de Contextualização – 01.03.2019 - 166 Oficinas de Contextualização – 01.03.2019 - 526 Volume 0 – Diagnóstico – 01.03.2019 - 200 Volume I – Introdução e Aspectos Socioterritoriais I – 01.03.2019 - 341 Volume II - Aspectos Socioterritoriais II – 01.03.2019 - 204 Volume III - Aspectos Ambientais – 01.03.2019 - 334 Volume IV – Aspectos de Infraestrutura e Logística – 01.03.2019 - 659 Volume V – Aspectos Econômicos – 01.03.2019 - 244



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

		Volume VI – Aspectos Institucionais – 01.03.2019 - 222 Volume VII - Referências – 01.03.2019 - 116 Matriz Fofa - 1
CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS E VISÃO DE FUTURO		
03	Reunião Técnica 03	P07 Relatório de Construção de Cenários Inicial (RCCI) – 29.01.2019 - 168
	Oficinas de Construção de Cenários de Futuro	P08 Relatório de Atividades (RA 03) – Relatório das Oficinas - Parte 01 – 13.03.2019 - 225 Parte 02 – 13.03.2019 - 167
	Audiência Pública de Construção de Cenários de Futuro	P09 Relatório de Construção de Cenários Final (RCCF) – 21.05.2019 Parte 01 – Audiências - 21.05.2019 - 188 Parte 02 – Oficinas – 21.05.2019 – 255 Relatório Final - 158
ESTRATÉGIAS DE AÇÃO		
04	Reunião Técnica 04	P10 Relatório do Plano de Ação Inicial (RPAI) Volume I - 27.05.2019 - 383 Volume II - 27.05.2019 - 525 Volume III - 27.05.2019 - 82
	Oficinas do Plano de Ação	P11 Relatório de Atividades (RA 04) – 24.07.2019 - 507 Volume I - 24.07.2019 - 388 Volume II - 24.07.2019 - 525 Volume III - 24.07.2019 - 85
	Audiência Pública do Plano de Ação	P12 Relatório do Plano de Ação Final (RPAF)
CONFERÊNCIA REGIONAL		
05	Conferência Regional	P13 Documento Final

2. Produtos 01, 02 e 03 – Plano de Trabalho

Considerando o Produto 01 – Plano de Trabalho Inicial (PTI) que traz como objetivo geral do plano: “Estabelecer diretrizes e ações estratégicas para o desenvolvimento sustentável do Litoral do Paraná, respeitando as peculiaridades de cada município e fragilidade ambiental da região, protegendo o patrimônio natural, histórico e cultural, e garantindo o protagonismo dos atores locais no processo de elaboração e implementação do PDS Litoral” (Grifou-se);

Considerando o Produto 01 – Plano de Trabalho Inicial (PTI) que aporta como objetivos específicos do plano: “(...) d. Identificar e contextualizar a relação da região de estudo com o Estado do Paraná, outros estados, regiões vizinhas e com o litoral brasileiro, especialmente considerando



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

a gestão do **Mosaico Lagamar**³ e as relações do custo-benefício econômico-social-ambiental para o Litoral. **e.** Identificar, contextualizar, compatibilizar e propor as principais funções públicas de interesse comum entre os municípios, evidenciando suas relações, semelhanças e peculiaridades, com a finalidade de subsidiar a criação de uma **governança interfederativa** de cada tema levantado, com a participação da sociedade civil, através de propostas de diretrizes e ações para o desenvolvimento de programas, planos e projetos a serem desenvolvidos em conjunto pelos municípios, com a possibilidade da celebração de termos de cooperação com os Municípios. **f.** Identificar e contextualizar os principais **arcabouços institucionais** da região, rever e propor a adequação dos instrumentos legais e institucionais de gestão urbana, ambiental e territorial, estabelecendo as bases para a modernização/criação de instância de **gestão interfederativa** compartilhada, através de uma unidade/comitê/conselho de planejamento e coordenação permanente, considerando-se, sempre, os princípios da prevenção, precaução e proibição do retrocesso em matéria ambiental, de matriz constitucional. **g.** Elaborar cenários prospectivos econômicos, socioculturais, ambientais, de infraestrutura logística e urbana e do uso e ocupação do território, baseadas em projeções demográficas e de crescimento econômico (industrial e logístico, turístico, produção rural, pesca, artesanato, comércio e serviços, etc.) a serem desenvolvidas, avaliando a demanda e a capacidade de suporte do território, de modo a subsidiar ações para a melhoria da qualidade de vida, a preservação e proteção ambiental e a promoção do desenvolvimento regional. Estes cenários deverão respeitar fundamentalmente a **fragilidade ambiental** da região e de **proteção da biodiversidade**. (...) **l.** Integrar o mandamento de preservação, proteção e conservação ambiental com os desafios do desenvolvimento econômico e social sustentável. (...) **n.** Garantir a **participação** de instituições governamentais, sociedade civil, academia, terceiro setor e empresas da região para a colaboração, construção e implementação do plano, formalizando os compromissos firmados e consolidando o processo de planejamento participativo contínuo. **o.** Propor, na



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

implementação do PDS Litoral, instrumentos para **fiscalização e avaliação**, visando ajustes, correções, melhorias, retroalimentação e segurança.

Considerando o Produto 01 – Plano de Trabalho Inicial (PTI) que indica, na **Etapa 04: Estratégias de Ação**, como **Atividade 404: Definição da Estratégia Institucional e de Gestão**: “Esta atividade consiste na elaboração de um **quadro institucional** apropriado para gerenciar a implementação, revisão e atualização do Plano de Desenvolvimento Sustentável, tanto no curto, como no médio e longo prazo. Para isso se estabelecerá um organograma organizativo no qual estejam representadas as partes interessadas para levar a cabo este gerenciamento do Plano de forma participativa e com consenso. Aspectos metodológicos. A atividade visa a elaboração de estatutos e um protocolo de atuação no qual sejam definidos o seu status jurídico, a composição institucional, o escopo de trabalho, a equipe e o orçamento preciso para o seu funcionamento de forma anual. Além disso, serão definidas as funções principais, de forma que exista uma divisão equilibrada entre elas. Igualmente deverão ser potencializadas as sinergias e relações entre as diferentes entidades ou instituições, para levar a cabo, de forma otimizada, o cumprimento das ações e objetivos propostos. Deverão estar representados os distintos agentes implicados do território, para a implementação do Plano de Desenvolvimento Sustentável. De forma preliminar a sua composição será:

- Cada um dos 7 municípios deverá estar representado nas distintas áreas, tendo em conta as dimensões do desenvolvimento sustentável: social, econômica e ecológica.
- Representantes estaduais das áreas que abrangem o projeto: turismo, ecologia, unidades de conservação, território, cultura, arqueologia, zonas rurais e urbanas, transportes, etc.
- Representantes das comunidades locais do litoral paranaense.
- Representantes de associações de empresariado turístico do litoral paranaense.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- Associações culturais, ambientalistas, ou implicadas no desenvolvimento do território do litoral paranaense.

Com os contatos de todas as pessoas que formam parte deste **Comitê de Gerenciamento** será criada uma base de dados. Além da comunicação por meio de e-mail e telefone serão realizadas reuniões presenciais periódicas. Todas estas medidas facilitarão a gestão do projeto e a estratégia institucional de trabalho dentro do mesmo, de forma que o funcionamento da equipe seja mais organizado” (Grifou-se);

Considerando o Produto 01 – Plano de Trabalho Inicial (PTI) que indica, na **Etapa 04: Estratégias de Ação**, como **Atividade 405: Estabelecimento de Indicadores de Monitoramento e Avaliação**: “Esta fase tem por objetivo promover o monitoramento da evolução do projeto, o acompanhamento e a avaliação dos resultados. Com esta finalidade será elaborada uma **matriz de indicadores de desempenho do projeto**, tendo como linha de base o período inicial dos trabalhos, indo até a sua conclusão. A seleção de indicadores deverá ser realizada de forma participativa com os atores implicados no gerenciamento costeiro e os agentes interessados, compartilhando a visão estratégica proposta para o litoral do Paraná. Aspectos metodológicos. O mecanismo de acompanhamento e avaliação deverá ser de fácil compreensão tanto para que as informações possam ser visualizadas no site do Projeto, quanto para haver meios de atualizá-las ao longo da aplicação do Plano de Ação. No marco da elaboração do **Sistema de Monitoramento do PDS Litoral** serão consideradas as diretrizes estabelecidas pelo **Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC)** como parte integrante da **Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA)** e da **Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM)**. Atendendo ao **PNGC II, Resolução CIRM 005/97**, além dos instrumentos de gerenciamento ambiental previstos no artigo 90 da **Lei 6936/81**, que trata da Política Nacional do Meio Ambiente, entre outros instrumentos deverá ser considerado um **Sistema de Monitoramento Ambiental da Zona Costeira – SMA-ZC** que se constitui na estrutura operacional de coleta de dados e informações, de forma contínua, de modo a



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

acompanhar os indicadores de qualidade socioambiental da Zona Costeira e propiciar o suporte permanente dos Planos de Gestão. No entanto, esse sistema apresenta ainda lacunas importantes no seu desenvolvimento, pelo que a Consultoria desenvolverá um sistema para o monitoramento e avaliação empregando indicadores de sustentabilidade e unidades de medição.

Os indicadores estarão relacionados a todos os aspectos que definem a sustentabilidade da área costeira:

- Capacitação institucional e governança local (integração das políticas e planos, melhora das ferramentas de gestão e monitorização, recursos humanos, implementação de boas práticas, participação da população na tomada de decisões).
- Crescimento econômico e correção dos desequilíbrios territoriais (oportunidades, empreendimentos, uso do solo, melhoria da eficiência, pesca e aquicultura, turismo sustentável).
- Qualidade ambiental e de vida (segurança, saúde e proteção dos recursos).
- Bem-estar social (igualdade, demografia, educação, saúde, cultura e identidade).

Cada um dos indicadores selecionados para a avaliação do cumprimento dos critérios mencionados será avaliado numa escala de acordo com a sua variabilidade e importância (peso), de modo que eles podem ser quantificados. Em qualquer caso, ele garante que os indicadores sejam mensuráveis, alcançáveis, relevantes e monitoráveis (“**SMART**”).

Para a seleção serão empregadas fontes de consulta disponíveis que poderão ser adaptadas ao contexto do Litoral do Paraná. Entre as fontes disponíveis, a **Sustainable Development Solutions Network (SDSN)**, rede criada pela ONU (Organização das Nações Unidas) para mobilizar a sociedade civil, a academia e o setor privado para apoiar o desenvolvimento sustentável, criou uma lista dos **100 indicadores globais de**



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

monitoramento dos objetivos do desenvolvimento sustentável (ODS) mencionados no Termo de Referência.

A lista será atualizada sempre que os especialistas concordarem em novos indicadores e métricas para preencher as lacunas identificadas, pelo que o sistema de monitoramento aplicado no Paraná poderá servir para retroalimentar essa base de dados internacional.

O resultado das avaliações periódicas realizadas permitirá corrigir aqueles aspectos que sejam necessários para caminhar rumo aos objetivos e visão estratégica de desenvolvimento sustentável para o Litoral do Paraná, garantindo a gestão adaptativa e a capacidade de resposta ante mudanças acontecidas e a melhoria contínua da gestão. A definição da estratégia de coordenação institucional detalhará os responsáveis para o monitoramento e avaliação e a periodicidade e custo associados a essas ações de seguimento” (Grifou-se);

Considerando o Produto 01 – Plano de Trabalho Inicial (PTI) que indica, no ponto **2.8 Transferência de Conhecimento**, item **2.8.1**: “No marco do projeto, serão desenvolvidas várias ferramentas tecnológicas para comunicação do projeto e como ferramentas de apoio na apresentação dos resultados e para os processos de tomada de decisão no planejamento participativo previsto pelo projeto. Essas ferramentas são indicadas a seguir:

- **Criação do site** contendo o repositório online de informações do projeto: A Consultoria criará o site do projeto contendo uma base documental com todo tipo de materiais digitais de interesse e de livre acesso, contendo estudos, imagens e material audiovisual coletados no marco do projeto, permitindo o acesso on-line às informações pelo público geral e entidades envolvidas no processo de planejamento participativo do projeto, como uma ferramenta de consulta e informação para todos os participantes da Equipe Técnica Intersecretarial – ETI, Equipe de Acompanhamento – EA, atores locais e sociedade civil geral na área de abrangência do projeto. O site e base documental será desenvolvido em uma plataforma Joomla, com formato



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

amigável para disponibilização das informações e para as ações de comunicação do projeto.

- **Sistemas de informação:** Uma pessoa informada é aquela capaz de dar sentido a todos os dados difusos que percebe continuamente em seu ambiente; por isso devem ser integrados numa estrutura comum que as interligue e permita a sua contextualização. Um sistema de informação visa colocar no contexto do planejamento as bases de dados disponíveis, selecionar e controlar a qualidade das variáveis mais importantes, estimando as variáveis que não estão disponíveis, mas necessárias, inter-relacionando cartografia e dados estatísticos georrefenciados, documentando as fontes e protocolos de manutenção e organizando o sistema de informação comum de acordo com uma estrutura temática, geográfica e temporal prefixada.
- **Modelos de previsão:** O objetivo de um modelo de previsão é o de criar informações sobre o futuro a partir de informação existente e de um conhecimento sobre o funcionamento do sistema a ser analisado. A utilização de modelos de previsão deve servir para objetivar as avaliações de cenários e estratégias alternativas. Idealmente, devem ser concebidas como ferramentas interativas (pergunta – resposta – nova pergunta) acessíveis a usuários interessados.
- **Modelos de avaliação:** Desenvolver um modelo de avaliação serve para objetivar as avaliações de cenários e estratégias alternativas para adotar. O método mais simples de avaliação para a adoção de um projeto ou uma política ou estratégia seria a definição de um conjunto de critérios e indicadores. Os valores destes indicadores devem prosseguir tanto quanto possível dos modelos de previsão das atuações e modelos de impacto no meio ambiente, mas pode haver casos em que não há modelos disponíveis ou confiáveis e é necessário recorrer a valores expertos ou heurísticos. Em qualquer caso, indicadores devem ser explícitos. Para adicionar os valores dos indicadores, é construída uma matriz onde, para cada alternativa de decisão (ou projeto) são listados resultando em valores para cada indicador.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Considerando o Produto 01 – Plano de Trabalho

Inicial (PTI) que indica, no Anexo II – Relatório da Reunião Plenária e Reuniões Temáticas de 30 e 31 de janeiro de 2018:

1. Plenária Geral

Data: 30/01/18 09:00

Local: Secretaria de Planejamento, Sala de Situação, Palácio das Araucárias, 4º andar

“Regeane (SEJU): Após a conferência regional final, haverá a incorporação das propostas que surgirem na finalização do Plano?

Taco: As contribuições que são pertinentes serão incorporadas no PDS antes da conferência regional. Poderá ser produzido um anexo com as contribuições recebidas na conferência regional. Depende do tipo de contribuição e do impacto sobre o plano. (...)

Carlos Storer (SEDU-PARANACIDADE): (...) O **decreto 2722/1984** define as condições para áreas de aproveitamento turístico com zoneamento de regras de uso e ocupação a partir da linha média de preamar, uma série de requisitos com ênfase turística e aspectos ambientais. O decreto **5040/1989**, que define o macrozoneamento da região do litoral Paranaense. Revogado foi revogado em 2017 somente para Pontal do Paraná. Logicamente o PDS poderá prever a alteração de decretos e legislação. O decreto **1861/2000** é específico para Paranaguá. Uso e ocupação do solo para Paranaguá, com zoneamento. ZEE PR deve ser levado em consideração. O município de Paranaguá questiona alguns aspectos do ZEE, que constam por escrito no Plano Diretor do município. Zoneamentos das áreas retroportuárias, em função dos interesses portuários, devem ser equacionados. Os municípios perguntam o que deve prevalecer PDZPO ou Plano Diretor do Município? É a cidade que tem um porto ou o porto que tem uma cidade? Por isso a importância da mediação de conflitos. PD de Antonina é de 2008, o prazo máximo dele vence agora em 2018. Ao longo do PDS estará discutindo seu PD. Não foi aprovado no pleno do COLIT o de 2008 ainda. Para que os PD dos municípios do litoral tenham validade, devem ser aprovados no pleno do COLIT. PD de Guaraqueçaba também vence em 2018. PD de Guaratuba é de 2005, já venceu os 10 anos. E está em revisão não concluída, problemas com ministério público. PD de Matinhos é de 2006, seu prazo de revisão já venceu e está em revisão apresentando problemas com Ministério Público. PD de Morretes é de 2011, mas não foi aprovado pelo pleno do COLIT. PD de Paranaguá é de 2007, já vencido, está em revisão. PD de Pontal do Paraná é de 2007 e atualmente está em revisão. A **Lei estadual 15.229/2006** estabelece condição para que os municípios acessem recursos do Sistema de Financiamento de Ações nos Municípios do Estado do Paraná – SFM, SEDU/PARANACIDADE e Fomento Paraná diretrizes para o estado do PR. Exige que os municípios tenham PD para que se habilitem para recursos financiados pelo Estado. PAE PDM foi uma alternativa paranaense para atender ao Estatuto da Cidade e suas diretrizes e previsão de prioridades que devem ser incluídos no PPA, LDO e LOA. Isso faz com que as equipes de urbanismo e do financeiro conversem. Até por força da legislação estadual, os Planos Diretores dos Municípios têm um conteúdo que pode contribuir. (...)

Mario figueiredo: Pressão imobiliária, desmatamento. Possível criação de “**favelização**” próxima ao novo porto, assim como as pessoas que foram ao local para a construção de Itaipu e não tiveram opção de habitação posteriormente, gerando ocupações irregulares.

Gislene Lessa (Diretora de Geomática) e Danielle Prim (ITCG e coordenação do ZEE): (...) A coleta de dados primários do PDS pode acrescentar muito às informações já coletadas para o ZEE, que **não teve esse tipo de pesquisa**. O mapeamento está na escala 1:50.000 – compatível com a escala regional a que se propõe. Foram feitas duas oficinas institucionais e



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

acolhimento de sugestões dos presentes em 2011. Foram feitas reuniões de deliberação em 2013. Em 2016 o ZEE foi finalizado e publicado em formato impresso e digital. O ZEE coletou bases cartográficas com todas as instituições parceiras. **O zoneamento de ordenação proposto pelo ZEE não pode entrar nas áreas com Plano de Manejo (UCs)**. (...)

Gislene: Durante a elaboração do ZEE, tivemos problemas porque as informações às vezes não chegaram, e sem informação não há plano. Algumas instituições, algumas pessoas não trouxeram colaboração ao ZEE. Algumas Zonas não entram em grandes detalhes. O ZEE não entra na parte urbana, não foi o foco do ZEE porque é tratada diretamente pelos municípios e COLIT. Os técnicos que elaboraram o ZEE podem eventualmente colaborar com o PDS. (...)

Fernando Ferro (SEIL): Dentro do horizonte de tempo do PDS a ideia para a infraestrutura é reservar espaços que permitam o desenvolvimento futuro do litoral. Garantir a BR-277, preservação do patrimônio natural e cultural da Estrada da Graciosa, acesso rodoviário a Guaraqueçaba, acesso a Antonina, nova ponte, BR-101 com várias propostas durante décadas. Renovação da rodovia de Guaratuba a Santa Catarina. Acessos marítimos, terminais turísticos, navios de grande porte, barcos de pequeno porte de acesso à Guaraqueçaba e Ilha do Mel. Turismo de navios dentro da baía. Pequenos píers e indústria de estaleiros, acostagem de navios. Novos portos em Pontal. Novos píers em Paranaguá PDZPO. Transporte ferroviário, construção de nova ferrovia, nova descida da serra. Aeroportuário, proposta de novo aeroporto em Paranaguá. Plano aeroviário deve ser consultado. Heliportos no litoral, vários privados, o PDS deve considerar a questão em conflito com áreas urbanas. Saneamento básico, canais e navegação turística de pequeno porte por pescadores. Gás canalizado no litoral. População flutuante, gás canalizado é muito importante. Oleodutos e álcooldutos. Relação disso tudo com a sustentabilidade. O litoral é uma região pouco desenvolvida, com contraste entre muita riqueza e muita pobreza. O desenvolvimento da infraestrutura é o caminho para superar isso, investimentos de longo prazo, que envolvem muito planejamento. (...)

Regeane (SEJU): É importante tratar o acesso à água e à luz, pescadores artesanais, povos indígenas, ilhas. Mais do que infraestrutura arrojada, acesso básico para algumas comunidades.

Fabricio: Sim, ontem houve reunião com ONGs, Ministério Público, SEPL e consultoria. Foi de grande destaque a questão das comunidades tradicionais. (...)

Evandro: O grande desafio é com relação à informalidade dos trabalhos no litoral, o turismo alavanca a economia do litoral. Como serão identificados os números que representam o trabalho informal. (...)

Deise (PRTUR): Questão náutica, gastronômica são importantes. **Saúde, dengue, febre amarela**, licenças ambientais para marinas, infraestrutura, engorda da praia de matinhos, diminuição do uso turístico da ferrovia, **segurança**. São problemas que estão sendo discutidos pelos empresários.

Evandro (PRTUR): Corroborando o ZEE, a consultoria perceberá que sistema de drenagem, pesca amadora e artesanal, fixação da população, segunda residência (altamente excludente como comprovado), não dá para se pensar apenas em APA ou em Porto, **o turismo depende da saúde das 2 microbacias da região**. Ações concretas com vontade política para **proteger a água que vem para as baías**. **Manguezais são importantes, proteção como atividade turística, e estão sendo destruídos**. **O respeito à legislação de uso e ocupação do solo**. Visão sistêmica, temos muita informação, muitos dados. Eu desenhei um **sistema de monitoramento costeiro**, mas a gestão anterior não aderiu ao projeto. Esse **sistema de monitoramento e controle** deveria ser pensado no PDS. O programa “Caminhos do Mar” da Ecoparaná, infraestrutura, conectividade, trapiches nas comunidades, resolução 040 da SEMA. **Pensar a região como sistema, nada em isolado**. **O turismo de praia depende muito do que acontece na Serra do Mar**. Não tem como analisar individualmente, e depende das duas



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

microbacias. **É necessário a preservação ambiental para que o turismo litorâneo prossiga. Convergir as informações para um único sistema de controle e monitoramento**” (Grifouse);

Considerando o Produto 01 – Plano de Trabalho

Inicial (PTI) que indica, no Anexo II – Relatório da Reunião Plenária e Reuniões Temáticas de 30 e 31 de janeiro de 2018:

2. Reunião

Data: 30/01/18

Local: PARANACIDADE/SEDU

Pauta: Padrões de uso e ocupação do solo, funções públicas de interesse comum, arcabouço legal, instituições

“Fabrício: O ordenamento territorial é objeto de diversos planos e legislação. Destaque para o ZEE. Plano Diretor de Pontal do PR, com embates/confrontos na questão legal: qual vale mais? O ZEE, o Plano do Porto, legislação ambiental de Mata Atlântica? Entendemos que não se resolvem as questões urbanísticas antes das questões ambientais. (...)

Storer: Existem leis que pegam e leis que não pegam no país, nossa expectativa que esse procedimento contribua com o planejamento e com a qualidade da melhoria da qualidade dos serviços públicos prestados. Antonina e Morretes não tem seus PDs aprovados no pleno do COLIT (do qual são titulares todos os prefeitos do litoral, secretarias do Estado, representantes da sociedade, entidades ambientalistas, universidades, dentre outros). O pleno do COLIT delibera sobre todos os licenciamentos ambientais com votação nominal.

Eduardo: Dos 7 municípios, 5 tem PD aprovados pelo COLIT. São os PDs mais antigos. Porque o COLIT não aprova esses planos de Antonina e Morretes? Não tem documentação, informação necessária?

Storer: Para aprovação do pleno do COLIT, os PD são submetidos à relatoria com a análise crítica sobre se PD está tecnicamente e legalmente adequado. A relatoria serve como “lição de casa” para os municípios, e todos a respeitaram, à exceção de Morretes e Antonina. Assim não tem como ir adiante. Foi constituída uma equipe intersecretarial, com a SEMA, tornamos o Plano aceitável em função da situação, o município não tinha como financiar a revisão do Plano. O ministério público retirou da pauta a revisão do Plano, que estava sendo usado para reeleição do prefeito. Em dezembro o Plano foi aprovado, com o decreto de janeiro de 2017. A relatoria do Pleno (do COLIT) serve como orientação para os municípios. As relatorias caracterizam o que o Plano deveria ter para tornar o plano válido perante a legislação Estadual. A vigência desses PDs existe porque foram aprovadas pela Câmara de Vereadores do município. (...)

Nereo: Um desses 7 municípios teve o PD financiado pelo Estado?

Fabrício: Lei 6513: áreas especiais de interesse turístico. E **7379/1980** – áreas especiais de interesse turístico no litoral, a forma como o estado achou para controlar a regulamentação da ocupação do solo no litoral. O entendimento do Tribunal de Justiça é de que o decreto não foi revogado com a lei. Guaratuba, Matinhos e Pontal tem esse decreto 2722 revogado. O estado assumiu que o zoneamento válido é aquele dos PDs de cada município. As cidades não foram construídas com base no decreto, porque os municípios tinham leis mais permissivas. (...)

Storer: O sistema de macrodrenagem deve ter o licenciamento para manutenção dos canais. Isso dificulta para os municípios fazerem a manutenção, da vegetação criada nos canais e do material depositado.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Fabricio: alguns prédios mais antigos são altos, mas o restante tem menor altura.

O decreto permitia 4 pavimentos na orla. Os novos Planos diretores preveem locais com edifícios com 20 pavimentos. Pontal é uma planície, com canais do DNOS, para que as águas corram para trás, não para o mar. O canal do DNOS foi feito na década de 1950 e é navegável em trechos, feito para não contaminar a porção junto à orla marítima. A pergunta é até onde o PD pode ir?

Oriol: existe tratamento das águas desse canal?

Não.

Eduardo: Nunca fica seco?

Não.

Storer: Pontal do PR está fazendo investimento no saneamento, onde ainda não há rede de coleta de esgoto, quando há chuva o lençol freático é contaminado e leva a contaminação ao canal. Quando o canal está assoreado, com vegetação, não tem a profundidade necessária para dar vazão das intempéries. Os municípios não têm autonomia para fazer a limpeza, é preciso autorização do IAP.

Francisco: Matinhos tem o tombamento da paisagem de sua orla. Não permitiram o plantio de palmeiras de outro local, não permitiram a implantação de quiosques.

Com o projeto de recuperação da orla foram criadas regras em 2012, após o projeto, para viabilizar, tombando uma faixa de 50m.

O governador anunciou o investimento da engorda da praia, 300 milhões para recuperar. Esse projeto está disponível para acesso no dropbox.

Eduardo: A areia tem um equilíbrio dinâmico, na maioria dos casos a modificação da orla cria consequências não boas. Pode ser que se acumule areia, porém outra praia pode desaparecer.

Storer: João José Bigarella, professor que estudou muito a questão ambiental, dizia que o ser humano não pode brigar com o mar, temos que pensar como fazer com que o mar traga areia, ações que não agridam a paisagem, recifes artificiais abaixo da linha de água, com novos investimentos antes de se perder o que foi feito.

Oriol: Na costa mediterrânea da Espanha há muitos exemplos disso, problemas de areia, os portos têm problemas operacionais.

Fabricio: Nas faixas com restinga preservada, que variam com mais ou menos largura. Recentemente tivemos um fenômeno que o mar recuou como um tsunami e quando retornou dias depois causou ressaca.

Na nossa área mais polêmica em Pontal do PR, a área do Porto e indústrias, a construção do píer da TECHINT já causou um depósito de areia. (...)

Taco: Storer, como está a questão da expansão de Paranaguá, inclusive em direção à rodovia antiga?

Storer: A periferia já ultrapassa a PR-407. Foi duplicado o primeiro trecho, todo o fluxo irá continuar. O COLIT evitou que o município de Paranaguá ampliasse seu perímetro urbano até a Linha de alta tensão e garantisse 100 m de faixa de preservação ambiental ao longo da rodovia. Havia um estudo de rodovia passando pela Lapa, Parque nacional Guaricana e Parque Saint Hilaire/Lange. Nova rota proposta é paralela à BR-277 e custa quase 10 bilhões de reais apenas o trecho do litoral, pois serão necessários muitos túneis. (...)

Storer: Guaratuba tem grande perímetro urbano, inclusive com sobreposição com parque. O município deve adequar esse perímetro, deverá haver uma área de amortecimento do parque. O CONAMA tem resolução que estabelece que onde não houver plano de manejo, há regras para a aprovação desses loteamentos em áreas de amortecimento. Os PDs deveriam ter estudos de economia e deseconomia da aglomeração. O custo da cidade fica caro, porque a infraestrutura e os serviços ficam dispersos. O papel do Paranacidade é o de oferecer instrumentos e formação aos técnicos dos municípios para que eles possam ter argumentos



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

para gerir o território e conversar com os prefeitos. Alguns critérios utilizados pelo Paranacidade para indicar esse problema de perímetros urbanos muito extensos: pavimentação, sinalização dos logradouros, arborização dos logradouros (com base no IBGE), Lixo acumulado nas vias públicas, esgoto à céu aberto, rampa para cadeirantes, etc. Estudo de dispersão urbana foram apresentados para os municípios, para que cada um possa fazer o seu. Porcentagem da ocupação da mancha, distância do centro e o centroide da mancha urbana, zonas não ocupáveis. Os PDs não trazem esse nível de informações estudadas. Outros trabalhos do Paranacidade: estudos de hidrografia urbana, dificuldade de identificar a nomenclatura dos corpos hídricos, trabalho conjunto com os técnicos municipais; levantamento dos helipontos, heliportos, retroporto, porto; estudo cartográfico do cadastro técnico de Antonina; levantamento florístico para a legislação do Bioma Mata Atlântica, 97% do território paranaense é remanescente do Bioma Mata Atlântica. A lei diz que é imune a corte em estágios médios de regeneração, mas não há um mapeamento dessa informação, o que dificulta à atuação de fiscalização.

Gislene: O mapeamento por radar pegou Antonina, mas não toda a região. O ITCG tem o modelo digital do terreno, com a altura da vegetação, em escala 1:10.000. Temos informações das áreas de risco, parte da área urbana, Ilha do Mel. Com o subsídio desse instrumento os municípios podem saber mais sobre o bioma, sobre áreas de risco. Pontal está contemplado, toda a faixa de infraestrutura e toda a área portuária e retroportuária. (...)

Eduardo: O ZEE deve ser tomado como uma bíblia? Pode ser contestado ou precisa ser defendido?

Danielle: Não temos resposta direta para isso, há questões que precisam ser vistas, que nós não tivemos condições durante a elaboração do ZEE, como os Planos de Manejo da APA, o desenvolvimento ocorrido após a conclusão do ZEE deve ser analisado, a sobreposição de questões legais.

Fabício: Storer, como a consultoria pode ajudar o Governo?

Storer: Reconhecer a rede de cidades, as 7 sedes dos municípios, como se interrelacionam e nos oferecem subsídios para a integração dos municípios sob o ponto de vista do desenvolvimento urbanístico, do ponto de vista de polaridades, particularidades. Quais são os interesses pontuados e como os agentes chegam nesses pontos. As necessidades que as cidades têm – em si mesmas e na relação entre elas. **Nós somos signatários do Pacto Global da ONU, A Agenda 2030 traz 17 objetivos para o desenvolvimento sustentável. Outras secretarias precisam se apropriar desses objetivos.** Agora o COLIT ainda está se relacionando bem com os municípios. Os municípios sempre queriam acabar com o COLIT e querem uma criar uma Agência de desenvolvimento para o litoral – o PDS pode resultar nessa tão desejada agência, sem que o COLIT precise terminar.

Fabício: Uma estratégia ótima a se adotar no PDS seria definir uma ação que contemple um dos objetivos do **pacto global** ou uma ação para atingir um objetivo do pacto.

Taco: Na matriz das ações poderá ser dito como as ações contribuem para atingir os **objetivos do pacto global.**

SÍNTESE

PRINCIPAIS QUESTÕES ABORDADAS

- Como o Paranacidade tem trabalhado em conjunto com os municípios e quais são os trabalhos elaborados para subsidiar análises nos municípios.
- Temas pelos quais o PDS pode incrementar o ZEE.
- Os limites/possibilidades de atuação do Estado e dos municípios fica obscuro diante da amplitude do número de dispositivos legais municipais, estaduais e federais.
- Porto de Pontal do Paraná
- Dinâmicas das areias e consequências da obra da engorda da praia de Matinhos.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

ENCAMINHAMENTOS/ DELIBERAÇÕES

- Taco, Maria Fernanda e Marcelo contatarão o Storer/ Panacidade para coletar informações cartográficas e dos Planos Diretores Municipais” (Grifou-se);

Considerando o Produto 01 – Plano de Trabalho Inicial (PTI) que indica, no Anexo II – Relatório da Reunião Plenária e Reuniões Temáticas de 30 e 31 de janeiro de 2018:

3. Reunião

Data: 30/01/18 14:00

Local: Secretaria de Planejamento, Sala de Situação, Palácio das Araucárias, 4º andar

Pauta: Saúde, segurança, educação, esporte, entretenimento e lazer, habitação e questões fundiárias.

“DISCUSSÃO

TARDE

(Sonia Maria dos Santos):

- A diferença dessa região para o restante do estado é as **questões ambientais** que existem.
- A ideia é trabalhar o desenvolvimento sustentável.
- Questão ambiental, cultural, histórica, portuária e marítima.
- Quais são as questões mais importantes em relação ao litoral?
- Turismo de veraneio e diferenciado.
- A partir de 2007- pré-sal – instalação de novas empresas – “empresas retomam projetos em Pontal”.
- 15.000 empregos, 4 bilhões em investimentos privados.
- Algumas empresas em atividades e outras mais devagar.
- “projeto prevê engorda a orla de matinhos”, “nova ferrovia passará ao lado da 277” – projetos que já existem isoladamente, a intenção é juntá-los.
- “Quais são os impactos, tanto negativos quanto positivos?” “qual é o futuro?”
- **Decreto 2647/2011 – plano estratégico para o desenvolvimento territorial sustentável do litoral do paraná.**
- Em 2013, depois da assinatura do contrato, começamos a efetivar como um projeto do banco mundial.
- O objetivo principal desse plano é discutir o futuro dessa região e estabelecer diretrizes.
- Duração de um ano.
- Trabalhar com diversas concentrações de mãos, com oficinas, para que a população possa conhecer o plano - 3 oficinas para regionalizar o litoral.
- Tirar a ideia de município e tratar como regional.
- Esporte turismo tem ramificação no litoral.
- Cada etapa terá audiências públicas.
- **As 5 dimensões abordadas são: ambientais, econômicas, sócio territorial, infraestrutura, institucional.**
- O plano é a integração das áreas de integração. (...)

(Ana Claudia Machado):

- Medo quanto aos 15 mil trabalhadores.
- **Questão de exploração sexual.**
- **Segurança Pública.**



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- Não há delegacia da mulher - há uma previsão para um posto de vulneráveis – Matinhos – foi pensado para um número pequeno de habitantes.
- A SESP tem os boletins de ocorrência.
- **Preocupação com o número de presos, por não haver penitenciária na região.**
- Podem fornecer esses dados.
- Estão sendo capacitados em relação ao mercado de trabalho.
- Foi levantado quais municípios necessitam o equipamento.
- Aumenta as ocorrências da Maria da Penha durante o verão.

(Gladys Teixeira):

- Diferença grande dos municípios.
- **Dificuldade de assistência social.**
- Guaraqueçaba – todos estão no sistema – existem comunidades de difícil acesso por serem fechadas.
- Morretes – já não tem tantos problemas.
- **Antonina ainda tem muita violência, exploração sexual.**
- Muitos vão para Joinville estudar – todo dia ou não.
- A relação com SC é grande em relação ao trabalho.
- **A pobreza cresceu muito no litoral paranaense.**
- **A população de rua cresce muito no período de verão.**
- Existe o perfil cadastrado das famílias que recebem assistência – em Guaraqueçaba não há tantas informações.
- **Indígenas – Paranaguá e Guaraqueçaba – vivem na tradição.**
- O Estado do Paraná tem muitas comunidades indígenas e quilombolas, mas no litoral é menor.
- Equipes volantes - atendem as ilhas- todas municipais.
- Existem equipamentos que estão paralisados para atender a juventude – Paranaguá.
- Dificuldade enorme com documentação dos municípios.
- São convênios com os municípios.
- Programa “Nossa família Paranaense” – ação Intersetorial.
- Um comitê municipal – direcionam os programas segundo as necessidades
- CREAS.
- Existem nordestinos durante o verão, que provocam um impacto grande.

(José Alberto de Campos):

- Existe um diagnóstico da região – não existe estrutura para trazer grandes eventos, visando um grande número de turistas ligados ao esporte.
- Existe ginásio, mas não com portabilidade.
- Temos que sair dos esportes “normais”.
- **Através do esporte pode melhorar a sustentabilidade.**
- Há desenvolvimento no litoral de atividades esportivas, mas não temos o viés de sustentabilidade, é pontual no verão.
- **É necessário um calendário anual de turismo esportivo.**
- **Existe a questão da natureza que pode trazer esportes de aventura.**
- **Esportes aquáticos – deve ser mais estruturado.**
- Existe estádio de futebol em Paranaguá.
- Todos os municípios têm equipes de várias modalidades que participam, mas nada com plano de sustentabilidade.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Comentário (Cid Blanco): **Conectar com a criança e adolescente**, obesidade infantil.

Comentário (Gladys Teixeira): **Não há investimento no esporte náutico**.

Comentário (Cid Blanco): É possível juntar esporte e equipamentos públicos. Haverá uma alteração do perfil do morador.

Comentário (Cid Blanco): a fase dois já iniciará na fase 1. Quando chegar na fase final do diagnóstico, serão realizadas as escutas.

SÍNTESE

Na reunião foram abordados temas sociais como: assistência a pessoas carentes ou portadores de necessidades, crianças e adolescentes, mulheres que sofrem agressões. Além disso houve uma preocupação grande em buscar respostas para possíveis problemas gerados com as obras no litoral, a fim de não criar uma favelização e nem problemas decorrentes do grande número de trabalhadores que irão ocupar a região no período de execução do projeto. Além do assunto social, foi discutido como associar o lazer e turismo de forma não prejudicial aos moradores litorâneos, já que a maior preocupação é o bem-estar dos que ocupam a região o ano inteiro.

PRINCIPAIS QUESTÕES ABORDADAS

- Amenizar impactos de agressões e explorações de mulheres, crianças e adolescentes;
- Ter a **acessibilidade** como foco no trabalho;
- Melhorar o acesso da população ao lazer, com criação de ambientes destinados à sua prática;
- **Ter como prioridade a sustentabilidade em todas as questões de turismo e lazer.**

PONTOS SENSÍVEIS E/OU DE ATENÇÃO

- **Exploração sexual na região do porto de Paranaguá;**
- Inexistência de locais próprios para a prática de esportes;
- Número grande de trabalhadores que irão ocupar o litoral durante a execução do projeto;
- Alteração que haverá no perfil do morador.

ENCAMINHAMENTOS/ DELIBERAÇÕES

- A ausência de representantes de alguns temas não permitiu o aprofundamento de alguns temas da pauta;
- Não foram discutidos os seguintes pontos previstos na pauta: saúde, educação, habitação e questões fundiárias.

Considerando o Produto 01 – Plano de Trabalho

Inicial (PTI) que indica, no Anexo II – Relatório da Reunião Plenária e Reuniões Temáticas de 30 e 31 de janeiro de 2018:

4. Reunião

Data: 31/01/18 09:00

Local: ITCG Rua Desembargador Motta 3428, Mercês

Pauta: Bases cartográficas e geoprocessamento

“**Gislene Lessa**: O litoral tem muitas **questões fundiárias** a resolver, por conta da presença de terras devolutas do Paraná e da União. O ITCG com frequência se envolve nessa identificação das áreas, o que auxilia o processo de **regularização fundiária, titulação de posse**, etc. Em relação à essa questão, são pessoas chave no assunto: Amílcar Cavalcanti



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Cabral (diretor/presidente do ITCG) e Roberto Gomes (diretor de terras), Constantino Stopinsky Filho (trabalhou muito tempo no IAP, tem muito conhecimento). Há uma questão de litígio de fronteira entre Paraná e São Paulo na divisa situada em Guaraqueçaba. O ITCG também apoia o programa FGRD – Fortalecimento da gestão de riscos e desastres, por meio do mapeamento de áreas de risco. Em março de 2011, o grande volume de chuvas provocou deslizamentos na Serra do Mar, só não houve mais vítimas porque essas áreas estão conservadas. A comunidade de floresta está constantemente em alerta por estar em área de risco. Seria interessante envolver a Defesa Civil no PDS, a pessoa chave seria Edmilson Barros, que trabalha no Palácio das Araucárias, 1º andar. Em novembro e dezembro de 2015 foi realizado um levantamento por radar interferométrico, com processamento dos dados durante o primeiro semestre de 2016. Escala 1:10.000. Não abrange toda a região do litoral, foi feito um recorte por bacia. Existem imagens georreferenciadas e planialtimétrico vetorial do ano 2000, em SAD69, na escala 1:25.000. Decorrente do Projeto de Proteção da Mata Atlântica, Pró-Atlântica, com consultores alemães. Disponível no site do ITCG. Também no site do ITCG estão disponíveis fotografias aéreas/levantamento planialtimétrico de 2003. Em 2005/2006 o Paranacidade/SEDU contratou ortoimagens spot5 com resolução de 5m, de uso e cobertura da terra, para atualização cartográfica. Ainda hoje essas ortoimagens são intensamente usadas pelo ITCG. Mosaico completo do Paraná. A consultoria deve solicitar esse material diretamente ao Paranacidade/SEDU, para o Carlos Storer e/ou engenheiro cartógrafo do Paranacidade. Há mapas de declividade para toda a região do litoral na escala 1:50.000. Em 2012 a Copel fez um levantamento de ortofotos (modelo do terreno, retificada, laser, escala 1:2.000 da área urbana) e ortoimagens (área rural resolução 2m). Qualquer coisa que venha da Copel precisa de um ofício de solicitação e termo de compromisso que deve ser utilizada a informação apenas para o PDS, citando todas as informações do contrato. Cartografia de base e temática do ZEE, principalmente do ano 2000 em SAD 69. Houve sobreposição de mapas para cada caso em particular. Consultar ao fim do documento do ZEE a relação com as fontes cidades para cada um dos mapas. Devemos citar no PDS como fonte do mapa não apenas o ZEE mas também a fonte de origem, que está especificada ao final do relatório do ZEE” (Grifou-se).

Considerando o Produto 01 – Plano de Trabalho

Inicial (PTI) que indica, no Anexo II – Relatório da Reunião Plenária e Reuniões Temáticas de 30 e 31 de janeiro de 2018:

5. Reunião

Data: 31/01/18 09:00

Local: Secretaria de Cultura

Pauta: Comunidades e comunidades tradicionais, Culturas tradicionais e étnicas, Patrimônio histórico, cultural e arqueológico

“**Regina:** Conselho com representação, caiçaras e pescadores artesanais, eles trazem suas dificuldades. Convenção 69, normativas que devem ser levadas em conta ao longo do Plano, sob pena de futuramente haver problemas com ministério público e órgãos fiscalizadores.

Comunidades sem infraestrutura básica precisam ser mencionadas no PDS no tema de infraestrutura. Na região do litoral: caiçaras (comunidades tradicionais culturalmente diferenciadas, com organização social diferenciada), indígenas guaranis, benzedeiras, quilombolas, cipozeiros, ilhéus, pescadores tradicionais.

Marta: Turismo de base comunitária. Rede caiçara de turismo, Cooperguará (teve muito apoio da SPVS), Grupo Guarapés Turismo, Mestres Fandangueiros, Rio Sagrado – vivências, Aldeia



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Cerco Grande, Comunidade em Barbados. Valadares é o resultado do êxodo das comunidades estuarinas, tem muitos problemas de regularização fundiária, hoje tem quase 20 mil moradores, tem força política. Serão refeitos os trapiches da Ilha do Mel, Ilha das Peças, ação do porto de compensação pela dragagem do Canal da Galheta. Uma das maiores reivindicações dos pescadores é a pesca da tainha com cerco, o que não é permitido no Paraná, apenas em São Paulo. O Ministério acompanha essa questão porque já chegou na questão legal. O crescimento da atividade náutica, oferta de locação de charters, associação de barqueiros para lazer, aumento perceptível da atividade náutica para o turismo, gerando bastante receita, o que pode contribuir para o turismo comunitário. (...)

Aimoré: Superagüi foi tombada antes de ser Parque, não apenas visando a preservação ambiental, mas também da cultura e do ser humano. Há enfrentamentos quando ocorrem a expulsão de comunidades tradicionais de áreas protegidas. **Centro histórico de Antonina** é tombado pelo IPHAN. Há também outros edifícios tombados como a estação ferroviária, capela, igreja. **Paranaguá:** centro histórico tombado pelo Estado, tirando Curitiba é o município do Paraná com o maior número de bens tombados: **forte da Ilha do Mel, a Ilha do Mel, outros. Morretes:** tem o estudo completo do centro histórico que deve ser tombado, casa Rocha Pombo onde é a sede da DETUR, capela, outros. **Pontal do Paraná:** Sambaquis do Guaraguaçu. **Matinhos:** A Orla Marítima de Matinhos foi tombada em 1974, com poucas frases no livro tombo (“está tombada a orla de Matinhos”), proposta do professor Bigarela. Não há compreensão do que era esperado na época com esse tombamento. Interpreta-se hoje como o espaço entre o Hotel e as pedras de Matinhos. O Conselho delibera sobre isso. Ao redor do bem tombado existem restrições legais. Existe uma normativa que autoriza a engorda da praia de Matinhos, disponível no site da secretaria da cultura > bens tombados > orla de matinhos. (...)

SÍNTESE

PRINCIPAIS QUESTÕES ABORDADAS

- Localização e características das comunidades tradicionais com potencial turístico
- **Carências** de infraestrutura básica
- Problemas enfrentados pelos empresários, pescadores e comerciantes locais
- **Patrimônio tombado**
- Atividades turísticas existentes e potenciais

PONTOS SENSÍVEIS E/OU DE ATENÇÃO

É importante a questão da implantação de formas alternativas de energia, água, esgoto e tratamento de resíduos sólidos nas comunidades tradicionais. A questão do trabalho de capacitação de comunidades, com o objetivo de torná-las mais autônomas, menos dependentes das iniciativas de governo” (Grifou-se).

Considerando o Produto 01 – Plano de Trabalho

Inicial (PTI) que indica, no Anexo II – Relatório da Reunião Plenária e Reuniões Temáticas de 30 e 31 de janeiro de 2018:

6. Reunião

Data: 31/01/18 14:00

Local: SEPL, Palácio das Araucárias, 4º andar, Ala D.

Pauta: Decidir sobre o plano de comunicação – publicação nas redes sociais, divulgação, notícias. Comunicação com stakeholders.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

“SÍNTESE

PRINCIPAIS QUESTÕES ABORDADAS

- Principais aspectos do Plano de Comunicação

PONTOS SENSÍVEIS E/OU DE ATENÇÃO

- Conhecer de fato o que a população busca com o PDS Litoral.
- Como fazer com que todos tenham acesso às informações.
- Acesso ao mailing list do governo do Estado do Paraná.

ENCAMINHAMENTOS/ DELIBERAÇÕES

- Após solicitação, Sônia Maria dos Santos ficou encarregada de entrar em contato com a Comunicação Social para pedir acesso ao mailing list dos veículos de comunicação do litoral. Dessa maneira a equipe de comunicação consultora do PDS Litoral poderá traçar metas para uma divulgação assertiva” (Grifou-se);

Considerando o Produto 01 – Plano de Trabalho

Inicial (PTI) que indica, no Anexo II – Relatório da Reunião Plenária e Reuniões Temáticas de 30 e 31 de janeiro de 2018:

7. Reunião

Data: 31/01/18 14:00

Local: IPARDES. Rua Amazonas Marcondes, 336, Cabral, Curitiba – PR

Pauta: Produção e desempenho, cadeias produtivas e arranjos produtivos locais (APL), emprego e renda, investimentos previstos ou em andamento, demografia e fluxos migratórios, arrecadações municipais e repasses

“(Mario J. Figueiredo):

- O que vai desequilibrar o mercado não são as casas existentes, e sim os investimentos, que criarão casas populares, e terão que criar uma nova estrutura de bairros para novas casas

(Cid Blanco Jr.):

- Cita a influência das moradias temporárias para os construtores.
- Devem ser criadas moradias para mercado popular.
- Devem ser criados bairros estruturados, com saneamento e estruturas básicas.
- Criar parcerias com construtoras, para evitar ocupações irregulares

(Daniel Nojima):

- Cita que pode faltar trabalho para a mão de obra jovem no litoral.

(Evandro Razzoto):

- A mão de obra do litoral tem um baixo nível de qualidade. (...)

(Cid Blanco Jr.):

- Há 2 planos, um com a previsão do porto e um sem o porto, cujo qual já foi projetado.

(Noé V. dos Santos):

- A Secretaria de Planejamento contratou a Paraná Desenvolvimento para criar um banco de dados dos projetos de investimento no Paraná.

(Deise Bezerra):

- Cita as 3 dinâmicas do litoral, norte – centro – sul, pois do ponto de vista da mesma são 3 regiões bem diferentes e que devem ser trabalhadas distintamente. (...)



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

(Marta Yoshie Takahashi):

- A classe operaria não gera empregos locais, e sim traz novos operários de fora, como foi o caso de **Adrianópolis**, lá é possível ver que os construtores preferem pagar uma moradia temporária, ao invés de investir na construção de moradias populares.

(Mauricio Lunardon):

- Em Paranaguá o ensino é muito fraco, nenhuma escola tem nota suficiente no (indep?)

(Evandro Razzoto):

- Mão de obra, ensino e capacitação cultural no litoral é um assunto muito crítico.
- FIEP e SENAI podem auxiliar na qualificação da mão de obra local.

(Deise Bezerra):

- Acha fundamental participarem (consorcio) da próxima reunião com o COLIT.
- Acredita que é necessário resgatar os planos passados que foram criados em 2011.

(Julio Suzuki):

- Acredita que se não houver capital humano local, haverá transição de trabalho para a mão de obras de outros locais. (...)

(Cid Blanco Jr.):

Existem 2 caminhos que podem ser tomados: um com o porto e outro sem o mesmo, o governador não vai fazer um grande investimento para um porto que pode não acontecer. Devemos trabalhar com outras linhas de desenvolvimento da economia da região pois o objetivo deste projeto é também melhorar a renda dos moradores

(Mario J. Figueiredo):

- **Existe um grande entrave para o porto por causa dos latifundiários, e também pelo grande impacto natural que isso iria causar.**
- Paraná tem destaque no maior número de praias balneárias com possibilidade de tomar banho.

(Evandro Razzoto):

- Florianópolis e Balneário Camboriú estão muito mal com a poluição da praia, por isso não podemos culpar tanto as ONGs que protegem as praias paranaenses. (...)

(Evandro Razzoto):

- Deve-se criar atividades para o morador fora de temporada, para criar condições de lazer.

(Marta Yoshie Takahashi):

- Conta sobre os segmentos de Turismo especializado, como o turismo de observar aves

(Guaraqueçaba, Guaratuba)

(Julio Suzuki):

- Deve-se criar um turismo perene, não apenas um atrativo de verão.

SÍNTESE

Na reunião foram abordadas questões sobre dados e como conseguir informações econômicas e populacionais da região, os impactos que o porto pode causar, a mão de obra local, assim como o ensino regional e como pode ser melhorado.

PRINCIPAIS QUESTÕES ABORDADAS

- Como conseguir dados necessários para o projeto.
- Migrações para o litoral.
- Mão de obra local e como capacitá-la.
- Impactos que o porto pode trazer.

PONTOS SENSÍVEIS E/OU DE ATENÇÃO



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- Impactos do porto novo.
- Realização ou não do mesmo, necessidade de criar 2 planos, contando com ou sem o porto.
- Assim como a necessidade de criar outras formas de renda local que não só do porto.
- Ensino regional, como qualificar a mão de obra local” (Grifou-se);

Considerando o Produto 01 – Plano de Trabalho

Inicial (PTI) que indica, no Anexo II – Relatório da Reunião Plenária e Reuniões Temáticas de 30 e 31 de janeiro de 2018:

8. Reunião

Data: 31/01/18 09:00

Local: SEMA. Rua Desembargador Motta 3384, 3º andar, Curitiba – PR

Pauta: Solo, subsolo e topografia; ambientes hidro mórficos; unidades de conservação; hidrografia e hidrologia; fauna e flora; áreas de risco; órgãos de fiscalização e licenciamento; infrações; habitação e questão fundiária

“SÍNTESE

Nessa reunião foram discutidos temas ambientais focados em preservação das APAs e parques. Além de melhorar o turismo da região para que seja mais sustentável. Já na parte hidráulica foi discutido o saneamento de cada município, a preservação das bacias, os problemas com enchentes. Em todos os assuntos abordados foi mostrado dados que o Estado tem e fornece nos sites de cada órgão.

PRINCIPAIS QUESTÕES ABORDADAS

- Turismo sustentável;
- Problemas com abastecimento de água e tratamento de esgoto;
- Enchentes;
- Problemas relacionados à Ilha do Mel.

PONTOS SENSÍVEIS E/OU DE ATENÇÃO

- As unidades de conservação;
- Problemas com os resíduos sólidos;
- Problemas de infraestrutura na Ilha do Mel.”

Considerando o Produto 01 – Plano de Trabalho

Inicial (PTI) que indica, no Anexo II – Relatório da Reunião Plenária e Reuniões Temáticas de 30 e 31 de janeiro de 2018:

9. Reunião

Data: 31/01/18 14:00

Local: Secretaria de Infraestrutura e Logística. Avenida Iguaçu 420, 2º andar

Pauta: Transporte público e sistema viário; logística; comunicação e energia; saneamento; resíduos sólidos; empreendimentos.

“(…) (Fernando Ferro):

- Preparam uma apresentação geral da secretaria
- Gerir a infraestrutura de transporte do Estado e gerir edificações públicas
- Secretarias, Autarquias e Empresas públicas



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- Rodovias públicas e concessionadas e ferrovias
- Maior investidor que há no litoral paranaense
- Manutenção de aeroportos, construções de pontes
- Infraestrutura terrestre (rodovias, ferrovias, aeroportos, heliportos e dutos) e marítima (portos, canais e marinas)
- **Todas a infraestruturas de portagem no litoral, as marinas, tem uma deficiência em regulamentação**
- **O porto de Paranaguá movimenta 50 milhões de toneladas/ano**
- Ferrovia 8 milhões toneladas/ano
- Rodovia 3 milhões toneladas/ano
- Movimentação de 68 milhões de toneladas/ano – projeção
- Veranistas – movimentação de população. População do litoral de 550 passa a 1 milhão. Todos vão de automóvel. Ocasionalmente congestionamento na serra, PR-417 e PR-412; e PR-412 e SC-412
- Acesso a Guaraqueçaba – rodovia não pavimentada e sem condições de tráfego. Demanda muito antiga. Dificuldades técnicas
- Novo acesso à cidade de Antonina e ao porto
- BR101 (ligação 376 e 101) pavimentação
- Nova 412 – faixa de infraestrutura de Pontal- permitirá viabilização do porto de Pontal
- Investimentos de ampliação do porto de Paranaguá e seu novo edifício
- Aeroportos de Paranaguá e Guaratuba, heliportos, marinas
- Terminais: embarcação turística
- Transporte urbano e intermunicipal
- Transporte ferroviário mercadorias e passageiros
- Infraurbana de drenagem, saneamento
- Gás encanado

(Glaucio Lobo):

Rodovia PR-340 – trecho BR-277 a Antonina

- Apresentação do sistema viário atual: Para que os caminhões acessem o porto de Antonina ocorre passagem dentro da cidade de Morretes e Antonina, ocorrendo uma volta de 24Km.
- Desde 95 estuda-se uma nova rodovia
- 2013 retomou-se o assunto
- 2016 o procedimento foi judicializado – 1ª instância não resolveu nada

(Fernanda Holzmann): havendo a interesse do estado um novo estudo ambiental seria feito. Em 2001 havia um estudo, mas era superficial.

- Objetivos e justificativas: Tráfego de caminhões elevado, segurança viária/trafego de veículos pesados em áreas urbana, acidentes, desenvolvimento turístico regional, preservação dos bens patrimoniais, expansão da prática portuária.
- O sistema atual passa por dentro do município, até o Pontal do Félix
- A avenida portuária contornaria o centro urbano direto ao Pontal do Félix
- Em 2013 foi feito um estudo de viabilidade técnico ambiental
- Existiam 4 opções de traçado
- De 24km passaria para 11km para acessar o porto
- Alternativas locais: 8 alternativas de traçado, fatores ambientais, sociais e econômicos; ajuste de traçado
- PR-340- Alternativa escolhida 1 – variante e subtrecho B



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- Descrição do projeto: rodovia de pista simples, acostamento dos dois lados, ciclovia na área do litoral, extensão de 10,3 Km
- Cronograma de 24 meses da ponte do rio Nhundiaquara – extensão mínima de 1500 m – técnica construtiva de Cantitraveller (mínima interferência com a superfície terrestre).
- **107 milhões de reais – toda a rodovia**
- **É o projeto judicializado**

(Fabricio Miyagima): **Se o porto de Antonina não tem histórico quantitativo de carga? (...)**

(Eduardo Martínez): Para que mais se usa o porto de Antonina?

(Nathalia Gallo): Chega apenas fertilizantes – importador.

(Eduardo Martínez): **Aliviar Antonina e Morretes é o objetivo com esse processo?**

(Fernando Ferro): Sim.

(Nathalia Gallo): Existem empresas que cortaram a frota ferroviária e investem apenas em rodoviária.

Faixa de infraestrutura Pontal do Paraná:

- Faixa de infraestrutura oeste do litoral do Paraná: Rodovia, canal de drenagem, gasoduto, linha de transmissão
- Hoje principal acesso é a PR- 412 – ocasionando uma segregação do município, ocorrem acidentes frequentemente, conflito de usos de modais, tráfego constante, não existe outra alternativa de tráfego de ponta a ponta (beira mar interrompida e sem infraestrutura)
- Canal de macrodrenagem: solução para as enchentes constantes durante o verão
- Solução integrada: evitar segregação, sinergia entre rodovia e canal.
- Possibilidades futuras: Dutos de saneamento, linhas de transmissão de energia elétrica, gasoduto, ferrovia
- Junto com o estudo de 2013 a EPL lançou um estudo de ligação de Aracaju com pontal de Paranaguá.
- Plano diretor tomou forma
- Área de preservação – Dutos - Rodovia – Ferrovia – Faixa de alta tensão – Canal de macrodrenagem – Urbanização – faixa de infraestrutura de 175m.

(Eduardo Matínez): Para que seria usada essa ferrovia?

(Murilo da Luz): Para abastecer o porto de Pontal. Priorizando que as cargas sejam deslocadas por ferrovia.

- O traçado de hoje é de 19 Km, trecho PR-407 (Ponta do Poço + 4 vias coletoras)

(Eduardo Martínez): **Há necessidade de 3 portos no litoral do Paraná?** Que estudos de demanda real temos dessas demandas portuárias?

(Fernando Raphael): Num país normal, um porto opera 70/80% da sua capacidade normal. Aqui, o porto de Paranaguá opera com 100% da sua capacidade, na beira do seu limite. Vivemos na eminência de filas rodoviárias (hoje diminui drasticamente por causa da gestão, mas ainda está sobrecarregado) e marinhas. A gente recebe caminhões de Rondônia, e a agricultura e pecuária brasileira só está aumentando, exigindo cada vez mais do porto de Paranaguá. Então, esses projetos portuários servem para aliviar o porto de Paranaguá (Plano de desenvolvimento portuário)

(Nathalia Gallo): Suprimos **Paraná, Santa Catarina, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraguai, Argentina. Os dois maiores portos de grãos são de Santos e Paranaguá. Pegamos pouca carga de São Paulo, por causa do porto de Santos**

(Glauco Lobo): Marcar uma reunião para discussão apenas da situação portuária. Conhecer o porto de Paranaguá.

- Porto será afastado da urbanização



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- Existe uma necessidade de amplificação da conexão entre os balneários e a BR-277
- **Licitação saíra no próximo mês**
- **Custo da primeira fase seria 260 milhões (rodovia em pista simples, canal de macrodrenagem, viadutos)**
- Canal de macrodrenagem possibilita tráfego de embarcações
- Requalificação da Pr-412 teria pista dupla, ciclovia, passeio.

(Fernanda Holzmann): existe estudo do IPHAN, existem estudo das aldeias junto a FUNAI.

(Oriol Biosca): **A duplicação seria decorrente da abertura do Porto?**

(Glauco Lobo): Sim, mas a construção já prevê duplicação.

(Maurício da Luz): O desenvolvimento nunca acompanhou a necessidade de Pontal. A população residente será mais afetada que a de veraneio.

Ponte Caiobá - Guaratuba (vão de 800 m)

- A ponte é prevista aonde hoje atravessa o Ferry-Boat
- Demandaria uma melhoria numa estrutura viária nos dois municípios
- Adequação de capacidade/duplicação
- Há uma licitação em andamento - EVTEA
- Custo total 140 milhões de reais
- Prazo de execução de 37 meses
- Possibilidade de concessão (cobrança de pedágio)
- Diminuir o acesso por Garuva
- Será de pista simples, continuará com as restrições do Ferry-Boat
- O tráfego é sazonal

(Fabricio Miyagima): Existe pessoas contras por questões paisagísticas, e por não quererem o aumento de fluxo de carga pesada nas cidades.

BR-101 (Garuva/ Br-101-Br-277- SP/Br-116)

- Retirar a demanda de carga pesada passando por cidades e seguindo pela 101
- 306 milhões

(Oriol Biosca): Quanto o estado pode investir em infraestrutura

(Nathalia Gallo): **250 milhões/ano**

(Fernando Ferro): O DER investe mais ou menos 1 bilhão

Transporte Hidroviário

(Josil Rubaptista):

- Plano Hidroviário Estadual – contrato concluído em 2015.
- O estado tem 64 travessias aquaviárias – 49 de responsabilidade do Estado.
- 2 travessias no litoral.
- Travessia por balsa no litoral: Matinhos-Guaratuba (Ponte de Guaratuba); intermunicipal em Paranaguá (Ponte dos Valadares).
- Transporte regular de passageiros 11 de responsabilidade do Estado e são precárias.
- Atracadouros – Paranaguá 8 trapiches de estrutura precária; Ilha do Mel é o segundo ponto turístico mais visitado do estado – atravessam 120 mil passageiros/ano- existe conflito ABALINE e Estado.
- A problemática da Ilha do Mel é de falta de fiscalização da quantidade de turistas que entram na ilha. O Estado pretende intervir nesse ponto.
- Existe uma resistência de mudança – comunidades tradicionais.
- Baixo nível informacional.
- Há cooptação estremada entre os gestores locais e os empresários.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- Pontal de Paraná tem a segunda maior frota aquática do Brasil.

(Murilo da Luz):

Nova Ferroeste:

- Projeto antigo.
- É melhorar o transporte de carga.
- Qualquer intervenção depende de licenças ambientais.
- Mato Grosso do Sul – Guaíra – Guarapuava – Curitiba – Paranaguá.
- Estado conseguiu uma união de diretrizes.
- Atender as estimativas do porto (80 milhões de toneladas – até 2045).
- Projeto de mais de 40 anos sendo pleiteado.
- Eficiência.
- Ecológico.
- Aliviar as estruturas existentes.
- Deixar a estrutura ferroviária existente para turismo.

SÍNTESE

A reunião enfocou as reformas na infraestrutura viária, a ponte de Guaratuba e melhorias de acesso aos portos. Destaque para o Porto de Pontal do Paraná, e como isso poderá afetar a população e a infraestrutura do litoral.

PRINCIPAIS QUESTÕES ABORDADAS

- A reforma de infraestrutura de Pontal do Paraná;
- A ponte de Guaratuba;
- A nova conexão do porto de Antonina;
- A BR 101
- A instalação do porto de Pontal do Paraná;

PONTOS SENSÍVEIS E/OU DE ATENÇÃO

- As discussões geradas com o projeto da ponte de Guaratuba;
- Os impactos que a reforma da infraestrutura de Pontal do Paraná trará a população;
- A necessidade de um terceiro porto no litoral.

ENCAMINHAMENTOS/ DELIBERAÇÕES

- Não foram discutidos os seguintes pontos previstos pela pauta: Transporte público, logística, comunicação e energia, saneamento, resíduos sólidos, empreendimentos;
- O Emanuel Maciel teve que se ausentar por haver marcado uma reunião com a SANEPAR para discutir saneamento básico.

Considerando o Produto 02 – Relatório de Atividades (RA01), no item 3. Outros Eventos e Atividades, que menciona:

“VI. Reunião com a Coordenadoria da Bacia Litorânea do Ministério Público do Paraná

Local: Ministério Público do Paraná - Paranaguá

Data: 08/03/2018

Horário: 17:00

Participantes: Dra. Priscila Cavalcante – MP; Dra. Juliana Weber – MP; Caio Pamplona – ICMBio; Juliano Dobis – Mar Brasil; Raphael Rolim de Moura – Secretário de Meio Ambiente de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Paranaguá; Sergio de Freitas – Prefeitura de Guaraqueçaba; Dailey Fischer – Observatório Costeiro (por Skype)

Participantes do Consórcio: Taco Roorda, Mauricio Maas, Heverson Bayer.

Memória: (...) Dra. Priscila aponta a necessidade de se ouvir todas as comunidades do litoral, e menciona que o MP está sistematizando uma lista dessas comunidades, a partir de informações enviadas pelas prefeituras e órgãos da região. Ressalta que há comunidades indígenas na região e pergunta como será a metodologia para ouvi-los. Fala também de uma comunidade **Quilombola**, e do Instituto Palmares, que pode ser importante nesse processo. Taco explica que o processo de escuta das comunidades ainda não começou e, portanto, essa metodologia ainda está sendo concebida pelos consultores responsáveis – Barbara Bravo e Pedro Strozemberg.

Dra. Juliana e Dra. Priscila expressam sua preocupação em se ter uma escuta inclusiva, dizendo que nas reuniões algumas pessoas falam muito e outras ficam inibidas em falar. Perguntam se há uma metodologia para equanimizar a escuta. Taco responde que existem métodos que serão utilizados para se conseguir uma escuta com qualidade. (...) Dra. Priscila externa a preocupação de que o PDS Litoral dê muita ênfase às questões urbanas e industriais, deixando em segundo plano as questões ambientais. Os participantes mencionam o caso do ZEE, em que o diagnóstico não é condizente com o prognóstico, que há conflitos entre áreas de conservação e de uso urbano. Cogita-se que o ideal seria segurar os licenciamentos ambientais no litoral, até que o PDS Litoral esteja pronto, já que a partir dele pode se avaliar melhor onde as indústrias poderão se instalar. Taco explica que a ideia do plano é buscar formas alternativas de desenvolvimento, baseadas no diálogo, e que conciliem desenvolvimento com conservação ambiental. Dra. Priscila mostra preocupação com a compreensão de um Plano complexo pelas comunidades tradicionais. Cogita a necessidade de um tradutor para conversar com as comunidades indígenas. Sobre a divulgação, Dra. Juliana e Dra. Priscila sugerem a utilização de redes sociais, como o facebook. Taco explica que esses instrumentos estão previstos para a divulgação dos eventos participativos. Dra. Priscila também menciona a participação do Pacto Global da ONU. Dra. Juliana diz que há uma interpretação equivocada da atuação do Ministério Público: o MP não é contra o desenvolvimento, mas ele tem que acontecer de forma responsável, minimizando os impactos negativos no meio ambiente, e seguindo a normas estabelecidas. Comenta que o litoral é visto como um lugar de ‘se retirar, mas não de receber’. O que se pede é que, ao se retirar, deixe algo em troca” (Grifou-se);

Considerando o Produto 02 – Relatório de Atividades (RA01), no item 3. Outros Eventos e Atividades, que menciona:

“VIII. Reunião entre moradores da Ilha do Mel e ONGs, para a qual o PDS-Litoral foi chamado como convidado

Local: Encantadas – Ilha do Mel

Data: 14/03/2018

Horário: 19:30

Participantes: Darley Fischer (OC2), Claudia Guadagnin (Observatório de Justiça e Conservação), Aristides Athayde (Observatório de Justiça e Conservação), Daniela Borges (Observatório de Justiça e Conservação), Juliano Dobis (Mar Brasil), Moradores e entidades da Ilha do Mel (ver lista em anexo)

Participantes do Consórcio: Mauricio Maas

Memória:



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

A reunião foi organizada por ONGs e moradores da Ilha do Mel para discutir a implantação da Faixa de Infraestrutura e do Porto em Pontal do Paraná. O PDS Litoral foi convidado a participar. Tal participação se deu no sentido de expor aos participantes, de forma sucinta, o Plano de Trabalho do PDS. A reunião se iniciou com uma breve apresentação e, em seguida, o vice-presidente do Observatório de Justiça e Conservação tomou a palavra, trazendo a discussão da conservação ambiental, especificamente da **Ilha do Mel**. Aponta as consequências da construção da faixa de infraestrutura e do porto para Pontal do Paraná e Ilha do Mel, destacando-se:

- Há outras alternativas de desenvolvimento, que não a do projeto da faixa de infraestrutura e do porto, que não tem um impacto ambiental tão grande, que resulta no desmatamento de área equivalente a 650 campos de futebol.
- Diz que o Observatório está em contato com o CAU – Conselho de Arquitetura e Urbanismo e IAB – Instituto de Arquitetos do Brasil; de acordo com técnicos da área, a estrada (parte da faixa de infraestrutura) não “ajuda” o comércio, por ser uma via rápida para escoamento de carga; para Pontal, seria mais interessante urbanizar e duplicar a rodovia atual.
- A Ilha do Mel é carente de infraestrutura, como esgoto a céu aberto, e nesse sentido, questiona o que a Ilha vai ganhar com a construção do porto e da estrada. O recurso público a ser investido na estrada poderia ser usado para melhorar a infraestrutura, a educação e os serviços da Ilha do Mel.
- O Porto vai gerar poucos empregos para a população nativa de Pontal, pois a maior parte dos futuros postos de trabalho serão ocupados por pessoas de fora. Há uma migração de pessoas que vem na esperança de conseguir emprego, mas que não irá se concretizar; essas pessoas ficarão em Pontal, mas desempregadas, ou com sub-emprego, e o município terá que arcar com esse custo social.
- Futuramente, considerando que o projeto do porto for adiante, a Ilha do Mel vai ser associada ao porto, não mais à natureza, como é hoje. Isso vai ter **grande impacto na Ilha do Mel como destino turístico.**
- **Apesar do calado profundo, haverá necessidade de mais dragagens, tendo um grande impacto nos ecossistemas marinhos; o local onde será o cais tem um calado de três metros, vai exigir dragagem.**

Na segunda parte da reunião, Darley Fischer, do Observatório Costeiro, descreve a instituição a qual representa, salientando que é formada por pessoas que pensam e estudam o litoral, fazendo controle sobre a ação do estado sobre a região. Destaca em sua apresentação:

- Será construída a rodovia da faixa de infraestrutura, mas não foi pensada a duplicação da PR-407, que a interliga à BR 277, o que pode causar estrangulamento de tráfego.
- Aponta o PDS Litoral como ator que pode responder os questionamentos da comunidade, como contratado pelo estado para pensar o desenvolvimento sustentável do litoral.
- O Plano Diretor de Pontal do Paraná está judicializado por ter muitos problemas, pelo processo não ser sido suficientemente participativo. O que acontece em Pontal afeta diretamente a Ilha do Mel, e por isso deveriam ser consultados na elaboração do PD.
- Fala da falta de participação no ZEE-Litoral.
- Mostra as zonas voltadas para ocupação antrópica-industrial na região pensada para o futuro Porto em Pontal do Paraná.
- Aponta problemas no EIA-RIMA da Faixa de infraestrutura, como a não consideração das cinco modalidades de infraestrutura da faixa.
- Levanta a questão da comunidade do **Maciel**, que será extremamente impactada pelo empreendimento. Questiona a forma como o Plano Diretor foi apresentado para essa



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

comunidade, enfatizando que deveriam ter uma participação maior, pois se tornariam uma área urbana.

Na terceira parte da reunião, Mauricio Maas apresenta sucintamente o Plano de Trabalho do PDS-Litoral, dando ênfase para as fases do projeto e o processo participativo.

- Durante o debate, os moradores e entidades da Ilha do Mel levantam algumas questões, destacando-se:
- A Ilha do Mel mítica, apontada pelo Aristides, não existe mais. Deve-se pensar em soluções concretas para o que a Ilha vive hoje;
- As ações pensadas para a Ilha do Mel devem ter um teor mais educativo, pois as próprias comunidades estão causando muito impacto ambiental na Ilha.
- A ilha vive do turismo, 99,9% vive do turismo, mas as comunidades estão sendo colocadas silenciosamente à margem desse processo;
- Alguns integrantes da comunidade têm foco voltado para as compensações que os empreendimentos podem gerar: o pessoal do porto tem vindo escutar as comunidades e apresenta-se a possibilidade de construção de escolas, etc. Demanda-se das ONGs auxílio técnico para pensar que compensações poderiam ser exigidas.
- Demanda-se das ONGs projetos concretos das alternativas aos empreendimentos tradicionais
- A comunidade pode e deve exigir a participação no planejamento dos empreendimentos, recusar os projetos prontos.
- Os Projetos de ONGs não têm continuidade.
- Não tem interesse do governo do estado em trazer investimentos para os projetos que já existem na Ilha.
- Pela lógica do estado, foi plantada uma ideia de que nós (comunidades) não podemos construir a nossa cidadania.
- A Ilha tem necessidades básicas como segurança e saneamento.

Foi apresentada a ideia de criar um **Instituto Ilha do Mel**, formado pelas comunidades, para que fosse pensada alternativas de educação, recepção dos turistas, fossas sépticas, manejo com o lixo etc.

- Tem gente demais vindo para a Ilha, não tem condições de receber toda essa gente da forma que deveria.
- **Conselho da Ilha do Mel** foi criada pelo estado, mas o nosso Conselho Gestor é só consultivo, não é deliberativo. Não tem porque participar. Apresentam como exemplo de boa prática a gestão participativa da APA Marinha do Litoral Norte de São Paulo.
- Foi discutido a questão da comunidade do **Maciel**, e como estão sendo pressionados pelo empreendimento do porto.”

Considerando o Produto 02 – Relatório de Atividades (RA01), no Anexo I – Eventos Anteriores, que traz a Memória de Reunião nº 08/2018, da Coordenadoria Regional da Bacia Litorânea:

“1. **UFPR - Prof. Daniel:** o desafio é elaborar um plano que atenda aos interesses do Estado e da sociedade e não de grupos e interesses privados. Demonstrou preocupação com a viabilidade de consulta às diferentes comunidades, que merecem uma aproximação esclarecedora e convidativa, mediante oficinas de engajamento, e com “as várias camadas de cuidado” que se tem que ter, por parte dos grupos aliados ao governo e as instâncias que



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

legitimarão o Plano. Apontou a ausência de compreensão do Estado sobre os conflitos do litoral e as diferentes perspectivas do desenvolvimento alternativo em discussão em âmbito internacional, sobretudo ligadas ao turismo e sua cadeia produtiva, sob formas de roteirização e arranjos produtivos locais. O Estado do Paraná foi protagonista na gestão costeira, no início da década de 1980. Há uma lei estadual de 2001 que aponta para a necessidade de um **Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro**. No entanto, na última década, o Estado abandonou esta Lei e a Lei Federal de Gerenciamento Costeiro, por motivos que hoje se tornam mais claros. Pontuou ainda a necessidade de fortalecimento institucional e de revisitar o turismo na região, fortalecendo-o, como gerador de emprego, renda e fortalecimento da auto estima do litoral. Salientou a importância de se considerar os instrumentos do GERCO. O plano precisa se concentrar na qualificação da superestrutura e da gestão, e deixar de repetir o pensamento único da infraestrutura e do desenvolvimento portuário como panaceia. Ademais, o plano deve discutir cenários demográficos/migração em massa, ordenamento territorial e gerenciamento costeiro integrado. Questionou se havia um **cronograma executivo**, que não foi apresentado, e colocou o CEM/UFPR à disposição para contribuir e dialogar com a equipe multidisciplinar.

2. SEPLAN/Programa de Cidades – Patrícia: destacou o engajamento de atores multissetoriais para criação de governança no território. O Pacto Global é composto por 10 Princípios subdivididos em 04 áreas: direitos humanos, trabalho, meio ambiente e combate à corrupção. É um conjunto de princípios norteadores que foram adotados inicialmente, pelo setor privado, mas que, por conta do Programa Cidades, engloba agora governo, sociedade civil e academia, para a construção conjunta de cidades mais justas, sustentáveis e resilientes, incentivando o estabelecimento de projetos multissetoriais inovadores. O Programa pode apoiar o engajamento de atores multissetoriais e, por meio de parcerias, aportar tecnologias que podem ser disponibilizadas ao consórcio para melhor organização da governança na elaboração do PDL. O **Programa de Cidades, da ONU** baseia-se nos Princípios do Pacto Global, e utiliza uma plataforma para engajamento de *stakeholders* e governança, bem como ferramentas disponíveis para avaliação e alavancagem de parcerias estratégicas. Ressaltou a importância de que todas as ações e projetos sejam alinhados com os Objetivos de Desenvolvimento do Milênio/Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável em relação a objetivos, metas e indicadores cabíveis ao território. Acrescentou ainda a adoção de um sistema de informações georreferenciadas para inclusão de dados do plano, com espacialização. Assim, o Programa de Cidades pode atuar como um parceiro na construção desta ferramenta por meio de parcerias. Tratou sobre o conceito de desenvolvimento que devem ser inclusivo e sustentável. Para alguns, o desenvolvimento é apenas econômico e para outros, importa a **qualidade de vida**. **Todos os atores devem ter o mesmo peso e todos devem ter a sua voz ouvida.** (...)

5. OC2 - Clóvis: apontou a *complexidade* e as dificuldades no tratamento de processos de zoneamento e licenciamento ambiental do litoral do Paraná, muitos deles, eivados de ilegalidades. Os processos de licenciamento ambiental vêm sendo conduzidos sem o necessário equilíbrio e sem obediência aos ditames legais. Há uma dicotomia entre o projeto de discussão refinada e qualificada sobre o futuro do litoral e a atual posição do governo de desrespeito ao princípio da legalidade nos processos de zoneamento e licenciamento ambiental. Efetuou algumas críticas à forma como o **COLIT** tem conduzido os processos de zoneamento e licenciamento ambiental, sem qualquer respaldo legal. O Litoral do Paraná é o maior remanescente contínuo de **Mata Atlântica Costeira do Brasil**. No entanto, o Estado não considera o interesse público e sim o interesse setorial privado. Citou como exemplo o Município de Antonina: a região tem forte potencial turístico, como os Parques Nacionais Americanos e Africanos. Há, no local, florestas tropicais conservadas com potencial econômico e turístico. As Unidades de Conservação demandam cerca de 400 empregos diretos que necessitam de investimento, capacitação e contratação, porque **não se investe em turismo**



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

relacionado à conservação. Citou como exemplo, o projeto da ferrovia na Serra do Mar. O Instituto de Engenharia recebeu o diagnóstico com as áreas a serem conservadas e contribuiu com um novo traçado, que possibilitou a criação do Parque Nacional de Guaricana. Esta atuação, mostra que o Observatório de Conservação Costeira está preocupado sim com o **desenvolvimento** da região, mas um desenvolvimento real, para todos, que considere o potencial econômico e turístico da conservação da natureza e os aspectos culturais locais, bem como a participação de todos indistintamente. Pleiteou um **Processo Participativo**: (i) que possa acomodar os interesses dos envolvidos e uma solução apaziguadora e (ii) trazer elementos técnicos e alternativas reais de melhorias de **qualidade de vida**. Apontou a necessidade de profissionais com experiência na área de conservação da natureza e a bióloga Patrícia (Hidria), da Espanha, apresentou-se como bióloga especializada em áreas protegidas e conectores ecológicos. (...)

8. SEPLAN - Fabrício: citou como exemplo o caso da Subsea 07. Disse que a licença da empresa acabou por ser cancelada pelo governo. O **Ministério Público**, contudo, explicou que o IAP concedeu a licença prévia para a Subsea, que posteriormente foi cancelada pelo órgão ambiental, mas ressaltou que o Ministério Público Estadual e Federal ingressaram com ação civil pública contra a empresa, impugnando a regularidade do licenciamento ambiental, demanda ainda em curso na Justiça Federal, pois o imóvel adquirido pela empresa, para instalação do empreendimento, localiza-se na Ilha do Guaraguaçu. No próprio EIA/RIMA, do empreendimento, consta que o local é caracterizada como uma importante **área de conservação**, pois abriga espécies de fauna ameaçadas de extinção; está inserido em zona de amortecimento da Estação Ecológica Guaraguaçu e em um importante remanescente de Mata Atlântica, bioma que constitui patrimônio nacional definido pela Constituição Federal. O Ministério Público acrescentou ainda que os mapas do **Zoneamento Ecológico Econômico (ZEE)** demonstram que o imóvel da empresa encontra-se em "**Área Prioritária para Conservação Extremamente Alta**", coberta por manguezais e próxima a sítios arqueológicos; a proximidade do empreendimento da **Terra Indígena Sambaqui e da Comunidade Tradicional do Maciel**; a inserção da área do imóvel como **Zona de Expansão de UCs de Proteção Integral (ZEPI), no prognóstico e Área Protegida por Legislação Ambiental Específica** (UP 7- Mata Atlântica, Restinga, Manguezais, APAS, Parques e Estações Ecológicas), no diagnóstico. Verifica-se ainda a proximidade do empreendimento e impacto em eventual operação nas **Unidades de Conservação de Proteção Integral**: Floresta Estadual do Palmito, Estação Ecológica do Guaraguaçu, Estação Ecológica da Ilha do Mel, Parque Estadual da Ilha do Mel, Estação Ecológica de Guaraqueçaba (Ilha da Galheta) e nas **Terras Indígenas**: Terra Indígena da Cotinga (Parque Municipal da Cotinga) e Terra Indígena do Sambaqui.

9. OC2 - Dailey: Em Pontal do Paraná, há tempos díspares. O processo de licenciamento destes empreendimentos está bastante adiantado. Até o PDL ficar pronto, pode ser que seja tarde, pela forma com que os processos de zoneamento e licenciamento têm sido conduzidos, no litoral do Paraná. Há um imenso impacto nas Unidades de Conservação e corredores ecológicos. A depender da metodologia, as pessoas em Pontal do Paraná podem "anuir" a ideia de "porto", simplesmente pela falta de informação e por campanhas midiáticas mentirosas que não revelam o real projeto de um empreendimento industrial portuário para atender as demandas do pré-sal, inclusive com previsão parques de tancagem de graneis líquidos e termelétricas. Além disso, a suposta "estrada" nada mais é do que uma rodovia portuária em pista simples, para atender uma das condicionantes que o IBAMA impôs ao Porto de Pontal, que é acesso rodoviário. No então, uma rodovia em pista simples, nem atende ao complexo portuário, muito menos a moradores, veranistas e turistas e as pessoas são enganadas com um marketing falacioso do "desenvolvimento". Há previsão também de construção de uma linha



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

de transmissão para distribuir a energia gerada por uma termelétrica que se pretende construir na região. As pessoas não têm a informação de que existe um sistema de serviços para atender o pré-sal, como termelétrica, siderurgia, empreendimentos portuários e de infraestrutura. Verifica-se a ausência de participação social e de informação fidedigna por parte dos empreendedores e do governo. A participação, assim, é meramente formal e não de fato; não são processos com metodologias que permitam uma participação real e qualificada das pessoas. O Litoral possui basicamente conflitos territoriais, em diferentes faces e setores. Apresentou, também, a estrutura do Observatório de Conservação Costeira.

10. UFPR - Eduardo: ZEE: diagnóstico diz que Pontal do Paraná é **prioritária para conservação**, sendo que Paranaguá tem condições de aportar os investimentos portuários e logísticos. No entanto, o prognóstico do ZEE prevê uma ZDD – Zona de Desenvolvimento Diferenciado, para acomodar os empreendimentos industriais e portuários, demonstrando a absoluta contradição entre o diagnóstico (vocação do território) e prognóstico (interesses privados). A Faixa de Infraestrutura é condicionante da licença prévia e de instalação do Porto de Pontal do Paraná. Há interesses muito opostos. Há um grande sacrifício ao desenvolvimento do turismo, das comunidades tradicionais e das unidades de conservação do Litoral do Paraná. O COLIT tem desrespeitado o seu próprio regimento interno para aprovar licenciamentos ambientais de forma irregular. O Plano Diretor de Pontal do Paraná, por exemplo, foi suspenso judicialmente e, posteriormente, aprovado por Decreto Estadual, sem qualquer respeito à legislação federal, estadual e municipal. Existe uma preocupação em que o PDL seja mais um “Plano” e que não se reflita em resultados reais para a população. Destacou o documento do “Mar e Costa” que não foi para frente e a dicotomia entre o diagnóstico e o prognóstico do ZEE. Os cerca de 20 instrumentos de ordenamento territorial que existem para a região litorânea (planos diretores, planos de manejos das unidades de conservação, ZEE, PDZPO, Mar e Costa/GERCO, PLDM, Projeto Orla, Plano de Conservação e Gestão Baía de Guaratuba, Plano de Desenvolvido Integrado do Turismo Sustentável, etc.), trazem mais *conflito* do que aportes ao planejamento territorial e há contradição entre os diversos instrumentos. Este plano pode ser uma oportunidade de integração entre os diversos instrumentos de planejamento territorial. A maior expectativa é integrar os instrumentos, contraditórios entre si, e trazer propostas de integração do território. Pautas de reflexão: **(i)** atividade industrial portuário em Pontal do Paraná e incompatibilidades dos instrumentos de gestão territorial e **(ii)** atividade portuária em Antonina: estuário com baixo calado e elevada distância das áreas de descarte de sedimentos dragados, porto situado em unidade de conservação, e com alto custo em dragagem, pago sobretudo, pelo governo do Paraná. Assim, reflete-se sobre um porto que **não tem viabilidade econômica e ambiental**. Paranaguá atua abaixo da capacidade carga e já está licenciando, junto ao IBAMA, uma enorme ampliação, mostrando-se desnecessário o porto em Antonina e Pontal do Paraná, pois Paranaguá já opera abaixo de sua capacidade e irá ampliá-la. Reflete-se se o porto em Pontal é realmente para atividade portuária ou para atender interesses imobiliários para posterior venda de imóveis e empresas a grupos econômicos nacionais e internacionais. Concentrando-se os impactos, tem-se maior eficiência logística. Indagou acerca da referência de dados cartográficos e citou como exemplo a elaboração de dados e metadados para a confecção do diagnóstico do Plano de Manejo da APA de Guaraqueçaba, no litoral norte do Estado. Há na UFPR/Geografia uma base de dados de quase trezentas camadas de informações, destacando-se a metodologia de trabalho.

11. OC2 - Rossana: Apontou que o Porto de Antonina possui pista simples, sem estrutura, com escolas e trânsito de crianças. A existência de trabalho infantil no Porto Antonina, com crianças trabalhando com a limpeza de caminhões e catando os farelos que caem dos veículos. Em Pontal do Paraná, haverá impacto no comércio local, além dos problemas logísticos e de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

acesso. Pontal do Sul é um local de **turismo** e de moradia de alunos e professores universitários e será completamente alterado, com a dinâmica industrial-portuária. Será um imenso impacto com todos os empreendimentos portuários. A questão social tem sido muito pouco explorada nos estudos e planos. São necessários meses de trabalho e conversa com a comunidade para entender seus conflitos e vulnerabilidade. A comunidade tem dificuldade de participar das reuniões, seja por conta do deslocamento, da falta de divulgação e de informações. Registrou que, muitas vezes, há baixa participação da sociedade local.

12. OC2 - Juliano: questionou até onde o PDL teria capacidade de interferir nos processos de licenciamento já em andamento, pois muitos deles podem vir a ser considerados insustentáveis dentro do plano. Assim, o correto seria, primeiro, elaborar o plano e, depois, iniciar os processos de licenciamento ambiental. (...)

19. MPPR - Priscila: (i) Comunicação: sugeriu a existência de um canal de comunicação entre a SEPLAN, o consórcio, o Ministério Público e o OC2, bem como outros *stakeholders*, com um ponto focal de cada instituição, para otimizar a comunicação, o compartilhamento de informações e documentos, de forma mais eficaz; **(ii) Gerenciamento Costeiro:** ressaltou a importância da utilização dos instrumentos de gerenciamento costeiro, como o ordenamento do uso dos recursos naturais e da ocupação dos espaços costeiros, de forma integrada, descentralizada e participativa, considerando a proteção de seu patrimônio natural, histórico, étnico e cultural e o controle sobre os agentes causadores de poluição ou degradação ambiental que ameacem a sensível qualidade de vida na zona costeira; **(iii) Desumanização:** ocorre, atualmente, no Litoral do Paraná, o fenômeno da desumanização. A palavra desumanização literalmente significa “remover a human-idade”. É a crença de que “alguns seres podem *aparentar* humanos, mas abaixo da superfície, onde realmente conta, eles não são realmente humanos”.¹ Aqueles considerados “subhumanos” são privados do sistema de direitos morais e obrigações que vinculam a humanidade e não podem usufruir de seus direitos fundamentais², como território tradicional, no caso da Comunidade do Maciel e da Terra Indígena do Sambaqui, em Pontal do Paraná. Há diversas formas de se desumanizar um indivíduo ou um povo. Uma delas é expurgá-lo de sua terra ancestral ou mesmo desconsiderá-lo em procedimentos de alteração de zoneamento de seu território. A reformulação do Plano Diretor de Pontal do Paraná e do Zoneamento Ecológico Econômico, da região, desconsiderou a existência de uma comunidade, no mínimo centenária, verdadeiro patrimônio cultural do Estado do Paraná, em seu berço de nascimento, o litoral. Para complementar as violações humanitárias, a Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná, em total afronta ao mais básico direito à cidadania, expediu o Decreto no 5532/2016, que “estabelece condições para a emissão de alvarás de construção e funcionamento, para empreendimentos industriais, comerciais e imobiliários e de prestação de serviços, no interior da Zona Especial Portuária do Município de Pontal do Paraná”, e que trata, em síntese, da realocação das famílias, sem o estabelecimento de qualquer tipo de estudo, diagnóstico ou consulta aos interessados. As Leis Complementares Municipais nº 001/2007 e 008/2014 dispõem sobre a instituição do **Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Pontal do Paraná**. A *complexidade* do conteúdo do Plano Diretor exige o cumprimento de metodologia adequada de participação popular e transparência das ações, cuja ausência impossibilita a mobilização, capacitação e participação dos cidadãos de forma que estes dominem o conteúdo em debate e possam fazer opções frente ao plano apresentado, cuja comprovação deveria constar no procedimento e nos portais da transparência do Município. Ainda, contudo, que se comprovasse o respeito à consulta popular, a retirada do **Setor Especial do Maciel – Comunidade Tradicional Pesqueira**, do Zoneamento de 2014, cuja área passou a ser considerada parte da **Zona Especial Portuária (ZEP)** demonstra a ausência de consideração, pelo Município de Pontal do Paraná, da existência e do reconhecimento do modo de vida tradicional desta comunidade. Por fim, o



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Ministério Público, como defensor da *ordem jurídica* e dos *direitos humanos*, tem o dever de proteger as comunidades tradicionais, possibilitar o fortalecimento da cidadania e, sobretudo, assegurar que os *seres* das comunidades tradicionais sejam tratados como *humanos*; **(iv) Corrupção**: tratou sobre os conflitos no CEP – Complexo Estuarino de Paranaguá e apontou os principais **litígios** da região, relacionados com irregularidades nos processos de zoneamento e licenciamento ambiental. Argumentou que o meio ambiente é o “verniz” da corrupção, pois, em breve síntese, grandes obras de infraestrutura e portuárias, como rodovias, ferrovias e dragagem, precisam, pela legislação, elaborar EIA RIMA e, muitas vezes, estes processos de licenciamento ambiental são apressados e fraudados. Assim, a licença é concedida de forma irregular pelo órgão ambiental e, na sequência, o governo promove um procedimento licitatório, muitas vezes, com aditivos, que pode gerar superfaturamento e, conseqüentemente “Caixa 02”, evasão de divisas e lavagem de dinheiro. Citou, como exemplo clássico, o caso da **Hidrelétrica de Belo Monte**, em que houve irregularidades na concessão de licenças ambientais, fraude no procedimento licitatório e os recursos foram utilizados como “Caixa 02” em campanhas eleitorais. Repisou, assim, que o meio ambiente merece uma atenção especial por ser a primeira fase de um esquema de corrupção público-privada (patrimônio público ambiental, patrimônio público financeiro e eleitoral). Ressalvou, contudo, que isso não acontece em todos os empreendimentos, mas que investigações multidisciplinares devem ser feitas para prevenir este tipo de esquema criminoso. Destarte, o litoral do Paraná não é um território apenas conflitivo. É um território com sérios casos de **corrupção** e um ambiente que apresenta aspectos de *coronelismo*, o que deve ser considerado na elaboração do PDL.

Recomendações do Ministério Público:

1. A utilização das plataformas, ferramentas, tipos de projetos e experiências exitosas do Programa de Cidades do Pacto Global da ONU;
2. O alinhamento explícito com a Agenda ONU 2030 - Objetivos do Desenvolvimento Sustentável, desdobrada em objetivos, metas e indicadores cabíveis ao território;
3. A adoção de um sistema de informações georreferenciadas/geográficas (SIG) para inclusão de todos os dados e mapas gerados pelo PDL, com a consequente espacialização e com camadas (layers) que podem ser cruzados para gerar dados e relatórios, disponíveis em formato shapefile/kmz e pdf;
4. A adoção de modelo de *Smart Cities* nos municípios mais impactados pela atividade portuária, por conta do tráfego pesado de veículos (Paranaguá, Antonina e Morretes), com o apoio do Programa Cidades, pois tem, inclusive, um projeto inovador de referência sendo implementado na Índia;
5. A observância às recomendações do WUF9 - World Urban Fórum do UN Habitat, realizado em fevereiro de 2018, em Kuala Lumpur, Malásia, que, em síntese, indica a convergência de agendas e ações globais, inclusive do Banco Mundial, no sentido de empoderar governos e comunidades locais, reforçando que os projetos e as parcerias multissetoriais são o caminho ideal, e que a inclusão é a tônica em todos os sentidos;
4. A utilização da matriz legislativa internacional e nacional protetiva do Litoral Paranaense, tendo em vista que se insere na Reserva da Biosfera – Mata Atlântica da ONU; possui duas áreas que são Sítio Ramsar (ESEC Guaraqueçaba e APA de Guaratuba); é área prioritária para a conservação com importância biológica extremamente alta, segundo o Ministério do Meio Ambiente e integra o Mosaico Lagamar, do ICMBio; bem como a consideração das Leis no 5040/1989 e 2722/1984;
5. A utilização da matriz legislativa do gerenciamento costeiro: Constituição Federal de 1988: Zona Costeira como Patrimônio Nacional (art. 225,§ 4º); Decreto Presidencial 1980 - Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM); Lei n.º 6.938/81 - Política Nacional do Meio



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Ambiente (PNMA); Lei n.º 7661/88 - Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC); PNGC I - Resolução CIRME n.º 01/1990; PNGC II - Resolução CIRME n.º 05/1997; Plano de Ação Federal para Zona Costeira (PAF-ZC I, II e III) - Resolução CIRME n.º 05/1998; Decreto n.º 5300/04 - Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro; Decreto n.º 5377/05 - Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM); Planos Setoriais para os Recursos do Mar (PSRM) – 2012/2015; Lei n.º 13.164/2001 – Zona Costeira do Estado do Paraná; Resolução SEMA no 014/99 - Câmara de Assessoramento Técnico ao Conselho do Litoral para o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro; Resolução SEMA no 01/01: Câmara de Assessoramento Técnico ao Conselho do Litoral para o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, com a finalidade exclusiva de promover estudos para a elaboração do Zoneamento Econômico - Ecológico Marinho do Estado do Paraná; Resolução Sema no 49/08 - Comissão Técnica do Gerenciamento Costeiro;

6. A utilização da matriz legislativa referente às mudanças climáticas: Protocolo de Quioto; Decreto n.º 6.263/07 - Comitê Interministerial sobre Mudança do Clima – CIM; Lei n.º 12.187/2009 e Decreto n.º 7.390/10 - Política Nacional sobre Mudança do Clima (PNMC) e Planos Setoriais; Planos Setoriais: • Plano Setorial de Transporte e de Mobilidade Urbana para Mitigação da Mudança do Clima –PSTM; • Plano Setorial da Saúde para Mitigação e Adaptação à Mudança do Clima; Portaria n.º 150 - Plano Nacional de Adaptação à Mudança do Clima (PNA); Lei Estadual no 17133/2012 - Lei Estadual de Mudanças Climáticas;

7. A análise e consideração de todos os instrumentos de gestão territorial do litoral do Paraná, apontando-se suas contradições e buscado-se formas de compatibilizá-los e integrá-los, inclusive, por intermédio de ferramentas de geoprocessamento (Planos Diretores Municipais; PDZPO; Planos de Manejo das Unidades de Conservação; Plano da Bacia Hidrográfica; Plano de Recursos Hídricos, Resíduos Sólidos e Saneamento Básico - Federal, Estadual e Municipal; PLDM – Plano Local de Desenvolvimento da Maricultura; Projeto Orla; Planos Municipais da Mata Atlântica; Planos Municipais de Arborização Urbana; Macrozoneamento do Litoral (Decreto no 5040/1989); ZEE-Diagnóstico; Poligonal Portuária (Decreto S/ Número de 2016); Demarcação das Terras Indígenas da Cotinga, Sambaqui e Cerco Grande, etc; Mapas de comunidades tradicionais;

8. A análise e consideração do complexo de matrizes legais e avaliação dos conflitos que afetam o território, considerando os impactos sinérgicos e a fragilidade ambiental, avaliando-se não apenas os projetos em si e isoladamente (empreendimento), mas todos os projetos existentes e previstos em seu contexto territorial, por intermédio de uma avaliação ambiental e territorial integrada, sinérgica e sistêmica;

9. A análise, consideração e oitiva de todas as *comunidades pesqueiras*, do Litoral do Paraná;

10. A análise e consideração dos processos judiciais cíveis e criminais, relativos às questões fundiárias, licenciamento ambiental, zoneamento, improbidade e crimes ambientais no Litoral do Paraná;

11. A análise e consideração do Protocolo no 1135/2015-DAP, da Comissão Parlamentar de Inquérito, sobre a Ocupação Fundiária de Pontal do Paraná, junto à Assembleia Legislativa do Estado do Paraná (ALEP);

12. A análise e consideração dos processos do Tribunal de Contas, referentes aos itens 10 e 11, inclusive, dentre outros, os Processos no 9891442/2017, 91159/2009 e 533656/2011” (Grifou-se);



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

3. Produtos 04, 05 e 06 – Contextualização

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume 0 – Diagnóstico, no ponto 8. Diagnóstico, item 8.1. Introdução que menciona que: “O diagnóstico da região litorânea paranaense revela a **complexidade** desse lugar surpreendente ao desvendar componentes que, em um primeiro momento, permanecem ocultos. A região se destaca pelas belas paisagens naturais terrestres e marinho-costeiras, incluindo montanhas, estuários, ilhas e praias com florestas de planície e encosta, restingas, dunas e manguezais. Esta variabilidade de ecossistemas faz com que nelas ocorra uma alta diversidade de espécies de fauna e flora, incluindo espécies endêmicas, muitas delas ameaçadas de extinção. Ainda, abriga comunidades tradicionais caiçaras e indígenas, que mantém viva sua cultura local e conhecimentos tradicionais seculares. A forma como o território foi ocupado e hoje se apresenta é resultado da sua geografia e dos períodos de prosperidade e decadência dos diversos ciclos econômicos que se sucederam ao longo da sua história e que moldaram os espaços urbanos e rurais. A grande maioria dos diagnósticos realizados para a região do litoral paranaense – incluindo este – apontam inicialmente para a importância ambiental e portuária dessa região, bem como para as atividades econômicas relacionadas à pesca, à produção rural e ao turismo. A região do litoral constitui, junto com a região sul do Estado de São Paulo, uma das áreas mais bem preservadas do litoral brasileiro, tendo mais de 80% do seu território protegido por unidades de conservação, tanto de proteção integral como de uso sustentável, resultado da crescente preocupação pela proteção da natureza e da biodiversidade. A Baía de Paranaguá, ou Complexo Estuarino de Paranaguá, forma um conjunto que faz parte do Complexo Estuarino Lagunar Paranaguá-Cananéia-Iguape, e que, junto com a Serra do Mar, foi tombado pela Unesco como **Patrimônio da Humanidade** em função da sua importância ambiental” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume 0 – Diagnóstico, no ponto 8.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Diagnóstico, item 8.7.3. Sobreposição de Distintas Delimitações Territoriais que afirma que:

“O litoral do Paraná é um espaço geográfico composto por diversas delimitações territoriais, como:

- A delimitação de unidades de conservação de uso sustentável e de proteção integral;
- As extensões territoriais dos sete municípios;
- As delimitações legais de perímetros urbanos;
- As malhas urbanas, que representam os territórios efetivamente urbanizados que integram os perímetros urbanos;
- O Zoneamento Ecológico-Econômico do Litoral do Litoral do Paraná;
- Os Zoneamentos de áreas urbanas de cada município, estabelecidos em leis municipais e decretos estaduais;

Esses territórios se sobrepoem e, em alguns casos, ocorrem incompatibilidades ou divergências entre suas características, como por exemplo:

- Ocupações urbanas em áreas de preservação permanente (APP);
- Ocupações urbanas em faixas de domínio de ferrovias e rodovias;
- Unidades de Conservação de Proteção Integral sobrepostas às ocupações urbanas” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume 0 – Diagnóstico, no ponto 8. Diagnóstico, item 8.7.3. Sobreposição de Distintas Delimitações Territoriais que afirma que:

“Além das sobreposições mencionadas anteriormente, verificam-se inconsistências entre delimitações realizadas na esfera municipal daquelas realizadas na esfera estadual:

- Perímetros urbanos (leis municipais) mais amplos que a delimitação do Zoneamento Ecológico-Econômico do litoral do Paraná, considerando Zona Urbana, Zona de Desenvolvimento Diferenciado e Zona de Terras Ocupadas.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- Perímetros urbanos e zoneamentos municipais designando áreas de expansão da malha urbana sobre áreas delimitadas como Zona Protegida por Legislação Específica no Zoneamento Ecológico-Econômico do litoral do Paraná.
- Em Matinhos, observa-se pequena sobreposição entre a Zona de Proteção de Mananciais (estabelecida pelo ZEE) e o perímetro urbano, porém em área protegida pelo zoneamento municipal como zona de proteção ambiental.
- O recém ampliado Parque Estadual do Palmito é totalmente sobreposto ao perímetro urbano de Paranaguá, abrangendo uma área de aproximadamente 1.700 hectares. A maior extensão da área está sobreposta à “Zona de Restrição à Ocupação” regulamentada pelo zoneamento municipal, sendo necessárias adequações nas delimitações do perímetro na porção próxima à PR-407. Ocorre sobreposição, também, de 147 hectares da Estação Ecológica do Guaraguaçu sobre o perímetro urbano de Paranaguá” (Grifou-se).

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume 0 – Diagnóstico, no ponto **8. Diagnóstico**, item **8.8. Infraestrutura de Mobilidade e Logística**, que descreve que: “Foram identificadas 16 propostas relativas a novas infraestruturas de mobilidade e de logística no Litoral com um valor total estimado em torno de **R\$ 17 bilhões**. Os orçamentos destas propostas são díspares nas ordens de magnitude, alguns deles custando vários bilhões de reais, outros com valores médios abaixo de cem milhões. Concretamente, dois projetos concentram aproximadamente 70% dos investimentos necessários; a descida ferroviária da Serra do Mar (R\$ 7,5 bilhões para sua implantação entre Curitiba e Paranaguá) e a BR-101 (R\$ 4,6 bilhões entre o litoral de SC e de SP). Três projetos adicionais concentram 15% dos investimentos: a ampliação do Porto de Paranaguá (R\$ 1,1 bilhões), o novo Porto de Containers em Pontal de Paraná (R\$ 1,5 bilhões), e novas ligações entre Guaraqueçaba e a BR-116 (R\$ 1,4 bilhões) (Grifou-se);



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume 0 – Diagnóstico, no ponto 8. Diagnóstico, item 8.8. Infraestrutura de Mobilidade e Logística, que aponta 16 empreendimentos:

1. BR 101 (Guaratuba/PR-SP)
2. Ligação BR 101-PR 508
3. Porto em Pontal do Paraná
4. Áreas de Expansão Portuária – Pontal do Paraná, Paranaguá e Antonina (PDZPO, 2017)
5. PR 809 – Faixa de Infraestrutura
6. PR 340
7. Requalificação do acesso ao Porto de Paranaguá
8. Ferrovia Serra do Mar – Paranaguá
9. Ponte de Guaratuba
10. Duplicação da PR 407
11. Requalificação da PR 412
12. Rodovia Interportos
13. Pavimentação da PR 405 (Guaraqueçaba)
14. Melhorias nos serviços hidroviários
15. Novas vias PR 400 e PR 404 em Guaraqueçaba
16. Nova área de escape da BR 277

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume 0 – Diagnóstico, no ponto 8. Diagnóstico, item 8.8. Infraestrutura de Mobilidade e Logística, que assevera que: “Todas as iniciativas mostram problemas de compatibilidade com áreas de valor ambiental, áreas de interesse turístico ou áreas de povoados indígenas. Não existe um protocolo sistemático de resposta das administrações públicas para a avaliação das iniciativas de grande porte, nem para estabelecer pareceres positivos, nem para estabelecer pareceres negativos; nem para determinar possíveis compensações a serem satisfeitas pelos impulsores das propostas no caso de um parecer positivo. As novas propostas de áreas econômicas de grande porte no litoral podem ocasionar conflitos com os ativos turísticos existentes no litoral, sendo necessárias iniciativas complementares que visem a sustentabilidade ambiental



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

e paisagística dos empreendimentos. **A implantação de atividades industriais ou logísticas com grande impacto ambiental pode ser um elemento de conflito com a atividade turística, e uma ameaça para a marca turística do Estado de Paraná.** Precisam ser tomadas as precauções necessárias e executados os projetos de acompanhamento pertinentes para garantir a sustentabilidade ambiental e paisagística dos empreendimentos. Isso pode ocasionar custos adicionais nos projetos originais, porém que poderão compensar-se no médio e longo prazo pelos benefícios socioambientais derivados dos projetos de acompanhamento” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume 0 – Diagnóstico, no ponto 8. Diagnóstico, item 8.8. Infraestrutura de Mobilidade e Logística, que trata do Projeto Brasil ID: “O litoral estuda a ativação do **projeto Brasil-ID** no Porto de Paranaguá. A implantação da tecnologia Brasil – ID no Porto de Paranaguá permitirá diminuir os tempos de operação dos caminhões dentro do Porto por eliminação de um número importante de tramites, limitar possíveis perdas ou roubo de cargas, simplificar a logística dentro do Porto, diminuir a necessidade de espaço de estocagem, melhorar a organização dos fluxos regionais, fiscalizar condutas não permitidas, limitar o contrabando e melhorar o conhecimento dos processos logísticos. Além disso, resultaria em um menor impacto na mobilidade urbana, por conta da redução do número de caminhões circulando pela cidade. A implantação de tecnologias semelhantes em outros países como a **Índia** está mostrando-se efetiva na melhoria da eficiência e segurança na movimentação de cargas” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume 0 – Diagnóstico, no ponto 8. Diagnóstico, item 8.8. Infraestrutura de Mobilidade e Logística, que menciona: “O estabelecimento de padrões de dimensionamento e desenho especificamente voltados para a **minimização** de impactos ambientais, sociais e paisagísticos pode ser um elemento chave para uma melhor aceitação social destas obras, mesmo que isso implique em incrementos dos custos totais das



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

obras, ou reduções dos parâmetros de capacidade ou velocidade veicular dos empreendimentos” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume 0 – Diagnóstico, no ponto 8. Diagnóstico, item 8.11. Patrimônio Histórico, Cultural e Comunidades Tradicionais, que aponta que: “O litoral do Paraná tem na sua diversidade um potencial enorme a ser desenvolvido, seja pelo que a **complexidade** de modos de ser, fazer e viver tem a agregar para a identidade desta região, ou pelo que a tessitura formada pelas contribuições históricas, culturais e de saberes tradicionais das comunidades locais tem a oferecer aos seus visitantes. **Não é possível pensar no desenvolvimento sustentável do litoral sem a inclusão das percepções e contribuições advindas das comunidades cujas relações de pertencimento territorial e modos de subsistência são atreladas diretamente ao meio ambiente.** O litoral do Paraná apresenta um patrimônio histórico rico e diversificado com alto potencial para o seu desenvolvimento e preservação, com destaque aos municípios de Antonina, Paranaguá e Morretes. Existem no território um total de **467 bens materiais tombados pelo Estado**, destes bens **9 são também tombados pelo IPHAN.** A estes bens há que adicionar o patrimônio imaterial e os sítios arqueológicos. A presença de elementos patrimoniais destacados favoreceu o desenvolvimento de uma atividade turística vinculada como o patrimônio histórico-cultural. Assim o **turismo** funciona como elemento estimulador da reabilitação de sítios históricos, atividades tradicionais, e preservação da cultura e a identidade da região. A proteção do patrimônio tanto material como imaterial é ainda limitada. Existem importantes elementos do patrimônio imaterial que deveriam ser registrados para evitar sua perda, como práticas artesanais, a produção de farinha, artes tradicionais de pesca e outros costumes que caracterizam a vida no litoral. O território conta com a presença de importantes povoações tradicionais como os **quilombolas, caiçaras** e outras, com manifestações e práticas culturais que necessitam também serem protegidas para assegurar sua preservação. O nível de proteção atual das práticas tradicionais destas povoações, seus saberes e costumes vinculadas



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

aos recursos naturais presentes no litoral é ainda muito limitado. Até o momento foram identificadas **86 comunidades tradicionais** no litoral do Paraná. Destas, **28** estão em processo para a realização das escutas” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume 0 – Diagnóstico, no ponto **8. Diagnóstico, item 8.12. Biodiversidade e Unidades de Conservação**, que salienta que: “No âmbito dos municípios que compõem o litoral do Paraná, incluídas as zonas da Planície Litorânea e a zona interior da Serra do Mar, existem 10 Unidades de Conservação Federais (uma EE, dois PN, uma APA, uma RB, uma ARIE e quatro RPPN), e 14 Unidades de Conservação Estaduais (duas EE, nove PE, duas APA, e uma AEIT). Essas UCs ocupam uma superfície equivalente a 83% do litoral do Paraná, sendo uma característica excepcional quando comparada com outras zonas litorâneas. De todas as UCs do litoral, nove têm Plano de Manejo aprovado, são: APA Federal de Guaraqueçaba (concluído em 1995); Estação Ecológica da Ilha do Mel (concluído em 1995, revisado em 2013), Estação Ecológica do Guaraguaçu (2005), AEIT do Marumbi (concluído em 1987, revisado em 2004, ainda sem homologar), Floresta Estadual Metropolitana (1988), PE Pico do Marumbi (1996), APA Estadual de Guaratuba (2006), PE Ilha do Mel (2013), e PE do Rio Onça (2015). A criação de espaços protegidos sem a consequente aplicação das restrições e normas de manejo adequadas à consecução dos fins pretendidos não serve para garantir a proteção. A elaboração dos Planos de Manejo das UCs deve ser uma prioridade para melhorar a gestão futura das áreas protegidas” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume 0 – Diagnóstico, no ponto **8. Diagnóstico, item 8.12. Biodiversidade e Unidades de Conservação**, que ressalta que: “As Unidades de Conservação (UCs) existentes no litoral do Paraná protegem muitas espécies endêmicas e ameaçadas, constituindo um importante corredor ecológico para a preservação da biodiversidade



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

característica da floresta Atlântica. Além disso, os estuários de Paranaguá e Guaratuba, criam condições para a preservação de uma riqueza de espécies aquáticas e marinhas excepcional, sendo fonte de vida e produção de recursos para todos os moradores da costa. Entre as **espécies ameaçadas** presentes na região, destacam-se: o **papagaio-de-cara-roxa (*Amazona brasiliensis*)**, **carinha-preta (*Leontophitecus caissara*)**, e o **bicudinho-do-brejo (*Stymphalornis acutirostris*)**” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume 0 – Diagnóstico, no ponto **8. Diagnóstico, item 8.13. Saneamento**, que trata sobre: “O crescimento populacional acelerado teve como reflexo a **carência de serviços básicos** e de **infraestrutura**. Desta infraestrutura, destaca-se negativamente o serviço de **esgoto**, já que a sua ausência afeta a **qualidade da água** nos balneários e compromete a **saúde pública** na região. Os municípios do litoral possuem baixo índice de atendimento com rede coletora de águas pluviais (microdrenagem), sendo em sua maioria escoamento superficial através de sarjetas ou canaletas instaladas nos bordos das vias. Essa carência proporciona alagamentos, ainda que por curto espaço de tempo. Diante da possibilidade de alagamentos os moradores interligam suas instalações de águas pluviais à rede de coleta de esgoto aumentando com isso a vazão a ser transportada e tratada e proporcionando a chegada nas ETE’s de esgoto com baixa carga orgânica. O planejamento urbano inadequado e as dificuldades técnicas e financeiras na implantação da infraestrutura urbana necessária, trouxeram problemas graves e crônicos que atingem a área urbanizada dos municípios, conforme segue: a. O primeiro problema é o da contaminação marinha e costeira por esgoto e lixo, cujas consequências ambientais e sociais são sentidas de forma instantânea. Além disso, a descarga sedimentar dos rios e canais, proveniente do desmatamento e do mau uso do solo, contribui para o aumento da contaminação das áreas costeiras. Como dinâmica do processo de contaminação pode-se citar que a chuva causa o transbordamento de esgoto acumulado em fossas e valetas no período de estiagem, contribuindo com a



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

contaminação da água. Assim, rios, canais, galerias e fossas contribuem para a diminuição da qualidade das águas que a população utiliza para o banho. b. O segundo problema, que se associa ao primeiro, se traduz pela ocorrência de inundações e alagamentos, devido ao sistema de drenagem inadequado às condições locais: os canais subdimensionados, a microdrenagem deficiente nas ruas, e as ligações clandestinas de esgoto sanitário no sistema de drenagem, que transporta a água de chuva para o mar. c. O terceiro problema, cuja solução deve ser associada aos dois primeiros descritos, se traduz pela ocorrência de erosão marinha em alguns pontos do litoral. Nos últimos 50 anos a erosão marinha tem sido observada nas praias de Santa Catarina e Paraná, sendo uma das causas possíveis as alterações realizadas nos diversos cursos d'água que desembocam nas praias e baías existentes"; (Grifou-se)

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume 0 – Diagnóstico, no ponto 8. Diagnóstico, item 8.16.3 Turismo sustentável para a conservação do Urso Pardo no noroeste da Península Ibérica - Aplicabilidade no contexto do Litoral do Estado do Paraná, que ressalta que: “A ideia de que o turismo da natureza pode ser o setor que pode trazer um desenvolvimento mais sustentável para o litoral do Paraná foi apoiada pelo biólogo espanhol **Ignacio Jiménez**, que trabalhou desenvolvendo diversos projetos no âmbito da conservação de espécies ameaçadas em diferentes lugares de América, Europa e África e que forneceu para a equipe do Consórcio Litoral Sustentável, durante reunião mantida o passado mês de agosto. Em todos os lugares em que ele trabalhou em projetos de conservação de espécies ameaçadas observou que os lugares nos quais os índices de biodiversidade apresentam valores mais altos são também lugares de extrema pobreza e socialmente vulneráveis. Essa observação o levou a se perguntar se é possível mudar essa realidade. Atualmente como diretor do projeto Iberá desenvolvido pela **Conservation Land Trust** no parque do mesmo nome, na Argentina, trabalha no desenvolvimento de projetos de turismo da natureza sob a premissa de que os recursos naturais e a biodiversidade em particular, podem ser vistos como



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

um bem produtivo, e não como um impedimento para o desenvolvimento. Portanto, desenvolvimento e conservação não têm necessariamente de ser tratados como conceitos contrapostos, mas como objetivos relacionados e mesmo sinérgicos. Assim, ele fala do conceito “**produção da natureza**” para se referir ao entendimento da população e das comunidades locais, da natureza como um valor de produção que pode gerar benefícios. A mudança nessa visão é possível mediante o fomento do turismo da natureza, considerando o crescente interesse das pessoas de rendas mais altas ou com melhor formação que moram nas cidades, em conhecer e experimentar de perto a vida e conhecimento da natureza. Os benefícios derivados da atividade turística podem reverter nas comunidades aumentando a sua autoestima, e o reconhecimento da sua própria riqueza e identidade. As populações que ficavam pessimistas e desesperançadas mudam pouco a pouco sua visão valorando a riqueza natural dos seus territórios” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume 0 – Diagnóstico, no ponto 8. Diagnóstico, item 8.16.5 Parque Iberá (Esteros del Iberá), que informa que: “O Parque Iberá é um exemplo interessante de uso turístico de uma unidade de conservação com a inclusão das comunidades existentes e dinamização da economia local, e que conta com o apoio e envolvimento da The Conservation Land Trust (CLT)”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume 1 – Introdução, Inserção Regional e Aspectos Socioterritoriais, no ponto **3.3.2 Planejamento das Escutas às Comunidades,** que informa que: “Alguns status precisam ser esclarecidos para melhor entendimento do processo de planejamento das escutas às comunidades, são estes:

- Quilombo de Rio Verde – *Comunidade Desativada:* O chefe do Quilombo de Batuva, Prof. Ílton Gonçalves informou à equipe do PDS em reunião presencial que o Quilombo de Rio Verde foi desativado e que seus membros não habitam mais na região.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- **Pescadores Artesanais – *Rever Estratégia*:** Inicialmente a equipe do PDS achou que fosse possível convocar pescadores de localidades próximas para uma mesma reunião de modo a otimizar tempo e recursos. A experiência provou que não há adesão por parte dos pescadores às propostas coletivas. Ao contrário, existe forte demanda de que o PDS Litoral visite as comunidades pesqueiras individualmente. O caso mais marcante foi registrado em reunião com alguns pescadores de Pontal do Paraná que boicotaram a reunião coletiva marcada deixando claro que uma escuta qualificada só poderia ser feita se o PDS Litoral fosse a cada uma das comunidades pesqueiras, de cada um dos balneários de Pontal, o que somaria mais de 40 reuniões apenas neste município. Caso semelhante acontece com os pescadores de Matinhos e de Guaraqueçaba. Algumas estratégias foram revistas pensando em canais de mobilização alternativos como pelo MOPEAR e pelas Associações de Pescadores.
- **Guaraqueçaba – *Divulgação sem Retorno*:** Em Guaraqueçaba foi utilizada a estratégia de realizar reuniões coletivas em que várias comunidades que habitam uma mesma localidade e que tem questões em comum foram convidadas. Os casos em que nenhum membro da comunidade convidada compareceu à reunião foram identificados como de ausência de retorno à divulgação realizada.
- ***Contato Identificado e Contato Inicial Realizado*:** As comunidades com esses status tiveram suas lideranças identificadas e em alguns casos foram realizadas visitas de campo para apresentação breve do PDS e coleta de ponto de GPS para o mapeamento” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume 1 – Introdução, Inserção Regional e Aspectos Socioterritoriais, no ponto **3.3.4. Contatos Iniciais Realizados**, que contempla:

1. Comunidade de Pescadores Artesanais de Guaraqueçaba: foram visitadas 07 (sete) Comunidades Tradicionais sendo



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

elas Medeiros, Massarapuã, Mariana, Ilha Rasa, Tromomó, Puruquara e Tibicanga;

2. Comunidade Remanescente Quilombola Batuva – Guaraqueçaba: as famílias estão na localidade há mais de um século, e possuem certificação junto a Fundação Cultural Palmares;

3. Comunidade de Pescadores Artesanais e Caiçaras de Guaratuba: Cabaraquara, Caieras, Cubatão, Descoberto, Empanturrado, Limeira, Mirim, Piçarras, Parati, Prainha, Rasgado, Rasgadinho, Riozinho;

4. Comunidade de Pescadores Artesanais de Matinhos;

5. Comunidade do Guaraguaçu;

6. Comunidade de Produtores Agrícolas de Guaraqueçaba: Itaqui, Serra Negra, Tagaçaba e Tagaçaba de Cima;

7. Comunidades da Ilha do Mel: Brasília e Encantadas;

8. Comunidades de Pontal do Paraná (Pescadores): Praia da Leste, Ipanema, Shangri-lá, Guapê, Barrancos, Atami, Pontal do Sul, Ponta do Poço, Maciel;

9. Comunidades Indígenas: Tekoa Kuaray Haxa – Guaraqueçaba; Tekoa Karaguata Poty - Pontal do Paraná; Tekoa Guaviraty - Pontal do Paraná; Tekoa Kuaray Guata Porã – Guaraqueçaba; Pindoty – Paranaguá;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume 1 – Introdução, Inserção Regional e Aspectos Socioterritoriais, no ponto **3.3.5.1 Comunidades de Guaraqueçaba,** que esclarece: “É preciso, no entanto, registrar uma ressalva de que há uma diferença entre as **comunidades agrícolas** de Guaraqueçaba e o conceito mais comumente utilizado para identificar **comunidades tradicionais**. Diferentemente do caso das aldeias indígenas e quilombos que são comunidades conectadas por questões identitárias, ou dos pescadores



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

artesanais que são estruturados pela afinidade laboral e compartilhamento do mesmo meio de produção, as comunidades de Guaraqueçaba são organizadas e delimitadas por questões geográficas, não possuindo vínculos que as conectem como parte de um todo para além dos estabelecidos pela configuração espacial” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume 1 – Introdução, Inserção Regional e Aspectos Socioterritoriais, no ponto **3.4.3 Segurança**, que pontua: “O litoral do Paraná tem diversos fatores que demandam a atenção na área de segurança pública mais do que em outros lugares: (i) 98 km de extensão/acesso pela água (mar aberto e baía); (ii) divisa com dois outros estados (São Paulo e Santa Catarina); (iii) dois portos - Paranaguá e Antonina, sendo um de grande porte; (iv) área de atração turística litorânea oceânica; (v) grande número de segundas moradias; (vi) vasto território protegido ambientalmente; e (vii) proximidade e facilidade de acesso a Curitiba, entre outros (...) A área de segurança demanda necessariamente integração com demais órgãos governamentais, especialmente os da área social e assistência, pois fatores como baixa escolaridade, pobreza e emprego colaboram para a piora dos índices de criminalidade na região, que é rota do tráfico de drogas de Santa Catarina e tem o Porto de Paranaguá como uma das principais portas de entrada. Apesar disso, não há registros de grupo de crime organizado no litoral, ainda que os dados recentes apontem para um aumento maior nos crimes ligados ao tráfico de drogas na região, em especial ao consumo. (...) Conforme mencionado anteriormente, a região possui características próprias vinculadas de alguma forma a diferentes tipos de delito, em especial por conta da existência do Porto de Paranaguá, que devido à população flutuante tem em seu entorno problemas vinculados a prostituição, consumo de álcool e drogas, lesões corporais e furtos. Isso sem falar nas questões de contrabando e tráfico de drogas (...) Alguns desses delitos poderiam ter sido evitados se os governos locais garantissem algo simples como iluminação pública nas ruas e sua devida manutenção, além de espaços e equipamentos públicos que levem em



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

consideração preceitos específicos, como da metodologia de espaço urbano seguro (**CPTED**) 29, garantindo que a população se faça presente nesses espaços e aumentando a sensação de segurança, como há mais de 60 anos Jane Jacobs nos brindou em seu famoso livro” (...) Paranaguá apresentou em 2016 taxa de 28,8 homicídios para cada 100 mil habitantes, dado superior à média paranaense e pouco abaixo da média nacional, que foram de 30,3 e 27,4 para cada 100 mil habitantes respectivamente. Uma vez mais, o entorno imediato do município de Paranaguá é destaque na região do litoral pelos piores índices” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume II, Parte 02, no ponto 3.5.2 Padrões de uso e ocupação do solo em áreas rurais, que aponta que: “Oitenta e três por cento do território do Litoral do Paraná é delimitado em Unidades de Conservação, tornando a proteção ambiental a principal tipologia de uso do solo rural. Já as atividades produtivas em áreas rurais estão concentradas:

- Na porção sul da Estrada da Limeira (estrada não pavimentada em condições precárias, que coincide com o traçado projetado para a BR-101), em área da **APA Estadual de Guaratuba**;
- No Vale do Gigante, em Antonina (ao longo da PR-340), em área da **APA de Guaraqueçaba**;
- Na área de Tagaçaba (ao longo da PR-405) e outras localidades mais interiorizadas em Guaraqueçaba, em área da **APA de Guaraqueçaba** e de algumas RPPNs;
- Na porção norte da Rodovia Alexandra-Matinhos (PR-508), em área da **APA Estadual de Guaratuba** e Zona de Proteção de Mananciais (ZEE Litoral);
- e
- Em Morretes, ao longo das rodovias BR-277, PR-411 e PR-408 (Grifou-se)”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume II, Parte 02, no ponto 3.5.4.1 Planos Diretores e legislação de uso e ocupação do solo urbano no Litoral Norte que



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

preceitua que: “O Conselho do Litoral tem papel de análise e avaliação dos Planos Diretores Municipais, resultando em aprovação do Plano ou indicação de pontos sujeitos à adequação e revisão. No presente momento, os Planos Diretores de Antonina e Morretes não têm aprovação pelo COLIT, situação apresentada em detalhe no capítulo 7.1 – Arcabouço legal;

Antonina tem seu Plano Diretor regulamentado pela Lei nº 020/2008, e os temas complementares são regulamentados pelas seguintes Leis aprovadas concomitantemente:

- Lei nº 021/2008 – Parcelamento do solo
- Lei nº 022/2008 – Zoneamento
- Lei nº 023/2008 – Perímetro urbano
- Lei nº 024/2008 – Sistema viário
- Lei nº 025/2008 – Código de obras
- Lei nº 026/2008 – Código de Posturas
- Lei nº 027/2008 – Operações Urbanas Consorciadas
- Lei nº 028/2008 – Transferência do Direito de Construir
- Lei nº 029/2008 – IPTU Progressivo
- Lei nº 030/2008 – Direito de Preempção
- Lei nº 031/2008 – Estudo de Impacto de Vizinhança

Guaraqueçaba tem seu Plano Diretor regulamentado pela Lei nº 181/2008, tendo ultrapassado o período decenal para sua revisão (como detalhado no capítulo 7.1 – Arcabouço legal) e encontra-se atualmente em processo de revisão. Os temas complementares foram regulamentados pelas seguintes Leis aprovadas posteriormente:

- Lei nº 012/2009 – Sistema viário
- Lei nº 015/2009 – Código de obras
- Lei nº 016/2009 – Zoneamento
- Lei nº 017/2009 – Código de posturas
- Lei nº 018/2009 – Parcelamento do solo urbano



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- Lei nº 060/2009 – Macrozoneamento
- Lei nº 069/2009 – Perímetro urbano
- Lei nº 157/2011 – Altera dispositivos da Lei nº 181/2008 que institui o Plano Diretor
- Lei nº 158/2011 – Altera dispositivos da Lei nº 12/2009 que institui o Sistema Viário
- Lei nº 159/2011 – Altera dispositivos da Lei nº 15/2009 que institui o Código de Obras
- Lei nº 160/2011 – Altera dispositivos da Lei nº 17/2009 que institui o Código de Posturas
- Lei nº 163/2011 – Altera dispositivos da Lei nº 18/2009 que dispõe sobre o Parcelamento do Solo para fins urbanos no Município de Guaraqueçaba

Morretes tem seu Plano Diretor regulamentado pela Lei nº 06/2011, e os temas complementares regulamentados pelas seguintes Leis aprovadas concomitantemente:

- Lei complementar nº 07/2011 – Zoneamento
- Lei complementar nº 08/2011 – Parcelamento do solo
- Lei complementar nº 09/2011 – Sistema viário
- Lei complementar nº 10/2011 – Código de obras
- Lei complementar nº 11/2011 – Código de posturas
- Lei complementar nº 12/2011 – Perímetro urbano
- Lei Complementar nº 34/2016 – Retificação e Expansões do Perímetro Urbano da Sede Municipal e do Distrito do Porto de Cima do Município de Morretes. Esse instrumento legal é analisado detalhadamente no capítulo 7.1 – Arcabouço legal”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume II, Parte 02, no ponto 3.5.4.2 Planos Diretores e legislação de uso e ocupação do solo urbano no Município-polo que esclarece que: “Paranaguá tem seu Plano Diretor regulamentado pela Lei



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

nº 060/2007, tendo ultrapassado o período decenal para sua revisão (como detalhado no capítulo 7.1 – Arcabouço legal) encontra-se atualmente em processo de revisão. Os temas complementares foram regulamentados pelas seguintes Leis aprovadas posteriormente:

- Lei nº 061/2007 - Perímetro urbano
- Lei nº 062/2007 - Zoneamento
- Lei nº 063/2007 – Zona Especial de Interesse Social
- Lei nº 064/2007 – Sistema viário
- Lei nº 065/2007 – Sistema cicloviário
- Lei nº 066/2007 – Parcelamento do solo
- Lei nº 067/2007 – Código de obras e edificações
- Lei nº 068/2007 – Código de Posturas
- Lei nº 2822/2007 – Estudo de Impacto de Vizinhança
- Lei nº 2826/2007 – Transferência do Direito de Construir
- Lei nº 2827/2007 – IPTU Progressivo, Utilização Compulsória
- Lei nº 2828/2007 – Outorga Onerosa do Direito de Construir
- Lei nº 2829/2007 – Concessão para fins de moradia
- Lei nº 2830/2007 – Conselho do Plano Diretor
- Lei nº 084/2008 – Amplia Zona de Desenvolvimento Econômico
- Lei nº 085/2008 – Setor Especial Pátio Ferroviário
- Lei nº 086/2008 – Altera Lei nº 062/2007
- Lei nº 087/2008 – Altera via arterial A05 da Lei Complementar nº 64/2007
- Lei nº 088/2008 – Altera a Lei nº 67/2007
- Lei nº 089/2008 – Inclui o Título X na Lei Complementar nº 067/2007
- Lei nº 090/2008 – Altera os quadros de parâmetros de uso e ocupação do solo da SEA 1, SEA 2, ZRU, ZCQU 1, ZCQU 2, ZCQU 3, ZCEU 1, ZCEU 2 do anexo I, da Lei Complementar nº 062/2007
- Lei nº 77/2008 – Concessão de Direito Real de Uso nas ZEIS
- Lei nº 3239/2011 – Direito de Preempção



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

A Ilha do Mel conta com o Plano de Controle Ambiental e Uso do Solo da Ilha do Mel, de setembro de 2004 e atualizado em 2009. Esse abrange, além do território da ilha, de 2.762 ha, o arquipélago de Palmas, a planície de maré localizada no Canal da Galheta e uma faixa de 300m da linha de maré ao longo da sua costa. No momento da elaboração desse relatório a revisão do Plano de Controle Ambiental e Uso do Solo da Ilha do Mel encontra-se na fase final de uma nova de revisão”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume II, Parte 02, no ponto 3.5.4.3 Planos Diretores e legislação de uso e ocupação do solo urbano no Litoral Sul que aponta que: “O arcabouço legal de Zoneamento de áreas urbanas foi construído na década de 1980 – do qual são integrantes a **Lei Estadual no 7.389/1980** e o **Decreto Estadual no 2.722/19841**, que estabelecia um Zoneamento urbano com parâmetros de ocupação do solo para os municípios do Litoral Sul. Esse marco legal foi um instrumento importante para conter a verticalização excessiva ao longo da orla marítima, além de ter classificado como Zonas de Proteção Ambiental quatro áreas localizadas entre a orla e a rodovia, em Pontal do Paraná. Em paralelo à legislação estadual vigente, os municípios – alinhados com as diretrizes preconizadas pelo Estatuto da Cidade e pelo Ministério das Cidades – elaboraram Planos Diretores Participativos entre 2007 e 2011, dos quais são decorrentes Leis específicas de Zoneamento, perímetro urbano, dentre outras analisadas a seguir. Recentemente, o Zoneamento estabelecido por legislação estadual na década de 1980 foi alterado pelos **Decretos Estaduais no 10.855/2014, 10.865/2014 e 5.980/2017**, que vieram ratificar os Zoneamentos advindos dos Planos Diretores Municipais. Conforme detalhado no capítulo no Volume 6 – Aspectos Institucionais, capítulo 7.1.3.5 – atualmente, o Decreto Estadual nº 2.722/1984 é aplicável apenas de forma subsidiária ao Decreto Estadual nº 10.855/2014, que estabelece o zoneamento, uso e ocupação do solo para o Município de Guaratuba, e ao Decreto Estadual nº 10.856/2014, que estabelece o zoneamento, uso e ocupação do solo para o Município de Matinhos. Em outras palavras: aplicar-se-á o Decreto Estadual nº 2.722/194 às hipóteses



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

regidas pelos Decretos Estaduais nº 10.855/2014 e nº 10.856/2014 apenas em caso de omissão, lacunas destes atos normativos e, ainda assim, se não os contrariar. Em razão do disposto no art. 4º do **Decreto Estadual nº 5.980/2017**, não se aplica o Decreto Estadual nº 2.722/1984 aos territórios rural e urbano do Município de Pontal do Paraná: ‘Art. 4.º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, ficando revogado o Decreto nº 2.722, de 14 de março de 1984 e Decreto nº 5.040 de 11 de maio de 1989, nas disposições aplicáveis aos territórios rural e urbano do município de Pontal do Paraná’. Diante do Zoneamento atual para ocupação em áreas urbanas no Litoral Sul, as áreas anteriormente delimitadas como Zonas de Proteção Ambiental em Pontal do Paraná, pelo Decreto 2.722/1984, provavelmente serão objeto de grande especulação imobiliária diante da possibilidade de instalação do novo porto no município. Recomenda-se que essa situação seja revertida, considerando o princípio da função social da propriedade, visto que são áreas que possuem remanescentes de vegetação com interesse de preservação e possuem potencial para transformar-se em áreas verdes de uso público. A seguir são trazidos, à título de registro da informação, o estudo e proposta de uso e ocupação para as ZPAs elaborado pela Secretaria de Planejamento e Coordenação Geral à época do Decreto 2.722/1984” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume II, Parte 02, no ponto 3.5.4.3 Planos Diretores e legislação de uso e ocupação do solo urbano no Litoral Sul que pontua que: “Pontal do Paraná teve seu Plano Diretor elaborado a partir de um diagnóstico técnico em 2004, e, após aprovações iniciais, este foi encaminhado ao COLIT. As recomendações do COLIT não foram acatadas pela Câmara de Vereadores e esse Plano não foi aprovado por Lei. Em 2007 foi aprovado pela Câmara Municipal um Plano Diretor, proposto a partir de mapas de zoneamentos e leis de uso e ocupação do solo – sem a presença de diagnóstico do município. Os aspectos jurídicos relativos às normas elencadas são analisados em detalhe no capítulo 7.1 – Arcabouço legal.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- Lei Complementar nº 001/2007 – Dispõe sobre a instituição do Plano Diretor
- Lei Complementar nº 002/2007 – Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano, revoga as disposições em contrário
- Lei Complementar nº 003/2007 – Lei do Parcelamento do Solo Urbano
- Lei Complementar nº 004/2007 – Dispõe sobre o uso de logradouros públicos Código de Posturas
- Lei Complementar nº 005/2007 – Código de Obras
- Lei nº 776/2007 – Perímetro Urbano (compartimentação e descrição dos limites das áreas urbana, de ocupação indígena e rural do município)
- Lei ordinária nº 777/2007 – Transferência do Direito de Construir
- Lei ordinária nº 778/2007 – Outorga Onerosa do Direito de Construir
- Lei ordinária nº 779/2007 – Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios
- Lei Complementar nº 1170/2007 – Altera Lei nº 776/2011 que dispõe sobre perímetro urbano (posteriormente alterada pela Lei Complementar nº 06/2008)

Essas leis mencionadas foram revogadas em 2014, a partir da constituição de novo Plano Diretor de Pontal do Paraná, sendo a última norma aprovada pela Câmara para a regulamentação de uso e ocupação do solo no município constituída na **Lei Complementar nº 13/2015, que alterou a Lei Complementar nº 008/2014**. O Plano Diretor encontra-se atualmente em processo de revisão. Os aspectos jurídicos relativos às normas elencadas são analisados em detalhe no capítulo 7.1 – Arcabouço Legal.

- Lei Complementar nº 008/2014 – Dispõe sobre a instituição do Plano Diretor
- Lei Complementar nº 009/2014 – Dispõe sobre o Zoneamento, o Uso e a Ocupação do Solo, revoga a Lei Complementar nº 2/2007
- Lei Complementar nº 010/2014 – Parcelamento do Solo Urbano
- Lei Complementar nº 011/2014 – Perímetro Urbano (revoga a Lei 776/2007 e a Lei 1170/2011, que dispõe sobre o perímetro urbano)



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- Lei Complementar nº 013/2015 – Altera Lei Complementar nº 008/2014
- Lei Complementar nº 014/2015 – Altera Lei Complementar nº 009/2014
- Lei Complementar nº 015/2015 – Altera Lei nº 010/2014
- Lei Complementar nº 16/2015 – Altera Lei nº 016/2014

Em 19 de janeiro de 2017 o Governador do Estado do Paraná corroborou o Plano Diretor de Pontal do Paraná por meio do **Decreto Estadual 5980/2017**, incluindo o Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo conforme figura abaixo. Contudo, antes mesmo do **Decreto Estadual nº 5980/2017** ser aprovado, o Zoneamento Ecológico-Econômico do Litoral do Paraná – regulamentado pelos **Decretos Estaduais nº 4996**, de 06 de setembro de 2016, e **nº 5793**, de 23 de dezembro de 2016 – já incorpora o perímetro urbano de Pontal do Paraná, definido em 2014, à Zona de Desenvolvimento Diferenciado estabelecida no ZEE (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume II, Parte 02, no ponto 3.5.4.3 Planos Diretores e legislação de uso e ocupação do solo urbano no Litoral Sul que preceitua que: “Matinhos tem seu Plano Diretor regulamentado pela Lei nº 1.067/2006, tendo ultrapassado o período decenal para sua revisão (como detalhado no capítulo 7.1 – Arcabouço legal). Houve um processo de revisão que não foi concluído por questionamentos do Ministério Público. Os temas complementares foram regulamentados pelas seguintes Leis aprovadas concomitantemente:

- Lei nº 1046/2006 – Perímetro urbano
- Lei nº 1047/2006 – Zoneamento Rural
- Lei nº 1048/2006 – Sistema Viário
- Lei nº 1049/2006 – Parcelamento
- Lei nº 1050/2006 – Fundo Municipal Desenvolvimento
- Lei nº 1051/2006 – Código de posturas
- Lei nº 1052/2006 – Passeios públicos
- Lei nº 1068/2006 – Zoneamento



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- Lei nº 1069/2006 – Outorga Onerosa do Direito de Construir
- Lei nº 1070/2006 – Código de obras

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume II, Parte 02, no ponto 3.5.4.3 Planos Diretores e legislação de uso e ocupação do solo urbano no Litoral Sul que afirma que: “Guaratuba tem seu Plano Diretor regulamentado pela Lei nº 1.163/2005, tendo ultrapassado o período decenal para sua revisão (como detalhado no capítulo 7.1 – Arcabouço legal). Houve um processo de revisão que não foi concluído por questionamentos do Ministério Público. Os temas complementares foram regulamentados pelas seguintes Leis aprovadas concomitantemente:

- Lei nº 1164/2005 - Zoneamento
- Lei nº 1165-2005 – Parcelamento do Solo
- Lei nº 1166/2005 – Perímetro Urbano
- Lei nº 1167/2005 – Drenagem urbana
- Lei nº 1168/2005 – Fundo de Desenvolvimento Urbano
- Lei nº 1169/2005 – Fundo do Meio Ambiente
- Lei nº 1170/2005 – Estudo de Impacto de Vizinhança
- Lei nº 1171/2005 – Outorga Onerosa do Direito de Construir
- Lei nº 1172/2005 – Transferência do Direito de Construir
- Lei nº 1173/2005 – Código de obras e posturas
- Lei nº 1174/2005 – Código Ambiental
- Lei nº 1175/2005 – Código de Vigilância Ambiental
- Lei nº 1176/2005 – Sistema viário

Foi realizada uma alteração pela Lei nº 1497/2012 que modifica o anexo 01 – Mapa de Zoneamento de uso e ocupação do solo e o anexo 02 – quadros de uso e parâmetros de uso do solo, da Lei nº 1164, de 14 de novembro de 2005, que “Dispõe sobre o Zoneamento do uso e ocupação



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

do solo, das áreas urbanas e dá outras providencias”, estabelecendo novos limites para zona residencial 5 – ZR5 e setor especial de comércio 1 – SEC1”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume II, Parte 02, no ponto 3.5.4.3 Planos Diretores e legislação de uso e ocupação do solo urbano no Litoral Sul que afirma que: “Pontal do Paraná se destaca por possuir atividade industrial, que tenderia a ampliar-se significativamente com a possível implantação do Novo Porto no município. Ressalta-se que a implantação de indústrias pesadas (energética, do petróleo, etc) possivelmente atraídas pelo Novo Porto, poderiam representar um conflito direto com a atividade turística do Litoral Sul, bem como para as economias turísticas e os valores ambientais da vizinha Ilha do Mel” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume II, Parte 02, no ponto 3.5.6 Padrões de ocupação do solo urbano, item 3.5.6.1 Perímetros Urbanos, malhas urbanas e sobreposições com Unidades de Conservação que pontua que: “Os perímetros urbanos estabelecidos por legislação municipal não são representativos das ocupações urbanas de fato, visto que os sete municípios do Litoral do Paraná possuem perímetros urbanos significativamente mais amplos que a malha urbana consolidada sobre o território” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume II, Parte 02, no ponto 3.5.6 Padrões de ocupação do solo urbano, item 3.5.6.1.1 Litoral Norte que pontua que: “Sobreposição do perímetro urbano de Guaraqueçaba e APA de Guaraqueçaba. O perímetro urbano de Guaraqueçaba apresenta pequena sobreposição com a Estação Ecológica de Guaraqueçaba – Unidade de Conservação de Uso Sustentável – requerendo adequação entre as delimitações. Além disso, o perímetro urbano está totalmente inserido na APA Estadual de Guaraqueçaba (Unidade de Conservação de Uso Sustentável). O território conhecido como APA de Guaraqueçaba possui regulamentação federal e estadual. A delimitação federal (criada pelo Decreto Federal nº 87.222/82 e implantada por meio do



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Decreto Federal nº 90.883/85) abrange os municípios de Guaraqueçaba (excluindo a área de disputa em litígio com o Estado de São Paulo) e parte da área rural e da baía de Antonina. Já a delimitação estadual (Decreto Estadual 1.228/1992) abrange todo o município de Guaraqueçaba, inclusive a área em litígio com o Estado de São Paulo, totalizando 191.595,50 hectares. A gestão da APA é conduzida pelo ente federal Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade, e há uma orientação do ZEE para a extinção da regulamentação estadual da APA de Guaraqueçaba: ‘A APA de Guaraqueçaba, criada pelo governo do Paraná, deverá ser extinta, tendo em vista que este não implementou a referida área e considerando-se também que quase a totalidade da mesma está inserida no perímetro da APA Federal de Guaraqueçaba’ (ITCG, 2006, p. 272)” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume II, Parte 02, no ponto 3.5.6 Padrões de ocupação do solo urbano, item 3.5.6.1.2 Município-polo que estabelece que: “O recém ampliado Parque Estadual do Palmito é totalmente sobreposto ao perímetro urbano de Paranaguá, abrangendo uma área de aproximadamente 1.700 hectares. A maior extensão da área está sobreposta à “Zona de Restrição à Ocupação” regulamentada pelo Zoneamento municipal, sendo necessárias adequações nas delimitações do perímetro na porção próxima à PR-407. Ocorre sobreposição, também, de 147 hectares da Estação Ecológica do Guaraçu sobre o perímetro urbano de Paranaguá” (Grifou-se);¹

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume II, Parte 02, no ponto 3.5.6 Padrões de ocupação do solo urbano, item 3.5.6.1.3 Litoral Sul que afirma que: “Em Matinhos, com uma exígua sobreposição entre a Zona de Proteção de Mananciais (estabelecida pelo ZEE) e uma área urbana delimitada como Zona de Proteção Ambiental pelo Zoneamento municipal – situação que não caracteriza, portanto,

¹ A Floresta Estadual do Palmito estabelecida pelo Decreto Estadual no 4493/1998 foi recategorizada como Parque Estadual do Palmito pelo Decreto Estadual no 7097/2017. Estação Ecológica de Guaraçu foi criada Decreto Estadual no 1230/1992 e ampliada pelo Decreto Estadual no 7094/2017. A área atual do Parque Estadual do Palmito foi prevista no Zoneamento Ecológico-Econômico do Litoral como Zona de Expansão da Unidades de Conservação de Proteção Integral.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

nenhuma incompatibilidade. As sobreposições existentes entre regulamentos de uso do solo municipais e estaduais não são critérios de incompatibilidade de uso e ocupação do solo em si mesmas, visto ser possível delimitar, dentro do perímetro urbano do município, uma área de preservação ambiental ou de restrição à ocupação devido à presença de aspectos ambientais relevantes”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume II, Parte 02, no ponto 3.5.6 Padrões de ocupação do solo urbano, item 3.5.6.1.3 Litoral Sul que aponta que: “Sobreposição do perímetro urbano de Guaratuba e Matinhos e Unidades de Conservação. A APA de Guaratuba (Unidade de Conservação de Uso Sustentável), estabelecida pelo Decreto Estadual 1.234/1992, tem como objetivo compatibilizar o uso racional dos recursos ambientais da região e a ocupação ordenada do solo, proteger a rede hídrica, os remanescentes da floresta atlântica e de manguezais, os sítios arqueológicos e a diversidade faunística, bem como disciplinar o uso turístico e garantir a qualidade de vida das comunidades caiçaras e da população local. No Litoral, a APA abrange os municípios de Guaratuba (65,61% da APA), Morretes (6,43% da APA), Paranaguá (5,69% da APA) e Matinhos (1,78% da APA). Estão inseridos na APA de Guaratuba o Parque Nacional Saint-Hilaire/Lange e o Parque Estadual do Boguaçu, ambos Unidades de Conservação de Proteção Integral, que até o presente momento não possuem Planos de Manejo próprios, decorrendo a inexistência de uma Zona de Amortecimento delimitada para o entorno dos Parques. A análise desta questão jurídica é detalhada no capítulo 7.1 – Arcabouço legal. Há sobreposição entre os perímetros urbanos de Matinhos e Guaratuba e limite do Parque Nacional Saint-Hilaire/Lange e também do perímetro urbano de Guaratuba e do Parque Estadual do Boguaçu (conforme ilustrado nos mapas a seguir). No Parque do Boguaçu não há ocupações urbanas, observa-se apenas um loteamento não ocupado. Conforme esclarece a análise do capítulo 7.1 – Arcabouço legal, a Lei Federal nº 9.985/2000 estabelece que a “área de uma unidade de conservação do Grupo de Proteção Integral é considerada zona rural, para os efeitos legais”. Conforme a análise realizada a partir de imagens de satélite, verificou-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

se que atualmente não há ocupação urbana na área do Parque do Boguaçu, estando este sobreposto à Zona de Transição e à Zona de Preservação Ambiental - delimitadas duplamente pela Lei municipal de uso e ocupação do solo e decreto estadual nº 10.855/2014: "XIII. Zona de Transição – ZT: caracterizada como áreas do Município destinadas à transição entre as zonas urbanas e o Parque Estadual do Boguaçu. Essas áreas caracterizam-se por permitir parcelamentos com lotes mínimos de 5.000 m² (cinco mil metros quadrados), com baixos índices construtivos". "XIV. Zona de Preservação Ambiental – ZPRA: caracterizada como áreas correspondentes às faixas de preservação permanente ao longo dos corpos d'água, destinadas à preservação ambiental". Tendo em vista que: (i) a delimitação do perímetro urbano sobreposto ao Parque do Boguaçu fere o art. 49 da Lei Federal nº 9.985 e, (ii) a Zona de Transição estabelece parâmetros urbanísticos eminentemente restritivos; faz-se necessária a redução do perímetro urbano do município, excluindo toda a área sobreposta ao Parque do Boguaçu – tornando-a uma macrozona rural do município de Guaratuba. A sobreposição entre o Parque Saint-Hilaire/Lange e os perímetros urbanos de Guaratuba e Matinhos é pequena e não atinge ocupações urbanas, propondo-se, igualmente, a adequação dos perímetros urbanos destes municípios e a exclusão da área sobreposta. Além da sobreposição dos perímetros urbanos com os Parques mencionados, há uma vasta área de sobreposição da APA de Guaratuba e o perímetro urbano do município. O Plano de manejo da APA de Guaratuba identifica conflitos causados pela ocupação urbana: "(...) pressão sobre as infra-estruturas municipais de atendimento básico, causada pela população flutuante; densificação das ocupações em áreas sensíveis; ocupações ilegais em loteamentos vazios; (...) alteração de uso em áreas ocupadas por colônias de pescadores a ceder lugar aos veranistas na costa e nas margens de baías e rios, com a presença de marinas" (PARANÁ, 2006, p.21). O ZEE observa que na porção delimitada como Zona Protegida por Legislação Específica "equivalente à Unidade de Diagnóstico de Proteção de Guaratuba observa-se maior pressão antrópica, para uso de terras e expansão urbana sobre as áreas de conservação da biodiversidade" (ITCG, 2016, p.304). Das so-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

breposições entre áreas de preservação ambiental e perímetros urbanos, arriscam ocorrer divergências entre o Zoneamento estabelecido pelo plano de manejo da unidade de conservação de uso sustentável e o Zoneamento estabelecido pelo município para ordenamento do uso e ocupação do solo delimitado em perímetro urbano. Na hipótese de surgirem impasses na gestão territorial decorrente desta sobreposição, prevaleceria o ordenamento do solo estabelecido pelo plano de manejo da APA, conforme esclarecido no capítulo 7.1 – Arcabouço legal. (...) O Zoneamento de Guaratuba, regulamentado pela Lei Municipal 1.163/2005 e corroborado pelo Decreto Estadual no 10.855/2014 esclarece que a legislação pertinente às Unidades de Conservação, tal como a APA de Guaratuba, deverá ser observada: “Art. 3.º Aplicar-se-ão, além do disposto no Regulamento ora aprovado, as regulamentações específicas estabelecidas pelo Decreto Estadual 2722/84, no que couber, e das Unidades de Conservação e demais áreas especialmente protegidas, sem prejuízo da observância de outros diplomas legais pertinentes”. O Decreto Estadual no 10.855/2014 apresenta, ainda, o seguinte teor a respeito da APA de Guaratuba, em consonância com o plano de manejo da APA: “Art. 4º §1º Caberá ao Conselho do Litoral o exame e anuência prévia para os Projetos Urbanísticos e de Parcelamento do Solo; de edificações com qualquer área ou altura quando situadas em Zonas de Preservação Ambiental – ZPRA, de Transição - ZT e de Proteção Ambiental – ZPA e com 3 (três) ou mais pavimentos quando situadas nas demais áreas do perímetro urbano; e de qualquer empreendimento a se instalar em Área Rural do Município de Guaratuba. Art. 8.º X. Acompanhar o processo de gestão da APA Estadual de Guaratuba e propor alterações para que a área, continuando a cumprir suas funções, não gere prejuízos aos produtores e propicie inviabilidade à exploração de suas propriedades. Art. 10.º § 1.º Na APA de Guaratuba, as atividades minerárias somente serão permitidas nos seguintes casos: I. Tratar-se de mineral carente, conforme definição do Departamento Nacional de Produção Mineral e, suplementarmente, dos órgãos estaduais competentes; II. Não provocar alteração significativa dos caracteres dominantes da paisagem; III. Recomposição florística de áreas desmatadas, com emprego de essências



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

nativas adequadas e reflorestamento das áreas de disposição de estéreis e rejeitos, com espécimes autóctones adequados; IV. Sejam dotados critérios geotécnicos e executadas obras de contenção para assegurar a estabilidade de encostas, no decorrer da atividade de extração e após o seu término; V. Na exploração a céu aberto, será obrigatória execução da recomposição do terreno concomitantemente ao aproveitamento da jazida. § 2.º Para o licenciamento ou renovação de lavras para o desenvolvimento de atividades minerárias após aprovado pelo Conselho Gestor da APA de Guaratuba. Art. 17.º Não serão permitidas as atividades industriais nos seguintes casos: IV. Na APA de Guaratuba”. O Artigo 6º da Lei Municipal no 1.163/2005 e Decreto Estadual no 10.855/2014, porém, não corrobora o plano de manejo da APA de Guaratuba em seu Art. 6º: “Art. 6.º Na porção da **área rural**, inserida na Área de Proteção Ambiental - APA de Guaratuba, será internalizado pelo Município o disposto no Plano de Manejo da APA de Guaratuba”. Conforme esclarece o capítulo 7.1 – Arcabouço legal, em razão do critério da especialidade, a regulamentação de uso e ocupação estabelecidas por plano de manejo de uma área de preservação ambiental estadual prevalece sobre a legislação municipal de uso e ocupação do solo. Deste modo, os parâmetros estabelecidos pelo plano de manejo deverão ser aplicados tanto à área rural quanto à área urbana do município de Guaratuba. Como observado, a regulamentação de uso e ocupação do solo dessa porção do Litoral Sul carece de adequações em relação à legislação municipal de Zoneamento e perímetro urbano em Guaratuba, além do estabelecimento do Plano de Manejo do Parque Estadual do Boguaçu – que necessitam ser formatados em consonância mútua e com o Plano de Manejo da APA de Guaratuba, para que haja uma adequada gestão territorial do meio urbano e natural” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume II, Parte 02, no ponto 3.5.6 Padrões de ocupação do solo urbano, item 3.5.6.1.3 Litoral Sul que pontua que: “Sobreposição entre o perímetro urbano de Pontal do Paraná e a Zona de Amortecimento da Estação Ecológica do Guaraguaçu. A Estação Ecológica de Guara-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

guauçu é uma Unidade de Conservação Estadual de proteção integral criada pelo Decreto Estadual nº 1.230 de 27 de março de 1992. A Unidade teve seu Plano de Manejo regulamentado em 2006, e, como exige a Lei Federal nº 9.985/2000 (SNUC), coube ao Plano de Manejo formalizar a delimitação da Zona de Amortecimento da Unidade de Conservação. “O objetivo desta Zona é amortecer os impactos e interferências das atividades humanas sobre a região do entorno da EEG, de forma a minimizar suas consequências sobre a UC”. Sobre as normas da Zona de Amortecimento, o Plano de Manejo dita que “serão definidas através de estudos específicos conforme define este Plano de Manejo em seu Programa de Integração com a Zona de Amortecimento” (SEMA, IAP, PRÓ-ATLÂNTICA 2006, vol. IV, p.12. vol.IV, p.14). A Lei nº 9.985/2000 (SNUC), também determina que a zona de amortecimento de unidade de conservação de proteção integral, uma vez definida formalmente, não pode ser transformada em zona urbana. Observa-se, portanto, que o antigo perímetro urbano do município de Pontal do Paraná, conforme **Leis nº 776/2007** e a **Lei 1170/2011**, sobrepunha-se indevidamente, em uma área de pequena dimensão, à Zona de Amortecimento da Estação Ecológica do Guaraguaçu. A controvérsia foi muito ampliada com a revogação das leis municipais citadas e aprovação da nova lei de perímetro urbano de Pontal do Paraná, por meio da **Lei Complementar nº 011/2014**, na qual a sobreposição indevida da área urbana à Zona de Amortecimento da Estação Ecológica do Guaraguaçu é expressivamente ampliada, em dois locais no município. Soma-se à controvérsia, o fato do Zoneamento Ecológico-Econômico ter delimitado sobre a Zona de Amortecimento da Estação Ecológica do Guaraguaçu uma **Zona de Desenvolvimento Diferenciado**, conforme é possível observar no mapa a seguir. O relatório técnico do ZEE Litoral aventa a possibilidade de transformação da Zona de Amortecimento da ESEC do Guaraguaçu em uma nova Unidade de Conservação de Uso Sustentável. Esta nova Unidade conteria, por sua vez, outras três Unidades de Conservação de Proteção Integral (ITCG, 2016, p.322). Destaca-se que o efeito da substituição da Zona de Amortecimento causaria a diminuição do grau de preservação ambiental das áreas delimitadas apenas na



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Unidade de Conservação de Uso Sustentável, visto que essas áreas estariam liberadas para serem transformadas em zona urbana – o que não é possível atualmente. Os aspectos jurídicos relativos às normas elencadas são analisados em detalhe no capítulo 7.1 – Arcabouço Legal” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume II, Parte 02, no ponto 3.5.6 Padrões de ocupação do solo urbano, item 3.5.6.1.3 Litoral Sul que adverte que: “Sobreposição entre a Terra Indígena Sambaqui, Perímetro Urbano de Pontal do Paraná e Zona de Desenvolvimento Diferenciado (ZEE). A presença do povo indígena Guarani Mbyá em Pontal do Paraná é reconhecida e na Terra Indígena Sambaqui, “composta por duas aldeias, Tekoa Karaguata e Tekoa Guaviraty, conhecidas em português como Sambaqui e Xangrilá, respectivamente, ligadas por vínculos de parentesco. As primeiras incursões para a reocupação da aldeia Sambaqui (Tekoa Karaguata) ocorreram em 1999” (DOU nº 74/ 2016). A Lei nº 776/2007 (posteriormente revogada pela Lei Complementar nº 011/2014) e a Lei nº 08/2014 de Pontal do Paraná delimitavam uma “área de ocupação indígena”. A FUNAI, tendo em vista o Processo nº 08620.052029/2014-95 e considerando o Relatório da antropóloga Maria Helena de Amorim Pinheiro, reconheceu os estudos de identificação da Terra Indígena Sambaqui no Diário Oficial da União nº 74, de 19 de abril de 2016, delimitada com superfície aproximada de 2.785 hectares e perímetro de 38 quilômetros. A área indígena delimitada pelo FUNAI é maior que a área delimitada em Leis Municipais de Pontal do Paraná. O relatório antropológico esclarece: “Em 2005 o Município de Pontal do Paraná cedeu um lote de aproximadamente 700 hectares para as famílias da aldeia Sambaqui (Decreto do Município de Pontal do Paraná n.º 2.153, de 30 de dezembro de 2005); esta área foi incorporada à presente proposta de limites da TI Sambaqui, porque, embora insuficiente em extensão, oferece condições de reprodução física e cultural ao grupo indígena.” Observa-se, portanto, a presença de uma controvérsia expressa na sobreposição territorial da Terra Indígena Sambaqui (delimitada pelo FUNAI), perímetro urbano de Pontal do Paraná (Lei Complementar nº 011/2014) e Zona de Desenvolvimento Diferenci-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

ado delimitada pelo ZEE Litoral. Em relação ao ZEE Litoral, destaca-se, ainda, que ocorre sobreposição territorial entre a Zona para Expansão de Unidades de Conservação de Proteção Integral e a Terra Indígena Sambaqui (delimitada pelo FUNAI). O uso e ocupação do solo entre Unidade de Conservação de Proteção Integral e Terra Indígena são incompatíveis entre si. Os aspectos jurídicos relativos às normas elencadas são analisados em detalhe no capítulo 7.1 – “Arcabouço Legal” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume II, Parte 02, no ponto 3.5.6 Padrões de ocupação do solo urbano, item 3.5.6.4 Densidade urbana futura que assevera que: “Os maiores desafios para ampliação das malhas urbanas dos municípios no Litoral do Paraná estão ligados: (i) a impasses entre diferentes esferas da administração pública sobre aspectos legais na gestão do território (como detalhado no capítulo 7 – Aspectos Institucionais); (ii) ao cumprimento de requisitos da Lei da Mata Atlântica, que poderão envolver a necessidade de demarcação de áreas de utilidade pública; (iii) regularização fundiária de áreas urbanas passíveis de adensamento como forma de conter o avanço sobre áreas de Mata Atlântica; (iv) a viabilização de programas habitacionais que atendam a demanda e minimizem a dinâmica de ocupações irregulares e parcelamentos clandestinos; e (v) ao adequado adensamento urbano e recuperação das mais-valias fundiárias. Dadas tais dificuldades, considera-se como hipótese a **impossibilidade** de ampliação de malhas urbanas para além da Zona Urbana delimitada pelo ZEE. Tal cenário ocasionaria maior adensamento das áreas urbanizadas: Paranaguá seria o município com maior densidade urbana, porém o maior impacto permaneceria no Litoral Sul, devido à variação de baixa densidade durante a maior parte do ano (relativa à população residente) e altíssimas densidades durante épocas de pico de réveillon e carnaval. Com a perspectiva de instalação do novo porto, haverá pressão do mercado imobiliário para implantação de novas áreas de loteamentos, onde a terra ainda tem preço reduzido. As áreas consolidadas têm um valor da terra alto, por isso a tendência de buscar terras em áreas periféricas, com custo reduzido por ainda não serem in-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

fraestruturadas e com serviços públicos disponíveis. Tanto empreendimentos imobiliários quanto loteamentos clandestinos buscam o máximo o lucro, mediante a ocupação de terras baratas e ocupação da gleba com o maior número de lotes possível. A extrema variação entre baixíssima e alta densidades nos municípios ocasionam a demanda por extensas redes de infraestrutura, ociosas durante nove meses do ano, instaladas e operadas mediante altos investimentos per capita. O não atendimento completo, durante os picos de população no carnaval e réveillon, levam à saturação da capacidade das infraestruturas e das vias de circulação. A malha rodoviária está sujeita a congestionamentos durante os períodos de pico turístico, e os investimentos necessários para aliviar esse problema são altos. A sazonalidade ocasiona grandes áreas subutilizadas durante nove meses do ano, tornarem-se saturadas durante o pico de veraneio. As restrições ambientais e legais ao direcionamento da expansão urbana sobre áreas com vegetação de Mata Atlântica tornam imprescindível a otimização da ocupação urbana – mediante aproveitamento dos lotes ainda não ocupados inseridos nas malhas urbanas, onde os serviços públicos e infraestrutura poderão ter mais viabilidade econômica. Para tanto, faz-se necessária a regularização fundiária, com base em de planos específicos de Regularização Fundiária e Planos de Habitação de Interesse Social, contemplando de forma profunda e detalhada todo o levantamento: (i) de títulos nos cartórios de registro de imóveis, (ii) de plantas de loteamentos aprovados nas prefeituras municipais para identificação da correta implantação dos loteamentos e das situações de loteamentos clandestinos, (iii) das ocupações espontâneas de baixa renda de população residente, (iv) da diferenciação entre os domicílios da população residente e da população de veraneio quanto à regularidade fundiária, (v) assentamento com risco à vida e risco ambiental, (vi) da verificação acerca da tributação sobre os assentamentos urbanos, (vii) desdobramento em políticas públicas de habitação de interesse social. O licenciamento ambiental para fins de parcelamento e edificação tornou-se um grande impasse no Litoral do Paraná. Recentemente, a prefeitura de Guaratuba elaborou estudo para regularização de ocupações urbanas sem licença ambiental, como estratégia de minimi-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

zar processos de ocupação irregular mediante o fomento para o adensamento de terras já parceladas mediante utilização de mecanismos de compensação ambiental – proposta em debate com IAP, ICMBIO, Ministério Público, ONGs, UFPR, COLIT e Sociedade. É improvável que a densidade demográfica sazonal do Litoral Sul possa ser controlada ou conduzida pelo poder público, pois é fruto da característica cultural da população paranaense em ocupar massivamente esse território durante o verão, da qual participa uma aceitação coletiva das condições de habitabilidade precária durante os poucos dias de ocupação. A densidade construída é o elemento sobre o qual a administração pública pode ter controle e planejamento, porém requer vontade política, capacidade técnica, conscientização da população e aderência pelo mercado imobiliário. Propõe-se ao poder público a adoção de medidas de planejamento e controle da densidade construída, baseadas na aplicação dos instrumentos previstos no **Estatuto da Cidade**: estudo de impacto de vizinhança; outorga onerosa do direito de construir; transferência do direito de construir; parcelamento, edificação ou utilização e compulsórios; IPTU progressivo do tempo; desapropriação com pagamento em títulos; operação urbana consorciada; além da delimitação de zonas de interesse metropolitano oportunizadas por um futuro plano de desenvolvimento urbano integrado” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume II, Parte 02, no ponto 3.5.6 Padrões de ocupação do solo urbano, item 3.5.6.5.2 Vazios urbanos e áreas subutilizadas no Município-polo que assevera que: “Recomenda-se que o Estado do Paraná estude, conjuntamente com os municípios de Paranaguá e Pontal do Paraná, a ampliação da malha urbana de Paranaguá nesse vetor. A importância da PR-407 para o acesso a Pontal do Paraná alerta para a necessidade de medidas de planejamento e controle que viabilizem a implantação adequada de novos assentamentos, (i) incluindo sistema viário que comporte e contenha o tráfego urbano, evitando a sobrecarga da rodovia existente; e (ii) respeitando os limites e áreas de amortecimento das Unidades de Conservação de Proteção Integral (Parque Estadual do Palmito e Estação Ecológica do Guaraguaçu);



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

respeitando a Zona de Proteção de Mananciais (delimitada pelo Zoneamento Ecológico-Econômico do Litoral); e considerando as disposições da Lei da Mata Atlântica (Lei Federal no 11.428/2006)” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume II, Parte 02, no ponto 3.5.7 Compatibilidade de Usos e Ocupação do Solo entre Municípios Limítrofes e Áreas Urbanas Contíguas, item 3.5.7.3 Litoral Sul que pontua que: “O Estado do Paraná, desde a década de 1980 instituiu instrumentos de ordenamento territorial, com destaque para instrumentos de ordenamento da ocupação do solo em áreas urbanas no Litoral Sul. Atualmente, vigoram Decretos Estaduais nº 10.856/2014, 10.855/2014, 5.980/2017 que corroboram, literalmente, as disposições dos Planos Diretores de Guaratuba (Lei Municipal nº 1.163/2006), Matinhos (Lei Municipal nº 1.067/2006) e Pontal do Paraná (Lei Municipal Complementar nº 13/2015). Atualmente, é possível observar dois fatores críticos neste arcabouço legal:

- Presença de inconsistências na legislação estadual e municipal vigente, conforme detalhado adiante; e
- A inexistência de uma Lei Estadual que consolide a orientação do desenvolvimento territorial segundo a perspectiva regional, com caráter de norma geral que não aniquile as competências normativas dos municípios em especificidades de uso e ocupação do solo.

As inconsistências passam também pela ausência de uma delimitação territorial precisa entre os Municípios de Pontal do Paraná e Matinhos. Tanto o diagnóstico do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Pontal do Paraná (2004) quanto o diagnóstico do Plano Diretor de Matinhos (2006), apontaram o problema da dubiedade entre as divisas municipais. (...) Verifica-se que os perímetros urbanos que vigoram nos municípios ainda apresentam sobreposição, conforme ilustrado na figura a seguir. Matinhos mantém seu perímetro urbano mais compacto, embora ainda com significativa área de expansão urbana – ao contrário de Pontal do Paraná, cujo perímetro urbano é dilatado em relação à malha urbana existente” (Grifou-se);



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume III, no ponto 4.2 Edafologia e Tipos de Solo, item 4.2.3.1 Os portos e questões ambientais que indica que: “A presença do complexo estuarino de Paranaguá criou condições ótimas para o desenvolvimento de portos abrigados no litoral paranaense. Inicialmente a atividade portuária desenvolveu-se na Ilha da Cotinga, e posteriormente em Antonina e Paranaguá. Porém, as faixas de areia que se formam próximos às desembocaduras eram um obstáculo para a navegação. As condicionantes ambientais, os movimentos migratórios e as tendências de ocupação, juntamente com o aumento dos requisitos legais para a proteção dos ecossistemas costeiros e do ambiente, especialmente na última etapa do século XX, deu como resultado uma configuração particular da baía de Paranaguá com dois polos diferenciados: a parte norte, voltada à proteção ambiental, e a parte sul, onde destaca-se o uso intensivo portuário. Naturalmente, no encontro desses polos são geradas tensões entre a preservação dos valores naturais e o desenvolvimento de uma atividade que não é livre de riscos importantes para sua conservação. Às vezes, esses riscos são transformados em impactos de consequências imprevisíveis, tanto para a biodiversidade quanto para os modos de vida das populações tradicionais; **um exemplo é o caso do acidente do Navio Vicuña no Porto de Paranaguá em 2004** (EUSTÁQUIO, 2014). Por isso é muito importante ter mecanismos de prevenção e amortecimento a fim de melhorar a coexistência de ambos os interesses. O Porto de Paranaguá localiza-se no Município de Paranaguá, mais especificamente na margem sul do Complexo Estuarino de Paranaguá, a cerca de 35 quilômetros de distância da barra que dá acesso ao mar aberto. Em virtude da tranquilidade das águas, o local é considerado excelente sob o ponto de vista de segurança à navegação. A área do Porto Organizado de Paranaguá atualmente é definida pelo **Decreto nº 14.304/2016**. O porto de Paranaguá tem um cais público e terminais privados, sendo um dos principais do país na movimentação de cargas e líder de exportação de soja – em grão e farelo, e agroquímicos. A atividade portuária desempenha importante papel na economia das cidades e até mesmo do Estado do Paraná. Apesar de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

grandes empresas arrendatárias atuarem nas áreas do porto, existem impactos positivos potenciais da atividade portuária sobre a geração de emprego, os tributos e o desenvolvimento para os municípios. No entanto, as atividades do porto geram **impactos ambientais negativos** que devem ser avaliados para evitar ou minimizar os danos ao meio ambiente e aos recursos naturais, uma vez que estes representam meio de sobrevivência e aspectos da identidade dos moradores locais, especialmente para as comunidades tradicionais (...)

Porém, as tensões geradas nas zonas de encontro entre os usos portuários e as comunidades litorâneas possuem diversas dimensões, além da ocupação do espaço físico. Por um lado, os portos ocasionam problemas de higiene e saúde, devido ao acúmulo de mercadorias, as quais trazem consigo **riscos** para as pessoas (por exemplo, a expansão de vetores de enfermidades). Pelo outro, **o tratamento inadequado de resíduos perigosos e de substâncias e materiais poluentes, procedentes tanto do próprio porto como de outras atividades e empreendimentos que servem ao porto**. No entanto, a chegada de culturas estranhas à vida e à cultura própria do lugar, com condutas sociais muitas vezes oportunistas e irresponsáveis, acrescentadas pelas duras condições da vida no mar, geram conflitos e impactos que mudam os modos de vida de uma população muitas vezes vulnerável. **Para evitar tais impactos e disfunções sociais é preciso que a atividade portuária não vire as costas à cidade, mas se envolva no desenvolvimento de ferramentas que garantam a convivência e o respeito aos valores ambientais e culturais das regiões litorâneas**. Historicamente, o desenvolvimento dos portos trouxe com ele o desenvolvimento de indústrias nas áreas portuárias, por razões de interesse logístico e de acesso dos recursos humanos necessários para realizar o trabalho. Esse efeito de industrialização dos portos traz consequências positivas, como a criação de emprego e oportunidades para novos empreendimentos, mas também acrescenta riscos sobre o ambiente, especialmente devido à acumulação de impactos e à redução da capacidade de recuperação (resiliência) pela desaparecimento de zonas de amortecimento e degradação do tecido sociocultural (ANTONINA, 2006). Por outro lado, as instalações portuárias recebem um **passivo**



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

ambiental das comunidades instaladas em seus entornos e áreas de influência direta e indireta, cujo diagnóstico e apropriação correta de responsabilidades são muito difíceis. Isso proporciona um acréscimo considerável nos custos de implantação e operação das facilidades portuárias. Esse acréscimo de custos, incidente sobre a matriz de viabilidade das instalações portuárias, acaba prejudicando a operação portuária ou determinando o fracasso financeiro do empreendimento. (...) Desde julho de 2013, o Porto Organizado de Paranaguá possui a **Licença de Operação (LO) nº 1173/2013, expedida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (IBAMA)**, referente ao seu processo de regularização ambiental. A licença compreende as instalações portuárias terrestres existentes na Baía de Paranaguá, desde a região de Pontal do Sul, estendendo-se até a Foz do Rio Nhundiaquara, abrangendo todos os cais, docas, pontes e píeres de atração e acostagem, armazéns, silos, rampas ro-ro, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviárias e ferroviárias, infraestrutura de proteção e acessos aquaviários. Entre estes estão áreas de fundeio, bacias de evolução, canais de acesso da Galheta, Sudeste, do Norte e suas áreas adjacentes até margens das instalações terrestres existentes na Área do Porto Organizado, além de contemplar a área oceânica circular de descarte de material dragado com raio de uma milha náutica, delimitada e denominada “ACE20”. Com a aprovação do estatuto da APPA e da instituição da empresa pública, a Diretoria de Meio ambiente do Porto (DIRAM) foi criada com a finalidade de coordenar, monitorar e fiscalizar atividades ambientais como forma de valorização de seus ambientes naturais dentro das áreas dos portos organizados e de seu entorno (...) A expansão prevista para a atividade portuária alcança, na Ponta do Poço (Pontal do Paraná), uma área considerada favorável para a ocupação portuária pelo seu grande calado natural e que não tem se consolidado por causa da falta de vias adequadas para o transporte terrestre das mercadorias. A proposta atual de ocupação dessa área, onde se encontram as instalações da **Techint**, apoiada pelas diretrizes apresentadas por diversos planos, projetos, grupos de trabalho e estudos elaborados – incluído o Zoneamento Ecológico-Econômico do Litoral, parece ter resol-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

vido a questão do acesso terrestre com a proposta de criação da faixa de infraestrutura, paralela à rodovia atual (PR-412), a 1,8 quilômetros do mar (PIERRI, 2006). Os estudos de tráfego do projeto da faixa de infraestruturas em Pontal do Paraná apontam a um incremento da quantidade de veículos que utilizariam a PR-412 de até 57% até o ano 2027. Este e outros projetos previstos para servir ao potencial aumento da atividade portuária são analisados de forma pormenorizada no Volume 5 – Aspectos de Infraestrutura e Logística. A indefinição sobre alguns aspectos relativos aos acessos ao porto e às comunidades vizinhas, e a insuficiência de avaliações rigorosas dos riscos ambientais e sociais, particularmente, da identificação de potenciais **impactos sinérgicos ou cumulativos**, foi mencionada por diferentes atores, tais como diversas ONGs e especialistas do âmbito acadêmico (OHDE, 2018). Em qualquer caso, é recomendável a exigência, pelo órgão ambiental, de estudo compreensivo de impacto que desenvolva esses aspectos, considerando todos os fatores de risco, e que o mesmo seja requerimento indispensável para o licenciamento ambiental. Além disso, existe uma preocupação sobre os reflexos que essa expansão teria no patrimônio natural e cultural vinculado à **Ilha do Mel**, consequências que não foram analisadas no Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) do empreendimento (URROZ LOPES, 2004), segundo mencionaram representantes dos grupos sociais interessados, como a Associação de Moradores da Ilha do Mel. Com o aumento do calado dos navios, haverá necessidade de dragar canais artificiais, tanto dentro do estuário, como nos bancos de areia das barras. Estes canais de navegação interferem na dinâmica de sedimentos da zona costeira. A interrupção dos fluxos de sedimentos provoca alterações importantes nas costas próximas, como já aconteceu no passado resultado de sucessivas dragagens no Porto de Paranaguá e que causaram a alteração da paisagem da Praia do Mar de Fora, em Encantadas, uma das faces da Ilha do Mel, pelo acúmulo de areia. Nesse local havia cinco ou seis praias intercaladas por divisões naturais de natureza rochosa, que abrigavam espécies marinhas hoje extintas do local. Agora há uma única e extensa praia de aproximadamente seis quilômetros (Ministério Público do Estado do Paraná, 2009)” (Grifou-se);



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume III, no ponto 4.2 Edafologia e Tipos de Solo, item 4.2.3.2 Conservação da natureza que ressalta que: “O litoral do Paraná abriga o maior remanescente contínuo do bioma Mata Atlântica, de alto valor ambiental, dando suporte a uma grande diversidade biológica e de serviços ecossistêmicos essenciais para a vida de muitas comunidades tradicionais, além de outros, como turismo, recreação ou fornecimento de matérias primas de produção que oferecem oportunidades para o desenvolvimento futuro da região do litoral. A importância do bioma Mata Atlântica é reconhecida internacionalmente em diversos atos declaratórios internacionais. Assim, o bioma é considerado como um **hotspot** de biodiversidade global pela abundância de espécies e elevado grau de endemismos que abriga e pela situação de elevada fragilidade, considerando que a sua cobertura original foi reduzida a cerca de 12% (VEDOR *et al.*, 2018). A região da Serra do Mar Paranaense, juntamente com as ilhas oceânicas e as zonas de amortecimento em seu entorno, constituem a **Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, reconhecida pela UNESCO em 1992**. Além disso, a região foi declarada como **Sítio do Patrimônio Mundial Natural pela UNESCO, em 1999**, considerando sob essa denominação até nove unidades de conservação, incluindo ecossistemas de manguezal. O litoral do Paraná, junto com o litoral sul de São Paulo, faz parte de um corredor biológico reconhecido mediante portaria do MMA em 2006 como **Mosaico Lagamar**, integrando 50 unidades de conservação que, como ressalta Vedor *et al.* (2018), requer da gestão de forma integrada e participativa do território para a sua proteção a longo prazo (...) A ideia de que desenvolvimento e conservação são conceitos contrapostos, e de que não pode acontecer um sem o outro, é ultrapassada. Em palavras do biólogo e diretor da Conservation Land Trust (CLT) e diretor do Projeto Iberá para a recuperação de espécies ameaçadas no Parque Iberá na Argentina, **Ignacio Jimenez**, “devemos mudar esse preconceito que entende a conservação como impedimento para o desenvolvimento e procurar formas alternativas de aproveitar a biodiversidade para gerar benefícios que devolvam a autoestima às comunidades que moram nesses lugares”.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Assim, Jimenez fala do conceito “produção da natureza” para se referir ao entendimento da população e das comunidades locais, da natureza como um valor de produção que pode gerar benefícios. A mudança por essa visão é possível mediante o fomento do turismo da natureza, considerando o crescente interesse das pessoas de rendas mais altas, ou com melhor formação, que moram nas cidades, em conhecer e experimentar de perto a vida e conhecimento da natureza. Os benefícios derivados da atividade turística podem refletir nas comunidades, aumentando a sua autoestima e o reconhecimento da sua própria riqueza e identidade. Essas informações foram discutidas com Ignacio Jiménez em reunião que teve lugar em Curitiba com a equipe do Consórcio Litoral Sustentável para a elaboração do PDS Litoral, onde foram mostrados vários exemplos de iniciativas de turismo da natureza realizadas em outros lugares de três continentes (América, Europa e África) com grande sucesso, tanto para o desenvolvimento local da população, como para a recuperação e proteção da biodiversidade, vista agora como um bem que traz benefícios e prosperidade (JIMENEZ, 2018)” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume III, no ponto 4.5 Hidrografia e Hidrologia que indica que: “Segundo dados da SEMA, no Estado do Paraná o maior consumo de água se dá para o abastecimento público, com 42% do total, seguido da demanda industrial, com 24%, a agricultura, com 21% e a pecuária, com 13% (SEMA, ANA, 2010)” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume III, no ponto 4.5 Hidrografia e Hidrologia, item 4.5.2 Recursos hídricos para abastecimento público, item 4.5.2.1 Quantidade e qualidade dos recursos hídricos que indica que: “Com relação à **qualidade da água na bacia litorânea**, em áreas rurais e costeiras existe uma grande vulnerabilidade de contaminação da Unidade Aquífera Costeira. Nas áreas urbanas a baixa infraestrutura de esgotos e drenagem, juntamente com a predominância dos lixões como destino final dos resíduos sólidos domésticos, são os principais contaminantes da bacia. Os índices de qualidade



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

da água (IQA) da BHL que recolhe o relatório Bacias Hidrográficas do Paraná (2010) demonstram a predominância das qualidades boa e razoável. Por outro lado, não há uma tendência definida de melhora ou piora da qualidade ao longo do tempo, segundo as séries históricas da Agência Nacional de Águas (ANA) (SEMA, ANA, 2010). De uma maneira geral, os parâmetros utilizados para a avaliação da qualidade das águas situam-se dentro dos limites das respectivas classes. O IAP tem realizado testes de toxicidade periodicamente e os resultados demonstram que não há restrições para a utilização dessas águas para abastecimento público e industrial, irrigação de cultivos e pecuária. O Plano de Bacia da BHL realiza um diagnóstico atualizado da qualidade das águas superficiais com base nos valores históricos dos parâmetros de qualidade recolhidos pelas estações de monitoramento listadas no Projeto da Rede Nacional de Monitoramento da Rede de Qualidade das Águas Superficiais (AGUASPARANÁ, COBRAPE, 2017). O quadro a seguir resume os valores dos parâmetros mais importantes para a caracterização da qualidade das águas e o diagnóstico sobre a qualidade com base nesses valores. As condições de qualidade tomadas como referência são baseados nos padrões de qualidade de água da resolução CONAMA 357/05 para os parâmetros apresentados (...) A análise integrada de todos os parâmetros coletados pelas 18 estações situadas na bacia litorânea indica que em geral a bacia não sofre problemas graves de poluição e que, em qualquer caso, esses se concentram nas proximidades dos centros urbanos” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume III, no ponto 4.5 Hidrografia e Hidrologia, item 4.5.2 Recursos hídricos para abastecimento público, item 4.5.2.1 Quantidade e qualidade dos recursos hídricos que indica que: “No que atinge à **qualidade da água para o banho (balneabilidade)** dos rios e das praias, e analisada pelo IAP periodicamente cada ano segundo os critérios da Resolução nº 274 de 2000 do CONAMA, segundo o Boletim de Balneabilidade publicado em janeiro de 2018, 20,3% das águas foram classificadas como impróprias para o banho, sendo dados melhores que os encontrados em 2017 e em



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

anos anteriores. Os pontos classificados como impróprios são coincidentes em todas as amostragens realizadas, com a exceção de dois pontos de amostragem no Rio Nhundiaquara em Morretes, que só resultaram impróprios na primeira amostragem, e na última no caso do ponto situado no Largo Lamenha Lins. Especialmente os pontos correspondentes aos rios apresentam pior qualidade da água. Exemplos são o Rio Olho d'Água (Pontal do Paraná), a foz do rio Matinhos e o Canal do Caiobá (Matinhos), a foz do rio Brejatuba (Guaratuba), a foz do rio das Pedras, o rio Tenente e o Saí Guaçú (Guaratuba). No Plano de Bacia da BHL, a COBRAPE analisou a origem da poluição cruzando os dados dos parâmetros de qualidade com a base hidrográfica e de usos do solo da bacia. Por meio do processamento dessas informações foram analisadas as cargas poluidoras para quatro tipologias de origens: agrícola, uso do solo, pecuária e industrial. A quantificação das cargas, com base no DBO, deu como resultado um peso relativo maior das cargas domésticas, o que mostra a importância do investimento em coleta e tratamento de esgoto no litoral do Paraná” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume III, no ponto 4.5 Hidrografia e Hidrologia, item 4.5.4 Riscos e ameaças para os recursos hídricos que pontua que: “As demandas hídricas do litoral paranaense são concentradas principalmente no município de Paranaguá, durante todo o ano, e nos municípios balneários como Guaratuba, Matinhos e Pontal do Paraná, especialmente na temporada alta. No entanto, os estudos de demanda realizados pela SEMA e AGUASPARANÁ, indicam que essas demandas podem ser atendidas pelos mananciais superficiais e subterrâneos existentes na região. Segundo as projeções dos diferentes cenários futuros analisados pelo Plano de Bacia, o município de Paranaguá continuará concentrando as maiores demandas hídricas, bem como o município de Morretes que continua a crescer, seguidos de Guaratuba e Pontal do Paraná. Da mesma forma, na alta temporada as demandas totais nos cenários analisados permanecem, de certa forma, nas mesmas proporções para todos os municípios. No entanto, os cenários que consideram a aceleração dos



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

investimentos em infraestrutura portuária de Paranaguá e Pontal do Paraná representam o possível agravamento dos riscos, tanto no balanço qualitativo como nos aspectos qualitativos dos recursos hídricos em alguns pontos focais que hoje já concentram a maior parte de demanda de água e de impactos sobre a sua qualidade. Os principais riscos e ameaças relacionados com o uso dos recursos hídricos são relacionados a insuficiências dos sistemas de abastecimento e tratamento do esgoto, e a ocorrência de eventos críticos na região, relacionados aos problemas de drenagem. O desenvolvimento das cidades tem produzido um impacto significativo na infraestrutura de recursos hídricos, em especial na drenagem urbana. A ocupação irregular nas margens de rios, sua retificação e o aumento da impermeabilização de solo urbano, alteram a magnitude e frequência das inundações, provocando a deterioração ambiental. Para o controle desses impactos, a Superintendência de Recursos Hídricos e Saneamento Ambiental (SUDERHSA) está implantando Planos de Macrodrenagem nos municípios do litoral (ver análise das tendências futuras de demanda de água por município segundo as projeções demográficas no Volume 5, Capítulo 5.6). No entanto, a implantação dos canais de macrodrenagem apresenta problemas relacionados ao correto dimensionamento dos canais, além das edificações erigidas na faixa de preservação permanente de rios. Outro problema que afeta o sistema de canais de macrodrenagem é o assoreamento dos canais nas áreas urbanas que causam alagamentos muito importantes, por exemplo, no Município de Guaratuba, onde a SINEMAR realizou, no mês de fevereiro deste ano de 2018, trabalhos de desassoreamento dos canais em previsão dos volumes de chuva previstos. Mas o problema, embora acrescentado pela chuva, tem origem na acumulação de lixo, restos de vegetação, e mesmo móveis e restos de construção nas valetas. A colaboração cidadã e a sensibilização ambiental é mais uma vez um fator muito importante para reduzir essa problemática, assim como o fornecimento de serviços adequados de coleta e tratamento de lixo à população para evitar esse problema de consequências tão graves no ambiente. As águas marinhas do litoral paranaense, que são utilizadas para o lazer, como banhos de rio e mar, natação, mergulho e outras ativi-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

dades de contato direto com a água, também apresentam problemas de poluição. A avaliação das condições sanitárias e balneabilidade, realizada de acordo com a Resolução 274/2000 do Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA) –realizada em 52 pontos distribuídos entre a divisa com Santa Catarina, no Balneário da Barra do Saí, até Pontal do Sul, incluída a Ilha do Mel, a Baía de Antonina (Ponta da Pita) e os rios Nhundiaquara, Marumbi e Nunes – indica a presença de esgotos domésticos na água. Com relação ao tratamento do esgoto sanitário, outra das grandes preocupações por suas repercussões na qualidade ambiental do litoral, a maioria dos municípios apresenta déficits relativamente altos em relação à coleta de esgoto. No entanto, vários municípios continuam ampliando os sistemas de coleta e tratamento do esgoto. Segundo diversas fontes de informação, a SANEPAR entregou em setembro de 2017 a segunda etapa das obras de ampliação da rede de esgoto do Litoral. Com isso, mais de 7,5 mil imóveis localizados nos municípios de Matinhos e Pontal do Paraná desativarão as fossas e ligarão seu esgoto doméstico à rede da SANEPAR, melhorando a coleta e o tratamento. Novas obras estão em andamento com previsão de ser finalizadas em 2019. A **faixa de infraestrutura** em discussão, com implantação prevista em Pontal do Paraná, terá impactos sobre a população flutuante e a dinâmica populacional com efeitos ainda pouco conhecidos sobre a demanda de água e o tratamento de esgotos e efluentes industriais. Embora ainda não se manifestem impactos importantes no presente, a possibilidade de crescimento das atividades turísticas e portuárias que estão sendo projetadas nos cenários de análise das diferentes instituições envolvidas, indicam que serão necessários mais recursos hídricos para garantir a higiene e o abastecimento no litoral, o que pode levar a situações de **conflito** no futuro” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume III, no ponto 4.8 Unidades de Conservação e Proteção de Espaços Naturais, item 4.8.3 Manejo das UC e regulação fundiária que aponta que: “De todas as UC do litoral, só 10 têm Plano de Manejo aprovado, são: APA Federal de Guaraqueçaba (concluído em 1995);



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

ESEC da Ilha do Mel (concluído em 1995, revisado em 2013), ESEC do Guaraçu (2005), AEIT do Marumbi (concluído em 1987, revisado em 2004, ainda sem homologar), FE Metropolitana (1988), PE Pico do Marumbi (1996), APA Estadual de Guaratuba (2006), PE Ilha do Mel (2013), PE do Rio Onça (2015), e PE Serra da Baitaca (2017) (IAP, 2018). (...) Sendo que os Parques Nacionais Marinho das Ilhas dos Currais e Guaricana datam dos anos de 2013 e 2014, isso justifica, relativamente essa lacuna. A REBIO Bom Jesus, a APA e a ESEC de Guaraqueçaba estão em processo de elaboração conjunta de seu plano de manejo. O PARNA de Superagüi teve avanços consideráveis na construção de um plano de manejo, entretanto o processo de sua aprovação foi judicializado por ação motivada pelo Movimento dos Pescadores Artesanais do Litoral do Paraná (VEDOR DE PAULA *et al.*, 2018; SOLA PÉREZ, 2012). As restantes UC criadas antes do 2011, já extrapolaram o prazo limite para a implantação dos planos de manejo. O Governo estadual pretende regularizar a situação, e alguns trabalhos de campo, diagnóstico e zoneamento estão sendo feitos, alguns deles envolvendo as comunidades locais, como no caso da Ilha de Superagüi. Também no caso do PE do Palmito, o Plano de Manejo está sendo elaborado. Porém, os processos sociais atrasam muitas vezes o processo de elaboração dos Planos de Manejo, embora sejam necessários para garantir uma gestão das áreas protegidas mais justa e participativa. Os documentos são muito extensos e requerem de um investimento de recursos muito elevado e uma alta dependência de assistências técnicas. Segundo Vedor de Paula *et al.* (2018) os cortes de orçamento do ICMBio acontecidos nos últimos anos, tem comprometido o trabalho dos conselhos gestores das unidades, fato que é reconhecido pelos próprios gestores. No entanto, os avanços apontam que nos próximos anos, serão finalizados e aprovados vários planos atualmente em andamento e a questão está sendo tratada de forma prioritária pelos conselhos gestores. Entre as causas para a inexistência dos planos está a falta de regularização fundiária das áreas, o processo demorado para a própria execução do Plano e a atualização dos inventários ambientais, além dos custos, que podem superar o valor de R\$ 200 mil por documento. Desde o ICMBio, os téc-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

nicos apontam à necessidade de simplificar os documentos dos Planos, focando os esforços no planejamento das ações necessárias para garantir a proteção e regular o uso público, procurando uma menor dependência de assistências externas e contribuindo assim para agilizar o processo. Por outro lado, o fato de a maioria das UC terem sido criadas com anterioridade ao Decreto nº 4.340, de 22 de agosto de 2002, que determina como o estudo deve ser realizado, exige que muitos planos sejam revisados. Alguns já foram recentemente atualizados, como o Plano de Manejo da ESEC Ilha do Mel, atualizado em 2012, incluindo informações específicas sobre aspectos exigidos pela nova Lei, como a caracterização dos corredores ecológicos. Na esfera Estadual, os gestores responsáveis pelas unidades não possuem equipe de analistas de suporte, ou um analista ambiental responsável pela unidade. Na maioria dos casos, os gestores são responsáveis por mais de uma unidade seguindo uma lógica espacial para o agrupamento das UC. As Reservas Particulares que possuem plano de manejo e equipe de gestão são aquelas geridas pela Sociedade de Pesquisa em Vida Selvagem (SPVS) ou pela Fundação Grupo Boticário de Proteção à Natureza (FGB), pertencentes ao setor terciário. A questão da definição da propriedade ou direito de uso de terras sobre as quais se assentam as UC frequentemente gera conflitos. (...) Os conselhos gestores das UC visam a integração do processo de gestão das unidades com o objetivo de otimizar os recursos e as ações a desenvolver em cada uma delas. Nesse sentido, o **Mosaico Lagamar** (reconhecido por Portaria MMA nº 150, de 8 de maio de 2006), por meio de seu conselho gestor está contribuindo para esse papel integrador que permita melhorar a efetividade na gestão (...) A aprovação da Lei Federal nº 12.651, de 25 de maio de 2012, que institui o Programa de Regularização Ambiental e cria o **Cadastro Ambiental Rural (CAR)**, uma ferramenta que pode facilitar a identificação dos imóveis abrangidos pelas UC e o planejamento da forma e prazo de aquisição para a efetiva integração ao patrimônio público. Com relação ao custo do processo de regularização fundiária, Oliveira (2010) conclui que os gestores das UC devem procurar a diversificação das fontes de financiamento, evitando a dependência exclusiva dos recursos públi-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

cos. Nesse sentido, novos esforços realizados pelo Fundo Brasileiro para a Biodiversidade (FUNBIO), em parceria com a ONG The Nature Conservancy para UC do cerrado, deram como resultado a classificação das fontes de financiamento, em grupos, em decorrência da dificuldade de os recursos arrecadados chegarem a seu destino final e cumprirem sua finalidade. No relatório foram identificadas as seguintes opções:

a) Orçamento público federal:

- Tesouro Nacional.
- Compensação de petróleo e gás.
- Taxas pelo exercício de polícia.
- Recursos não-financeiros diretamente arrecadados (cobrança de ingressos por visitas às UC, incentivos à concessão de serviços, expansão das concessões florestais, maior efetividade na cobrança de multas administrativas, licenças e autorizações de usos, etc.)

b) Fontes extraorçamentarias:

- Doações.
- Compensações ambientais por projetos de desenvolvimento (exemplo: expansão de atividades portuárias, empreendimentos industriais, ocupação do solo, etc.).
- Fundos localizados (estaduais, municipais e privados).
- Repasses diretos de empresas a título de compensação a recursos voluntários.

Outro importante instrumento para a gestão das UC, também influenciado no ordenamento do território, é a delimitação das Zonas de amortecimento (ZA). Segundo o SNUC, a ZA é o entorno de uma unidade de conservação onde as atividades humanas estão sujeitas a normas e restrições específicas, com o propósito de minimizar os impactos negativos sobre a unidade. O processo de delimitação da ZA, segundo Vedor de Paula *et al.* (2018) envolve a delimitação geográfica de uma “faixa de transição entre a unidade e áreas não protegidas no seu entorno”, limitando os tipos de uso nessa



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

faixa. Segundo o diagnóstico dos autores, apenas quatro unidades a possuem. Uma delas é a ESEC do Guaraguaçu, sobre a qual foi delimitada, segundo Vedor de Paula, “arbitrariamente” a Zona Especial Portuária, aprovada no Plano Diretor de Pontal do Paraná (UFPR, 2015). De fato, o SNUC cita, no Art. 49: “a zona de amortecimento das unidades de conservação, uma vez definida formalmente, não pode ser transformada em zona urbana”. As restantes UC com zona de amortecimento são a ESEC e PE da Ilha do Mel e o PE do Rio da Onça. O mapa na página a seguir mostra as Zonas de Amortecimento dessas UCs” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume III, no ponto 4.8 Unidades de Conservação e Proteção de Espaços Naturais, item 4.8.7 Problemáticas e conflitos na gestão das UC que aponta que: “O diagnóstico dos diferentes aspectos sobre a situação atual de gestão e regulação das Unidades de Conservação no litoral do Paraná, coloca em destaque alguns problemas e fraquezas do sistema que é preciso ter em consideração para garantir a sustentabilidade futura da conservação dessas áreas de alto valor ecológico e social. Esta seção pretende fornecer uma visão integrada das questões analisadas ressaltando as questões proeminentes, as quais devem ser tratadas como prioritárias na proposição de linhas estratégicas de desenvolvimento sustentável do litoral do Paraná. Na análise dos vetores de risco que ameaçam a conservação e a sustentabilidade das UC e os recursos naturais que elas abrigam, podemos falar de dois tipos de condicionantes: **internos**, derivados da própria fragilidade do sistema pelas suas características; e **externos**, derivados das forças de mudança que atuam a nível global, com repercussões no local que são mais difíceis de medir e controlar. Além dessa distinção, os impactos ou problemáticas que afetam as áreas protegidas são relacionados a duas dimensões fundamentalmente: a dimensão **ambiental** e a **social**. No plano ambiental, a presença no litoral de ecossistemas especialmente frágeis e sensíveis em combinação com a baixa aptidão dos solos para a agricultura levou à geração de impactos importantes sobre a cobertura florestal original por desmatamento para outros usos. A falta



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

de um sistema sólido de controle e **fiscalização** dos usos do solo derivou na ocupação irregular em áreas de alto risco de deslizamento e erosão, que afetam especialmente as zonas costeiras. Esse crescimento vem acompanhado muitas vezes de uma falta de infraestrutura adequada para atender às necessidades da população, ocasionando a contaminação do solo e da água por lixo e esgoto e a degradação da funcionalidade ecológica e da paisagem. Os ecossistemas ficam mais vulneráveis aos efeitos de vetores externos, como a introdução de espécies invasoras ou o embate de eventos climáticos extremos, que são agravados pelas mudanças globais. O fato das UC estarem vinculadas a três esferas administrativas: Municipal, Estadual e Federal, dificulta ainda mais a implementação de ações coordenadas e efetivas para a recuperação e proteção dos ecossistemas de alto valor. Outro aspecto já discutido é a importância da efetiva aplicação das normas conformadoras da ocupação territorial das UC, sem as quais a instituição de áreas protegidas e a conservação dos ecossistemas naturais presentes nesses espaços não passa de idealização sem maiores consequências práticas. Resolver a questão da **regularização fundiária** e a **elaboração dos Planos de Manejo** com base no diagnóstico atualizado dos valores naturais e o seu estado de conservação são prioridades de ação que devem centrar os esforços do poder público e das instituições envolvidas, com a participação social, para a melhora da conservação futura das UC. Sobre o grau de implementação das UC no litoral do Paraná, Vedor de Paula (2018) baseado no cumprimento dos indicadores de planejamento e gestão (criação da UC, definição de limites, categorização, Plano de Manejo, equipe gestora, conselho gestor, regularização fundiária e Zona de Amortecimento), conclui que somente quatro UC apresentam grau de implementação alto, sendo que até dez UC de proteção integral apresentam baixo grau de implementação, incluindo seis parques estaduais, três parques nacionais e a REBIO Bom Jesus. Globalmente, 55% das UC do litoral apresentam grau de implementação baixo segundo esses indicadores, com o conseqüente risco para a conservação dos seus valores naturais. No que diz respeito à realidade **social**, um dos pontos de tensão das UC com os atores sociais no território ocorre na sobreposição



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

entre as UC e os territórios de povos e comunidades tradicionais (De Freitas, M. et al., 2016). A inclusão na Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000 que institui o SNUC, das UC de Uso Sustentável, é parte das conquistas dos movimentos sociais que abriram o debate da coexistência entre atores locais e políticos que possuem interesses diferentes sobre um mesmo espaço geográfico. O entendimento desta relação entre a conservação e a manutenção dos modos de vida tradicionais resultou em outras políticas específicas como a **Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais (Decreto nº 6.040/2007)**, que reconhece a importância dos territórios e recursos naturais como condição indispensável para a reprodução cultural e sobrevivência dessas comunidades. Não se deve esquecer que os territórios que hoje conformam o Sistema de UC são a expressão do manejo dos recursos naturais pelas comunidades tradicionais que contribuíram, assim, para a preservação dos remanescentes florestais. Embora existe esse reconhecimento no plano legal, estudos recentes afirmam que a administração ignora muitas vezes a diferença entre as unidades de Proteção Integral e as de Uso Sustentável, tratando todas segundo as restrições que afetam a primeira categoria (VANDRESEN, 2014; GOMES, 2016). Além disso, a legitimidade dos territórios tradicionalmente ocupados por povos tradicionais não é sempre reconhecida e os mecanismos de apoio econômico e técnico aos moradores e as administrações locais são insuficientes para garantir uma adequada gestão das áreas protegidas. Um exemplo do conflito com as comunidades tradicionais que tem riscos para a própria preservação, é o acontecido com a comunidade tradicional de pescadores artesanais da Vila do Superagüi. Estes pescadores artesanais, antes da instalação do Parque Nacional em seu território, tinham atividades com uma relação estreita entre natureza e cultura, um modo específico de sustento e de vida baseado na caça, pesca, agricultura itinerante e coleta de plantas medicinais, lenha, cipó, etc. A política de desenvolvimento sustentável, através do Parque Nacional, traz consigo a proibição de uso da natureza para os usos não permitidos como a caça, a agricultura ou a coleta. Assim, os pescadores e pescadoras artesanais passam a se especializar na pesca. Assim essa política in-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

serida no paradigma da sustentabilidade, como cita SOLA PÉREZ (2012), consiste em uma política de conservação que significa a privação de uso por parte dos pescadores artesanais o que desde diversos âmbitos é contemplado como uma mercantilização da natureza que exclui aos pescadores artesanais ao tempo que favorece o desenvolvimento de técnicas e equipamentos mais modernos para pesca industrial e aquicultura que agravam mais essa exclusão. Essas perspectivas são analisadas desde diversos âmbitos como um impulso por parte das políticas públicas dos interesses externos, desconsiderando os modos de vida tradicionais e expropriando-os dos territórios que tradicionalmente ocupam. Em função desses conflitos, a comunidade cria resistências que devem ser vistas como uma fortaleza, envolvendo esses processos no planejamento, no caso do Superagüi, o movimento social MOPEAR criado pela comunidade é um signo de auto reconhecimento como comunidade tradicional que deve ser aproveitado para criar sinergia com a gestão da Unidade que permitam construir uma relação harmônica e justa com as comunidades moradoras (SÓLA PÉREZ, 2012). Embora existam fraquezas, no caso particular do Paraná, existem também pontos fortes a ser mencionados, como a existência do ICMS Ecológico, um instrumento criado de forma pioneira neste estado que permite o repasse de recursos financeiros aos municípios que abrigam UC no seu território e que contribuem para a manutenção de serviços ecossistêmicos essenciais, ou a criação pelo Decreto nº 3.446/1997, de uma nova categoria de UC, as Áreas Especiais de Uso Regulamentado (ARESUR), orientadas sobretudo à conservação do Sistema Faxinal, ou o repasse da SANEPAR para o Fundo Municipal do Meio Ambiente. Com o objetivo de melhorar essas situações de conflito, é preciso pôr de relevância o reconhecimento da importância dos povos tradicionais na preservação dos valores naturais e na geração do conhecimento tradicional sobre o seu manejo, e aumentar a participação dessas comunidades nos processos de tomada de decisões sobre a gestão das UC e mesmo a implementação de ações nessas áreas. A seguinte matriz resume a relação entre os vetores de risco internos e externos do sistema de UC do litoral e os conflitos de tipo ambiental e social como base para a construção de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

estratégias de melhora encaminhadas ao fortalecimento das áreas protegidas” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume III, no ponto 4.10 Biodiversidade de Fauna e Flora do Litoral, item 4.10.2 Espécies ameaçadas da flora e proteção dos ecossistemas prioritários pela legislação que destaca que: “O acúmulo de projetos de infraestrutura e outros usos da terra, com a consequente perda de vegetação, contribui para fragmentar os ecossistemas, colocando em risco sua função como corredores ecológicos para a preservação da fauna neles existente e como conectores sociais para as populações tradicionais que habitam a costa. **Este fato está acontecendo com a construção do novo terminal portuário previsto em Pontal do Sul, que deverá ampliar a área portuária em uma área com formações pioneiras de influência marinha (restinga) e fluvio-marinha (mangue), bem como cobertura de Floresta Ombrófila Densa.** O novo terminal portuário projetado em Pontal do Paraná foi declarado de utilidade pública por meio do **Decreto Federal sem número, de 6 de maio de 2016**, motivo pelo qual o desmatamento necessário pode ser realizado. **A área também fica próxima à área de inundação do rio Maciel, uma área ambientalmente sensível, e do assentamento do povo Guarany Mbya.** Quanto às espécies de flora ameaçadas, estima-se em mais de 700 espécies arbóreas a composição da riqueza da Floresta Ombrófila Densa, sendo, portanto, muito reduzido o percentual de espécies efetivamente exploradas. No entanto, no médio da abundante riqueza florística do litoral do Paraná e das suas Unidades de Conservação, foram selecionados alguns exemplos de espécies de flora representativas dos ecossistemas descritos anteriormente que se encontram ameaçadas, segundo a Lista Oficial das Espécies da Flora Brasileira Ameaçadas de Extinção (BRASIL, 2013), a Lista Vermelha de Espécies Ameaçadas da IUCN (2008), e a Lista vermelha de plantas ameaçadas de extinção no estado do Paraná (IAP, 1995)” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume III, no ponto 4.10 Biodiversidade de Fau-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

na e Flora do Litoral, item 4.10.3.1 A mastofauna que indica que: “Com relação à **mastofauna marinha**, o Plano de Manejo da APA de Guaratuba apresenta os registros de espécies da SEMA (1996) e de diversos autores como Monteiro-Filho e outros (1999). As espécies que foram avistadas na região são: o **golfinho** *Sotalia guianensis* (boto-cinza) que é a espécie mais comum, ocorrendo na região o ano inteiro, podendo ser encontrado também em vários rios do estuário. A segunda espécie mais comum, particularmente durante o inverno, é o **golfinho** *Tursiops truncatus* (boto-da-tainha ou caldeirão). Outros mamíferos menos comuns são os pinípedes como o **leão-marinho** (*Otaria flavescens*), o **lobo-marinho** (*Arctocephalus australis*, e *A. tropicalis*), que ocorrem anualmente na baía de Guaratuba, particularmente em inverno, dadas as boas condições ambientais da Baía. Com relação à espécie ***Sotalia guianensis*** existem estudos específicos sobre a ocorrência, comportamento e distribuição no Complexo Estuarino de Paranaguá. Alguns desses estudos usaram técnicas de foto-detecção para monitorar os movimentos dos indivíduos em todo o complexo estuarino (SANTOS *et al.*, 2010) encontrando evidências de fidelidade do local para vários indivíduos monitorados e também uma grande flexibilidade de movimentos em todo o complexo estuarino por vários indivíduos. Além do boto-cinza, na baía de Paranaguá foi verificada a ocorrência, em menor escala de outras espécies: a **toninha** (*Pontoporia blainvilliei*), e o **boto-da-tainha** (*Tursiops truncatus*). Na costa adjacente também foram registradas outras espécies de hábitos oceânicos como a **baleia de Bryde** (*Balaenoptera edeni*), a **baleia-franca** (*Eubalaena australis*), o **cachalote anão** (*Kogia simus*), a **baleia-bicuda-de-Cuvier** (*Ziphius cavirostris*), e golfinhos do gênero ***Stenella***. Todas as citas são de vários autores, tal e como foram recolhidas no Plano de Emergência Individual da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA, 2013)” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume III, no ponto 4.10 Biodiversidade de Fauna e Flora do Litoral, item 4.10.3.3 A herpetofauna que indica que: “Dentre as espécies de **quelônios**, apenas *Hydromedusa tectifera* (cágado pescoço de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

cobra) é registrada para os ecossistemas de água doce da região, ocupando praticamente todos os ecossistemas aquáticos aí presentes, desde rios livres de influências de marés até banhados e, eventualmente, áreas de manguezais. Esta espécie é ocasionalmente capturada acidentalmente por anzóis e redes de pesca, mas, por enquanto, a espécie não gera maiores preocupações quanto à sua conservação. Com relação às **tartarugas marinhas**, existem 5 espécies que têm ocorrência registrada para todo o litoral brasileiro: a tartaruga verde (*Chelonia mydas*), tartaruga cabeçuda (*Caretta caretta*), tartaruga-de-pente (*Eretmochelys imbricata*), tartaruga oliva (*Lepidochelys olivácea*) e tartaruga-de-couro (*Dermochelys coriácea*). Segundo as citas de estudos compilados pela APPA para a elaboração do inventário de biodiversidade para o Plano de Emergência Individual dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA, 2013), em 4 anos de monitoramento de praia da região adjacente à desembocadura da baía de Paranaguá e das regiões internas da mesma, vários autores observaram que *C. mydas* foi a mais comum, seguida de *C. caretta*, *L. olivácea* e *D. coriácea*. O Programa de Recuperação da Biodiversidade Marinha (REBIMAR), um conjunto de ações socioambientais que têm como base a utilização de Recifes Artificiais para a recuperação da biodiversidade marinha e dos estoques pesqueiros, realizado pela MarBrasil com o apoio da PETROBRAS e do Governo Federal, tem registrado um número elevado de indivíduos de tartaruga-verde no Litoral do Paraná em operação de amostragem realizada durante o 2018. Porém, a avaliação da saúde das tartarugas capturadas para os estudos do programa, realizada pelos pesquisadores por meio de análises sanguíneas e bioquímicas, e biometria das tartarugas, mostrou resultados preocupantes. A bióloga Camila Domit, coordenadora do programa afirmou que as análises mostram uma imunidade baixa e presença de infecções que sugerem danos ocasionados por patógenos presentes nas águas do litoral. Algumas tartarugas também apresentaram danos por colisões com embarcações. As pesquisas realizadas sobre as espécies de tartarugas mostram que 70% permanecem entre quatro e cinco meses no litoral do Paraná, com quatro localidades especialmente importantes: a Ilha do Mel, a Ilha das Cobras, a Ilha de Figueira e o Ar-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

quipélago de Currais, este situado em mar aberto (DOMICIANO, et al., 2017, 2013)” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5. Infraestrutura, item 5.1.2 Caraterísticas da malha de transporte rodoviário no Litoral do Paraná que indica que: “A malha rodoviária do litoral do Paraná é constituída por três vias federais, nove estaduais (290 km) e 1.025 km de vias municipais. Na área de abrangência do litoral, existe ainda outra rodovia federal de pistas duplas (a BR-116, que liga Curitiba a São Paulo). Entre as vias federais, a BR-277 dá acesso ao litoral e seus portos desde Curitiba; a BR-376 encontra-se situada na periferia de Guaratuba e liga este município com Curitiba via a PR-412; e a BR-116 encontra-se situada na periferia do município de Guaraqueçaba e dá acesso à Estrada da Graciosa desde Curitiba, antigo acesso ao litoral desde o interior do estado. No total, são 60 km de vias federais no litoral. Do total de 350 km de vias federais e estaduais do litoral do Paraná, aproximadamente 96 km são de pistas duplas (duas faixas por cada sentido separadas fisicamente). Perto de 80 km das vias estaduais não estão pavimentados, com destaque para a PR-405 que liga Antonina e Guaraqueçaba sem pavimentação. A viagem requer quase cinco horas para percorrer somente 70 km. Do total de aproximadamente 1.025 km de vias locais no litoral, 992 quilômetros não são pavimentados”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5. Infraestrutura, item 5.1.2 Caraterísticas da malha de transporte rodoviário no Litoral do Paraná que enumera as seguintes rodovias: BR-277, BR-376(*), BR-116(*), PR-412, PR-407, PR-508, PR-408, PR-405, PR-410, PR-411 PR-804 e PR-340;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5. Infraestrutura, item 5.1.2 Caraterísticas da malha de transporte rodoviário no Litoral do Paraná que aponta que: “Nas vias do litoral do Paraná, a pesquisa da CNT determinou um estado de conservação “bom” para a BR-277 e “regular” para a PR-407 e PR-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

508 de acesso ao litoral, e também para a via de acesso a Morretes e Antonina (PR-408 e PR-411). A pesquisa classifica somente como “ruim” a PR-410 Estrada da Graciosa, via pavimentada com paralelepípedos e caráter eminentemente turístico, e os acessos aos Portos de Paranaguá e Antonina (muito deteriorados por causa do intenso movimento de caminhões)”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5. Infraestrutura, item 5.1.3 Inventário de vias do litoral que afirma que: “**PR-407**: liga as estradas BR-277 e PR-412, que limita quase todo o litoral do estado, conectando-se diretamente a Pontal do Paraná com a rodovia federal, o que proporciona maior conectividade às cidades mais importantes do estado. A rodovia tem uma extensão total de 19 km, é pavimentada completamente e tem **sentido duplo com duas faixas**. A **duplicação da estrada está sendo feita a partir da interseção com a BR-277**. A conservação e manutenção da via é concessionada à empresa EcoVia. Seu estado de conservação (pesquisa CNT) é regular” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5. Infraestrutura, item 5.1.3 Inventário de vias do litoral que assevera que: “**PR-508**: mais conhecida como Rodovia Alexandra-Matinhos, conecta diretamente a BR-277 com a cidade de Matinhos. Essa estrada foi construída pela necessidade de descongestionar as Rodovias PR-407 e PR-412 especialmente no verão, quando há mais movimento pela chegada dos turistas. É chamada Rodovia Elísio Pereira Alves Filho, de acordo com a Lei Estadual 8.459 de 14/01/1987, tem uma extensão total de 31 km e é pavimentada completamente, com pista duplicada. Cruza os municípios de Paranaguá e Matinhos. Seu estado de conservação (pesquisa CNT) é regular” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5. Infraestrutura, item 5.1.6 Marco do planejamento existente que aponta o marco regulatório do planejamento:



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

5.1.6.1 Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT 2012)

5.1.6.2 Programa de Investimentos em Logística (PIL, 2012)

5.1.6.3 Plano Nacional Aceleração do Crescimento (PAC2)

5.1.6.4 Zoneamento Ecológico-Econômico do Estado do Paraná - ZEE

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5. Infraestrutura, item 5.1.6 Marco do planejamento existente que indica que: “5.1.6.2 Programa de Investimentos em Logística (PIL, 2012). O PIL foi lançado em 2012 com o objetivo de dotar o Brasil de um sistema de transporte adequado a suas dimensões. Tendo como base um modelo de investimentos que privilegia a parceria entre o setor público e o privado, a iniciativa prevê a adoção de contratos de concessão no caso das rodovias e ferrovias. No Paraná, o Programa de Investimentos em Logística considerou para o modal rodoviário os seguintes investimentos, concebidos com parcerias público-privadas (concessões sob o regime de pedágio):

- A duplicação da BR-116 no itinerário São Paulo - Curitiba - limite de SC/RS, que no Paraná está completo entre o limite de SP/PR, Curitiba e Mandirituba (150 km), mas não executado entre Mandirituba e o limite de SC/PR (60 km).
- A duplicação da BR-101 no itinerário Curitiba - Palhoça (SC), que no Paraná está completa sob a numeração BR-376/BR-101 (80 km)”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5. Infraestrutura, item 5.1.6 Marco do planejamento existente, Item 5.1.6.3 Plano Nacional Aceleração do Crescimento (PAC2) que pontua que: “Concretamente, no litoral do Paraná, o PAC2 considera a melhoria do acesso viário para o Porto de Paranaguá desde a BR-277, assim como a dragagem da baía para acesso de navios ao porto desde o oceano. Esses projetos são apresentados no seguinte quadro, no marco de todos os projetos onde o PAC2 prevê investimentos”;



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5. Infraestrutura, item 5.1.6 Marco do planejamento existente, Item 5.1.6.4 Zoneamento Ecológico-Econômico do Estado do Paraná - ZEE que indica que: “O ZEE contempla a ampliação e qualificação do sistema rodoviário estadual local (PR), a melhora das vias que interligam os atrativos entre os municípios e a conexão entre a PR-407 e PR-408. Considera ainda a revitalização da Estrada da Graciosa, a implantação da Estrada Parque (rodovia turística entre Antonina e Guaraqueçaba) e a implantação de ciclovias seguras ao longo das vias costeiras, estimulando o uso de bicicletas. Destaca especialmente o incremento da ciclovia na PR-407. Indica a necessidade de executar os melhoramentos adequados nas rodovias junto às cidades balneárias, para desvincular o transporte de carga das vias de movimentação urbana e turística”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5. Infraestrutura, item 5.1.7 Identificação de projetos rodoviários previstos ou em debate que aponta o quadro abaixo:

Projeto	Custo	Estado atual	Prazo
Continuação da BR-101 no Paraná	R\$ 4,6 bilhões	Licença Prévia a ser solicitada	Sem informação
Ligação BR-101 PR-508	Incorporado dentro dos R\$ 4,6 bilhões da BR-101	Licença Prévia a ser solicitada	Sem informação
Nova área de escape na BR-277	Sem informação	Autorização ambiental aprovada	Obras executadas durante 2018
Ponte de Guaratuba	Entre R\$ 100 e R\$ 150 milhões, dependendo da solução técnica	O DER analisa as propostas para a realização da EVTEA.	Entre 36 e 45 meses
PR-809 Faixa de infraestruturas em Pontal do Paraná	O custo da primeira etapa estima-se em R\$ 270 milhões (via de pista simples e canal de drenagem)	Em processo de licitação	Início previsto da operação em 2021. Prazo de implantação estimado em 30 meses.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Duplicação da PR 407	R\$ 70 milhões	Duplicados 3,5 km dos 19 km da rodovia. O restante da obra de duplicação será retirado do Programa de Concessões Rodoviárias.	Sem informação
PR-340: Novo acesso ao Porto de Antonina	Entre R\$ 205 e R\$ 257 milhões, dependendo da solução técnica	Licença Prévia solicitada, aguardando decisão judicial	Sem informação
Requalificação dos acessos ao Porto de Paranaguá	R\$ 15,8 milhões	Obra já licitada, mas o DER analisa recursos administrativos para definir a data de abertura dos envelopes com documentos de habilitação.	Sem informação
Pavimentação da PR-405 até Guaraqueçaba	R\$ 175 milhões (estimado)	EIA-Rima a ser elaborados.	Sem informação

Projeto	Custo	Estado atual	Prazo
Novas vias PR-404 e prolongamento da PR-340 em Guaraqueçaba	R\$ 1.440 milhões (estimado)	Sem informação	Sem informação
Iniciativas de requalificação da PR-412/Orla Marítima			
Guaratuba	R\$203.000	Obras iniciadas depois do Carnaval 2018.	Obras a serem finalizadas ao longo de 2018.
Matinhos	R\$ 32 milhões	O DER analisa o projeto para proceder à licitação.	Sem informação
Pontal do Paraná	R\$ 23 milhões	Licitação a ser iniciada	Início das obras em abril/maio de 2018
Rodovia "interportos"	Sem informação	Estádio conceitual	Sem informação

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5. Infraestrutura, item 5.1.7



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Identificação de projetos rodoviários previstos ou em debate que pontua que: “Em 2000, o DER apresentou um EIA-RIMA ao Instituto Ambiental do Paraná para iniciar o processo de licenciamento ambiental da estrada. Em função dos **apontamentos** citados pelo Ministério Público, o DER avaliou outras alternativas de traçado. O DER contestou os argumentos de liminar, citando que a atual rodovia não reúne condições para suportar o tráfego pesado de caminhões de transporte” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5.2 Sistema Ferroviário que descreve que: “A malha ferroviária do Paraná é composta por 2.400 km e é administrada por meio de duas concessões. Ambas têm como órgão regulador a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT):

- 2.050 km de ferrovias são concessionados à empresa privada ALL - América Latina Logística, e
- 250 km são concessionados ao governo do Paraná que as opera por meio da empresa pública FERROESTE.

A ALL gera uma malha relativamente consolidada de ferrovias, não só no Paraná, mas também em Santa Catarina e São Paulo, com ligações para os portos de Paranaguá e de São Francisco do Sul. A FERROESTE opera um trecho de 200 km entre Cascavel e Guarapuava e estuda atualmente os prolongamentos até Dourados (MS) e até Paranaguá (em um itinerário direto sem passar por Ponta Grossa e modernizando a descida da Serra do Mar). A rede ferroviária do Paraná tem três pátios ferroviários para o carregamento e descarregamento de mercadorias no estado, localizados em Londrina, Maringá e Engenheiro Bley”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5.2 Sistema Ferroviário, item 5.2.2 Marco do planejamento existente, que descreve o marco regulatório do planejamento:

5.2.2.1 Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT 2012)

5.2.2.2 Programa de Investimentos em Logística (PIL, 2012)



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

5.2.2.3 Plano Nacional Aceleração do Crescimento (PAC2)

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5. Infraestrutura, item 5.2.3 Identificação de projetos de ferrovias previstos ou em debate que aponta o quadro abaixo:

Projeto	Custo	Estado atual	Prazo
Nova ferrovia incluindo a descida da Serra do Mar	R\$ 10 bilhões. A parte relativa ao Litoral estima-se em R\$ 7.500 milhões.	Estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental	Médio

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5.3 Transporte Marítimo e Portos, item 5.3.1.3 Sistema Portuário no Brasil, que afirma que: “De acordo com as informações do CEPAL, de 2007 a 2016, o Porto de Santos foi o que apresentou a maior movimentação de contêineres, claramente acima dos outros portos brasileiros. Os Portos de Rio Grande (Rio Grande do Sul) e Paranaguá (Paraná) alternavam-se como segundo e terceiro portos com maior movimentação do Brasil, até 2011, quando o Porto de Navegantes (Santa Catarina) alcançou suas cifras de movimentação e, desde 2015, é o segundo com maior movimentação de contêineres. De acordo com o plano nacional de portuária logística do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, foi realizada uma projeção de demanda e carregamento até 2060, reavaliando as tendências de crescimento dos movimentos de carga, passageiros e suporte à navegação dos portos brasileiros e considerando os principais determinantes da demanda e os principais custos logísticos entre origem e destino. Os resultados da alocação das cargas foram apresentados sob a forma de clusters portuários (conjuntos de portos e terminais privados geograficamente próximos entre si). Os portos de Paranaguá e Antonina foram agrupados ao complexo portuário de São Francisco do Sul, formando o cluster do Paraná-São Francisco do Sul. Em 2016, os clusters de Maranhão, Rio de Janeiro, São Paulo, Espírito Santo e Paraná-São Francisco do Sul apresentavam a maior movimentação em toneladas do país. As projeções de demanda até 2060 indicam que esses clusters conti-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

nuarão a dominar o panorama portuário do Brasil. No caso do cluster do Paraná-São Francisco do Sul, as previsões indicam que conseguirá, em 2060, uma movimentação de quase 127 milhões de toneladas, o dobro do que foi movimentado em 2016. As principais mercadorias movimentadas serão grãos de soja, milho e farelo (55 milhões de toneladas) e mercadorias classificadas como granel sólido vegetal (60 milhões de toneladas). Assim, se classificaria como o quinto cluster com maior movimentação, depois dos clusters de Maranhão (315 milhões de toneladas), Rio de Janeiro e São Paulo (com cerca de 290 milhões de toneladas para cada um), e Espírito Santo (com 260 milhões de toneladas)”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5.3 Transporte Marítimo e Portos, item 5.3.1.5 Atividade Portuária do Porto de Paranaguá, que afirma que: “O Porto de Paranaguá alcançou, em 2017, uma movimentação total de mais de 45 milhões de toneladas, a maioria das quais correspondem ao granel sólido, segundo os dados da Agência Nacional de Transporte Aquaviários (ANTAQ). Nos últimos 10 anos, o porto apresentou aumentos no crescimento anual de mercadorias para todos os anos, exceto em 2009 e no período 2014-2016. Em 2017, o porto voltou a crescer, experimentado um aumento de 14% da atividade em relação ao ano anterior. No gráfico a seguir, mostra-se o incremento da movimentação entre os anos 2010 e 2017. (...) A carga de granel sólido é a principal mercadoria movimentada no Porto de Paranaguá, representando na atualidade 72% sobre o total. A carga containerizada representa 18%, o granel líquido e gasoso, 6% e a carga geral, 4%. No ano de 2010, a contribuição de cada uma dessas mercadorias foi praticamente a mesma, não existindo, portanto, mudanças significativas na contribuição global das diferentes mercadorias no total, nos últimos sete anos”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5.3 Transporte Marítimo e Portos, item 5.3.1.6 Atividade Portuária no Porto de Antonina, que assevera que: “O Porto de Antonina alcançou, em 2017, a movimentação total de mais



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

de cerca de um milhão de toneladas, a maioria das quais correspondem ao granel sólido, segundo os dados da Agência Nacional de Transporte Aquaviários (ANTAQ). O porto apresentou um aumento de atividade entre 2012 e 2014, com maior crescimento em 2013. Em 2015, experimentou uma diminuição de 45%, revertido no ano seguinte com um crescimento de 67%. O porto iniciou, em 2017, outra redução na atividade, em linha com as previsões que indicam que o crescimento da movimentação de Antonina tenderá a seguir taxas menores, conforme ocorram as melhorias previstas em Paranaguá. (...) A carga de granel sólido e a carga geral são as mercadorias movimentadas no Porto de Antonina. Em 2017, de acordo com dados da APPA, o Porto de Antonina movimentou 1,1 milhões de toneladas, o que representa um aumento espetacular de 458% em relação a 2010, mas 30% a menos que em 2013. Em 2017, 85% da movimentação total corresponde à carga de granel sólido, o que supõe um aumento de 6% em relação a 2010. A movimentação de granel sólido representa a maior atividade do porto, pelo que foi realizada uma análise mais detalhada dessa mercadoria. Em 2015, realizou-se a maior movimentação de granel sólido, superando levemente 1.500.000 toneladas. Em 2017, foram movimentadas aproximadamente 920.000 toneladas. As mercadorias movimentadas no Porto de Antonina abrangem quatro grupos. Em 2017, conforme os dados da APPA, o grupo mais destacado é a carga de fertilizantes, 64% do total. Os resíduos das indústrias alimentares e os açúcares representam 19% e 15%, respectivamente. Finalmente, as cargas de sal, cal e cimento representam apenas 2% do total de cargas movimentadas”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5.3 Transporte Marítimo e Portos, item 5.3.2.3 Interface Porto-Cidade, que aponta que: “A área em verde, na figura a seguir, refere-se a uma Zona de Interesse Portuário (ZIP) definida pelo Plano Diretor do Município de Paranaguá. Ainda que se localize fora da poligonal que define o Porto Organizado de Paranaguá, o novo zoneamento do Porto de Paranaguá considera essa área. Principalmente, porque é ali que devem ser desenvolvidos projetos da iniciativa privada, que auxiliarão o porto em



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

suas atividades, sejam elas vinculadas diretamente à movimentação de cargas ou voltadas a estruturas de apoio às operações portuárias. A interface entre o porto e a cidade caracteriza-se pela existência de moradias precárias ao longo das principais vias de acesso. Além disso, o grande fluxo de veículos pesados faz com que o pavimento esteja bastante deteriorado. Cabe destacar que a movimentação de determinadas mercadorias, como adubo e fertilizantes, gera um conjunto de externalidades na saúde dos cidadãos morando ou trabalhando na interface entre o porto e a cidade (como por exemplo o aumento da poluição, de partículas em suspensão, um ambiente viciado, cheiros desagradáveis etc.), que o sistema público termina arcando. Na sequência, mostram-se diferentes imagens da interface entre a cidade e o porto”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5.3 Transporte Marítimo e Portos, item 5.3.2.4 Acessos ao Porto, que aponta que: “No Porto de Paranaçu, 80% de toda a demanda de importação e exportação se transporta pelo modal rodoviário, frente a 20% através do modal ferroviário. Assim, o volume atual transportado pela ferrovia é de, aproximadamente, nove milhões no total. Nos anos 1990, a porcentagem de mercadorias movimentadas pelo modal ferroviário era de 35%. A partir dos anos 2000, a participação do modal ferroviário diminuiu até chegar a 19% em 2015. Os portos competidores vizinhos apresentam maior participação da ferrovia. Assim, os Portos de Santos e São Francisco do Sul movimentaram, em 2016, 37% e 49% de suas mercadorias pelo modal ferroviário, respectivamente”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5.3 Transporte Marítimo e Portos, item 5.3.2.4.1 Acesso Rodoviário, que aponta que: “Segundo o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, as características da via são adequadas às solicitações de transporte. Porém, a formação de filas é habitual, por ser o único acesso rodoviário do porto. Nos períodos de safra, esse fenômeno se intensifica, como se observa nas figuras a seguir. As vias urbanas com acesso direto ao porto são a Avenida Bento Rocha e a Avenida Ayrton Senna



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

da Silva. Na figura a seguir, mostram-se as principais vias de acesso ao porto. A geometria dessas vias é adequada às movimentações. Somente foi identificado um ponto crítico na interseção de acesso à cidade em nível entre a Rua Paranaguá, Av. Ayrton Senna e BR-277. De acordo com o Plano Mestre, nesse ponto inicial do entorno, as vias são extremadamente movimentadas (especialmente nos horários de pico). Além disso, as características físicas dificultam a visibilidade dos motoristas que trafegam no sentido Curitiba a partir do trecho antigo da BR-277, criando um ponto cego e favorecendo a ocorrência de acidentes, que são bastante frequentes no local. Além disso, o Plano Mestre indica que a estrutura dos pavimentos dessas duas vias de acesso apresenta diversas anomalias e defeitos ao longo do percurso. Durante as oficinas de contextualização foi apontado que essas vias de acesso tornaram-se em fronteiras e cicatrizes dentro do próprio município, dividindo a cidade em três áreas e dificultando a travessia entre elas. Porém, o município não pode intervir nessas vias por serem de jurisdição estadual e federal.

Foram identificadas outras situações críticas como a presença de ciclistas, carroças e pedestres (principalmente crianças) nas margens das rodovias. Isso se deve à existência de habitações irregulares nas imediações do cruzamento. As áreas às margens são utilizadas para o lazer e representam perigo iminente. No mesmo Plano Mestre, foi comentado que a solução para esse ponto crítico passa pela construção de um viaduto do tipo “trombeta” que elimine os cruzamentos em nível para todos os sentidos de tráfego. Também, a realização de um estudo de realocação da população identificada, pois além dos riscos constantes a que estão submetidos, estão alocados em um terreno facilmente alagável em caso de chuvas torrenciais”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5.3 Transporte Marítimo e Portos, item 5.3.2.4.3 Acesso ferroviário, que aponta que: “Além do pátio, a linha férrea atravessa o município até chegar ao porto, apresentando cruzamento em nível com vias urbanas nos seguintes locais (dentro da área de interesse portuário):



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- Av. Ayrton Senna da Silva;
- Av. Gov. Manoel Ribas;
- R. Soares Gomes;
- R. Conselheiro Corrêa;
- R. Manoel Pereira;
- R. Barão do Rio Branco;
- R. Baronesa do Cerro Azul;
- Av. Cel. José Lobo;
- Av. Costeira; Rua Barão do Rio Branco;
- Av. Portuária x Rua Barão do Rio Branco;

Na sequência, mostra-se a localização das passagens em nível bem como um exemplo de cruzamento da linha férrea com a via urbana. A situação gera problemas tanto de mobilidade quanto de segurança”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5.3 Transporte Marítimo e Portos, item 5.3.2.5 Arranjos Logísticos, que afirma que: “No interior do município de Paranaguá existem três pátios ferroviários: Paranaguá, Dom Pedro II e Km 5. Por estarem localizados dentro do município os entornos desses pátios estão intensamente urbanizados, pelo que são geradas situações perigosas e de pouca segurança. Dos três pátios ferroviários apenas dois encontram-se em operação: Pátio D. Pedro II e Pátio Km 5. Na figura a seguir apresenta-se a localização dos pátios ferroviários dentro de Paranaguá. O Pátio de Paranaguá (denominado LPG) localiza-se no centro histórico do município. Corresponde à Estação Ferroviária de Paranaguá e é considerado como o ponto inicial da linha Paranaguá–Uvaranas. Na atualidade não está operativo, o mesmo que ocorre com a Estação Ferroviária e o segmento ferroviário de dois quilômetros até o Porto de Paranaguá. O Pátio Dom Pedro II (denominado LDP) localiza-se dentro do Porto de Paranaguá, no Km 2,3 da linha Paranaguá–Uvaranas, e é onde realizam-se os transbordos para atendimento aos terminais portuários e



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

ao TUP Cattalini. O Pátio Km 5 (denominado LID) localiza-se no Km 6,6 da linha Paranaguá–Uvaranas. Situa-se a 4 km do Pátio Dom Pedro II. Nela se encontra o Terminal da Rumo ALL, com acesso direto à BR 277”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5.3 Transporte Marítimo e Portos, item 5.3.2.5 Arranjos Logísticos, que afirma que: “Estima-se que a implantação de novas tecnologias tais como o Brasil-ID ou o sistema de Carga Online podem contribuir a melhorar as condições na malha viária, mas serão necessários novos acessos para o Porto e suas futuras áreas de expansão. Por isso, a Plano de Mobilidade Urbana estabeleceu a meta de “segregar o transporte de cargas do transporte automotivo individual para melhoria na logística de deslocamento de cargas pesadas”. O plano propõe requalificar a Av. Ayrton Sena da Silva como um “boulevard de integração”, consolidado a via como principal acesso para o centro da cidade. Isso poderá ser feito na medida que serão criados novos acessos viários e ferroviários para o Porto:

- Uma nova rodovia no Embocuí que, juntamente com a estruturação da Estrada Velha de Alexandra, facilitará o acesso de caminhões para o Porto e suas áreas de futura expansão.
- Um novo desvio ferroviário também no Embocuí. Esta ação já estava contemplada no Plano Diretor de Paranaguá aprovado em 2007 (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5.3 Transporte Marítimo e Portos, item 5.3.2.6 Brasil – ID, que defende que: “O Brasil-ID é o Sistema Nacional de Identificação, Rastreamento, e Autenticação de Mercadorias. Iniciado em 2009, o sistema utiliza chips de tecnologia de identificação por radiofrequência (RFID) para realizar, dentro de um padrão único, a identificação, rastreamento e autenticação de mercadorias em produção e circulação pelo país. O projeto é coordenado pelo Centro de Pesquisas Avançadas Wernher von Braun em conjunto com o Encontro Nacional de Coordenadores e Administradores Tributários Estaduais, o ENCAT. O objetivo do sistema consiste em desenvolver e implantar uma infraestrutura tecnológica



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

de hardware e software para padronizar, unificar, interagir, integrar, simplificar, desburocratizar e acelerar o processo de produção, logística e de fiscalização de mercadorias pelo país. Os estados da Bahia e do Rio Grande do Sul já estão operando o sistema, com os programas “Canal Verde” na Bahia e “Trânsito Livre” no Rio Grande do Sul. Em 2015, a APPA informou que o Porto de Paranaguá receberia um projeto-piloto do Brasil-ID no segmento de fertilizantes por ser o porto com maior grau de informatização do Brasil, a ser implantado pela Unifesp – Universidade Federal de São Paulo. A implantação do projeto consiste na instalação de um microchip nos caminhões das transportadoras e nos produtos e na instalação de antenas de transmissão no porto e estradas. Essas antenas enviam a posição do chip para uma central onde se monitoriza e controla o trajeto. De acordo com o indicado pelos técnicos da APPA, a tecnologia necessária já foi implementada. Assim, foram instaladas um total de 6 antenas nos principais pontos de acesso ao Porto e uma outra no Pátio de Triagem. A implantação e o custo do chip nas mercadorias depende da empresa produtora. Porém, o projeto ainda não foi iniciado, encontrando-se na fase de licitação da empresa que irá realizar o monitoramento das mercadorias. Não existe uma previsão sobre quando o projeto será iniciado. Ainda conforme técnicos da APPA, a decisão depende de órgãos federais, pelo que nenhuma ação poderá ser implementada até depois do período eleitoral do país. No entanto, conversas com técnicos da APPA e responsáveis do programa *Cities Programme* das Nações Unidas permitiram esclarecer quais são os principais impactos esperados no Porto com a implantação dessa tecnologia. Na sequência listam-se os impactos que a implantação do Brasil-ID terá no Porto de Paranaguá:

- **Diminuição dos tempos de operação dos caminhões dentro do Porto**, por eliminação de um número importante de tramites que são substituídos pelo Brasil-ID.
- **Confiabilidade. Limitação de perdas de cargas.** O sistema de rastreabilidade das cargas irá limitar os riscos de perda ou roubo de mercadorias dentro dos recintos do Porto ou do Pátio de Triagem.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- **Simplificação da logística dentro do Porto.** Porque o número de estágios para formalidades portuárias diminui, os processos logísticos dentro do Porto serão mais simples de gerir e mais rápidos.
- **Diminuição da necessidade de espaço de estocagem.** Se a operativa é mais rápida, será necessário menos espaço para gerir a carga no Porto, ou se poderá movimentar mais carga com o espaço disponível.
- **Melhor organização dos fluxos regionais** e fortalecimento do Sistema de Carga Online pelo melhor monitoramento da carga que acessa e sai do Litoral.
- **Fiscalização de condutas não permitidas.** O monitoramento das cargas permitirá identificar caminhões que estacionaram em locais não permitidos no entorno do Porto de Paranaguá, p.e. caminhões que não utilizaram o Pátio de Triagem
- **Conhecimento dos processos logísticos. Monitoramento e otimização de fluxos portuários internos.** Com um número suficientemente grande de antenas nas diferentes áreas do Porto será possível ter melhor conhecimento dos fluxos internos e dos principais gargalos na operativa interna do porto.
- **Limitação do Contrabando.** Com sistemas inteligentes de rastreamento da carga no Brasil será mais simples detectar carga de contrabando.
- **Segurança.** O Brasil-ID, juntamente com contêineres inteligentes, permitirá detectar contêineres que foram manipulados depois das inspeções oficiais, para trocar a carga no interior.
- **Menor afetação na mobilidade urbana.** O Brasil-ID implicaria em uma redução do número de caminhões circulando pela cidade, obtendo uma menor pressão na malha viária dos municípios e aumentando a segurança dos cidadãos.
- **Melhoria na gestão municipal.** A implantação do Brasil-ID em parceria com o programa das Nações Unidas *Cities Programmes* permitiria melhorar a gestão dos municípios em temas relativos à mobilidade urbana, educação, meio ambiente, planejamento, etc.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

O principal impacto do Brasil ID seria a melhoria dos processos de gestão dos Portos e a redução do tempo nos processos burocráticos ligados ao transporte de mercadorias, e portanto, a redução no tempo total de transporte. O chip possibilitaria que os caminhões abandonassem o porto com todas as informações da carga, remetente, destino final e tributação, automatizando a transmissão de dados fiscais e evitando a perda de tempo ao parar nos postos fiscais ou pedágios. O sistema também permitiria garantir que as informações transmitidas sejam corretas. Se estabeleceria desse modo um padrão único a ser utilizado em produtos e documentos fiscais em circulação pelo conjunto do país, facilitando diferentes operações. Com o mesmo chip seria possível pagar o pedágio na BR-277, utilizar a balança do porto de Paranaguá e passar pela fiscalização do ICMS no Mato Grosso. Outro impacto do Brasil-ID é a possibilidade de rastrear em todo momento as cargas e poder identificar com precisão a origem e destino das diferentes mercadorias movimentadas no Porto, obtendo informação que permitiria melhorar as análises de fluxos e movimentação e, portanto, a gestão interna do Porto. O rastreamento permitiria a tomada de decisão das empresas ou do Porto com base em informações precisas de tempos gastos de deslocamentos entre pontos nas rotas, obediência às rotas pré-determinadas ou locais de permanência e repouso. Também seria possível reduzir o tempo perdido nos casos de erro, como por exemplo se um caminhão pegasse a fila errada, se o carregamento no funil fosse errado ou se levasse-se um produto diferente ao armazém. Graças a esse monitoramento seria possível saber de maneira exata onde estão possíveis falhas e gargalos e dar ainda mais segurança a todo o processo. Além disso, o rastreamento permitiria localizar as mercadorias e caminhões em caso de roubo. Em conjunto, se reduziria o ciclo do tempo da descarga e aumentaria a produtividade e a segurança nas operações do Porto. Com o Brasil-ID todos os processos logísticos seriam realizados em um menor tempo, com mais segurança e menor afetação na mobilidade urbana das áreas próximas a regiões portuárias. Além do impacto que essa tecnologia teria no transporte de cargas e na gestão interna do Porto,



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

o programa das Nações Unidas *Cities Programme* está trabalhando em parceria com distintas instituições na ampliação do escopo do Brasil-ID para poder implantar modelos *Smart Cities* nas cidades do Litoral mais afetadas pelos fluxos de caminhões derivados da atividade portuária, ou seja, Antonina, Morretes e Paranaguá. O objetivo é realizar parcerias com o Centro de Pesquisas Avançadas Wernher Von Braun e o sistema de informações cartográficas PLANET para utilizar o Brasil-ID e criar um sistema georreferenciado do Litoral com informação real e histórica para melhorar a gestão municipal em questões de mobilidade urbana, educativas, ambientais, de planejamento, etc. O uso do Brasil-ID para a melhoria da gestão municipal não teria nenhum custo para os municípios aderidos, pois o custo da implantação das antenas e dos chips é assumido pelas empresas do setor portuário e logístico. De acordo com as conversas realizadas com responsáveis do programa, a implantação dessa tecnologia permitiria ganhar transparência em todos os processos e combater a corrupção, pois em todo momento se teria controle das mercadorias movimentadas entrando e saindo no Porto, nos municípios e nos locais e, portanto, se reduziria a possibilidade de realizar contrabando ou desvios. Ainda conforme os responsáveis do programa, a tecnologia permitiria melhorar a gestão dos fluxos de caminhões e os impactos que eles têm nos municípios, tais como as filas de caminhões estacionados de maneira irregular. As filas de caminhões produzem-se por três motivos: a chegada de caminhões ao Porto, o trânsito de caminhões para os distintos armazéns e a saída dos caminhões (vazios ou com a carga). Mediante a implantação do chip, seria possível ter informação em tempo real e históricos dos fluxos e filas de caminhões e, portanto, seria possível desenhar políticas e protocolos para melhorar a gestão desses fluxos e eventualmente eliminar as filas. As vantagens que o sistema aporta na organização do fluxo de caminhões implicariam em uma redução do número desses veículos circulando pela cidade ou estacionados de maneira irregular nas ruas, reduzindo o impacto na cidade. Assim, se obteria uma menor pressão viária na malha viária do município, possibilitando o aumento da segurança dos cidadãos. A implantação



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

dessa tecnologia aportaria benefícios aos distintos agentes implicados na cadeia logística (proprietários da carga, operadores de transporte, APPA, administrações locais e administração regional e estadual). Na tabela a seguir identificam-se os benefícios que o Brasil-ID teria para cada um deles”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5.3 Transporte Marítimo e Portos, item 5.3.2.6.2 Zoneamento proposto e projetos de expansão, que aponta que: “O zoneamento do Porto de Paranaguá a curto prazo, que condiz com a realidade observada atualmente, conta com seis áreas distintas, a saber: i) áreas de interesse para expansão portuária; ii) área turística e sede administrativa, iii) carga geral, iv) contêineres e veículos, v) granel líquido; e vi) granel sólido. O Plano Mestre do Porto de Paranaguá indica quatro investimentos para a adequação da capacidade do porto à demanda prevista, conforme destacado pelo quadro a seguir: a construção do Píer “T” do COREX, o Píer “L” do Cais Oeste, mais dois berços no Píer de Inflamáveis e um novo terminal de contêineres. Conforme indicado no ZEE, o aumento do volume de carga implicará no aumento da circulação de veículos pesados atravessando a cidade, criando dificuldades para circular, estacionar e descarregar/carregar. Além disso, o porto apresenta problemas de infraestrutura que retardam a atracagem das embarcações, bem como as atividades de embarque e desembarque. Sua extensão continuará sendo um ponto de estrangulamento ao desenvolvimento para os horizontes de dez e vinte anos, a não ser que investimentos significativos sejam realizados. Nesse sentido, de acordo com a Secretaria do Estado do Planejamento e Coordenação Geral (SEPL), o valor de investimento estimado para a modernização dos terminais do Porto de Paranaguá é de R\$ 1,1 bilhões”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5.3 Transporte Marítimo e Portos, item 5.3.2.6.2 Zoneamento proposto e projetos de expansão, que enumera:

- Projeto de construção do Píer “T” do COREX (Corredor de Exportação)



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- Projeto de construção do Píer “L” do cais oeste
- Projeto de construção de mais dois berços para graneis líquidos no Píer de Inflamáveis
- Projeto de construção de um terminal de contêineres com dois berços
- Projeto de ampliação do Pátio de Triagem
- Projeto de construção de um terminal de passageiros
- O reforço e remodelação do cais no trecho dos berços 202 a 214, para conseguir um calado uniforme de 13.80 metros ao longo do cais, ganhando assim umas 5.000 toneladas por embarcação.
- A dragagem de aprofundamento do canal de acesso e da bacia de evolução, que permitirá o acesso ao porto de embarcações com calado de 12,8 metros (o limite atual é de 12,3 metros). O prazo de execução previsto das obras é de 18 meses.
- A execução da obra para recuperação no píer de inflamáveis. Foi realizado um diagnóstico do estado da estrutura do píer, cujo resultado indicou que se encontra em mau estado de conservação e que precisa de recuperação.
- A execução da obra de repotenciamento do berço 201, contratos de direito de passagem e o novo corredor oeste de exportação de graneis sólidos vegetais do Porto de Paranaguá. Segundo o indicado no PDZPO, a APPA vai transformar o Berço 201 e suas áreas adjacentes em um novo corredor de exportação. Além disso, serão realizados contratos de passagem com empresas cujos armazéns localizam-se fora da área do porto, organizados em áreas adjacentes.
- A compatibilização das áreas arrendáveis com o Programa de Arrendamento da APPA para que as áreas listadas e suas respectivas vocações sejam incluídas no Plano Geral de Outorgas.
- A remoção da sede administrativa (localizada perto aos berços de atracação) para a construção da futura área de convivência e do complexo náutico. O local deve ser incluído como área arrendável no Plano Geral de Outorgas pela SEP.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- A demolição dos armazéns na retaguarda 202 e 203/204 para construção de novas áreas de manobras de caminhões e pátios. A ANTAQ autorizou as demolições e a APPA já definiu um termo de referência para a contratação de empresa que executará os serviços de desmontagem e demolição dos armazéns.
- Escriturar todas as áreas internas à poligonal em favor do porto, com o objetivo de evitar possíveis conflitos futuros no desenvolvimento da expansão do porto e de suas atividades.
- Identificação das áreas urbanas dentro da poligonal do porto e elaboração de um plano de ação para intervenção nessas áreas (desocupação da área, retirada da área da poligonal, ou outras medidas cabíveis).
- Conclusão do projeto de realocação das famílias remanescentes da Vila Becker. Já foram realocadas quase 280 das 500 famílias instaladas na área.
- Direcionar o uso e ocupação do solo, visando o atendimento das necessidades de operações portuárias. A APPA deve realizar estudos que permitam fixar índices urbanísticos e atividades permitidas nas Zonas de Interesse Portuário (ZIP) e nas Zonas de Interesse de Expansão Portuária (ZIEP) definidas no PDDI de Paranaguá.
- Cumprir as ações ambientais listadas a seguir: execução dos programas ambientais, consolidação do setor de gestão ambiental, saúde e segurança no trabalho, adoção e implantação do Manual de Procedimentos de Controle Ambiental, Saúde e Segurança no Trabalho, implantação de sistema de informações geoambientais.
- Buscar a implementação de um sistema viário compatível com o crescimento da malha urbana com a área retroportuária. A ocupação desordenada ao redor do porto criou muitos conflitos para as operações e vários obstáculos para sua ampliação. O PDZPO sugeriu a criação, em parceria com a prefeitura, de um sistema viário compatível com a atividade portuária, desenvolvendo um estudo de circulação urbana para definir a hierarquização do sistema viário na ZIP e na ZIEP”;



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5.3 Transporte Marítimo e Portos, item 5.3.2.6.3 Plano de melhoria dos acessos ao porto, que aponta:

- Novo acesso rodoviário a oeste do porto
- Duplicação do acesso rodoviário ao Pátio de Triagem
- Projeto de recuperação e revitalização da Avenida Bento Rocha
- Projeto de revitalização da Avenida Ayrton Senna e vias do entorno do porto
- Melhoria da acessibilidade regional por caminhão: nova BR-101
- Melhoria da acessibilidade regional por trem: novo acesso ferroviário
- Melhorias para facilitar a descarga ferroviária

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5.3 Transporte Marítimo e Portos, item 5.3.3.5 Desenvolvimento Futuro do Porto: Plano Mestre do Porto de Antonina, que aponta que: “Conforme o indicado no ZEE, o Porto de Antonina apresenta condições precárias para a ampliação de suas atividades por conta do baixo calado do canal na área de circulação e atracagem das embarcações, por ser uma área sob intenso processo de assoreamento, e pelo difícil acesso terrestre ao porto. As atuações que deverão ser adotadas ao longo dos próximos anos foram identificadas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do porto. Esse plano está baseado tanto nos estudos que identificaram a vocação do porto, bem como tem em vista as oportunidades existentes no mercado portuário e na sua hinterlândia. A seguir, apresentam-se as atuações indicadas no PDZPO a serem realizadas no futuro”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5.3 Transporte Marítimo e Portos, item 5.3.3.5 Desenvolvimento Futuro do Porto: Plano Mestre do Porto de Antonina, que enumera:

- Modernização do Terminal Ponta do Félix
- Operacionalização do Terminal Barão do Teffé:



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- Operações de apoio Offshore;
- Estaleiro
- Terminal turístico para recepção de passageiros na Ponta da Pita
- Terminal pesqueiro
- Marina pública
- Novo acesso urbano ao Porto de Antonina
- Novo acesso rodoviário ao Porto de Antonina

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5.3 Transporte Marítimo e Portos, item 5.3.4 Proposta de porto e área de atividades em Pontal do Paraná, que aponta que: “De acordo com o PDZPO do Porto de Paranaguá, existe um projeto para a instalação de um terminal de uso privado, denominado Terminal Portuário Porto Pontal, localizada em Pontal do Paraná (PR). Em 14 de agosto de 2014, a União, por intermédio da ANTAQ, firmou com a empresa Porto Pontal Paraná Importação e Exportação S.A. contrato de adesão adaptado à Lei 12.815. A autorização compreende a movimentação e a armazenagem de carga containerizada, destinada ou proveniente de transporte aquaviário. A área autorizada para exploração da instalação portuária corresponde a 610.909,85 m² (a retroárea disponível para uso portuários e industriais na região é superior a 11 milhões de metros quadrados, de acordo com PDZPO). A autorização terá vigência por 25 anos contados da data de assinatura do contrato de adesão. Esse prazo será prorrogável por períodos sucessivos, desde que a atividade seja mantida e a empresa promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias. Vale destacar que Porto Pontal Paraná deverá manifestar o interesse na prorrogação do contrato com antecedência mínima de 18 meses de sua expiração. **A instalação** do novo terminal portuário em Pontal do Paraná dependerá de um criterioso licenciamento ambiental. O impacto e alterações ambientais podem ser classificados como de alto porte, gerando a necessidade de estudos ambientais de grande relevância para verificar a



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

viabilidade ambiental do projeto. O valor de investimento foi estimado em R\$ 1,5 bilhões. O prazo de implantação é de quatro anos, incluindo os estudos técnicos (EVTEA) e a execução da obra. O início previsto da operação foi estimado para 2020. **Área de atividades de Pontal do Paraná no entorno do Porto.** Atualmente, o Pontal do Paraná tem atividades restritas às operações de pequenas embarcações de circulação local. No entanto, de acordo com o ZEE, a área apresenta potencial para a instalação de novas infraestruturas que permitam as operações de embarcações com maior calado bem como de empreendimentos para a expansão das atividades petrolíferas do país. A área está localizada na margem esquerda do Canal da Galheta, a partir de sua entrada em terreno de forma irregular, que apresenta condições para exploração da atividade portuária e industrial. A área prevista para uso portuário e industrial é superior a 11 milhões de metros quadrados, cujos terrenos são amplos, planos e homogêneos. O solo apresenta uma formação superficial arenosa, sendo provavelmente de origem oceânica. As características físicas permitem a existência de diversas possibilidades de aproveitamento do solo, isto é, há diversas possibilidades de layout para o porto, podendo variar de acordo com sua destinação, em referência à especialidade na movimentação de determinadas mercadorias. De acordo com a APPA, a área encontra-se atualmente desocupada e está legalmente prevista no Plano Diretor do município, facilitando ambos elementos a implantação portuária. A localização da área é privilegiada no acesso marítimo, mais curto que para atingir Paranaguá, e pela profundidade do local, permitindo a operação de embarcações de grande porte. Outro ponto crucial são as grandes dimensões da área de interesse, que permitiriam a implantação de terminais de grande porte, capazes de atenderem grandes demandas de cargas. Porém, a instalação do novo polígono de atividades do Pontal do Paraná dependerá de um criterioso licenciamento ambiental, pela fragilidade ambiental do local e por sua proximidade à Ilha do Mel. O impacto e alterações ambientais derivados do novo Porto, e sobretudo, derivados da área de atividades circundante, podem ser classificados como de alto porte, gerando a necessidade de estudos



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

ambientais de grande relevância para verificar a viabilidade ambiental do projeto. Também é necessário de criar novas infraestruturas de transporte e energéticas dedicadas prioritariamente ao uso portuário, no intuito de evitar congestionamentos e transtornos gerados pelo compartilhamento viário do porto com o tráfego local. Conseqüentemente, o projeto do novo terminal portuário privado em Pontal do Paraná e da área de atividades circundante, assim como dos acessos viários, ferroviários e energéticos (a Faixa de Infraestruturas) vem criando controvérsia entre impulsores do projeto, prefeituras envolvidas, moradores e ambientalistas. Atualmente, existe já uma implantação industrial na área, a unidade *Offshore* da empresa **Techint Engenharia**. Sua localização conta com um canal de acesso ao mar a 1,4 km do Porto de Paranaguá. O canteiro da Techint conta com as licenças ambientais, de operação e de instalação necessárias. A estrutura de atracação do terminal em construção é composta por píer com 279 metros de comprimento. As maiores embarcações que podem atracar no estaleiro possuem até 152 metros de comprimento, 36,6 metros de boca e calado autorizado de 4 metros. **A Techint recebeu investimentos em torno de R\$ 300 milhões** visando o aumento da área total das plataformas de 160.000 m² para 200.000 m² e a construção de um cais de 300 m para atracação de navios FPSO (que só deve ser realizada após a finalização das plataformas). O espaço recebeu, ainda, uma série de melhorias, tais como a construção de uma nova estação de tratamento de esgoto; construção de escola técnica para capacitação interna de funcionários e instalação de infraestrutura *offsite*” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5.3 Transporte Marítimo e Portos, item 5.3.5 Área de Expansão do Embocuí, que indica que: “A região conhecida por Embocuí, situada a oeste das atuais instalações do Porto de Paranaguá, já foi considerada pelo Plano Diretor de Paranaguá como alvo de expansão portuária, no intuito do desenvolvimento econômico do município. De acordo como o PDZPO de Paranaguá, a possível expansão trará benefícios



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

às atuais atividades realizadas pelo porto, já que poderá absorver atividades portuárias que atualmente mostram-se conflitantes com a cidade. Devido a sua localização, a utilização dessa área terá o intuito de reduzir estas subversões. Entende-se ainda que, com a ocupação da área para fins portuários e retroportuários, surgirão benefícios também na organização da expansão urbana, afastando as operações portuárias do contato direto com áreas que têm usos diferentes em Paranaguá. Em relação ao meio ambiente da região do Embocuí, o principal ponto a ser destacado refere-se a seu potencial de alteração e aos **impactos ambientais**, que foram relatados como de médio e alto porte. No PDZPO de Paranaguá ressalta-se que, para as instalações nessa área, são previstas sérias restrições ambientais. Portanto, faz-se necessária a realização de **estudos ambientais e de alternativas tecnológicas e locacionais** antes de se cogitar a instalação de investimentos no local. O PDZPO de Paranaguá indica a clara necessidade de implantação de novos acessos rodoviários e ferroviários até o Embocuí, que atualmente inexistem, uma vez que não há atividades relevantes na área. Entende-se a possibilidade de instalação de infraestrutura rodoviária nova, contornando o município de Paranaguá, que evite o conflito com o tráfego urbano e atenuie o congestionamento das vias de acesso já existentes. Em relação aos acessos ferroviários, sua implantação resultaria possível sem atingir a área urbana. Devem ser previstas novas linhas férreas de acesso aos terminais retroportuários com o mínimo de cruzamentos em nível e o adequado dimensionamento, considerando o crescente tamanho dos trens e minimizando a necessidade de manobras. No que se refere ao tráfego marítimo, somente será viável para projetos de expansão, observado unicamente o aspecto do acesso marítimo, se os berços de atracação forem construídos a uma distância de aproximadamente 1 km da margem, conectados através de ponte, para evitar a necessidade de execução de extensas obras de dragagem que certamente inviabilizariam técnica, financeira e ambientalmente o projeto. Por conta desta condição peculiar de acesso aos berços, qualquer projeto para essa área possivelmente seria mais viável se destinado à movimentação de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

cargas a granel sólido ou líquido, que possam ser transportadas por esteiras ou dutos, devido ao alto custo para construção, e dificuldades logísticas inerentes, de uma ponte de conexão berço-pátio que possa acomodar o tráfego de veículos pesados” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5.3 Transporte Marítimo e Portos, item 5.3.6 Área de expansão da Ilha das Pedras, que pontua que: “A Ilha das Pedras está localizada a oeste da região do Porto de Paranaguá e também da área do Embocuí, próxima à Ilha do Teixeira. No Plano Diretor de Paranaguá, está localizada próxima às regiões em que há **restrições à ocupação**. Nesse contexto, destaca-se que a ilha conta com **cinco sítios arqueológicos** em que há presença de sambaquis e, portanto, protegidos ambiental e culturalmente. A ilha não apresenta interação com áreas urbanas, portanto, é necessária a criação de acessos terrestres condizentes com a exploração portuária para que essa região seja ocupada. **O PDZPO de Paranaguá destaca que, devido à biodiversidade, o potencial de alteração e impacto ambiental é de alto porte**. Portanto, pelas leis de preservação ambiental, são previstas sérias restrições a instalações nessa região. Desse modo, faz-se necessária a realização de estudos ambientais e de alternativas tecnológicas e locacionais antes de cogitar sua instalação. Essa área, considerada unicamente sob o aspecto do acesso marítimo, se destaca pela sua localização de acesso complicado, já que está em uma área de fundo de baía, tornando-se desvantajosa em relação às demais áreas de expansão analisadas. Contudo, trata-se de uma região ambientalmente sensível e com dificuldades de acesso terrestre. Portanto, qualquer projeto para a área deverá levar em consideração esses fatores, sob pena de tornar-se financeira e ambientalmente inviável” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5.3 Transporte Marítimo e Portos, item 5.3.7 Área de expansão da Ilha Rasa da Cotinga, que descreve que: “A Ilha Rasa da Cotinga localiza-se entre a entrada do Canal da



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Galheta e as atuais instalações do porto de Paranaguá. O PDZPO 2012 analisou esta ilha como possível área para expansão do Porto de Paranaguá. O parecer do PDZPO 2012 foi que a área tem limitações que iriam dar uma forte complexidade para possíveis projetos de expansão. Concretamente, como a face norte da Ilha está voltada para o canal, a construção de berços deveria ser projetada a cerca de 700 m da margem devido à baixa profundidade existente. **Trata-se de região ambientalmente sensível e com dificuldades de acesso terrestre.** As intervenções nesta área iriam ter alto impacto ambiental. O PDZPO 2017 desconsiderou esta área de expansão” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5.4 Transporte Coletivo, item 5.4.3 Transporte Hidroviário, que avalia que: “O litoral paranaense conta com um conjunto de vias marítimas que interligam as diferentes localidades da região, mostradas no mapa a seguir. As condições ofertadas para deslocamentos ao longo das baías e estuários são geralmente precárias, com balizamentos desatualizados, sinalizações mal instaladas e infraestrutura não acessível para as pessoas de mobilidade reduzida, prejudicando o trânsito da população local e dos visitantes e resultando numa das principais restrições da atividade turística. Existe uma falta de estrutura aquática pública para embarcações de uso pelas comunidades e pelos visitantes (ZEE 2017). Conforme indicado nas oficinas de contextualização, a falta de regularização fundiária das terras da marina dificulta a implantação de novos trapiches. Porém, existe uma vontade do setor público de incentivar a criação de linhas regulares aquáticas com adoção de embarcações mais seguras e velozes e planejar estruturas receptivas (por exemplo atracadouros) de baixo impacto ao longo das baías, que melhorem a acessibilidade dos moradores. O Porto de Paranaguá conta com um programa de reforma e criação de trapiches como medida compensatória da dragagem. A seguir apresentam-se as diferentes travessias existentes no litoral paranaense e as marinas identificadas na região. **5.4.3.1 Travessias Estaduais.** O Plano Hidroviário do Paraná (2014) identificou e analisou um total de 63 travessias por balsa no Estado do Paraná.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

No litoral paranaense localizam-se um total de duas travessias estaduais: Guaratuba – Guaratuba (Matinhos) e Paranaguá – Ilha dos Valadares. Essas travessias foram, juntamente com as travessias Verê – São Jorge d'Oeste e Mirador – Guaporema, as que apresentaram uma maior movimentação no conjunto do Estado. Na sequência mostram-se as diferentes travessias por balsa do Litoral do Paraná e o número de travessias observadas em 2013 e projetadas pelo cenário 2014 – 2034 (...) **Travessia Guaratuba.** A travessia faz a ligação entre as margens da Baía de Guaratuba, no município de Guaratuba, facilitando a ligação com o município de Matinhos. A operação é de responsabilidade da empresa concessionária F. Andreis & Cia. Ltda. Em 2013 foram realizadas 21.900 travessias e o Plano Hidroviário do Paraná estima que em 2034 a cifra aumentará até 41.282 travessias, o que resulta em uma taxa de crescimento anual de 3,07%. O transporte é realizado diariamente, com horário de funcionamento de 24 horas e frequência média de travessia a cada 20 minutos, para o período diurno. No período noturno, a frequência média é de 30 minutos. Além disso, existem duas travessias diárias para veículos especiais. O tempo de travessia é de aproximadamente 10 minutos. As tarifas da travessia apresentam-se na sequência (...) De acordo com o Plano Hidroviário do Paraná (2014), os principais motivos apontados para deslocamento na travessia são trabalho e turismo/passeio, realizados por turistas, visitantes de negócios, trabalhadores e moradores. O transporte é de caráter regional, sendo o próprio município, municípios vizinhos e outros estados, origem e destino da carga e dos passageiros transportados. A travessia conta com quatro pontos de atracação, compostos por pontes flutuantes, dois em cada margem da baía. O percurso linear realizado pelas embarcações entre os pontos de atracação é de cerca de 1.190 m. Na margem direita existem dois pontos de atração, mostrados na sequência. Na margem esquerda, em Caiobá (também no município de Guaratuba), existem outros dois pontos de atracação, apresentados nas figuras a seguir. Na sequência apresentam-se algumas das embarcações empregadas na travessia Guaratuba. **Travessia Paranaguá – Ilha dos Valadares.** A travessia realiza a



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

ligação entre o centro de Paranaguá e a Ilha dos Valadares, no mesmo município, cruzando o rio Itiberê, e tem extensão aproximada de 300 metros. Atualmente existe uma travessia de pequeno porte nas proximidades, mas é utilizada principalmente por pedestres e ciclistas. A travessia de veículos automotores é feita por balsa, com frequência aproximada de 60 viagens por dia (conforme indicado no Plano Hidroviário de Paraná) e é utilizada por moradores e transporte de mercadorias. A operação é de responsabilidade da empresa concessionária DFF Serviços Técnicos e Construção Naval. Em 2013, ainda de acordo com o Plano Hidroviário do Paraná, foram realizadas 21.600 travessias e estima-se que em 2034 a cifra aumentará até 27.947 travessias, o que resulta em uma taxa de crescimento anual de 1,23%. O transporte é realizado diariamente, conforme a demanda. A travessia de veículos leves ocorre de segunda a domingo no horário das 06:00 às 24:00; para veículos pesados (peso total igual ou inferior a 8 toneladas), o serviço é oferecido de segunda a sábado das 07:00 às 18:00, e aos sábados das 07:00 às 12:00. As tarifas da travessia apresentam-se no quadro abaixo: O número de travessias realizadas mensalmente é de cerca de 1.800 travessias. O número estimado de veículos por travessia é, em média, de seis automóveis e um caminhão-toco. De acordo com o Plano Hidroviário do Paraná (2014), os principais motivos de deslocamento na travessia são trabalho e acesso à Ilha, que é o único acesso de veículos possível, realizados por visitantes de negócios, moradores e trabalhadores. O transporte realizado é de caráter local, sendo o próprio município origem e destino da carga e dos passageiros transportados. A travessia conta com dois pontos de atracação em leito natural, um em cada margem do rio, mostrados na sequência.

5.4.2.2 Travessias da Baía de Paranaguá – Transporte regular de passageiros

Na Baía de Paranaguá existe serviço de transporte regular de passageiros entre o centro de Paranaguá e localidades do próprio município e municípios vizinhos, e entre o Balneário Pontal do Sul, no município de Pontal do Paraná, e a Ilha do Mel, no município de Paranaguá. De acordo com o Zoneamento Ecológico – Econômico do Estado do Paraná (ZEE), as condições ofertadas para deslocamentos ao longo



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

das baías e estuários são precárias. Os balizamentos estão desatualizados, as sinalizações mal instaladas e a acessibilidade nos trapiches é deficiente. Conforme o Plano Hidroviário de Paraná (2014) a Prefeitura de Paranaguá está imbuída na reestruturação e regulamentação da prestação dos serviços de transporte regular de passageiros e cargas na Baía de Paranaguá, através da Divisão de Guarda Marítima e Ambiental. Cabe destacar que devido às dificuldades de acesso rodoviário para Guaraqueçaba, os alunos utilizam o modal hidroviário para ir às escolas polo. As linhas intermunicipais apresentam-se listadas a seguir:

- Centro de Paranaguá – Centro de Guaraqueçaba
- Centro de Paranaguá – Ilhas Rasa, das Peças e Superagüi (Guaraqueçaba)
- Pontal do Sul (Pontal de Paraná) – Ilha do Mel (Paranaguá)

Durante as oficinas de contextualização foi indicado que não existe nenhuma linha convencional que faça o transporte rápido; as linhas existentes demoram muito tempo. Além disso, os usuários consideram que não se investe na melhoria dos trapiches, o que gera complicações nas comunidades das ilhas que realizam suas compras em Paranaguá. (...) As linhas municipais apresentam-se listadas a seguir:

- Centro de Paranaguá – Amparo
- Centro de Paranaguá – Ilha do Mel (com conexão com Nova Brasília e Encantadas)
- Centro de Paranaguá – Ilha do Teixeira (com conexão com Amparo, Eufrasina e Europinha)
- Centro de Paranaguá – Prainha de Ubá (com conexão com São Miguel e Piaçaguera)

(...) A seguir apresenta-se a localização dos 8 trapiches de Paranaguá, utilizados com ponto de origem/destino das travessias descritas. De acordo com o Plano Hidroviário do Paraná, existem na Ilha do Mel três linhas municipais que realizam diariamente o transporte de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

passageiros entre localidades da ilha: Nova Brasília, Encantadas e Fortaleza (a ligação com Fortaleza só se realiza desde Nova Brasília).

5.4.2.3 Taxi Náutico

O Litoral do Paraná conta com uma rede de taxis náuticos que permitem realizar travessias pela Baía de Paranaguá em horários diferentes aos estabelecidos pelas travessias estaduais e pelos serviços regulares de transporte de passageiros.

ATM Transporte Marítimo

Transporte de lanchas rápidas (tipo voadeira) com segurança, conforto e exclusividade, com capacidade entre 10 e 15 passageiros. Os principais roteiros oferecidos pela companhia mostram-se a seguir:

- Ilha do Mel
- Superagüi
- Guaraqueçaba
- Ilha das Peças
- Canal do Varadouro
- Porto de Paranaguá

Taxi Náutico Guará

Realiza transportes marítimos e passeio de barco em Paranaguá com destino à Ilha do Mel, Guaraqueçaba, Ilha das Peças e Superagüi.

Barcos Ilha do Mel

Serviço de taxi náutico que oferece travessia de Paranaguá e Pontal do Paraná até Ilha do Mel, com possibilidade de organizar travessias de origem/destino diferentes.

Uber Taxi Náutico Ilha do Mel

Serviço para Encantadas ou Brasília. Travessias para grupos de até 10 pessoas com um tempo máximo de viagem de 10 minutos (Grifou-se);



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume IV, no ponto 5.4 Transporte Coletivo, item 5.4.3 Marinas no litoral do Paraná, que observa que: “Os diferentes municípios que conformam o litoral do Paraná contam com diversas marinas e portos náuticos. Na sequência apresentam-se as marinas existentes em cada um dos municípios, além de imagens ilustrativas de sua situação.

Marinas em Antonina

- Clube Náutico de Antonina.
- Marinas em Guaratuba
- Marina J.A. Santos;
- Marina Velamar;
- Porto Estaleiro Associação Náutica;
- Iate Clube de Guaratuba;
- Marina Porto Passagem.
- Marinas em Matinhos
- Iate Clube de Caiobá.
- Marinas em Morretes
- Iate Clube de Morretes.
- Marinas em Paranaguá
- Porto Marina Oceania;
- Iate Clube de Paranaguá;
- Marina do Caju;
- Marina Barra do Itiberê.
- Marinas em Pontal do Paraná
- Marina Guaraguçú;
- Ponto de Poço Marina Clube;
- Marina 7 Mares;
- Marina Via Mar;
- Iate Clube Pontal do Sul;
- Marina Central Náutica;
- Marina Vitoria;



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- Porto Marina Mares do Sul” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume V, no ponto 6.1 Produção e Desempenho, item 6.1.2 Produto Interno Bruto e Produto Interno Bruto per capita, que aponta que: “A economia regional gerou em 2015 um produto de R\$ 10,7 bilhões. Cerca de 73% desse fluxo de produção estão concentrados no município de Paranaguá. Porém mesmo os 27% restantes são distribuídos de forma desigual no território. Municípios como Matinhos e Guaratuba, ao sul do território, geram fluxos de produção anual ao redor de R\$ 850 milhões cada. Pontal do Paraná e Antonina, que se situam a sul e oeste de Paranaguá, respectivamente, geram um produto anual de pouco menos da metade daquele valor e, por fim, Morretes e Guaraqueçaba são, de longe, os municípios com menores valores em termos de produção anual (Quadro 1). (...) Contudo, aquilo que se observa em níveis estaduais ou mesorregionais não se deixa apresentar no nível da microrregião. Aparentemente, a economia de Paranaguá não estrutura o microterritório em termos de ditar à economia regional sua dinâmica. Verificando-se a trajetória das taxas reais de crescimento do produto na microrregião (excluindo-se o município de Paranaguá) e no próprio município identifica-se clara divergência na dinâmica das economias regionais (Figura 2). O comportamento convergente da economia do município de Paranaguá com a Região Metropolitana de Curitiba e com a do Estado e sua divergência em relação aos municípios da microrregião permitem arriscar a hipótese de que a economia de Paranaguá constitui um enclave no território do litoral paranaense em termos de atividade econômica. A economia do município depende da atividade econômica estadual e regional mas não erradia essa dependência para a microrregião (Figura 1 e Figura 2). Essa hipótese, contudo, mereceria mais observações e experimentos econométricos para eventual constatação de sua validade explicativa e preditiva. (...) Nesse sentido, o produto per capita é a própria tradução da riqueza da nação, ainda que possa haver alguma confusão com o critério de estoque que se encerra no conceito



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

de riqueza. De todo modo, uma vez mais o território econômico da microrregião apresenta-se distorcido pela presença de Paranaguá cujo produto per capita de R\$ 51 mil em 2015 é cerca de 75% superior ao segundo maior produto per capita do território, que é de R\$ 29 mil de Matinhos (Quadro 3 e Quadro 4)”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume V, no ponto 6.1 Produção e Desempenho, item 6.1.5 Turismo, que pontua que: “A microrregião de Paranaguá constitui a região turística do Litoral do Paraná. Um dos possíveis acessos à região é por meio da ferrovia Paranaguá-Curitiba que opera há mais de 100 anos. A Estrada da Graciosa e a BR-277 também levam à região, na qual os municípios estão a cerca de 100 Km de Curitiba. Praias, centros históricos e balneários constituem parte do patrimônio turístico da região o qual se completa com a culinária baseada em frutos do mar e o Barreado. A Ilha do Mel e do Superagüi também são atrativos turísticos da região. Os municípios da região estão categorizados pelo Mapa do Turismo Brasileiro. Levando-se em conta que a categoria A representa municípios com alto fluxo turístico e, portanto, empregos e estabelecimentos em especial no subsetor de hospedagem, e a categoria E representa a ausência de tais características, pode-se verificar que o Litoral Paranaense é uma região de média ou alta geração de valor na área turística. Paranaguá, Guaratuba e Matinhos são municípios que se categorizam como B. Além deles há apenas outros seis municípios em todo o Paraná com essa categorização. De outro lado, os municípios de Pontal do Paraná e Morretes tem categorização C e, por fim, Antonina e Guaraqueçaba apresentam categorização D”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume V, no ponto 6.5 Oportunidades e Fragilidades, item 6.5.1 Potencialidades para o desenvolvimento regional, que afirma que: “Como já destacado, o Município de Paranaguá representa 73% do produto da região, sendo que concentra quase a totalidade do setor industrial, com produto per capita superior ao do estado. É um enclave no território, pois não transborda o dinamismo econômico para a região (nem para



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

o município, que apesar de um per capita alto, apresenta indicadores sociais precários). Essa baixa capacidade de internalização dos benefícios econômicos para o conjunto da região, baixa capacidade de desenvolvimento endógeno está associada às fragilidades ambientais, sociais e econômicas da região, expressas no baixo estoque de capital, no baixo grau de desenvolvimento industrial e de serviços (exceto nos setores concentrados na atividade portuária em Paranaguá), baixo grau de instrução da força de trabalho local, concentração da população com instrução superior em educação, cultura, esportes e saúde de baixa remuneração e em ocupações pouco intensivas em conhecimento. Assim, essa dificuldade também se apresenta quando se analisa a estrutura de turismo na região, baseada em casas de veraneio, em geral de população oriunda de Curitiba. Reforçam essa dificuldade de desenvolvimento endógeno, algumas informações oriundas de reuniões realizada com *stakeholders* da região, como por exemplo, o fato de que aproximadamente 78% das aquisições das prefeituras se darem com fornecedores de fora da região ou as menções às aquisições do Porto de Paranaguá, também quase integralmente de fora da região. São mencionados ainda eventos como a Festa da Tainha, tradicional evento na região, em que o pescado se transfere para Santa Catarina e, posteriormente, retorna à região após processo de congelamento; ou ainda a produção de mandioca, exportada pela região, praticamente, sem qualquer beneficiamento. Tais menções apenas reforçam a análise apresentada na contextualização a partir de fontes secundárias de informação. Vencer tais fragilidades pressupõe, portanto, acreditar na potencialidade de desenvolvimento sustentável superando a dicotomia presente no imaginário da população local, de cenários mutuamente excludentes baseados, de um lado, na infraestrutura e logística e, de outro, no desenvolvimento baseado no turismo. Tal superação abre a possibilidade de desenvolvimento socioeconômico sem ferir a fragilidade ambiental que caracteriza a região. Isso implica no fortalecimento, inclusive, de atividades econômicas que podem, com baixo estoque de capital e tecnologia, assegurar condições de vida para diversos grupos populacionais, como as comunidades



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

tradicionais, pesqueiras etc. Que programas podem se desenvolver tendo como objetivo esse desenvolvimento sustentável é objeto da seção aqui apresentada, sem pretensões de serem exaustivos e reconhecendo a necessidade de seu aprofundamento, com estruturação de dados mais detalhados, análises e projeções econômicas, especialmente a partir da construção de cenários. Antecipando-se, assim, à essa etapa de construção de cenários e projeções econômicas, apresenta-se, de forma bastante geral, algumas ideias sobre potencialidades para a região a partir do diagnóstico apresentado: **No complexo portuário e logístico** – Como apresentado no diagnóstico/contextualização, esse complexo representa um “enclave” na região (inclusive em Paranaguá), pois se relaciona diretamente com o exterior sem internalização de benefícios econômicos para a região, em função de suas fragilidades sociais e econômicas. A exemplo de outros complexos portuários e logísticos, programas de adensamento agro industrial compõem um cenário possível, com a estruturação de plantas de processamento de produtos primários que hoje são produzidos ou apenas passam pela região, in natura, para serem exportados. Além disso, também associadas ao complexo portuário e logístico, algumas possibilidades se apresentam, a partir de uma base ainda pontual e restrita, mas que podem indicar potencialidades da estrutura produtiva da região como a de máquinas e equipamentos, adubos e fertilizantes, dentre outros”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume V, no ponto 6.6 Turismo, item 6.6.2 Situação atual do turismo no litoral paranaense, que aponta que: “Principais segmentos turísticos. A diversidade de atrativos no território, protagonizados pela Serra do Mar e outras Unidades de Conservação de grande relevância para a preservação da biodiversidade, as baías de Paranaguá e Guaratuba e as cidades históricas de Antonina, Morretes e Paranaguá, permite que sejam desenvolvidos diferentes segmentos turísticos no território. Conforme PDITS (2010) existem 73 atrativos turísticos identificados neste litoral, 23% estão ligados ao segmento de sol e praia; 24% ao ecoturismo e 25% relacionados ao



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

turismo cultural, restando ainda 14,7% à aventura. Os três primeiros são os segmentos que também apresentam uma estruturação como produto turístico. O turismo de aventura e o turismo náutico são segmentos em crescimento, mas precisam de melhores infraestruturas para o seu desenvolvimento”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume V, no ponto 6.6 Turismo, item 6.6.2 Situação atual do turismo no litoral paranaense, que indica os principais seguimentos turísticos:

a) Turismo de sol e praia

b) Turismo de Natureza

- **A Ilha do Mel (Paranaguá)** (Parque Estadual e Estação Ecológica da Ilha do Mel)
- **Parque Estadual do Marumbi (Morretes)**
- **Parque Nacional do Superagüi (Guaraqueçaba)**
- **Parque Estadual Rio da Onça (Matinhos)**

c) Turismo patrimonial – Cidades Históricas

d) Turismo Náutico

e) Turismo comunitário

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume VI, no ponto 7.1 Arcabouço Legal, item 7.1.5 Estudo de casos concretos de conflitos, que observa que: “**Parque Nacional Saint-Hilaire/Lange:** passados mais de 17 anos da sua criação, o Parque Nacional de Saint-Hilaire-Lange não possui plano de manejo. **Área de Proteção Ambiental de Guaratuba** e o Perímetro Urbano do Município de Guaratuba: A Área de Proteção Ambiental de Guaratuba foi criada pelo Decreto Estadual nº 1.234/1992 e possui plano de manejo desde 2006. Posteriormente, a Lei Municipal nº 1.166/2005 do Município de Guaratuba ao definir o seu perímetro urbano desconsiderou os limites da Área de Proteção Ambiental de Guaratuba. Outra controvérsia objeto do presente estudo reside em definir qual o ente competente para estabelecer o zoneamento e as normas



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

que devem reger o uso de extensão territorial declarada pelo Estado como área de proteção ambiental. (...) Em sendo assim, para construções ou exercícios de atividades em área de proteção ambiental estadual é possível não aplicar os parâmetros de uso e ocupação do solo estabelecidos pela legislação municipal, estabelecendo parâmetros próprios através de zoneamento elaborado pelo plano de manejo. Solução diversa inviabilizaria a própria finalidade da unidade de conservação instituída. 7.1.5.3 O **Parque Estadual do Boguaçu** e a lei que fixou o perímetro urbano do Município de Guaratuba. O Parque Estadual do Boguaçu foi criado pelo Decreto Estadual nº 4.056/1998. Posteriormente, a Lei Estadual nº 13.979/2002 alterou os seus limites. A Lei Municipal nº 1.166/2005 do Município de Guaratuba ao definir o seu perímetro urbano desconsiderou os limites do Parque Estadual do Boguaçu. A inclusão do parque no perímetro urbano se agrava na medida em que podem ser propostos usos e parâmetros de ocupação para fins urbanos em seu território incompatíveis com os fins da referida unidade de conservação. Cabe ressaltar que o Parque Estadual do Boguaçu não possui até a presente data plano de manejo, o que coloca em risco a própria integridade da unidade de conservação e constitui violação do dever fundamental de proteção do meio ambiente (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume VI, no ponto 7.1 Arcabouço Legal, item 7.1.6.1 Aprovação de Planos Diretores pelo COLIT que afirma que: “O plano diretor que contiver dispositivos conflitantes com legislação federal ou estadual será inconstitucional, ilegal ou ineficaz, dependendo do caso, devendo o Estado, em caso de prejuízo, adotar as medidas judiciais competentes. Repise-se à exaustão: a competência dos Municípios para legislar sobre assuntos de interesse local e promover o adequado ordenamento territorial urbano não afasta a incidência das normas estaduais expedidas com base na competência concorrente para legislar sobre direito urbanístico, meio ambiente e patrimônio turístico e paisagístico. Portanto, a autonomia municipal para promover adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano, deve ser exercida



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

dentro dos limites das competências concorrentes da União e dos Estados para legislar sobre direito urbanístico, meio ambiente e patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume VI, no ponto 7.1 Arcabouço Legal, item 7.1.7 A expansão do perímetro urbano e o Estatuto da Cidade, que assevera que: “Os Municípios de Antonina (Lei nº 23/2008), Guaraqueçaba (Lei nº 69/2009), Guaratuba (Lei nº 1.116/2006), Matinhos (Lei nº 1.046/2006) e Paranaguá (Lei Complementar nº 61/2007) aprovaram suas leis sobre o perímetro urbano antes da edição da Lei Federal nº 12.608/2012. Contudo, os Municípios de Morretes (Lei Complementar nº 34/2016) e do Pontal do Paraná (Leis Complementares nº 11/2014 e 16/2015) editaram leis alterando seus perímetros urbanos após a edição da lei federal e não atenderam ao comando do Estatuto da Cidade. Insta ressaltar que os planos diretores dos Municípios citados no parágrafo anterior não contemplam as exigências do art. 42-B do Estatuto da Cidade, motivo pelo qual seria obrigatório a elaboração de projeto específico com as já mencionadas exigências. Nesse contexto, recomenda-se que os citados Municípios promovam a reforma da legislação que trata do perímetro urbano para atender ao que determina o Estatuto na Cidade”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume VI, no ponto 7.1 Arcabouço Legal, item 7.1.9 Corte, a supressão e a exploração da vegetação do Bioma Mata Atlântica, que assevera que: “**Como é de correntia sabença, não basta o Município do Pontal do Paraná destinar áreas de seu território para distritos, empreendimentos industriais ou para a construção de um porto, é necessário, ante a presença no seu território de vegetação do Bioma Mata Atlântica território, que a Lei Federal n. 11.428/2006 seja observada.** Nesse contexto, o art. 11, da Lei 11.428/2006, estabelece norma geral de proteção da vegetação do bioma em comento, sendo admitida, em caráter excepcional e nos termos dos arts. 14, 20 a 24 do referido diploma legal, a supressão de vegetação primária e secundária em estágio avançado ou médio



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

de regeneração nos casos definidos no art. 3.º, VII, como de utilidade pública e, exclusivamente, quanto à vegetação secundária em estágio médio de regeneração, também em seu art. 3.º, VIII, como de interesse social. A utilidade pública e o interesse social devem estar devidamente caracterizados e motivados em procedimento administrativo próprio, quando inexistir alternativa técnica e locacional ao empreendimento proposto. **A título ilustrativo, é possível citar o Decreto 6, de maio de 2016, editado pela União Federal, que declarou de utilidade pública, para fins do disposto no art. 3º caput, inciso VII, alínea “b”, da Lei nº 11.428, de 22 de dezembro de 2006**, a obra essencial de implantação do Porto Pontal do Paraná Importação e Exportação S.A., localizada no Município de Pontal do Paraná, Estado do Paraná, destinada ao serviço público de transporte marítimo. Note que a autorização de supressão de vegetação do Bioma Mata Atlântica observará o disposto na Lei nº 11.428/2006, e dependerá de procedimento administrativo próprio dos órgãos ambientais competentes, bem como que a declaração de utilidade pública não vincula a tomada de decisão dos órgãos e entidades ambientais competentes quanto à aprovação do empreendimento para fins de licenciamento ambiental” (Grifou-se);

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume VI, no ponto 7.1 Arcabouço Legal, item 7.1.12 Zoneamento Ecológico-Econômico do Litoral do Estado do Paraná, que aponta que: “O Zoneamento Ecológico-Econômico do litoral do Estado do Paraná foi aprovado pelo Decreto Estadual 4996/2016, posteriormente alterado pelo Decreto Estadual 5793/2016. (...) Nesse contexto, **há um aparente vício de constitucionalidade formal por afronta ao disposto no art. 207, § 1º, IV, da Constituição do Estado do Paraná**, uma vez que este dispositivo exige lei em sentido formal para a instituição de áreas a serem abrangidas por zoneamento ecológico. Independentemente da inconstitucionalidade formal, a União, para fins de uniformidade e compatibilização com as políticas públicas federais, o que é salutar, notadamente em matéria ambiental, só reconhece os Zoneamentos



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Ecológicos-Ambientais, dentre outros requisitos, que tenham sido aprovados pelas Assembleias Legislativas Estaduais (Decreto Federal 4.297/2002, art. 6º-B, II), o que não ocorreu com o ZEE do Litoral do Paraná. Por tais motivos, recomenda-se a aprovação do ZEE pela Assembleia Legislativa com a consequente edição de lei (Grifou-se)”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume VI, no ponto 7.1 Arcabouço Legal, item 7.1.14 Governança Interfederativa, que salienta que: “Como se pode perceber no decorrer do trabalho, inúmeras são as dificuldades de integrar a organização, o planejamento e a execução de funções ou serviços de interesse comum dos Municípios do litoral do Estado do Paraná. É possível destacar, dentre outras dificuldades: a recalcitrância dos Municípios em aplicar o Decreto Estadual n. 2.722/1984, a reivindicação dos Municípios para alterar o Decreto Estadual n. 2.722/1984, leis municipais, inclusive planos diretores, que não observam a legislação federal e estadual, leis municipais que ampliaram o perímetro urbano e não atenderam ao que dispõe o Estatuto da Cidade, não respeitaram os limites de unidades de conservação e consideraram área urbana o que a lei federal, norma geral, estabelece que é rural, a ausência de plano de manejo em diversas unidades de conservação, planos diretores que já deveriam ter sido revisados, controvérsia entre os limites de determinados municípios, incapacidade de os órgãos existentes, dentre os quais o COLIT, resolverem todas essas situações etc. Tais situações só contribuem para aumentar a tensão entre desenvolvimento econômico e preservação ambiental. (...) Parece evidente que seria possível e até mesmo aconselhável, ante todos os conflitos e dificuldades existentes e sumariamente descritos acima, que o Estado do Paraná institísse no seu litoral uma dessas unidades, estabelecendo uma governança interfederativa, ou seja, o compartilhamento de responsabilidades entre Estado e Municípios no planejamento e execução de ações para o cumprimento das funções públicas de interesse comum. Neste sentido, deveria ser editada lei complementar, na qual também seria criada uma **autarquia intergovenamental e plurifuncional** de regime especial, com



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

caráter deliberativo, normativo e executivo que teria como finalidade exercer as competências relativas à integração da organização, do planejamento e da execução de funções ou serviços de interesse comum dos Municípios integrantes do litoral do Estado do Paraná. A referida autarquia poderia ter como competências: elaboração do plano de desenvolvimento urbano integrado que, posteriormente, deveria ser aprovado por lei estadual, promoção da implementação dos programas e projetos de investimento estabelecidos no aludido plano, bem como a execução das metas e prioridades estabelecidas; elaborar e propor estudos técnicos, compatibilizando-os com os interesses do Estado e dos Municípios integrantes da unidade; propor normas, diretrizes e critérios para compatibilizar os planos diretores dos Municípios integrantes da unidade com o plano de desenvolvimento urbano integrado, no tocante às funções públicas de interesse comum; avaliação e fiscalização permanente da execução dos planos e programas aprovados para a unidade e assistir tecnicamente os Municípios integrantes da unidade, notadamente na elaboração e na revisão de seus planos diretores. Indispensável que a autarquia ora proposta compreenda em sua estrutura básica uma instância executiva composta por representantes do Poder Executivo dos entes federativos que integrariam a unidade, um órgão colegiado deliberativo com representantes da sociedade civil, um órgão técnico e um sistema integrado de alocação de recursos e prestação de contas. Salutar que seja atribuído à instância executiva: a aprovação do plano de desenvolvimento urbano integrado (antes de sua aprovação por lei estadual); instituição de diretrizes sobre o planejamento, a organização e a execução de funções públicas de interesse comum; especificação dos serviços públicos de interesse comum, compreendidos nos campos funcionais definidos na lei complementar (funções públicas de interesse comum que justificam a instituição da unidade territorial urbana), bem como, se for o caso, os respectivos responsáveis; definição da entidade reguladora responsável pelas atividades de regulação e de fiscalização dos serviços públicos de interesse comum, bem como o estabelecimento das formas de prestação destes serviços e propor ao Estado



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

instituidor e aos Municípios dele integrantes alterações tributárias com finalidades extrafiscais necessárias ao desenvolvimento regional (Grifou-se);”

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume VI, no ponto **7.2 Instituições**, que salienta que: “Somadas as populações dos setes municípios que compõem o litoral paranaense temos cerca de 300 mil habitantes, o que é considerada população de um município de porte médio. Se além do fator populacional adicionarmos as questões ambientais para tentar caracterizar o território como um todo, teremos uma região litorânea de porte médio dotada de uns dos principais portos do país, ambientalmente sensível e protegida, o que causa várias restrições a sua ocupação e ao mesmo tempo volta todos os olhares para si”;

Considerando o Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume VI, no ponto **7.4 Órgãos de Fiscalização e Licenciamento**, que observa que: “Três fatores fazem do litoral do Paraná uma região de grande atenção para órgãos fiscalizadores e de licenciamento: (i) praticamente toda a região é protegida ambientalmente, incluindo a presença de reservas e parques nacionais e estaduais, além de área de proteção ambiental; (ii) a existência de terras indígenas; e (iii) a presença dos Portos de Paranaguá e Antonina, considerados uns dos mais importantes do país. Foram identificados na região tanto órgãos federais como estaduais de fiscalização, não só do ponto de vista ambiental, mas também vinculados às atividades portuárias. (...) No caso específico do licenciamento ambiental no litoral paranaense, os principais órgãos responsáveis na região, dentro de suas competências, são o Ibama e a SEMA, por meio do IAP. O Ibama licenciou ou tem em processo de licenciamento 29 empreendimentos em todos os municípios do litoral paranaense, em geral para atividades ligadas aos Portos de Paranaguá e Antonina, a pesca ou a ampliação ou melhoria das rodovias já existentes. Alguns empreendimentos são interestaduais – abrangendo São Paulo e Santa Catarina - e outros perpassam mais de um município da própria região. As tabelas a seguir permitem ver o processo



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

completo de licenciamento, pois inclui não somente as datas de emissão das diferentes licenças, mas também as datas de vencimentos das mesmas, destacando o caráter cíclico dos licenciamentos que são constantemente revistos e renovados. (...) Já segundo informações obtidas na pesquisa Munic de 2015 (IBGE), apenas o município de Antonina realiza licenciamento ambiental, tendo emitido em 2014, licenças prévias, de instalação e de operação;

4. Produtos 07, 08 e 09 – Cenários e Visão de Futuro

Considerando o Produto 07 – Relatório de Construção de Cenários e Visão de Futuro Inicial (Matriz de Vetores), de 29.01.2019, que organiza as seguintes informações, no Quadro sobre Logística e Transporte:

Cenário A Rumo ao Potencial	Cenário B Enfrentando Desafios	Cenário C Desperdício Oportunidade	Cenário D de Contexto de Crise
Infraestruturas logísticas e industriais. Os portos existentes intensificam suas atividades, com melhoria do componente ambiental, colaborando com atores locais e ONGs.	Infraestruturas industriais e logísticas: Os portos existentes intensificam suas atividades, com melhoria do componente ambiental, colaborando com atores locais e ONGs.	Infraestruturas industriais e logísticas: Empreendimentos dirigidos pelo setor privado, atendendo a motivações de oportunidade econômica.	Infraestruturas industriais e logísticas: Os portos existentes ficam estagnados.
Todos os novos empreendimentos são concentrados em áreas com boa dotação de infraestruturas de transporte, majoritariamente na proximidade de Paranaguá.	As novas áreas para atividades industriais e logísticas situam-se em áreas bem ligadas ao transporte, majoritariamente na proximidade de Paranaguá.	Padrões ambientais menores que em outros cenários.	Novas áreas para atividades industriais e logísticas decididas pelos empreendedores (sem alinhamento necessário com o planejamento).
-	O porto de Pontal atende unicamente atividades limpas.	Construção do porto de containers em Pontal	Interrupção dos investimentos públicos e dos investimentos correspondentes ao porto de containers em Pontal
-	Algumas novas infraestruturas que ligam o Litoral com os estados vizinhos (vias expressas e ferrovias).	-	-
Investimentos para a duplicação da PR-407	Investimentos correspondentes à duplicação da PR-407	Investimentos correspondentes à duplicação da PR-407	Interrupção dos investimentos públicos e dos investimentos correspondentes à duplicação da PR-407
-	PR 809	Investimentos correspondentes à PR-809	-
A construção dos novos	Novos acessos portuários	Requalificação dos acessos	-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

acessos portuários	para Paranaguá e para Antonina (PR-340), à ferrovia da Serra do Mar, ao porto de containers em Pontal, às ampliações dos portos de Paranaguá, Imbocuí e Antonina.	portuários	
Da orla marítima completa Matinhos-Pontal	-	-	-
Das ampliações dos portos de Paranaguá e da extensão para Imbocuí.	-	Ampliações dos portos de Paranaguá e Antonina	-
Contornos urbanos de Morretes e Antonina.	-	-	-
-	-	Falta de uma visão para desenvolvimento de infraestruturas integradas para médio e longo prazo.	-
Nova PR-404	-	-	-
-	-	Nível dos investimentos públicos menor do que nos outros cenários, continuando o padrão observado durante a crise 2014-2017.	Interrupção dos investimentos públicos e dos investimentos correspondentes.
Pavimentação da BR-405 até Guaraqueçaba.	Além da pavimentação da BR-407 até Guaraqueçaba.	-	
Serviços hidroviários	Serviços hidroviários	Serviços hidroviários.	Interrupção dos investimentos públicos e dos investimentos correspondentes aos serviços hidroviários

Considerando o Produto 09 – Relatório Final de Construção de Cenários e Visão de Futuro, Volume III, no ponto 2. Metodologia, item 2.1 Construção das Ferramentas Metodológicas do PDS, que observa que: “As quatro ferramentas metodológicas do PDS foram elaboradas com o objetivo de conectarem e sintetizarem as informações produzidas durante a primeira etapa do PDS. A primeira ferramenta é a dos EIXOS que dão continuidade à estrutura da contextualização, sintetizando as cinco principais dimensões de análise: Ambiental, Econômica, de Infraestrutura, Institucional, e Socioterritorial. A segunda ferramenta é a dos PRINCÍPIOS, e foi elaborada a partir das principais categorias de análise utilizadas para construção do diagnóstico. Ou seja, a partir do conteúdo construído na fase de contextualização, foram identificados os Princípios que nortearam a análise e priorização das questões e potenciais da região dentro de cada eixo. Assim, é possível afirmar que os Princípios organizam o



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

diagnóstico em grupos de questões interconectadas e permitem a relação entre questões de eixos distintos. A **terceira** ferramenta é a das **POLÍTICAS** que foram elaboradas a partir da sintetização das definições de desenvolvimento sustentável apresentadas pelo Termo de Referência. Ao agrupar definições dialógicas, foi possível identificar Políticas que deveriam exercer o papel de orientações éticas à elaboração de cenários e perspectivas propostas de planos e projetos, com o objetivo de garantir o alinhamento entre o PDS e o entendimento de desenvolvimento sustentável apresentado pelo governo no Termo de Referência. A sobreposição das ferramentas de Princípios com a de Políticas gera a **MATRIZ ANALÍTICA do PDS**, o enquadramento metodológico fundamental para orientação da construção de cenários, da visão de futuro, e da elaboração de propostas na etapa 4. A Matriz em si não é uma ferramenta, mas o produto da soma de duas ferramentas. Este tema é apropriadamente elaborado ainda nesta seção. Por fim, a **última** ferramenta é a das **METAS**, que nesta etapa exercem papel de norteadores do que o PDS objetiva alcançar com a Visão de Futuro 2035. As Metas foram definidas a partir de uma leitura dos ODS a partir da lente dos Princípios e Políticas do Plano. Cabe ressaltar que na próxima etapa de Elaboração de Propostas será desenvolvido um **Plano de Monitoramento e Avaliação** que apresentará metas e indicadores específicos para quantificar as expectativas de resultado e impacto dos Programas e Projetos propostos. Portanto, as Metas utilizadas nesta fase são intencionalmente mais abrangentes e menos específicas e servem ao propósito de sustentar uma visão unificada do que o PDS propõe para o futuro da região; além de garantir o alinhamento com instrumentos e propostas já existentes e pactuadas pelo governo, como os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU” (Grifou-se);

Considerando o Produto 09 – Relatório Final de Construção de Cenários e Visão de Futuro, Volume III, no ponto 2. Metodologia, item 2.1 Construção das Ferramentas Metodológicas do PDS, que define: 05 Eixos (Ambiental, Econômico, Infraestrutura, Institucional e Socioterritorial); 10 Princípios; 20 Políticas e 80 Metas;



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Considerando o Produto 09 – Relatório Final de Construção de Cenários e Visão de Futuro, Volume III, no ponto 2. Metodologia, item 2.1.1 Eixos e Princípios Norteadores do PDS, que aponta que: “Seguindo a orientação do Termo de Referência, o Relatório de Contextualização Inicial foi desenvolvido com base em cinco pilares: **(1) Ambiental** que inclui os temas de Sustentabilidade e Qualidade Ambiental, Preservação da Mata Atlântica, Ecoturismo, Unidades de Conservação e Saneamento e Resíduos Sólidos; **(2) Econômico** que contempla as temáticas de Crescimento Econômico, Agropecuária, e Turismo; **(3) Infraestrutura**, que trata das Atividades da Indústria e da Logística, e da Infraestrutura de Logística e Transporte **(4) Institucional** que inclui dentre outros os temas de Equipamentos Sociais, Qualidade da Governança, Capacidade Financeira das Administrações Locais, e Capacidade Técnica das Instituições Locais; e **(5) Socioterritorial** que inclui População, Crescimento Urbano, Uso e Ocupação do Solo, Habitação e Questões Fundiárias, Patrimônio Histórico e Cultural, Turismo de Sol e Praia, e Comunidades Tradicionais. Para o melhor alinhamento e coerência entre as etapas de elaboração do PDS, optou-se por transformar os pilares de análise da Contextualização nos Eixos que irão orientar as fases propositivas. Desta forma, os cinco Eixos que orientam a análise dos cenários são: Ambiental, Econômico, de Infraestrutura, Institucional, e Socioterritorial. A partir desta definição foram elaborados os Princípios quanto categorias analíticas que organizam e priorizam as questões do diagnóstico com o objetivo de viabilizar a transformação de questões e problemas em propostas de solução. Foram definidos dois Princípios por Eixo que são elencados abaixo, e que podem ser melhor analisados na Figura 2 apresentada em seguida.

- **Ambiental:** Conservação e Valorização
- **Econômico:** Dinamismo e Capilaridade
- **Infraestrutura:** Conectividade e Produtividade
- **Institucional:** Cooperação e Eficiência
- **Socioterritorial:** Inclusão e Identidade” (Grifou-se);



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Considerando o Produto 09 – Relatório Final de Construção de Cenários e Visão de Futuro, Volume III, no ponto 2. Metodologia, item 2.2.2 Os Cenários do PDS a partir da Matriz FOFA, que esclarece que: “Com o objetivo de construir imaginários para o Litoral a partir das realidades apresentadas na etapa de Contextualização, o exercício proposto neste relatório é baseado na lógica de potencializar cada um dos quatro elementos da Matriz FOFA: Forças, Oportunidades, Fraquezas, e Ameaças. Ou seja, é possível sintetizar a construção dos cenários da seguinte forma:

- Cenário A: O que aconteceria com o Litoral se as Forças fossem potencializadas e houvesse o ambiente propício para o seu pleno desenvolvimento? Qual Litoral teríamos se a região tivesse as condições de se desenvolver de forma menos dependente de ajuda externa, e com isso conseguisse fortalecer sua identidade local?
- Cenário B: O que aconteceria com o Litoral se as Oportunidades pudessem se tornar realidade, e se, com isso, os grandes projetos pensados para o desenvolvimento econômico fossem viabilizados? Qual Litoral teríamos se a região tivesse a possibilidade de grande ganho financeiro e apoio tecnológico externo?
- Cenário C: O que aconteceria com o Litoral se a região seguisse a tendência registrada em 2018 (com base no relatório de contextualização do PDS), ou seja, se não houvesse nem intervenções para desenvolvimento de forças e oportunidades, nem para contenção do agravamento de fraquezas? Qual Litoral teríamos se as questões que comprometem o nível de desenvolvimento existente se mantivessem em crescimento tendencial?
- Cenário D: O que aconteceria com o Litoral se a região não apenas não fosse submetida à intervenções que a fortalecessem, mas também se tornasse vulnerável às ameaças identificadas? Qual Litoral teríamos se as ameaças que afetam diretamente a região se tornassem realidade?” (Grifou-se);



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Considerando o Produto 09 – Relatório Final de Construção de Cenários e Visão de Futuro, Volume III, no ponto 3. Cenários, item 3.1.3 Matriz de Vetores do Cenário A – Rumo ao Potencial, que indica que: “Infraestruturas logísticas e industriais. Os portos existentes intensificam suas atividades, com melhoria do componente ambiental, colaborando com atores locais e ONGs. Todos os novos empreendimentos são concentrados em áreas com boa dotação de infraestruturas de transporte, majoritariamente na proximidade de Paranaguá. Investimentos para melhoria dos acessos para o Litoral Sul (PR-508, PR-407 e ligação entre as duas), a construção dos novos acessos portuários, da orla marítima completa Matinhos-Pontal, das ampliações dos portos de Paranaguá e da extensão para Embocuí. Contornamentos urbanos de Morretes e Antonina. Pavimentação da BR-405 até Guaraqueçaba. Serviços hidroviários” (Grifou-se);

Considerando o Produto 09 – Relatório Final de Construção de Cenários e Visão de Futuro, Volume III, no ponto 3. Cenários, item 3.2.3 Matriz de Vetores do Cenário B – Enfrentando Desafios, que pontua que: “(...) O desenvolvimento da logística portuária cresce na medida que a atividade econômica do Paraná e do Litoral crescem. Adensamento das atividades portuárias em áreas já impactadas (...) Infraestruturas industriais e logísticas: Os portos existentes intensificam suas atividades, com melhoria da componente ambiental, colaborando com atores locais e ONGs. O porto de Pontal atende unicamente atividades limpas. As novas áreas para atividades industriais e logísticas situam-se em áreas bem ligadas ao transporte, majoritariamente na proximidade de Paranaguá. Algumas novas infraestruturas que ligam o Litoral com os estados vizinhos (vias expressas e ferrovias). Investimentos correspondentes à duplicação da PR-407, adequação da PR-508, à PR-809, aos novos acessos portuários para Paranaguá e para Antonina (PR-340), à definição da BR-101, à ferrovia da Serra do Mar, ao porto de containers em Pontal, às ampliações dos portos de Paranaguá, Embocuí e Antonina. Além da pavimentação da BR-407 até Guaraqueçaba. Serviços hidroviários” (Grifou-se);



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Considerando o Produto 09 – Relatório Final de Construção de Cenários e Visão de Futuro, Volume III, no ponto 3. Cenários, item 3.3.3 Matriz de Vetores do Cenário C – Desperdício de Oportunidades, que aponta que: “(...) Infraestruturas industriais e logísticas: Empreendimentos dirigidos pelo setor privado, atendendo à motivações de oportunidade econômica. Padrões ambientais menores que em outros cenários. Nível dos investimentos públicos menor do que nos outros cenários, continuando o padrão observado durante a crise 2014-2017. Falta de uma visão para desenvolvimento de infraestruturas integradas para médio e longo prazos. Investimentos correspondentes à duplicação da PR-407, à PR-809, à requalificação dos acessos portuários, ao porto de containers em Pontal, às ampliações dos portos de Paranaguá e Antonina, e aos serviços hidroviários” (Grifou-se);

Considerando o Produto 09 – Relatório Final de Construção de Cenários e Visão de Futuro, Volume III, no ponto 3. Cenários, item 3.4.3 Matriz de Vetores do Cenário D – Contexto de Crise, que indica que: “Relativa estagnação da logística por congestionamento do porto (acessos portuários adequados, entre outros). Diminui o atrativo do porto em relação a outros portos mais dinâmicos no litoral de Santa Catarina e São Paulo. Pouca diversificação industrial (...) Infraestruturas industriais e logísticas: Os portos existentes ficam estagnados. Novas áreas para atividades industriais e logísticas decididas pelos empreendedores (sem alinhamento necessário com o planejamento). Interrupção dos investimentos públicos. Investimentos correspondentes à duplicação da PR-407, ao porto de contâiners em Pontal, e aos serviços hidroviários” (Grifou-se);

Considerando o Produto 09 – Relatório Final de Construção de Cenários e Visão de Futuro, Volume III, no ponto 6. Realização de Consulta com as Partes Interessadas, que tratou de: “Reunião com MINISTÉRIO PÚBLICO – Coordenadoria Ambiental do Litoral Paranaense. 23/05/18. Paranaguá. O MP trabalha a partir das demandas da sociedade, e Dra. Priscila salienta que as comunidades do litoral têm



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

características próprias, dentre elas uma certa passividade frente aos conflitos, é algo da cultura local. Também observa que o cidadão local tem pouca percepção de autoridade e costuma participar pouco das arenas de exercício da cidadania. Destaca a existência de muitas Marinas ilegais em Pontal do Paraná, que tem um impacto significativo no ambiente caiçara. (Entra em conflito com a ação prevista pela Adetur e Sebrae, de desenvolvimento do turismo náutico no litoral)”;

Considerando o Produto 09 – Relatório Final de Construção de Cenários e Visão de Futuro, Volume III, no ponto 6. Realização de Consulta com as Partes Interessadas, que apontou que: “Reunião Cities Programme. 9/07/18. Curitiba. No Paraná, há 18 municípios que aderiram a uma nova plataforma de projeto denominada City Partnership Challenge. Esse programa envolve uma capacitação intensa de duração de dois anos. Nenhum município do litoral está participando. Rosane cita o caso de Itajaí como boas práticas do programa, onde a parceria público-privada para resolução de problemas e potencialização de oportunidades foi bem-sucedida (...) Rosane cita como um case a cidade de Porto Alegre, onde se criou uma rede de sustentabilidade e cidadania. Parte do trabalho dessa rede é o Orçamento da Cidade, ação pela qual o orçamento público municipal é complementado através de parcerias com a iniciativa privada (...) Entendem como de suma importância o desenvolvimento de um Sistema de Informações Geográficas (SIG) de forma unificada e regional; a capacitação e qualificação da gestão municipal, especialmente para a elaboração e implementação de projeto. Aponta para a necessidade de um sistema de informações regionais, no formato **SIG**. Aponta para a necessidade de qualificação das gestões municipais, especialmente para elaboração e implementação de projetos. Projetos que se encaixam na linha do desenvolvimento sustentável podem ser cancelados pelo Cities Programme, recebendo um selo, que auxilia na atração de investimentos internacionais. O selo cancelado pelo Cities Programme pode ser interessante para a implementação do PDS, no sentido de atrair investimentos internacionais. Rosane conta da possibilidade de, a



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

partir de uma parceria como o MPE, que as empresas do litoral que forem autuadas por irregularidades referentes aos 10 princípios do Pacto Global, possam realizar projetos na linha do Cities Programme, ao invés do pagamento de multas. A primeira experiência foi com o TCP em Paranaguá. Indenizações podem ser fonte de recursos para implementação do Plano de Ação do PDS. Patricia cita o modelo de governança utilizado para a gestão dos mananciais da Região Metropolitana de Curitiba, que pode ser uma referência para revisão do COLIT. Aponta para a necessidade de revisão do COLIT” (Grifou-se);

Considerando o Produto 09 – Relatório Final de Construção de Cenários e Visão de Futuro, Volume III, no ponto 6. Realização de Consulta com as Partes Interessadas, que destacou que: **“Fórum de Pesquisas em Desenvolvimento Territorial Sustentável (Carta de Matinhos)**. 16/08/18. Matinhos. Suspensão dos processos de licenciamento de todos os grandes empreendimentos, especialmente em Pontal do Paraná e Paranaguá, até que seja concluído o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná, garantindo a coerência do mesmo como instrumento de planejamento regional; Que os processos de licenciamento ambiental de todos os grandes empreendimentos previstos para a região sejam revistos, considerando-se como parâmetro, o caráter cumulativo e sinérgico de diversos impactos, partindo de uma visão integrada, abrangente e estratégica; Aponta para a necessidade de avaliação de impacto sinérgico dos grandes empreendimentos. O relatório final do Plano de Desenvolvimento Sustentável deve ser disponibilizado para a sociedade civil em concomitância com sua apresentação ao Governo do Estado; O Plano de Desenvolvimento Territorial Sustentável do Litoral do Paraná deve contemplar a proposição de cenários de desenvolvimento que respeitem os ecossistemas e os modos de vida das populações locais, em detrimento aos modelos hegemônicos; (...) É necessário que o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná esteja em consonância com as Metas de Aichi, os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS17) e os Objetivos do Milênio, entre outros acordos internacionais, tendo em vista: a redução da perda da biodiversidade em



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

âmbito regional, a promoção de esforços para atingir os objetivos do desenvolvimento sustentável, e assumir compromissos concretos com vistas a melhorar o destino da população regional a curto, médio e longo prazo; (...) O Litoral do Paraná já foi alvo de diversos planos de desenvolvimento, alguns dos quais possuem aparato legal consolidado (Decreto 2722/1984), há que se recuperar estes planos para que sejam retomadas as metas e ações preconcebidas, entre os quais destacam-se o Plano de Desenvolvimento do Turismo, o Plano de Regularização Fundiária e o Termo de Convênio de Ação Conjunta em vigência entre os Estados do Paraná e São Paulo assinados pelos Governadores de Estado, José Richa (PR) e André Franco Montouro (SP), no qual encontram-se as mais importantes diretrizes para o planejamento territorial sustentável da região; (...) É necessário investigar possíveis beneficiários que podem ser atendidos com o financiamento público das grandes obras de infraestrutura previstas para o litoral do Paraná, atentando-se para o bem-estar da população do litoral paranaense em detrimento de interesses privados e corporativos, uma vez que as atenções do financiamento público para a região devem cobrir as necessidades básicas da população, entre as quais priorizamos o saneamento básico; (...) Compatibilizar o desenvolvimento regional e a qualidade ambiental desenvolvendo e adotando soluções para problemas próprios e locais e buscando tornar autossustentável o aproveitamento dos bens naturais incluindo em seu valor os custos de proteção e recuperação ambiental; Aponta a necessidade de compatibilizar o desenvolvimento regional e a qualidade ambiental. Definir claramente os limites dos danos ambientais em qualquer ação de desenvolvimento, o que deverá ser feito por meio de Avaliações de Impacto Ambientais com termos de Termos de Referência revisados, respeitando ao máximo as condições ambientais originais da região com a finalidade de possibilitar o desenvolvimento das suas potencialidades como atividades econômicas; (...) Evitar a entrada de atividade industrial incompatível com a região, fomentando e assegurando a participação da população na tomada de decisões e no planejamento das mesmas, seja ela sustentável ou de impacto ambiental; Aponta a necessidade de se considerar



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

os impactos ambientais na definição e implementação das ações de desenvolvimento. Partindo do contexto do Litoral do Paraná pertencer a um dos maiores remanescentes da Mata Atlântica, é necessária atenção especial para este bioma, visto que há rica diversidade biológica, presença humana e diversos serviços ecossistêmicos prestados. O número de espécies de flora e fauna ameaçadas são preocupantes, bem como a presença de espécies exóticas invasoras. Portanto, é necessária a aplicação da Lei da Mata Atlântica e demais documentos jurídicos de forma rigorosa especialmente no que se refere aos licenciamentos ambientais; (...) É necessária a garantia da criação, implementação e manutenção das unidades de conservação, especialmente as estaduais e municipais, bem como o manejo e a gestão das mesmas, implementando-se os planos de manejo e os programas de manejo com a intenção de que as mesmas possam atuar como oportunidades de desenvolvimento e não como geradoras de conflitos socioambientais; (...) Há que se apoiar e estimular as pesquisas que supram as lacunas de conhecimento sobre o litoral, uma vez que tal conhecimento, associado com os saberes locais, deve ser a base de qualquer tomada de decisão e projeto de desenvolvimento; (...) É importante colocar em prática mecanismos de atenção sobre os problemas que ameaçam a conservação da biodiversidade no litoral, tais como a caça, o extrativismo com fins comerciais, a introdução de espécies invasoras e os impactos relacionados as atividades portuárias quando incidem sobre unidades de conservação, áreas de interesse para a conservação e territórios tradicionais. Aponta para a necessidade de melhoria dos mecanismos de fiscalização ambiental. São indispensáveis garantias para a sustentabilidade da região, através do desenvolvimento econômico, humano, sem comprometer a conservação da biodiversidade – o investimento em educação e saneamento básico são caminhos para a sustentabilidade; (...) Para a construção de qualquer planejamento ou projeto de desenvolvimento, é indispensável que os mesmos estejam de acordo com base de dados, metodologias e pesquisas mundiais, consolidadas pela Organização das Nações Unidas (ONU), Organização das Nações Unidas para a Alimentação e



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Agricultura (FAO) tais como a Análise Diagnóstica Transfronteiriça, uma vez que o **litoral do Paraná é internacionalmente reconhecido como hotspot e área prioritária para conservação**, aportando singularidades culturais e ecológicas que promovem a sustentabilidade de uso de bens comuns às comunidades tradicionais, pesqueiras e a população de toda a região; Aponta para a necessidade de se compatibilizar os instrumentos de planejamento e gestão com diretrizes internacionais. Considerar nos processos de planejamento que a conservação da Mata Atlântica paranaense deve ser entendida como prioritária por ser provedora de inúmeros serviços ecossistêmicos, garantindo segurança alimentar para a população que se dedica a agricultura e a pesca e para todas as comunidades tradicionais presentes no litoral do Paraná. Sua proteção também é estratégica para a manutenção do funcionamento da atividade portuária em Paranaguá; (...) Em relação aos territórios das comunidades tradicionais, os mesmos devem ser reconhecidos, regularizados e integrados ao ordenamento territorial e ao planejamento do Estado, tanto na faixa terrestre quanto na faixa marinha, garantindo sua autonomia se contemplando as comunidades tradicionais como atores efetivos na construção dos planos de manejo das áreas protegidas e do planejamento regional; (...) As comunidades tradicionais no Litoral do Paraná ainda são perseguidas e criminalizadas, se aproximando de refugiados em seus próprios locais de origem e moradia, é necessário a valorização de seus modos de vida e territórios que em muitas localidades do Litoral do Paraná estão tendo seus direitos fundamentais violados de maneira drástica, ocorrendo inclusive extinção de comunidades para abrigar projetos de grandes empreendimentos no lugar de promover ações para sua perpetuação como a estruturação do turismo de base comunitária, apoio à produção e comercialização agrícola e do pescado, intercâmbios culturais; Apontam para a necessidade de se considerar as comunidades tradicionais, com atenção especial para seus costumes, meios de subsistência, necessidades básicas, valorizando-as nos cenários futuros de desenvolvimento do litoral. É imprescindível estabelecer estratégias para que as comunidades tradicionais



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

monitorem e registrem os impactos e transformações originadas pela instalação de grandes empreendimentos assim como é emergencial que se elaborem Protocolos de Consulta junto às comunidades tradicionais referentes à instalação de empreendimentos, unidades de conservação e outras atividades que potencialmente afetem seus territórios; (...) É necessária a promoção de mecanismos institucionais para controle e acompanhamento da efetividade dos programas de monitoramento e mitigação de impactos; Aponta para a necessidade de mecanismos de monitoramento e avaliação do PDS. Torna-se urgente finalizar o processo de **homologação das Terras Indígenas Sambaqui e Cerco Grande**; (...) De suma importância é tornar ágil a resolução de conflitos em áreas de sobreposição de parques e territórios tradicionais e empreendimentos do complexo portuário; Aponta para a necessidade de compatibilizar a conservação ambiental, os usos tradicionais das comunidades litorâneas e a instalação de empreendimentos de grande impacto. É preciso observar o conceito de desenvolvimento sustentável que será utilizado no Plano de Desenvolvimento Sustentável e em outros planos governamentais para a região, analisando as devidas críticas, da mesma forma para a consideração do mesmo se faz oportuno que as noções de território e territorialidade estejam bem definidas; Que os processos de licenciamento ambiental sejam integrados, sinérgicos e interconectados em relação aos impactos socioculturais, quando tratam de contextos territoriais e culturais diferenciados; Aponta para a necessidade de avaliação de impacto sinérgico dos grandes empreendimentos. Considerar que os Territórios Tradicionais Caiçaras não são espaços delimitados por uma geopolítica, mas são territórios de reciprocidade, compadrio e parentesco e assim devem ser considerados nos planos de desenvolvimento; Apontam para a necessidade de se considerar as comunidades tradicionais, com atenção especial para seus costumes e delimitação de seus territórios, valorizando-as nos cenários futuros de desenvolvimento do litoral. Toda a população urbana, rural e as comunidades tradicionais do Litoral do Paraná dependem da saúde das baías, da biodiversidade regional e da manutenção das comunidades em seus locais de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

origem; Aponta para a necessidade de conservação da qualidade ambiental da região. No que se refere aos aspectos socioeconômicos a valorização dos recursos ativos específicos do território é uma estratégia de desenvolvimento e deve articular terra e mar, por meio de turismo de sol e praia articulado com uma cesta de bens e serviços do território e para o território, de tal forma que a renda gerada permaneça no local através de uma economia de proximidade; Aponta para a possibilidade de ações para desenvolvimento endógeno, aproveitando as especificidades da região. Que o plano de desenvolvimento sustentável seja considerado em suas múltiplas dimensões: social, ambiental, cultural, econômica, geográfica e política – uma vez que não existe território sem recursos, mas território sem projeto. Que os planos de desenvolvimento não sejam considerados como uma mera modernização das elites consolidando seu modelo urbano industrial, mas que se caracterize por seu projeto social subjacente – observando-se as complexas relações territoriais ampliando as liberdades substantivas das pessoas; Aponta para a possibilidade de ações para desenvolvimento endógeno, aproveitando as especificidades da região, valorizando-se a cultura local. Em relação a pesca é necessário garantir amplos processos de consulta e participação às comunidades tradicionais pesqueiras em todos os processos de planejamento, ordenamento, desenvolvimento e conservação que possam afetá-las; Aponta para a necessidade de envolvimento das comunidades tradicionais nos mecanismos de planejamento, monitoramento e avaliação, no processo de implementação das ações e nos dispositivos de governança regional. Se faz necessário revisar as normas de gestão pesqueira nos ambientes estuarinos e marinhos de forma participativa; (...) Fomentar políticas públicas de desenvolvimento territorial para as comunidades pesqueiras, com base em atividades complementares à pesca como turismo de base comunitária, gastronomia, agroecologia, cultivos marinhos e outras, de acordo com as comunidades; Apontam para a necessidade de se considerar as comunidades tradicionais, com atenção especial para seus costumes, meios de subsistência, necessidades básicas, valorizando-as nos cenários futuros de desenvolvimento do litoral. No tocante a



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

contaminação ambiental, é imprescindível promover uma revisão dos limites estaduais para emissões atmosféricas, seguindo padrões da Cetesb ou Organização Mundial da Saúde com vistas a melhorar a relação Porto versus Cidade em Paranaguá, com a adoção de programas de melhoria da qualidade do ar nos ambientes urbanos do município; (...) São necessárias medidas de reversão de recursos das atividades portuárias poluidoras para o sistema de saúde de Paranaguá dada a gravidade e aos impactos que a cidade esta sujeita devido a poluição gerada por elas; Aponta a necessidade de medidas mitigadoras e compensatórias com maior aderência às necessidades da população e aos impactos efetivos dos empreendimentos. Análise criteriosa dos efeitos sinérgicos de poluentes atmosféricos emitidos por todos os empreendimentos e vias de acesso propostos e avaliação dos impactos na saúde da população da região e do ambiente natural; Aponta a necessidade de medidas mitigadoras e compensatórias com maior aderência às necessidades da população e aos impactos efetivos dos empreendimentos. Devem ser repensados os empreendimentos portuários, com priorização dos mesmos quanto a localização e características, com a finalidade de minimizar os impactos de emissões atmosféricas; Aponta para a necessidade de alternativas de infraestrutura viária para o porto, com menor impacto no meio urbano. Considerando as pesquisas sobre sedimentação das baías no Litoral do Paraná, há que se discutir alternativas à atividade portuária em Antonina; Aponta para a necessidade de diversificação das atividades econômicas no litoral. São necessários esforços para a implementação de políticas de incentivo a Programas de Pagamento por Serviços Ambientais e Sistemas Baseados na Natureza, visando a mitigação da produção de sedimentos e contaminantes como medidas destacam-se a despoluição e desassoreamento da Baía de Paranaguá e a recuperação de áreas degradadas da Mata Atlântica costeira e ecossistemas associados; Aponta para a possibilidade de utilização de mecanismos, como o PSA, para melhoria da qualidade ambiental da região. A proposição de um novo modelo Porto Cidade para Paranaguá, de modo a mitigar os impactos socioambientais consolidados, com vistas a potencializar a



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

distribuição de renda e a melhoria da qualidade de vida da população; (...) .A integração entre os atores e diferentes instrumentos envolvidos no planejamento ambiental é necessária para que se dê dinamismo e sinergia de ações relativas aos projetos propostos e existentes na região; Aponta para a necessidade de articulação das ações e instrumentos de gestão ambiental da região. É constante a necessidade da discussão sobre a qualificação do processo de licenciamento ambiental, o qual é carente de análises de impactos sinérgicos e que atualmente está sendo realizado equivocadamente pelo Conselho de Desenvolvimento Territorial do Litoral Paranaense; Aponta para a necessidade de avaliação ambiental sinérgica e revisão do COLIT. Um porto exige uma área de suporte muito grande e muitas vezes inserida nos demais usos urbanos do município. Por isso, existe a necessidade de pensar o zoneamento de tal forma que seja possível antecipar e evitar conflitos; Aponta para a necessidade de revisão das normas de uso do solo em Paranaguá. Os usos portuários e/ou correlacionados provocam impactos no tempo e no espaço. Nesse sentido, a análise da paisagem na perspectiva das diferentes escalas de tempo e espaço são fundamentais para evitar o comprometimento do ambiente, da economia, da sociedade e da cultura; Aponta para a necessidade de revisão das normas de uso do solo em Paranaguá. De acordo com os limites e as aptidões das localidades, no planejamento da paisagem, deve-se considerar a sinergia dos usos na ocupação da terra, nas diferentes escalas; Aponta para a necessidade de revisão das normas de uso do solo na região. É premente repensar a viabilidade econômica e social da implantação dos empreendimentos portuários e do pré-sal previstos na região. Impactos considerados positivos podem se transformar em negativos em função do pequeno porte do município e da sua cumulatividade; Aponta para a necessidade de avaliação dos impactos de grandes empreendimentos, incluindo as questões socioeconômicas e urbanísticas. Que seja considerado o desenvolvimento de pesquisas sistemáticas para aferição das alterações da qualidade de vida da população, inserindo novos programas e medidas nas fases de instalação e operação, caso necessário; Aponta para a necessidade



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

de mecanismos de monitoramento e avaliação. Que para os programas socioambientais considerem o desenvolvimento de um projeto de Licença Social para Operação (LSO), metodologia já aplicada de forma exitosa na Austrália, Chile e China; (...) As potencialidades turísticas regionais, considerando as particularidades sociais, culturais e ecossistêmicas, devem receber investimentos públicos para infraestrutura bem como, devem ser promovidos novos segmentos do turismo, como por exemplo o náutico, o rural, ecológico, científico, de aventura e de base comunitária; Aponta para o potencial de desenvolvimento turístico e necessidade de investimentos de infraestrutura. A democracia e o caráter republicano devem ser asseguradas nas decisões do Conselho de Desenvolvimento Territorial do Litoral Paranaense em conformidade com o Artigo 2º do Decreto 2415/2015, com vistas a garantir a representatividade da sociedade civil, bem como a transparência de suas ações e deliberações, repudiando práticas patrimonialistas, clientelistas, familistas, paternalistas, nepotistas e corporativas; Aponta para a necessidade de dispositivo de governança e/ou revisão do COLIT, ampliando a participação da sociedade. Criar uma agenda de Estado invocando as vocações, demandas e potencialidades do litoral do Paraná que não tem sido consideradas como prioridade de forma integrada; Articulação dos processos de licenciamento através da Avaliação Ambiental Estratégica, evitando a discussão fragmentada de cada projeto que frequentemente culmina na judicialização dos processos; (...) Grandes empreendimentos não trazem e não tem o objetivo de promover o desenvolvimento local, há que se investir em planos de desenvolvimento que respeitem e atendam as demandas da população; Aponta para a possibilidade de ações para desenvolvimento endógeno, aproveitando as especificidades da região, valorizando-se a cultura local. Em particular, não é possível fazer planejamento regional sem consultar a todos os povos tradicionais, condizente com os dispositivos legais, correndo-se o risco de violar tratados de direitos humanos internacionais; Aponta para a necessidade de envolvimento das comunidades tradicionais nos mecanismos de planejamento, monitoramento e



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

avaliação, no processo de implementação das ações e nos dispositivos de governança regional. Que sejam revisados os critérios para hierarquização das regiões propostas no IV Fórum do Plano Estadual de Resíduos Sólidos (PERS/PR) quanto à aplicação de recursos públicos na gestão de resíduos, considerando os aspectos da biodiversidade e fragilidade ambientais da Região de Paranaguá (Litorânea), suas comunidades tradicionais, sua relevância turística e o consequente aumento sazonal de sua densidade populacional, bem como sua influência direta na região costeira, única entre as regiões do estado do Paraná; (...) Em atenção ao Manifesto da Associação de Moradores do Rio Sagrado de Cima e Carambiú, considera-se que a prevenção de acidentes de trânsito é parte importante para o desenvolvimento regional sustentável. Acidentes rodoviários com veículos de grande porte e com cargas perigosas na região, são causa de impactos ambientais nos ecossistemas, atingido a biodiversidade e recursos hídricos. Especial atenção deve ser dada no planejamento de ações, estratégias e prioridades para a solvência destes problemas rodoviários no litoral do Paraná, em particular na BR 277 (km 25 e 44) e perímetro urbano de Paranaguá, locais de altos índices de perdas de vidas humanas ou que as deixam com sequelas físicas além de contaminarem o ambiente. Aponta para a necessidade de se considerar as questões de segurança no planejamento e gestão da infraestrutura viária” (Grifou-se);

Considerando o Produto 09 – Relatório Final de Construção de Cenários e Visão de Futuro, Volume III, no ponto 6. Realização de Consulta com as Partes Interessadas, que pontuou que: “Visita às Comunidades Indígenas. 18, 19, 20, 25, 26 e 27/08/2018. Guaraqueçaba, Paranaguá e Pontal do Paraná. As principais questões apontadas nas reuniões são a falta de infraestruturas nas aldeias. Falta de escola, posto de saúde e saneamento básico. Além da questão fundiária, com a regularização de suas terras”;



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

5. Produtos 10 e 11 – Plano de Ação

Considerando o Produto 10 – Relatório do Plano de Ação Inicial (Introdução) que estabelece: “O Relatório do Plano de Ação Inicial (R.P.A.I.) marca o começo da quarta Etapa do Plano para o Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná e apresenta, de forma preliminar, as estratégias e ações para a implementação do PDS_LITORAL. Após os produtivos meses entre o diagnóstico e a construção de cenários e visão de futuro, a atual etapa tem como objetivo a elaboração de um ‘plano de ação, com diretrizes, propostas e metas que visem ações de curto, médio e longo prazo dos poderes público federal, estadual e municipal, iniciativa privada e sociedade em geral, que promovam o desenvolvimento econômico e social sustentável; a preservação, proteção e a conservação do meio ambiente e do patrimônio histórico e cultural; e a revisão e modernização dos instrumentos legais e institucionais e de gestão urbana e territorial por meio da governança territorial’ (PARANÁ, 2016, p.74)” (Grifou-se);

Considerando o Produto 10 (Introdução) que assevera: “No primeiro volume é apresentado o Marco de Elaboração das Estratégias de Ação, que subsidia a elaboração das diretrizes e propostas, tendo como Ponto de Partida o cenário de ‘desperdício de oportunidades’, apontado na Etapa anterior (Construção de Cenários e Visão de Futuro) como principal entrave para que o Litoral alcance seu potencial. Assim, a Visão de Futuro apresentada em seguida, foi ilustrada a partir do imaginário do Litoral que queremos em 2035, sendo complementada pelos paradoxos que caracterizam o litoral e as diretrizes para o desenvolvimento sustentável no horizonte em 2035, seguida das projeções necessárias para acomodar os aspectos do crescimento projeto para o Litoral, que fecham o primeiro capítulo deste Relatório”(Grifou-se);

Considerando o Produto 10 (Introdução) que afirma que: “No segundo volume, os 64 planos de ação de curto prazo, elaborados pelas Equipes de Acompanhamento durante as Oficinas de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Cenários e Construção de Futuro (RA 03), são reapresentados de forma qualificada. Em seguida, são apresentadas as propostas dos **10 Programas do PDS_Litoral**: (i) Fortalece Litoral; (ii) Litoral Eficiente; (iii) Protege Litoral; (iv) Litoral para Valer; (v) Integra Litoral; (vi) Litoral de Oportunidades; (vii) Litoral Produtivo; (viii) Conecta Litoral; (ix) Litoral para Todos e, (x) Saberes do Litoral. Tais Programas são compostos por 93 projetos, que contém suas respectivas fichas, elaboradas a partir da metodologia do *Project Management for Development (PMD)*” (Grifou-se);

Considerando o Produto 10 (Introdução) que esclarece que: “O Plano para o Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná destaca a importância da participação de diversos setores da sociedade ao longo de todo o processo de elaboração do Plano, assim como a valorização e o fortalecimento da diversidade sociocultural e ambiental, fundamentais para o desenvolvimento sustentável do Litoral” (Grifou-se);

Considerando o Produto 10 (Visão de Futuro 2035) que traz a seguinte recomendação: “A elaboração ou revisão dos planos de manejo das unidades de conservação promoveram a proteção e valorização do meio ambiente e das paisagens naturais terrestres e marinho-costeiras – montanhas, estuários, ilhas e praias com florestas de planície e encosta, restingas, dunas e manguezais – e o envolvimento das comunidades localizadas no seu entorno, mediante a ampliação ou criação de oportunidades econômicas relacionadas ao turismo e serviços ambientais. A atividade turística fortaleceu a economia local em todos os municípios, ao fomentar e priorizar segmentos do turismo que valorizem a identidade e a cultura regionais e que possam ser praticados durante o ano todo, tais como o turismo cultural e o relacionado à natureza, de observação de fauna e flora, de promoção das baías, de turismo náutico, de aventura, de base comunitária e turismo rural, entre outros. Os programas voltados à pesca artesanal e à agricultura têm contribuído para o aumento da produtividade e para a utilização de boas práticas nessas atividades, ao estimular o adequado manejo da terra e a produção orgânica e/ou de baixo impacto ambiental, no caso da agricultura,



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

promover o associativismo e criar canais e infraestruturas de recepção, armazenagem e comercialização dos produtos agrícolas e pesqueiros. Pequenas indústrias caseiras geram empregos e agregam valor à produção local. A boa manutenção das estradas vicinais também contribui significativamente para o crescimento da atividade rural” (Grifou-se);

Considerando o Produto 10 (Visão de Futuro 2035) que informa que: “A concentração das atividades portuárias e logísticas em Paranaguá contribuiu para que esta cidade exercesse uma liderança maior como centro de serviços e de atividades econômicas, fortalecendo sua capitalidade para articular a região litorânea e explorando sua condição de cidade-porto global” (Grifou-se);

Considerando o Produto 10 (Cinco paradoxos que caracterizam o Litoral) que informa que: “O litoral concentra em torno de 7,5% da população da Região Geográfica Metropolitana de Curitiba, e 7,3% do PIB (IPARDES 2018, 2016). Cerca de 70% da riqueza do litoral produz-se em Paranaguá, vinculada em grande parte à economia portuária. O Porto está imerso em um processo de expansão e modernização para uma gestão mais eficiente (protocolos logísticos e de triagem, Brasil-ID) (...) Em Paranaguá, apesar de a cidade acomodar um porto líder no Brasil que gera grande riqueza, esta riqueza não se traduz localmente nas finanças da Prefeitura. Se o PIB per capita de Paranaguá situa-se 25% acima do PIB per capita de Curitiba, as receitas municipais por habitante são 30% menores (IPARDES). O IDH de Paranaguá é 10% menor que em Curitiba. Além de o porto ter selo de qualidade ambiental, a integração física do porto na cidade fica pouco articulada, com um número sensível de espaços residuais e um centro histórico envelhecido. Paranaguá tem desafios sociais ainda pendentes de resolver. No plano socioambiental, apesar de o litoral ter 80% do território destacado pelos seus importantes valores ambientais, e um quadro paisagístico estuarino altamente evocativo, os ativos naturais existentes no litoral ainda não são valorizados para atividades que criem oportunidades de emprego e de geração de renda. Nas cidades balneárias, apesar de o Litoral ter cerca de 50 km de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

costa balneária urbanizada e ser relativamente bem-dotado com infraestruturas e equipamentos, a atividade turística tem caráter mais local, mais estacional, mais concentrado no nicho do turismo de segunda residência, e tem associado menor gasto médio por visitante que no litoral de Santa Catarina, vizinho imediato com condições geográficas, naturais e climáticas relativamente semelhantes. Em relação ao capital humano, apesar de o litoral ter forte presença dos setores econômicos com maiores perspectivas de crescimento no plano global (a logística e o comércio têm crescido 2,7% anual entre 1965 e 2008) e o turismo (tem crescido 4,2% entre 1996 e 2017), e da presença de dois setores da Universidade, além do capital humano existente (o IDH do litoral sul é situado na média do Estado), a inovação e o empreendedorismo no litoral ainda são relativamente fracos. Porém, existem condições objetivas de localização (condição de região litoral próxima a um mercado de mais de 4 milhões de habitantes, a Região Metropolitana de Curitiba), atores econômicos de grande relevância implantados, ativos naturais e turísticos de grande interesse, franjas litorâneas urbanizadas e relativamente equipadas, que permitem conjuntamente perceber um desenvolvimento econômico potencial da região litoral forte no médio e longo prazo, se as oportunidades se alinharem e se os desafios forem gerenciados pro-ativamente. Hoje, as fraquezas do litoral ainda limitam a materialização deste potencial” (Grifou-se);

Considerando o Produto 10 (Diretrizes para o desenvolvimento sustentável no horizonte 2035), que pontua as seguintes diretrizes: **(i)** Paranaguá, de cidade-porto para Porta do Litoral; **(ii)** Litoral sul proativo, urbano e inteligente; **(iii)** Uma Parceria Urbano-Rural para o Litoral norte; **(iv)** Superando a evidência dos déficits existentes para a inclusão social; **(v)** Identidade e cultura litorânea como fator de integração social; **(vi)** Estruturação Institucional para articular a implementação das transformações previstas e **(vii)** Projetos semente com alta capacidade de transformação;

Considerando o Produto 10 (Principais Magnitudes para o Litoral 2035), que afirma que: “O incremento de tráfego nas vias litorâneas. O crescimento de moradores permanentes no litoral, de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

turistas, e de tráfegos nos portos irá resultar em um aumento dos tráfegos de 31%. O incremento de tráfego dos portos. Espera-se o crescimento dos 50 milhões de toneladas atuais até 83 milhões de toneladas em 2030 (PDZPO). O tráfego de Antonina poderá manter-se ou diminuir se acontecer reconversão de usos. Se for confirmado o porto de Pontal, os tráfegos poderão situar-se em torno de 2 milhões de TEU anuais. O aumento da população implica que o Litoral necessitará incrementar sua oferta de serviços às pessoas. Nesse sentido, para 2035 prevê-se a necessidade de 1.180 leitos de hospital, 393 médicos e 874 policiais. Durante a temporada de verão, será necessário aumentar esses valores para poder dar respostas às demandas da população sazonal. Para isso, prevê-se dispor de 2.797 leitos de hospital, 932 médicos e 2.072 policiais. As necessidades no ensino também aumentaram. Para 2035 o Litoral precisará de 968 professores para creches, 393 em pré-escolar, 1.515 em ensino fundamental e 485 em ensino médio. Além disso, considera-se que o número de vagas universitárias necessárias será de 19.662” (Grifou-se);

Considerando o Produto 10 (Ordenamento Territorial) que aponta que: “A Baía de Paranaguá faz parte do Complexo Estuarino Lagunar Paranaguá-Cananéia-Iguape, **tombado pela Unesco como Patrimônio da Humanidade**. Além das unidades de conservação e as zonas de amortecimento a elas relacionadas, algumas das quais já se encontram regulamentadas nos planos de manejo, existem outras áreas voltadas à preservação ambiental, como as **zonas de proteção de mananciais** identificadas no Zoneamento Ecológico-Econômico Litoral (ZEE-PR Litoral) e no Plano da Bacia Hidrográfica Litorânea” (Grifou-se);

Considerando o Produto 10 (Ordenamento Territorial) que salienta que: “O crescimento das atividades portuárias e a pressão pela expansão urbana em alguns municípios têm resultado em **conflitos** que são, de certo modo, mais visíveis. O **debate** sobre a implantação do Porto de Pontal e da respectiva infraestrutura de logística que acompanha o empreendimento é um exemplo recente e mais evidente nesse sentido” (Grifou-se);



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Considerando o Produto 10 (Macrozoneamento)

que esclarece os instrumentos utilizados: **(i)** O Zoneamento Ecológico-Econômico Litoral (ZEE-PR Litoral), 2013; **(ii)** O Projeto Mar e Costa (GERCO); **(iii)** Os Planos de Manejo das APAs de Guaratuba e Guaraqueçaba; **(iv)** Os Planos Diretores Municipais; **(v)** O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Paranaguá (PDZPO); **(vi)** O Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS); **(vii)** O Plano da Bacia Hidrográfica Litorânea; **(viii)** Planos Municipais da Mata Atlântica e **(ix)** Carta de Matinhos (II Fórum de Pesquisas em Desenvolvimento Territorial Sustentável);

Considerando o Produto 10 (Macrozoneamento)

que esclarece a integração dos instrumentos utilizados: “No que se refere ao ordenamento territorial, a proposta preliminar de macrozoneamento dialoga com regulamentos em vigor e trabalhos já existentes, ao buscar o apoio de informações produzidas pelo poder público, pela academia, ONGs, e outras entidades. Alguns dos diversos instrumentos consultados são:

- O Zoneamento Ecológico-Econômico Litoral (ZEE-PR Litoral), 2013²;
- O Projeto Mar e Costa (GERCO)³;
- Os Planos de Manejo das APAs de Guaratuba e Guaraqueçaba;
- Os Planos Diretores Municipais;

² Os Decretos Estaduais nº 4.996/2016 e 5.793/2016 regulamentam o Zoneamento Ecológico-Econômico do Litoral (ZEE-PR Litoral). O Macrozoneamento do Litoral foi estabelecido no Decreto Estadual nº 5.040/1989.

³ O documento Paraná - Mar e Costa, de 2006, retrata um conjunto de informações relacionadas aos ambientes marinhos costeiros do litoral paranaense, com base nas quais foi elaborada uma classificação desses ambientes, que considera aspectos de proteção e conservação e os usos identificados (SEMA, 2006, p.127). O documento classifica a lâmina de água nos seguintes ambientes (SEMA, 2006, p.128 – 132):

- Estuarino de Uso Geral;
- Zona Estuarina de Conservação;
- Zona Estuarina de Intervenção;
- Zona Estuarina de Recuperação;
- Zona Estuarina de Uso Intensivo;
- Zona Estuarina de Uso Semi-Intensivo;
- Zona Marinha de Uso Geral;
- Zona Marinha de Uso Especial;
- Zona Costeira de Intervenção;
- Zona Oceânica.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Paranaguá (PDZPO);
- O Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS)⁴;
- O Plano da Bacia Hidrográfica Litorânea⁵.

Um trabalho importante, que certamente contribuirá futuramente para aprimorar as propostas desenvolvidas pelo PDS Litoral, consiste nos **Planos Municipais da Mata Atlântica**, que no momento se encontram em elaboração. Outro documento, a **Carta de Matinhos**, apresenta relevantes recomendações dos participantes do **II Fórum de Pesquisas em Desenvolvimento Territorial Sustentável**. Os eventos participativos e as reuniões técnicas com os diversos atores envolvidos, além de contribuírem para esta proposta preliminar de macrozoneamento, revelaram a expectativa de que o PDS Litoral colabore com a mitigação de conflitos que existem entre os planos e projetos existentes e que, mais especificamente, contribua com o detalhamento do ZEE-PR Litoral” (Grifou-se);

⁴ O Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável – PDITS do Polo Turístico do Litoral Paranaense identifica, no seu Diagnóstico Estratégico, os principais segmentos do turismo para esta região, avaliados a partir de dois aspectos: oferta de atrativos e participação de mercado:

- Turismo náutico;
- Turismo de pesca;
- Turismo de aventura;
- Ecoturismo;
- Turismo de praia e sol;
- Turismo cultural;
- Turismo religioso;
- Turismo técnico científico;
- Turismo de negócios e eventos.

O PDITS traz a definição de eixos potenciais para o mercado turístico do Litoral Paranaense, cujo processo de construção incluiu informações relativas à integração física; à semelhança das características dos bens socioambientais; à oferta de serviços e equipamentos; à oferta de atrativos turísticos; aos segmentos-meta de demanda; e ao estudo de segmentação turística atual e potencial apresentada anteriormente que culminaram na definição dos seguintes eixos potenciais: **1. Redes do litoral**: visa promover a sustentabilidade do turismo nas praias; **2. Caminhos da história**: busca promover o uso sustentável do patrimônio histórico cultural; **3. Baía Caiçara**: visa à valorização do diferencial do litoral paranaense por meio da equação entre turismo e proteção do meio ambiente; e **4. Serra do Mar**: visa fortalecer o segmento de ecoturismo, vinculado aos atrativos prioritários localizados na região da Serra do Mar.

⁵ O Plano da Bacia Hidrográfica Litorânea 2018 traz, no seu Produto 5 – Diagnóstico de Uso e Ocupação do Solo, um mapa do uso do solo da região, que considerou as classes definidas pelo Manual Técnico de Uso da Terra do IBGE, e contribui para a qualificação das informações relacionadas às áreas antropizadas no meio rural (agricultura temporária, agricultura permanente, pastagem e silvicultura).



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Considerando o Produto 10 (Macrozoneamento - PDZPO) que trata da expansão portuária e aponta: “Entre as áreas de expansão portuárias identificadas no Plano, as de Embocuí, próximo ao Porto de Paranaguá, e de Pontal do Paraná, em Pontal do Sul, têm sido objeto de projetos privados e de procedimentos de licenciamento”;

Considerando o Produto 10 (Fatores que condicionam a proposta de Macrozoneamento) que trata das comunidades tradicionais: “Em toda a região do litoral há um número surpreendente de comunidades tradicionais, cujas relações de pertencimento territorial e modos de subsistência são atreladas diretamente ao meio ambiente. Essas comunidades já foram em grande parte espacializadas, como apresentado no mapa a seguir. É fundamental a complementação da identificação e localização das comunidades, bem como a elaboração da **cartografia social** das mesmas. Como recomenda a Carta de Matinhos, deve-se considerar ‘que os Territórios Tradicionais Caiçaras não são espaços delimitados por uma geopolítica, mas são territórios de reciprocidade, compadrio e parentesco e assim devem ser considerados nos planos de desenvolvimento’. Já existem iniciativas nesse sentido, como o realizado pelo Movimento dos Pescadores Artesanais do Paraná (MOPEAR) para a Vila de Superagüi” (Grifou-se);

Considerando o Produto 10 (Fatores que condicionam a proposta de Macrozoneamento) que trata das unidades de conservação e observa que: “Além das unidades de conservação em si deverão ser observadas as zonas de amortecimento (ZA) das mesmas, como as que já se encontram regulamentadas, da **ESEC da Ilha do Mel**, da **ESEC do Guaraguaçu**, do **Parque Estadual do Rio da Onça** e do **Parque Estadual da Ilha do Mel**” (Grifou-se);

Considerando o Produto 10 (Fatores que condicionam a proposta de Macrozoneamento) que trata das áreas rurais antropizadas, em Guaratuba: “Nas zonas rurais uma parte significativa das áreas antropizadas se encontra dentro das APAs de Guaratuba e Guaraqueçaba, concentradas nas seguintes regiões:



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- Na porção sul da Estrada da Limeira (estrada não pavimentada em condições precárias, que coincide com o traçado projetado para a BR-101), em área da APA Estadual de Guaratuba;
- No Vale do Gigante, em Antonina (ao longo da PR-340), em área da APA de Guaraqueçaba;
- Na área de Tagaçaba (ao longo da PR-405) e outras localidades mais interiorizadas em Guaraqueçaba, em área da APA de Guaraqueçaba e de algumas RPPNs;
- Na porção norte da Rodovia Alexandra-Matinhos (PR-508), em área da APA Estadual de Guaratuba e Zona de Proteção de Mananciais (ZEE-PR Litoral); e
- Em Morretes, ao longo das rodovias BR-277, PR-411 e PR-408. Propõe-se que o macrozoneamento espacialize e incorpore essas zonas de uso agropecuário, indicando a forma de desenvolver e integrar as mesmas na estratégia de sustentabilidade. As áreas com atividades produtivas em áreas rurais que coincidem com territórios delimitados em unidades de conservação estão sujeitas às regulamentações de seus planos de manejo. Isso já ocorre na APA de Guaratuba, que identifica no seu Plano de Manejo duas áreas produtivas, que são:
 - A Zona de Uso Agropecuário A1 – Cubatãozinho, onde se localizam as comunidades de Limeira, Ribeirão Grande, Cubatãozinho, Rasgado, Rasgadinho e Taqauruvu;
 - A Zona de Uso Agropecuário A2 – Cubatão, na qual se encontram as comunidades de Cubatão, Vitória, Sítio Pai Paulo, Caovi e São João Abaixo. Além da regulamentação destas zonas, o Plano de Manejo da APA de Guaratuba apresenta propostas de desenvolvimento convergentes para com os propósitos do PDS Litoral, tais como: **(i)** implantação de cadastro rural (regularização); **(ii)** conservação, uso e manejo de sítios arqueológicos **(iii)** agroecologia e agricultura orgânica; e **(iv)** turismo sustentável. Entre os usos permissíveis o Plano de Manejo aponta para a possibilidade da implantação de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

pequenas agroindústrias, alternativa importante para essas regiões” (Grifou-se);

Considerando o Produto 10 (Fatores que condicionam a proposta de Macrozoneamento) que trata das áreas rurais antropizadas, em Guaraqueçaba: “Outro tema recorrente nos eventos participativos trata da precariedade da estrada que dá acesso à sede municipal de Guaraqueçaba e a diversas comunidades, a PR 405, bem como das estradas vicinais, além da necessidade de qualificação do transporte hidroviário. De modo geral entende-se que estradas mais adequadas e bem conservadas facilitariam o escoamento da produção rural e o acesso a equipamentos de saúde e educação, assim como o acesso de visitantes e turistas aos inúmeros atrativos existentes e por formatar, permitindo maior eficiência na implementação de possíveis programas de apoio à produção agroecológica, escoamento e comercialização dos produtos, de apoio a pequenas agroindústrias, da implantação de agroflorestas, de fortalecimento do turismo em seus diversos segmentos, entre outros, revigorando as comunidades existentes” (Grifou-se);

Considerando o Produto 10 (Fatores que condicionam a proposta de Macrozoneamento) que trata das áreas urbanas e rurais: “Em alguns municípios há sobreposição dos perímetros urbanos com unidades de conservação de proteção integral. Isso ocorre em Guaratuba, em Paranaguá e em Matinhos, cujas áreas urbanas estão parcialmente sobrepostas com o **Parque Estadual do Boguaçu**, com o **Parque Estadual do Palmito** e com o **Parque Estadual Rio da Onça**, respectivamente. Observa-se ainda no mapa a seguir a sobreposição territorial entre o perímetro urbano de **Pontal do Paraná** e a Terra Indígena Sambaqui. Os perímetros urbanos de Matinhos e de Pontal do Paraná se sobrepõem com as Zonas de Amortecimento do **Parque Estadual do Rio da Onça** e da **Estação Ecológica do Guaraguaçu**, respectivamente. Esses aspectos e suas consequências serão desenvolvidos em maior detalhe nos itens subsequentes. A Zona de Expansão para UCs de Proteção Integral (ZEE-PR Litoral) prevê a ampliação



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

das áreas protegidas localizadas entre a PR 407 e o mar. Esse acréscimo consistiria na incorporação de uma faixa de terras paralela à PR 407, localizada entre as unidades de conservação já existentes e a Zona de Desenvolvimento Diferenciado (ZEE-PR Litoral), bem como em uma área localizada a leste do Rio Guaraguaçu. Esta última área está sobreposta com a quase totalidade da Terra Indígena Sambaqui, como delimitada pela Funai em portaria, o que deverá ser levado em conta na definição do tipo de unidade de conservação que poderá ser criado para a área em questão, ou, ainda, a possibilidade da criação de uma Unidade de Conservação de Proteção Integral que exclua a terra indígena, visto que uma sobreposição poderia criar conflito com o uso do solo pela etnia Mbya Guarani” (Grifou-se);

Considerando o Produto 10 (Fatores que condicionam a proposta de Macrozoneamento) que trata do ajuste do perímetro urbano em Pontal do Paraná: “O calado natural existente na Ponta do Poço, em Pontal do Sul, faz com que essa região seja de grande interesse para atividades portuárias, tendo sido incluída como uma das áreas de expansão portuária no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – DPZPO do Porto de Paranaguá e nos planos diretores municipais de Pontal do Paraná. No Plano Diretor Municipal em vigor, o atual perímetro da Zona Especial Portuária (ZEP), do Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo, que é muito semelhante ao da Zona de Desenvolvimento Diferenciado (ZEE-PR Litoral), confirma esse interesse e prevê a implantação de atividades portuárias, industriais e de logística. **A quase totalidade da ZEP de Pontal do Paraná encontra-se dentro da zona de amortecimento da ESEC do Guaraguaçu, o que traz as restrições ambientais e de uso do solo previstas na legislação ambiental e no plano de manejo desta unidade de conservação.** Além disso a Lei do SNUC estabelece que **áreas rurais** existentes em uma zona de amortecimento de unidade de proteção integral, uma vez formalizada, não podem ser transformadas em áreas urbanas. Nesse sentido recomenda-se que, por ocasião da revisão do Plano Diretor Municipal de Pontal do Paraná, os



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

aspectos acima relacionados sejam considerados na redefinição do perímetro urbano e do Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo” (Grifou-se);

Considerando o Produto 10 (Fatores que condicionam a proposta de Macrozoneamento) que trata da Zona de Desenvolvimento Diferenciado (ZEE-PR Litoral) ao longo da PR 407: “No entendimento do PDS Litoral o **crescimento portuário, retroportuário e logístico de Paranaguá deveria concentrar-se preferencialmente no corredor entre a BR 277, o atual Porto de Paranaguá e as áreas de interesse de expansão portuária mais próximas, como a área de Embocuí**, com as salvaguardas ambientais e sociais pertinentes, consolidando usos já existentes ou previstos no zoneamento municipal e no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – DPZPO do Porto de Paranaguá. Como alternativa ao projeto existente de duplicação da PR 407 sugere-se uma ligação entre esta rodovia e a PR 508, uma rodovia já duplicada. Esse itinerário alternativo de acesso a Pontal do Paraná contribuiria para afastar o tráfego sazonal dos acessos de Paranaguá e do seu porto. Isso permitiria economizar o custo de duplicação da PR 407 e diminuiria a pressão da ocupação ao longo deste corredor, cujas áreas lindeiras ainda se encontram comparativamente melhor preservadas. Por outro lado, a ligação sugerida atravessaria a bacia do rio Guaraguaçu, em região ambientalmente sensível de mata atlântica. Considerando que, como comentado no item anterior, áreas rurais existentes em uma zona de amortecimento de unidade de proteção integral, uma vez formalizada, não podem ser transformadas em áreas urbanas, sugere-se que a definição de usos para as áreas da ZDD abrangidas pela Zona de Amortecimento da ESEC do Guaraguaçu leve em consideração os aspectos a seguir:

- A existência das zonas de proteção previstas pelo ZEE-PR Litoral no entorno ou nas proximidades da rodovia, tais como a Zona de Proteção dos Mananciais e a Zona de Expansão para UCs de Proteção Integral;



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- A importância de promover a proteção da bacia do rio Guaraguaçu, um rio de planície ainda bem preservado;
- A possibilidade de criar corredores ecológicos entre as áreas de proteção ambiental (Zona de Preservação dos Mananciais e Zona de Expansão para UCs de Proteção Integral) e o Parque Saint Hilaire e a APA de Guaratuba” (Grifou-se);

Considerando o Produto 10 (Fatores que condicionam a proposta de Macrozoneamento) que trata da Faixa urbana contínua ao longo da orla marítima: “A implantação de alternativas viárias para o tráfego de passagem facilitaria o deslocamento entre os municípios de Matinhos e Pontal do Paraná e permitiria a delimitação das áreas urbanas de forma mais clara em alguns trechos. Para o trecho norte, entre a PR 407 e Pontal do Sul, o traçado da alternativa viária seria semelhante ao projeto já existente. Apesar de esta estrada ser uma reivindicação antiga, dadas as características cada vez mais urbanas da PR 412 e os congestionamentos frequentes neste trecho, ela é polêmica por atravessar uma região de mata atlântica e por integrar a infraestrutura logística relacionada à implantação do Porto de Pontal e o complexo logístico e portuário previsto em Pontal do Sul, que são investimentos públicos e privados que dividem as opiniões dos atores que acompanham a elaboração do PDS Litoral. Nesse sentido, é fundamental o estudo de novas alternativas que buscam uma solução de consenso em relação ao traçado e características da estrada. Para o trecho sul, propõe-se uma ligação da PR 407 com a PR 508 como alternativa ao projeto atual de duplicação da PR 407. Essa ligação atravessa uma área de grande sensibilidade ambiental na **bacia do Guaraguaçu**, e deverá apresentar soluções de traçado e de engenharia sustentáveis visando o menor impacto possível. Com a implantação desses dois trechos viários destinados ao tráfego de passagem a atual PR 412 poderia ser requalificada como uma avenida urbana, com prioridade para o transporte coletivo, ciclovias e circulação de pedestres, com tratamento paisagístico, iluminação pública e calçadas adequadas, onde se permitiriam usos comerciais e de serviços de pequeno e



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

médio porte e maior adensamento populacional. A produção de habitação de interesse social, a localização de equipamentos públicos e outras estruturas de interesse coletivo estariam, preferencialmente, localizados ao longo desse eixo de estruturação urbana, conciliando assim as principais diretrizes de transporte coletivo, sistema viário e uso do solo. O eixo de estruturação urbana deveria ter tratamento homogêneo nos municípios de Matinhos e Pontal do Paraná. Como recomendação para a revisão dos planos diretores municipais sugere-se prever o escalonamento das edificações entre o eixo urbano e a orla marítima, de forma a favorecer a paisagem urbana e a circulação do ar. A implantação de uma ciclovia e via para pedestres ao longo das praias, em continuação à Orla de Matinhos, é mais uma recomendação a ser considerada na revisão dos planos diretores. O mapa de **Vulnerabilidade da Costa à Mudança Climática e Áreas de Risco** (ver item 3.5 Áreas Vulneráveis à Mudança Climática) nos mostra que há sobreposição da maior parte da faixa urbanizada com as áreas indicadas como sendo de alta e muito alta vulnerabilidade costeira. As áreas de muito alta vulnerabilidade localizam-se principalmente nos dois extremos da faixa – ao sul, no município de Guaratuba, e a norte, no município de Pontal do Paraná. Nesse aspecto, outra recomendação para a revisão dos planos diretores municipais é a de levar em consideração as vulnerabilidades identificadas ao estabelecer os usos e parâmetros urbanos, especialmente os que determinam densidades urbanas, sobretudo nas áreas indicadas como sendo de muito alta vulnerabilidade (Grifou-se);

Considerando o Produto 10 (Fatores que condicionam a proposta de Macrozoneamento) que trata da Indicação de áreas industriais e de logística em Paranaguá: “Um dos principais vetores mais recentes do crescimento urbano de Paranaguá deu-se ao longo da **Avenida Bento Munhoz da Rocha Netto e suas extensões**, fazendo com que a ocupação urbana já tenha ultrapassada a rodovia estadual PR 407. A construção de um viaduto na rodovia para facilitar a integração entre as áreas urbanas e a construção de um shopping constituem indicativos desta consolidação urbana. As unidades de conservação existentes no entorno e as



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

restrições ambientais limitam, no entanto, o crescimento urbano nesta região. As atividades portuárias e as áreas retroportuárias têm ocupado progressivamente a face norte da cidade, na sua frente com a Baía de Paranaguá. A possível expansão portuária para a região do **Embocuí** confirmaria essa tendência, que achamos indicado consolidar, **com atenção às áreas sensíveis existentes – áreas ambientais, sítios arqueológicos e comunidades**, entre outros. A região localizada a norte da rodovia BR 277, entre Alexandra e o rio Emboguaçu, constitui um complexo mosaico de áreas destinadas à proteção e recuperação ambiental (**Ilha dos Currais e futuro Parque das Cavas**), ao uso urbano (em Alexandra e na margem oeste do rio Emboguaçu), e ao desenvolvimento econômico (ao longo da BR 277 e da antiga estrada Paranaguá – Alexandra). O Plano Diretor de Paranaguá identifica, no seu zoneamento de uso e ocupação do solo, estes usos predominantes. Para o Porto de Paranaguá e a área urbana de entorno foi definida a Zona de Interesse Portuário (ZIP). Essa zona é complementada pelo Setor Especial do Corredor Ferroviário (SECF) e o Setor Especial do Pátio Ferroviário (SEPF), ambas localizadas ao longo do acesso ferroviário. Como possível área de expansão do porto o Plano Diretor incluiu a Zona de Interesse para a Expansão Portuária (ZIEP), na região do **Embocuí**. Ao longo da BR 277 e da estrada antiga para Alexandra localiza-se a Zona de Desenvolvimento Econômico (ZDE), para atividades industriais e de logística. O acesso rodoviário para a área de expansão portuária do Embocuí poderá ser feito a partir da Estrada Velha Alexandra-Paranaguá, como está previsto no **Plano de Mobilidade de Paranaguá**, ou então com novo traçado a partir da BR 277. A ampliação da atividade portuária em Paranaguá poderia estar condicionada à implantação da nova **ferrovia**, o que contribuiria para a redução do tráfego de caminhões” (Grifou-se);

Considerando o Produto 10 (Fatores que condicionam a proposta de Macrozoneamento) que trata de Caiobá (Matinhos) e Guaratuba: “Dadas essas características, a proposta de construção de uma ponte sobre a Baía de Guaratuba, que apresenta



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

vantagens importantes, traz também riscos. Entre as vantagens, a mais óbvia consiste na maior facilidade e rapidez de deslocamento da população entre os municípios costeiros, reduzindo tempos de viagem para trabalho e estudo, entre outros. Por outro lado, a construção de uma ponte sobre a Baía de Guaratuba traria impactos ambientais e paisagísticos, e resultaria em uma possibilidade da redução do percurso para a movimentação de cargas entre o Porto de Paranaguá e o sul do Brasil e criaria uma importante alternativa de acesso ao Porto de Paranaguá, que atualmente conta com um único acesso rodoviário, a BR 277. Esse movimento de caminhões atravessaria áreas urbanas consolidadas em Guaratuba e Matinhos, causando impactos significativos (e já conhecidos, dada a referência de Paranaguá). Seria necessário adequar as estradas e vias urbanas ao tráfego esperado e fazer ajustes em relação ao uso do solo ao longo do percurso. Um dos argumentos colocados em relação a essa possibilidade é o de que se poderia proibir o tráfego pesado pela ponte, mas há que se considerar a possibilidade da reversão ou atenuação dessa proibição. Com efeito, os Municípios de Matinhos e Guaratuba poderiam editar decretos proibindo a circulação de veículos de carga na citada ponte, bem como proibir vans, kombis ou caminhonetes, que viessem a ser utilizadas em substituição aos veículos de carga como forma de burlar a proibição. Isto porque o Código Nacional de Trânsito, Lei nº 9.503/97, determina em seu art. 24, inciso II, a competência dos Municípios para ‘planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e segurança dos ciclistas’ e, no inciso XVI, para “planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes’. A competência dos Municípios para disciplinar o trânsito e o tráfego no seu território, especialmente quanto às regras de circulação de veículos e suas restrições, é decorrência do art. 30, I, da Constituição Federal. A construção da ponte de Guaratuba poderia estar condicionada à implantação de uma alternativa rodoviária interligando Garuva com a BR 277, no traçado previsto para a BR 101, ou com a estrada Alexandra



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

– Matinhos, proibindo-se definitivamente o tráfego de veículos de maior porte na ponte de Guaratuba. As duas alternativas têm aspectos ambientais muito sensíveis, pois atravessariam áreas de fragilidade ambiental. Entende-se que qualquer obra de maior porte, como as ferrovias e rodovias, precisa de cuidados especiais na região do litoral, tanto no seu traçado como nas soluções e tecnologia adotadas. Isso se aplica tanto à sugestão da pavimentação do acesso a Guaraqueçaba como a possíveis alternativas rodoviárias na região do litoral paranaense. Há referências nacionais e internacionais nesse sentido, como a segunda pista da Rodovia dos Imigrantes, em São Paulo, e a Oresund Link, que liga a Dinamarca à Suécia” (Grifou-se);

Considerando o Produto 10 (Fatores que condicionam a proposta de Macrozoneamento) que trata de Projetos de infraestrutura e logística em debate:

- (i) PR 405 (acesso para Guaraqueçaba)⁶
- (ii) PR 340 (novo acesso a Antonina)⁷
- (iii) Nova descida Ferroviária da Serra do Mar⁸
- (iv) Requalificação dos acessos a Paranaguá⁹
- (v) Duplicação da PR 407 (acesso a Pontal do Paraná)¹⁰
- (vi) Estrada paralela à PR 412 (entre a PR 407 e Pontal do Sul)¹¹

⁶ “Proposta de implantação de estrada parque, prevendo os cuidados ambientais necessários. Aparentemente há consenso quanto à importância da estrada, mas ainda restam dúvidas quanto ao seu formato, como a pavimentação, elementos de estabilização de taludes e de encostas com desenho ecológico, manejo de águas pluviais, entre outros.”

⁷ “O PDS Litoral propõe que não sejam feitas ampliações ou outras ações que promovam o crescimento do Porto de Antonina, e que se busquem alternativas econômicas para Antonina no médio e longo prazo e que se estude a possibilidade da reconversão dos espaços e estruturas portuárias para outros usos. Uma possibilidade é o fortalecimento de atividades náuticas, marinas, escolas de vela e canoagem, entre outros. Nesse caso, a construção da PR 340 deixaria de ser prioritária, podendo ser substituído por contornos rodoviários em Morretes e Antonina.”

⁸ “É um projeto fundamental, com alto investimento. A expansão prevista das atividades portuárias em Paranaguá torna a implantação da nova ferrovia ainda mais importante, pois contribuiria para reduzir o número de caminhões e a subsequente pressão sobre a área urbana de Paranaguá.”

⁹ “Esses acessos serão ainda mais importantes se for confirmada a expansão portuária para Embocuí. O PDS Litoral propõe a concentração das atividades portuárias e logísticas em Paranaguá, com a expansão portuária em Embocuí e a destinação da faixa ao longo da BR 277 (Zona de Desenvolvimento Econômico) para atividades logísticas e retroportuárias”.

¹⁰ “Para aumentar a capacidade viária do acesso a Pontal do Paraná a partir da BR 277 há duas alternativas possíveis, que são: (i) duplicação da PR 407; e (ii) a ligação da PR 508 com a PR 407. A primeira alternativa parece ser a mais lógica, mas há pelo menos dois argumentos contrários a esta opção – a rodovia atravessa uma região de **mata atlântica comparativamente bem preservada, e a duplicação estimularia a ocupação de suas áreas lindéiras, contribuindo para a fragmentação das unidades de conservação.** A segunda alternativa faz uso de uma rodovia já duplicada (PR 508) mas depende de uma nova ligação entre esta rodovia e a PR 407, que atravessa uma área ambientalmente sensível, de **mata atlântica, na bacia do rio Guaraqueçaba.**”

¹¹ “Esta proposta permite a transformação da atual PR 412 em avenida estruturante da faixa urbana contínua ao longo da orla marítima, com prioridade para o transporte coletivo, implantação de ciclovias, adensamento urbano em centralidades ao longo do eixo, uso diversificado de habitação, comércio e serviços de pequeno porte. Apesar de esta estrada ser uma reivindicação antiga, dadas as características cada vez mais urbanas da PR 412 e os



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Sul)¹²

(vii) Novo Porto em Pontal do Paraná (Pontal do

(viii) Ponte sobre a Baía de Guaratuba¹³

(ix) Continuação da BR 101 no Paraná¹⁴

Considerando o Produto 10 (Proposta de Macrozoneamento) que trata do Macrozoneamento Preliminar, que foi construído com a utilização de Macrozonas, Zonas Especiais, Setores e Eixos;

Considerando o Produto 10 (Proposta de Macrozoneamento) que trata do Macrozoneamento Preliminar, no qual foram realizadas as seguintes propostas:

(i) Macrozona de Conservação Ambiental

(ii) Macrozona Urbana Ocupada

(iii) Macrozona de Expansão Urbana

(iv) Macrozona Rural

(v) Zona Especial de Comunidade Tradicional

(vi) Setor das Unidades de Conservação Integral

Existentes

(vii) Setor de Mananciais

(viii) Setor das Áreas de Produção Agropecuária –

Guaratuba

(ix) Setor das Áreas de Produção Agropecuária –

Guaraqueçaba

congestionamentos frequentes neste trecho, ela é polêmica por atravessar uma região de mata atlântica e por integrar a infraestrutura logística relacionada à implantação do Porto de Pontal e o complexo logístico e portuário previsto em Pontal do Sul, que são investimentos públicos e privados que dividem as opiniões dos atores que acompanham a elaboração do PDS Litoral. Nesse sentido, é fundamental o estudo de novas alternativas que buscam uma solução de consenso em relação ao traçado e características da estrada”.

¹² “Se o Porto de Pontal vier a ser construído, as recomendações do Plano são de que sejam aceitas apenas atividades limpas, como a movimentação de contêineres ou outras atividades onde o risco ambiental seja menor. O Plano propõe reduzir a área da Zona Especial Portuária (ZEP) no Plano Diretor de Pontal do Paraná, tendo em vista sua sobreposição com a Zona de Amortização da ESEC do Guaraguaçu, a comunidade tradicional do Maciel e as áreas de fragilidade ambiental ali existentes. Além de ‘isolar’ os usos portuários e logísticos e seus acessos do seu entorno e das atividades urbanas e do turismo, deverão ser previstas ações compensatórias relacionadas ao empreendimento.”

¹³ “Há vantagens e riscos. Melhorar as condições de circulação na faixa urbanizada da orla marítima é certamente a maior vantagem. O maior risco consiste no possível aumento de tráfego pesado nesta rota, tendo como destino o Porto de Paranaguá e eventualmente também o Porto de Pontal, causando impactos indesejados nas áreas urbanas de Guaratuba e Caiobá (Matinhos). Uma proibição desse tipo de tráfego poderia ser facilmente revertida.”

¹⁴ “Se a construção da ponte de Guaratuba for confirmada, deveria ser criada uma alternativa para o tráfego de carga, que seria a ligação rodoviária entre Garuva e a BR 277, ao longo da Estrada da Limeira, traçado já previsto para a BR 101, com possível variante ligando a Estrada da Limeira com a PR 508, estrada já duplicada e com boa capacidade de tráfego. Essa ligação atravessaria uma área sensível e necessitaria de cuidados especiais no seu traçado e tecnologia adotados. Se adotada a primeira alternativa, a BR 101 não deveria se estender para além da BR 277 (trecho entre a BR 277 e a divisa com o Estado de São Paulo).”



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

(x) Setor Portuário e Logístico:

- Plano Diretor de Paranaguá: Zona de Interesse Portuário (ZIP), Setor Especial do Corredor Ferroviário (SECF), e Setor Especial do Pátio Ferroviário (SEPF);
- Plano Diretor de Antonina: Setor Portuário (SP);

(xi) Setor de Interesse para Expansão Portuária e Logística:

- Plano Diretor de Paranaguá: Zona de Interesse para a Expansão Portuária (ZIEP);
- Plano Diretor de Pontal do Paraná: parte da Zona Especial Portuária (ZEP).

(xii) Setor de Interesse Econômico:

- Plano Diretor de Paranaguá: Zona de Desenvolvimento Econômico (ZDE)

(xiii) Setor das Comunidades Tradicionais

(xiv) Setor da Área em Litígio

Considerando o Produto 10 (Identificação e Localização de Zonas Funcionais) que trata das áreas portuárias, de logística, industriais e econômicas, e afirma que: “Outras áreas portuárias em debate. Existe uma pressão crescente para implantação de novas instalações logísticas e portuárias no litoral. O projeto mais amadurecido é o do novo porto em Pontal, e mais recentemente surgiu a proposta de implantação de um novo terminal em Embocuí.

- Porto Pontal: instalação de um terminal de uso privado, denominado Terminal Portuário Porto Pontal, para movimentação e armazenagem de carga containerizada. O valor de investimento foi estimado



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

em R\$ 1,5 bilhões. A implantação do novo porto poderia ser acompanhada da instalação de um polígono de atividades retroportuárias.

- Novo porto em Embocuí: contará com um píer de atração com sete berços privativos com espaço para três navios full-containers na face externa e quatro navios destinados a graneis sólidos e líquidos na face interna. O investimento previsto é de R\$ 3 bilhões.”

Considerando o Produto 10 (Rede Principal de Transporte Existente e Proposta) que assevera que: “A PR-340 liga o litoral do Paraná, desde o município de Antonina (no entroncamento com a PR-408) até Jardim Olinda (a cidade mais ao norte de todo o Paraná), quase na divisa com o estado de São Paulo”;

Considerando o Produto 10 (Diagnóstico dos principais desafios do litoral) que desenha como proposta a: “**Integração paisagística do novo Porto em Pontal do Paraná**. Implantar um programa de atuação para garantir a correta integração paisagística do Porto e das áreas de atividades, especialmente no que tange a vista a partir da Ilha do Mel e de Pontal do Sul. Prevê-se um custo estimado de R\$ 45 milhões”, cuja matriz de impacto sinérgico atribuiu um impacto positivo de 425 pontos, com 16 impactos positivos e um impacto negativo;

Considerando o Produto 10 (Projeções para 2035) que determina como proposta do PDS no quadro 61 uma superfície em hectares das áreas de indústria e logística conforme o quadro abaixo:

Superfície, em hectares, das áreas de indústria e logística	Linha de Base 2035	Proposta PDS Litoral 2035
Antonina	0	15
Guaraqueçaba	0	2,5
Guaratuba	0	30
Matinhos	0	30
Morretes	0	15
Paranaguá	250	500
Pontal do Paraná	250	500
Litoral	500	1.092,5



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Considerando o Produto 10, Volume II (Programa Litoral Eficiente – Projeto de Expansão da Retro Área de Embocuí) que afirma: “Recomenda-se o ajuste do ZEE-PR Litoral para incorporar na Zona de Desenvolvimento Diferenciado (ZDD) a área de expansão portuária de Embocuí e a área de expansão de usos econômicos e de logística, considerando que o crescimento logístico de Paranaguá será dirigido preferencialmente ao corredor entre a BR-277, o atual porto, e a área de Embocuí, respeitando as áreas de preservação ambiental existentes ao longo dos rios, da Ilha dos Currais e considerando a possibilidade da futura implantação do Parque das Cavas”;

Considerando o Produto 10, Volume II (Programa Integra Litoral – Projeto de Integração Paisagística do Novo Porto em Pontal do Paraná) que descreve o projeto como: “Implantar um programa de atuação para garantir a correta integração paisagística do Porto e das áreas de atividades, para que não gerem um obstáculo visual, especialmente no que tange à vista a partir da Ilha do Mel e de Pontal do Sul. Neste sentido, propõe-se que os investimentos para a implantação do novo porto permitam realizar trabalhos de integração arquitetônica e paisagística das suas instalações, envolvendo também as instalações da Techint”;

Considerando o Produto 10, Volume II (Programa Conecta Litoral – Projeto de Contorno Urbano de Pontal do Paraná e Matinhos) que descreve o projeto como: “Realização de um contorno urbano em Pontal do Paraná e Matinhos que permita melhorar a segurança viária no litoral, separando os tráfegos viários interurbanos de médio porte das necessidades de mobilidade urbana local, facilitando as condições de circulação das cargas, o acesso para o litoral a partir do interior do Estado, e propiciando a criação de entornos urbanos mais calmos que permitam o desenvolvimento de mais atividades econômicas, com ciclovias e melhorias no transporte público, entre outros”;



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Considerando o Produto 10, Volume III (Estratégia Institucional e de Gestão) que propõe a seguinte governança:

- Conselho PDS_Litoral;
- Câmara Técnica Estadual PDS_Litoral;
- Câmara Técnica Municipal PDS_Litoral;
- Fórum de Acompanhamento PDS_Litoral.

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado que apresenta: “2. O Museu do Futuro do Litoral Paranaense. **2.1 Metodologia das Oficinas de Plano de Ação.** As Oficinas são oportunidades de qualificação do documento inicial, entregue ao governo, que têm como objetivo melhorar o entendimento de elementos e questões que influenciam diretamente na vida da população do Litoral, contribuindo com a qualidade do material produzido pelo PDS. Durante a fase de construção de cenários, ficou claro que havia uma forte demanda das Equipes de Acompanhamento para que fossem apresentados, de forma didática e esclarecedora, os projetos elaborados pela Equipe do Consórcio para o futuro do Litoral. O desafio lançado era o de encontrar uma forma acessível, mas ao mesmo tempo refinada, de apresentar os 82 projetos elaborados pela Equipe do Consórcio, criando espaços para discussão e sistematização de sugestões, comentários e discordâncias. A partir do desafio apresentado, foi proposto um conceito para costura metodológica e narrativa da apresentação dos projetos: o Museu do Futuro do Litoral Paranaense” (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado que informa que: “Foram realizadas três oficinas, sendo:

- Sub-região do Litoral Sul realizada no dia 17 de junho de 2019 em Guaratuba, com a participação das Equipes de Acompanhamento de Guaratuba, Matinhos e Pontal do Paraná.
- Sub-região do Litoral Norte realizada no dia 18 de junho de 2019 em Antonina, com a participação das Equipes de Acompanhamento de Antonina, Guaraqueçaba e Morretes.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- Sub-região do Município Polo realizada no dia 19 de junho de 2019 em Paranaguá, com a participação da Equipe de Acompanhamento deste município.

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado que apresenta os eixos e respectivos projetos:

Eixo Socioterritorial – Programa Litoral para Todos

- LT01 Morar Legal
- LT02 Mais Energia
- LT03 Água Pura
- LT04 Esgoto para Todos
- LT05 Drenagem Litoral
- LT06 Ampliação da Oferta de Vagas em Creches
- LT07 Melhoria das Condições das Escolas Compartilhadas
- LT08 Ampliação das Atividades Consorciadas do Cislpa
- LT09 Prevenção do Crime por Meio do Desenho do Ambiente

Eixo Socioterritorial – Programa Saberes do Litoral

- SL01 Cartografia Social
- SL02 Patrimônio Litorâneo
- SL04 Litoral sem Fronteiras
- SL05 Direitos das Comunidades Tradicionais
- SL06 Protocolo de Consulta das Aldeias Mbya Guarani no Litoral do Paraná
- SL07 Litoral Digital
- SL08 Conhecimento Digital
- SL09 Hotel-Escola
- SL10 Cursos de Agente Agroflorestal Indígena (AAFIS)

Eixo Institucional – Programa Fortalece Litoral

- FL01 Governança do Litoral
- FL02 Revisão Integrada dos Planos Diretores a partir da Aprovação do PDS_Litoral
- FL03 Revisão das Plantas Genéricas de Valores e dos Cadastros Multifinalitários
- FL04 Regularização Fundiária
- FL05 Arrumando a Casa: Melhoria da Gestão Pública do Litoral
- FL06 Capacidades Litoral PR
- FL07 Conectando a Gestão
- FL08 Sistema de Inteligência e Monitoramento do Litoral

Eixo Institucional – Programa Litoral Eficiente

- LE01 Requalificação da PR-412: Novo Eixo de Estruturação Urbana
- LE02 Expansão da Retroárea de Embocuí
- LE03 Estruturação de um Sistema de Transporte Público
- LE04 Áreas para concentração de Produtores e Empresas Locais
- LE05 Áreas Estratégicas para Projetos “Semente” de Dinamização do Litoral
- LE06 Transporte Escolar Público para Áreas Rurais e Periféricas

Eixo Ambiental – Programa Protege Litoral

- PL01 UNICO (Unidades Integradas de Conservação)
- PL02 Mar Azul
- PL03 FiscalizAmbiente
- PL04 AdaptaClima
- PL05 EducAmbiente



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Eixo Ambiental – Programa Litoral para Valer

- LV01 Produção de Natureza no Litoral do Paraná
- LV02 Litoral Natural
- LV03 Blue Economy
- LV04 Litoral Limpo
- LV05 Litoral Renovável
- LV06 Promoção da Cultura Náutica
- LV07 Uso Público Sustentável no Parque dos Currais
- LV08 Governo Sustentável

Eixo Econômico – Programa Integra Litoral

- IL01 Promotur
- IL01 Gestão Integrada do Turismo no Litoral
- IL03 Aplicativo PDS_Litoral
- IL04 Fomento à Aprendizagem de Idiomas
- IL05 Integração Paisagística do Novo Porto em Pontal do Paraná
- IL06 Ferrovia Morretes-Antonina

Eixo Econômico – Programa Litoral de Oportunidades

- LO01 Desenvolvimento Econômico Local
- LO02 Desenvolvimento e Comercialização da Produção Agrícola Local
- LO03 Desenvolvimento da Pesca no Litoral 2020/2035
- LO04 Patrocínio Cultural
- LO05 Fomento da Indústria Criativa
- LO06 Fomento ao Empreendedorismo
- LO07 Apoio à Exportação dos Produtos Locais
- LO08 Tekoa Virtual
- LO09 Beneficiamento das Bananas
- LO10 Criação de Mercados de Peixe do Litoral
- LO11 Cooperativismo Rural

Eixo Infraestrutura – Programa Litoral Produtivo

- LP01 Desenvolvimento do Porto de Paranaguá
- LP02 Paraná Smart Port
- LP03 EVTEA da BR-101
- LP04 Nova Ferrovia da Serra do Mar
- LP05 Complexo Náutico de Paranaguá
- LP06 Ampliação do Pátio de Triagem para Caminhões em Paranaguá
- LP07 Brasil-ID no Porto de Paranaguá.
- LP08 Transporte Limpo
- LP09 Ar Limpo

Eixo Infraestrutura – Programa Conecta Litoral

- CL01 Fortalecimento do Transporte Ativo**
- CL02 Pavimentação da PR-405
- CL03 Construção da Ponte de Guaratuba
- CL04 Melhoria do Eixo da BR-277 Morretes-Antonina
- CL05 Condicionamento de Acessos Viários de Paranaguá
- CL06 Requalificação do Acesso ao Litoral Sul a Partir de Paranaguá
- CL07 Contorno Urbano de Pontal do Paraná e Matinhos
- CL08 Corredores Verdes nas Estradas
- CL09 Melhoria das Estradas Rurais
- CL10 Transporte Rural Flexível



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado, Eixo Socioterritorial – Programa Saberes do Litoral, SL01 Cartografia Social, cujos comentários apontaram que: **“COMENTÁRIOS INDIVIDUAIS. Oficina Litoral Sul:** • Envolver todos os atores e fazer um trabalho de integração. • A identificação é apenas o primeiro passo. • Esclarecer de que forma as iniciativas da soc. Civil / pesquisadores independentes/ escolas, poderiam dispor de recursos para suas pesquisas com este fim. • A escuta da comunidade deve ser um processo contínuo e não apenas parte de um projeto. • Deveras importante. • Isso em tese seria o que a equipe de consultores deveria ter feito. **Oficina Litoral Norte:** • Incluir SEBRAE como atores. • Valorizar e criar condições dignas. • Ampliação ou efetivar direitos humanos, sociais (hoje só para classes privilegiadas). Tempo e orçamento reduzido para o levantamento. CAR está fazendo. • Comunidades tradicionais. Importantíssimo. • Os projetos devem ser também responsáveis e incentivados com isenções fiscais. • Parques e IBGE faz este trabalho e só precisa aperfeiçoar. **Oficina Paranaguá:** • Fazer uma ligação entre todas comunidades tradicionais. • **Combinado os esforços de mapeamento das comunidades, sobretudo estuarinos(?), se mostra fundamental a participação da SPU, visando a regularização fundiária de seus territórios, o que reduz riscos de especulação** • Comunidades indígenas em Paranaguá perderam sua originalidade, tornaram-se índios dissidentes de seus costumes. Muitos praticam assaltos, usam drogas e praticam prostituição. • Grupos de acompanhamento regionais • Trabalhar em conjunto com o CAR para delimitar melhor a partir da cartografia social” (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado, Eixo Socioterritorial – Programa Saberes do Litoral, SL05 Direitos das Comunidades Tradicionais, cujos comentários pontuaram que: **“COMENTÁRIOS INDIVIDUAIS. Oficina Litoral Sul:** • Garantir direitos e renda que gere autonomia a estes povos. • **Direitos e deveres.** • O direito das comunidades tradicionais não deve ser tratado em projetos, e sim sempre, no dia a dia da comunidade. A comunidade só é consultada quando é obrigatório.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

As comunidades são sempre esquecidas. • Muito importante realizar essa fomentação com as comunidades tradicionais. • Isso já vem sendo feito, no entanto de forma fragmentada. Quais recursos serão alocados para isso? **Oficina Litoral Norte:** • Trabalho de empoderamento, comunidades, parcerias, ONGS. • Conhecimento de direito. • Fundamental. **Oficina Paranaguá:** • Está no caminho certo! • Tenho ressalvas nos métodos de desconstrução adotados pelo IFPR no litoral norte, quando a falsa dicotomia “conservação x povos tradicionais” é exaltada, à medida que as ameaças impostas pelos grandes empreendimentos são ignoradas vide plano de manejo do Parna de Superagui e abandono da comunidade de Maciel • Os índios da cotinga são exóticos, não eram de lá • Frágil é o conhecimento • Envolver todas as universidades • Os mecanismos existem! Só devem ser aplicados! Seria mais um elemento para turismo cultural • Comunidades étnicas devem ser respeitadas dentro do cenário histórico • Projetos de grande impacto às comunidades tradicionais poderiam ser necessariamente combinados através de concursos – soluções e inovações” (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado, Eixo Socioterritorial – Programa Saberes do Litoral, SL06 Protocolo de Consulta das Aldeias Mbya Guarani no Litoral do Paraná, cujos comentários observaram que: **COMENTÁRIOS INDIVIDUAIS.** **Oficina Litoral Sul:** • Polêmico, mas necessário para estes povos. • Criar serviços e aplicativos para inclusão digital. • Como valorizar a comunidade e seu território, sendo que só são lembradas pela convenção 160 que obriga a escuta às comunidades. • Fomento a garantia dos direitos do tradicionais indígenas. • As aldeias são sustentáveis por si só. Se os direitos já instituídos forem respeitados não se faz necessidade desse projeto. **Oficina Litoral Norte:** • Por que não obrigar empresários e poder público? Ou donos de casa? Ou trabalhadores/ vereadores empregados. • Acredito que esta questão dever ser respondida pelos povos indígenas principalmente. • Há um abismo entre o falar e o fazer na questão etnocêntrica. **Oficina Paranaguá:** • Preciso mais estudos para cada localidade. • Alinhar a metodologia com o centro de apoio



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

dos direitos humanos do MRPR • Estes índios da ilha da cotinga não são originários de lá • Há regulamentação, apenas deve ser observada! • **Prioridade! Cuidar dos direitos indígenas é nossa grande prioridade** • Acho que as populações indígenas não são prioridade, eles são minoria e devem estar protegidos dentro de seus núcleos e longe das cidades. Isso não acontece em Paranaguá, os índios aqui estão virando criminosos. • Valorização e inserção (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado, Eixo Institucional – Programa Fortalece Litoral, FL01 Governança do Litoral, cujos comentários observaram que: **“COMENTÁRIOS INDIVIDUAIS. Oficina Litoral Sul:** • Fortalecer a integração dos gestores do litoral, com participação da Cordrap e município. • Integrada em várias áreas de conhecimento e com **avaliação sinérgica de seus elementos**. • Curso preparatório para vereadores saberem a qual o papel do vereador. Ou curso para eleitores aprenderem a votar. • Como implementar a governança do litoral? **Oficina Litoral Norte:** • Mantendo minha opinião de que esta proposta deveria ser além de projeto, é uma forma de fazer todos os projetos acontecerem. • Sim este é um problema grave, porém o projeto parece ser inadequado visto a necessidade de cobrar da gestão pública sua adequação. • Governança: CORDRAP, ADETUR, Associações comerciais. • Já estão integrados em Curitiba, pois os prefeitos tomam cafezinho e dão despacho lá. Por que a professora tem que assinar Porto e o prefeito morar em outra cidade e ver só quando quer algo? Vergonhoso. • Os membros de uma possível governança do Litoral devem ser excepcionalmente Morretes do Litoral, não meramente proprietários de imóveis. **Oficina Paranaguá:** • Preciso trazer não só órgãos governamentais, mas também empresas privadas, associações nesse processo. • Buscar participação da comunidade. • **O COLIT deve ser reestruturado tendo com princípio a prioridade e democracia, em detrimento ao que se tornou esse importante conselho nos últimos 5 anos. O ZEE deve ser revogado, pois se trata de um instrumento imposto pelo mesmo governo que desconstruiu o COLIT** • O governo é composto



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

por executivo, legislativo e municipal. Prefeitura é maioria na câmara e isso gera impactos negativos à cidade • Apenas um órgão com câmaras técnicas (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado, Eixo Institucional – Programa Fortalece Litoral, FL02 Revisão Integrada dos Planos Diretores a partir da Aprovação do PDS_Litoral, cujos comentários indicaram que: **“COMENTÁRIOS INDIVIDUAIS. Oficina Litoral Sul:** • Se faz necessário principalmente a conturbação Martinhos-Pontal. • Relações intermunicipal Guaratuba-Matinhos. • Relação mal Paranaguá – Matinhos – P. do Paraná. Paranaguá – Guaratuba – Antonina- Morretes. • Vincula-se ao FL01. **Oficina Litoral Norte:** • **Discutir uma forma obrigatoriamente dos planos diretores incluírem as discussões do PDS. Reconexão do MPE?** • Necessidade de adequação da gestão pública. • O Litoral precisa de uma governança própria, com gente do Litoral. • Os planos diretores precisam ser de conhecimento de sua importância por parte da comunidade. • Obrigatório, porém com pouca adesão da população. Atualmente as instituições de ensino é que estão mantendo a participação. É obrigação não pode ser projeto. **Oficina Paranaguá:** • O PDS deve ser uma base para todos os municípios. • Buscar participação da comunidade. • O plano diretor do município de Paranaguá não foi analisado em 2018 • Planos diretores devem ser postos em prática imediatamente, sem eles não se gera emprego (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado, Eixo Institucional – Programa Fortalece Litoral, FL04 Regularização Fundiária, cujos comentários salientam que: **“COMENTÁRIOS INDIVIDUAIS. Oficina Litoral Sul:** • Envolver instituições específicas no apoio. • Necessário. Importante. Valoriza o território, permite a promoção de moradia digna. • **Quais locais? Mapear em que esse problema é mais grave.** **Oficina Litoral Norte:** • Ator: câmaras de vereadores. • Obrigatório, sim. • Regularização fundiária gratuita aos agricultores familiares. **Oficina Paranaguá:** • Participação das associações como atores dos projetos •



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

A regularização fundiária na área rural possibilita acesso ao PRONAF, importante para o produtor rural. • Revisar valor do projeto, creio que esteja subestimado, imagino que Paranaguá seja maior. • Precisamos de bons engenheiros de tráfego para sinalizar o movimento de caminhões no porto • Há sobreposição LT01 – deve ser um plano de desenvolvimento familiar (Grifousse);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado, Eixo Institucional – Programa Fortalece Litoral, FL05 Arrumando a Casa: Melhoria da Gestão Pública do Litoral, cujos comentários ressaltam que: “**COMENTÁRIOS INDIVIDUAIS. Oficina Litoral Sul:** • Gestão competente é com a qualificação dos gestores • Melhor gestão! • Necessário. **Oficina Litoral Norte:** • **Combate a corrupção.** • Ator: câmaras de vereadores. • Cuidado para evitar a instrumentalização para aumento de impostos ao mais de deficiência e o ofício das verbas. • Baixa arrecadação ≠ eficiência da gestão. • Demissão de cargas de confiança e criação de planos de carreira dos efetivos com avaliação a cada três anos. Sem efetivo – instabilidade constante. **Oficina Paranaguá:** • Tem que elaborar novos projetos que tragam melhorias não só de arrecadação, mas sim de vida. • Por que não teve dimensionamento de prioridade? • Baixa arrecadação não! • **100% de acordo, a corrupção em Paranaguá é a semente de todos os males** • **Informatizar controle relatórios transparência** • Clareza dos gastos (Grifousse);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado, Eixo Institucional – Programa Fortalece Litoral, FL08 Sistema de Inteligência e Monitoramento do Litoral, cujos comentários apontam que: “**COMENTÁRIOS INDIVIDUAIS. Oficina Litoral Sul:** • Necessário. Fomenta a geração de informação. **Oficina Litoral Norte:** • A transparência deve ser cobrada pelos vereadores, porem não é pelo grau de parentesco com o prefeito. Tudo fica em família. O TC também não observa nada além de números. • IPARDES. **Oficina Paranaguá:** • A UFPR pode integrar a equipe desenvolvedora hoje estamos elaborando os seguintes



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

bancos de dados geográficos no litoral: ICMBIO (litoral, prefeitura de Paranaguá, REBIMAR). Seguindo normativas nacionais e internacionais • Bom projeto”;

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado, Eixo Institucional – Programa Litoral Eficiente, LE01 Requalificação da PR-412: Novo Eixo de Estruturação Urbana, cujos comentários indicam que: **“COMENTÁRIOS INDIVIDUAIS. Oficina Litoral Sul:**

- Deveria requalificar todas rodovias de risco (?) simples. BR 227; PR 420(?); BR 101.
- Menos adensamento/ qualificar as atividades. **Contra a fragmentação da mata atlântica/ risco à saúde ambiental.**
- **Necessário o controle de ocupação urbana em área de Mata Atlântica.**

Oficina Litoral Norte:

- Desde que não permita carga pesada.
- Necessária uma reflexão mais profunda.

Oficina Paranaguá:

- **Evidenciar que este projeto é de mobilidade urbana, desde que o porto de pontal e a BR 101 não sejam construídos.**
- Projeto de infraestrutura e logística
- Se não houver a faixa de infraestrutura, nem a BR-101. O tráfego de caminhão vai para onde?
- **Queremos o progresso “sustentável”**
- Falta ciclovia no projeto. Se for com o contorno alternativo à faixa de infraestrutura!” (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado, Eixo Institucional – Programa Litoral Eficiente, LE02 Expansão da Retroárea de Embocuí, cujos comentários pontuam que: **“COMENTÁRIOS INDIVIDUAIS. Oficina Litoral Sul:**

- Maior estudo com os interessados.
- **Necessidade de expansão de porto pra quem?**
- Necessário para a logística.
- **Verificar a área de ocupação por causa de APP.**

Oficina Litoral Norte:

- **Smart Port.** Ótima alternativa, pois assim não precisaremos do Porto de Pontal.
- A ampliação só é válida e necessária desde que não haja realizada a estrada do Porto até Pontal do Sul.
- **Aprofundar estudos de impacto ambiental e custo.**
- Desde que não tenha o Porto de Pontal.
- Para a área apresentada não lincar com o Pontal.
- Desde que não seja nunca autorizado o Porto do Pontal.
- Ver post-it na tabela.
- Desde que não faça Porto em Pontal.

Oficina Paranaguá:

- Sugestão: participação da S.P.U. •



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Enfatizar a integração com a APPA, sobretudo no monitoramento ambiental. • Existe ação criminal por fraude no licenciamento do porto de Embocuí • Necessário avaliar as questões”;

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado, Eixo Ambiental – Programa Litoral para Valer, LV01 Produção de Natureza no Litoral do Paraná, cujos comentários indicam que: **“COMENTÁRIOS INDIVIDUAIS. Oficina Litoral Sul:** • Implementação bio praça e banco social. • Turismo de base comunitária. • Viabilizar os projetos. Registro de observações. • É preciso interligar com turismo, agricultura, comunidades tradicionais. **Oficina Litoral Norte:** • Juntar com o projeto LV02. Incluir SEBRAE nos atores. • É preciso aprofundar a questão. • Alinhar com GRMA. • Queremos e devemos promover trabalho, não só emprego. É possível com empreendimentos. • Incluir EMATER. **Oficina Paranaguá:** • Muito importante! • Precisamos liberar o distrito industrial de Paranaguá urgentemente”;

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado, Eixo Econômico – Programa Integra Litoral, IL05 Integração Paisagística do Novo Porto em Pontal do Paraná, cujos comentários apontam que: **“COMENTÁRIOS INDIVIDUAIS. Oficina Litoral Sul:** • Não ao porto privado viabilizado com dinheiro público. • **Os impactos negativos vão além dos impactos visuais! Questões ambientais. Saúde/ saúde ambiental/ poluição/ contaminação. Segurança / equipamento / aumento da densidade populacional...** • Isso é para mitigar impacto visual do Porto? • Isso deve estar presente ao próprio projeto do Porto, não um novo projeto. **Oficina Litoral Norte:** • Não podemos assumir a possibilidade da construção deste Porto. Pensar esse projeto em Paranaguá. • Custo privado. • Se tiver Porto sim. Enquanto isso resisto. • O Porto de Pontal é mesmo sendo prejudicial em todos os sentidos e em todos os níveis. • Questionável a necessidade desse Porto Paranaguá/ Antonina = aumento da capacidade. • O Porto já foi ilegal. Usar o Porto para outra coisa mais ambiental e humana. • Considero possível inúmeras outras formas de gerar trabalho e renda. Esse



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

recurso pode ser investido no fortalecimento de associações e cooperativas de diferentes áreas. • Para mim o problema nem é o Porto em si mas sua nova infraestrutura de apoio (estrada de ferro, rodovia). • Não queremos o Porto Pontal” (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado, Eixo Infraestrutura – Programa Litoral Produtivo, LP01 Desenvolvimento do Porto de Paranaguá, cujos comentários indicam que: **COMENTÁRIOS INDIVIDUAIS. Oficina Litoral Sul:** • O porto precisa ser modernizado e mais eficiente. Aumentar o porto não resolve problemas socioambientais do município. • Aumentar a capacidade do Porto que atualmente é subutilizada (50%). • O recurso apresentado mostra apenas a demanda por expansão do porto. Deve ser pensado primeiro em aumentar a capacidade sem aumentar a área (processo logístico). Concordância resolve, considerar o que este mercado apenas x. • Falta de indicadores para tomar decisão. Quais os impactos multidimensionais. Saúde, educação... **Oficina Litoral Norte:** • **Os EIAs dos Portos devem conter impactos sinérgicos.** • O Porto não importa, mata o peixe e a esperança. • O projeto precisa ser revisto, considerando todos os impactos sinérgicos e os diversos cenários decorrentes de sua implementação. • Reavaliar custo/ benefício. • Avaliação dos possíveis impactos ambientais e sociais e estruturação para minimizar seus danos. • Estão prevista pelo governo do Paraná – Paranaguá. • Para mim há uma questão fundamental em relação a essa “demanda da prevista “. Prevista por quem? E para atender a quais interesses? Sim as adequações podem potencializar a estrutura existente e gerar emprego, renda e atenuar a pressão de implantação do Porto Pontal. Contudo reflito que que esse esses 3 bilhões, fossem investidos em iniciativas de desenvolvimento endógeno. Assim tentamos uma base sólida para direcionar o desenvolvimento territorial sustentável. • Fundo bem significativo para ser repassado direto para comunidades, dentro da legalidade. • Concordo com este projeto, desde que seja priorizado em relação ao Pontal e Antonina. **Oficina Paranaguá:** • **Falta de porto um projeto pelos danos causados nas comunidades tradicionais**



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

na baía e na ilha do mel. • **Abandono do litoral. Dinheiro só passa em Paranaguá e não permanece.** • Ver a questão do turismo. • **Considerar a desmobilização dos terminais em antonina, pois tem baixa eficiência. Alto custo operacional devido às dragagens e alto custo ambiental (opera dentro de VC)** • Precisamos de: uma nova rodovia, ferrovia, ampliar o porto e a zona primária • Mas, há falta de capacidade por falta de otimização funcional? • Revisão dos royalties não são repassadas à cidade • Inserção do porto no entorno e à comunidade” (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado, Eixo Infraestrutura – Programa Conecta Litoral, CL07 Contorno Urbano de Pontal do Paraná e Matinhos, cujos comentários indicam que: **“COMENTÁRIOS INDIVIDUAIS. Oficina Litoral Sul:** • Estudo com moradores. • Incidência de acidentes? Custos? Equipamento/ fragmentação do mato/ perda da biodiversidade. Atendimento ao porto privado. **Desenvolvimento INSUSTENTÁVEL. Área indígena! Sambaquis! Especulação imobiliária.** • Por ser um projeto que viabiliza os acessos ao Porto Pontal e ZEP, ele cria mais problemas com maiores impactos negativos. • A faixa de infraestrutura não irá resolver. • Necessário a discursão e planejamento sobre principalmente a situação da conturbação Matinhos. **Oficina Litoral Norte:** • **Parece a faixa de infraestrutura mascarada. Repressão vegetal muito grande. Se melhorarmos a PR-412 não precisamos dessa.** • Este também parece se valer dos interesses difusos da sociedade para legitimar o acesso ao Porto e escoamento para SC. • Já deveria estar pronto há muito tempo, fazer com urgência. • Só vai beneficiar o Porto Pontal. **Oficina Paranaguá:** • Não tenho subsídios suficientes • Deve-se analisar impactos ambientais • Deve ser a alternativa para faixa de infraestrutura” (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado, Comentários Gerais no Roteiro de Avaliação do Plano de Ação, com a seguinte interlocução da academia: Valdir Denardin: Até tentei me esforçar em realizar essa atividade. **No entanto, a ausência de uma**



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

modelagem para a escolha dos cenários inviabiliza a escolha do projeto A, B,C... Eu só posso me posicionar por um cenário se eu tiver consciência dos impactos sociais, ambientais, econômicos, políticos, culturais que a minha escolha “o cenário escolhido”, irá desencadear. Os 82 projetos propostos, também não dialogam entre si, pois a escolha de um impacta positiva ou negativamente em outro, impedem que eu faça uma escolha ou mencione qual é o mais relevante. Eduardo Vedor: Analisei cuidadosamente cada um dos projetos. Solicito à equipe do PDS que publique na conferência regional o resumo executivo (nome, objetivo, custo e prioridade) de cada um dos projetos no formato de quadro síntese. Por favor, apresentar os “novos” secretários de estado esse quadro, para que saibam que: **1 - Engorda de praia, faixa de infraestrutura, BR101, aeroporto no Guaraguaçu não são prioridades para o litoral do paraná.** A gestão pública estadual tem graves dívidas com o social e o ambiental, conforme a priorização dos projetos em evidência. Mas se for o caso de priorizar obra, que seja a estrada de Guaraqueçaba e esgoto em antonina. Daniel Telles: Grande obstáculo para gestão os mandatos (?) executivos. Informação precária/ precarizada ausência de memória. Desinformação é pista para pós-verdade – controle eleitoral” (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto 3.1.2 Fatores que condicionam a proposta de Macrozoneamento, item 3.1.2.1 Comunidades tradicionais, que apresenta que: “Em toda a região do litoral há um número surpreendente de comunidades tradicionais, cujas relações de pertencimento territorial e modos de subsistência são atreladas diretamente ao meio ambiente. Essas comunidades já foram em grande parte especializadas, como apresentado no Mapa Comunidades. **É fundamental a complementação da identificação e localização das comunidades, bem como a elaboração da cartografia social das mesmas.** Como recomenda a Carta de Matinhos, deve-se considerar “que os Territórios Tradicionais Caiçaras não são espaços delimitados por uma geopolítica, mas são territórios de reciprocidade,



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

compadrio e parentesco e assim devem ser considerados nos planos de desenvolvimento”. Já existem iniciativas nesse sentido, como as realizadas pelo Instituto de Terras, Cartografia e Geologia do Paraná (ITCG), pelo Instituto Ambiental do Paraná (IAP), pelo Movimento dos Pescadores Artesanais do Paraná (MOPEAR) para a Vila de Superagüi, e pela Coordenadoria Regional da Bacia Litorânea (CRBL), para a comunidade do Maciel” (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto 3.1.2 Fatores que condicionam a proposta de Macrozoneamento, item 3.1.2.10 Projetos de infraestrutura e logística em debate, que salienta que: “*PR 340 (novo acesso a Antonina)*. O PDS Litoral propõe que **não sejam feitas ampliações ou outras ações que promovam o crescimento do Porto de Antonina, que se busquem alternativas econômicas para Antonina no médio e longo prazo e que se estude a possibilidade da reconversão dos espaços e estruturas portuárias para outros usos.** Uma possibilidade é o fortalecimento de atividades náuticas, marinas, escolas de vela e canoagem, entre outros. Nesse caso, a construção da PR 340 deixaria de ser prioritária, podendo ser substituído por contornos rodoviários em Morretes e Antonina, como propõe o Plano” (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto 3.1.2 Fatores que condicionam a proposta de Macrozoneamento, item 3.1.2.10 Projetos de infraestrutura e logística em debate, que aponta que: “*Requalificação dos acessos a Paranaguá*. Esses acessos serão ainda mais importantes se for confirmada a expansão portuária para Embocuí. **O PDS Litoral propõe a concentração das atividades portuárias e logísticas em Paranaguá,** com a expansão portuária em Embocuí e a destinação da faixa ao longo da BR 277 (Zona de Desenvolvimento Econômico) para atividades logísticas e retroportuárias (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto 3.1.2 Fatores que condicionam



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

a proposta de Macrozoneamento, item **3.1.2.10 Projetos de infraestrutura e logística em debate**, que pontua que: “*Duplicação da PR 407 (acesso a Pontal do Paraná)*. Para aumentar a capacidade viária do acesso a Pontal do Paraná a partir da BR 277 há duas alternativas possíveis, que são: (i) duplicação da PR 407; e (ii) a ligação da PR 508 com a PR 407. A primeira alternativa parece ser a mais lógica, **mas há pelo menos dois argumentos contrários a esta opção – a rodovia atravessa uma região de mata atlântica comparativamente bem preservada, e a duplicação estimularia a ocupação de suas áreas lindeiras, contribuindo para a fragmentação das unidades de conservação**. A segunda alternativa faz uso de uma rodovia já duplicada (PR 508) mas depende de uma nova ligação entre esta rodovia e a PR 407, que atravessa uma área ambientalmente sensível, de mata atlântica, na bacia do rio Guaraguaçu, e apresenta conflitos com o ZEE e o Plano da Bacia Hidrográfica Litorânea. As soluções de engenharia e de traçado da rodovia deverão ser feitas de forma a impedir a ocupação ao longo da mesma” (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto **3.1.2 Fatores que condicionam a proposta de Macrozoneamento**, item **3.1.2.10 Projetos de infraestrutura e logística em debate**, que pontua que: “*Estrada paralela à PR 412 (entre a PR 407 e Pontal do Sul)*. Esta proposta permite a transformação da atual PR 412 em avenida estruturante da faixa urbana contínua ao longo da orla marítima, com prioridade para o transporte coletivo, implantação de ciclovias, adensamento urbano em centralidades ao longo do eixo, uso diversificado de habitação, comércio e serviços de pequeno porte. **Apesar de esta estrada ser uma reivindicação antiga, dadas as características cada vez mais urbanas da PR 412 e os congestionamentos frequentes neste trecho, ela é polêmica por atravessar uma região de mata atlântica e por integrar a infraestrutura logística relacionada à implantação do Porto de Pontal e o complexo logístico e portuário previsto em Pontal do Sul, que são investimentos públicos e privados que dividem as opiniões dos atores**



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

que acompanham a elaboração do PDS Litoral. Nesse sentido, é fundamental o estudo de novas alternativas que buscam uma solução de consenso em relação ao traçado e características da estrada” (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto 3.1.2 Fatores que condicionam a proposta de Macrozoneamento, item 3.1.2.10 Projetos de infraestrutura e logística em debate, que afirma que: “*Novo Porto em Pontal do Paraná (Pontal do Sul)*. Se o Porto de Pontal vier a ser construído, as recomendações do Plano são de que sejam aceitas apenas **atividades limpas, como a movimentação de contêineres ou outras atividades onde o risco ambiental seja menor. O Plano propõe **reduzir a área da Zona Especial Portuária (ZEP) no Plano Diretor de Pontal do Paraná, tendo em vista sua sobreposição com a Zona de Amortização da ESEC do Guaraguaçu, a comunidade tradicional do Maciel e as áreas de fragilidade ambiental ali existentes**” (Grifou-se);**

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto 3.1.3 Proposta de Macrozoneamento, item 3.1.3.1 Macrozonas, que define que: “a) Macrozona de Conservação Ambiental. Esta macrozona abrange o conjunto das unidades de conservação existentes e propostas, tanto as de proteção integral como as de uso sustentável. As áreas contidas por esta macrozona são regulamentadas pelos planos de manejo das unidades de conservação que a compõem. **b) Macrozona Urbana Ocupada.** Esta macrozona contempla as áreas urbanas ocupadas e são regulamentadas pelos Planos Diretores Municipais. Para a definição desta macrozona, não se entrou no mérito da situação de regularidade das ocupações existentes, fato que deve ser observado na esfera municipal. Onde houver sobreposição com unidades de conservação de proteção integral, **prevalece a Macrozona de Conservação Ambiental.** **c) Macrozona de Expansão Urbana.** Esta macrozona é composta pelas áreas de expansão urbana, contidas pelos perímetros urbanos, com as seguintes exceções: **Onde houver sobreposição com unidades de**



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

conservação de proteção integral, prevalece a Macrozona de Conservação Ambiental, como ocorre em Paranaguá, Matinhos e Guaratuba; Em Pontal do Sul, em resultado da sugestão de revisão do perímetro urbano em **função da Zona de Amortecimento da ESEC do Guaraguaçu**. Nos municípios de Paranaguá, Pontal do Paraná e Matinhos a Macrozona de Expansão Urbana inclui áreas indicadas na Zona de Desenvolvimento Diferenciado (ZDD) pelo ZEE-PR Litoral, observadas as restrições, ambientais e outras, existentes. As áreas contidas pela Macrozona de Expansão Urbana são regulamentadas pelos Planos Diretores Municipais, devendo ser observada a legislação ambiental específica e outras condicionantes e restrições que houver, **sendo que nas áreas onde houver sobreposição com unidades de conservação, prevalece o Plano de Manejo das mesmas.** **d) Macrozona Rural**. Esta macrozona é composta pelas áreas rurais remanescentes, ou seja, as que não estão incluídas na Macrozona de Conservação Ambiental ou nas Zonas Especiais, devendo ser observada a legislação ambiental específica e outras condicionantes e restrições que houver (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto **3.1.3 Proposta de Macrozoneamento**, item **3.1.3.2 Zonas Especiais**, que assevera que: “**a) Zona Especial de Comunidade Tradicional**. Composto pelos territórios formalmente demarcados e reconhecidos, relacionados a comunidades tradicionais, que demandam ações diferenciadas em função de suas características sócio-espaciais. Os territórios que já se encontram demarcados por ocasião do macrozoneamento preliminar são as **terras indígenas da Ilha da Cotinga, Sambaqui e Cerco Grande**” (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto **3.1.3 Proposta de Macrozoneamento**, item **3.1.3.3 Setores**, que afirma que: “**a) Setor das Unidades de Conservação de Proteção Integral Existentes**. Composto pelas unidades de conservação de proteção integral existentes. O uso e ocupação destas áreas é regulamentado pelos Planos de Manejo das UCs. **b)**



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Setor de Mananciais. Composto pelos mananciais identificados no Plano da Bacia Hidrográfica Litorânea (2018). Nesse setor incidem leis de proteção dos mananciais. **c) Setor das RPPNs.** Composto pelas Reservas Particulares do Patrimônio Natural. O uso e ocupação destas áreas é regulamentado pelos seus Planos de Manejo ou de Proteção e Gestão da Unidade de Conservação. **d) Setor das Áreas de Produção Agropecuária – Guaratuba.** Consiste nas áreas de produção agropecuária localizadas dentro da APA de Guaratuba, composto pelas Zonas de Uso Agropecuário de Cubatão e de Cubatãozinho, em conformidade com a delimitação e a regulamentação de uso e ocupação do solo indicados no Plano de Manejo da APA de Guaratuba. **e) Setor Portuário 1.** Este setor consiste em áreas portuárias e de interesse portuário em Paranaguá. Inclui total ou parcialmente zonas e setores definidos no Plano Diretor de Paranaguá e no DPZO para estes usos, com ajustes onde necessário: Zona de Interesse Portuário (ZIP), Setor Especial do Corredor Ferroviário (SECF), e Setor Especial do Pátio Ferroviário (SEPF). O uso e ocupação nas áreas que compõem este setor são regulamentadas pelo Plano Diretor Municipal de Paranaguá. As políticas públicas para este setor deverão contribuir para a consolidação e qualificação das atividades portuárias e de logística. **f) Setor Portuário 2.** Este setor consiste na área portuária de Antonina e corresponde ao Setor Portuário (SP), definido pelo Plano Diretor Municipal, sendo por ele regulamentado. **As políticas públicas para este setor deverão apontar para a progressiva redução das atividades portuárias e o estímulo à implantação de outros usos, tais como os voltados ao desenvolvimento do turismo náutico e esportivo.** **g) Setor de Interesse Econômico.** Este setor consiste em áreas de interesse econômico e logístico: Plano Diretor de Paranaguá: Zona de Desenvolvimento Econômico (ZDE). O uso e ocupação do solo deste setor é regulamentado pelos planos diretores municipais. **h) Setor da Área em Litígio.** Composto pela área em litígio com o Estado de São Paulo” (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto 3.1.3 Proposta de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Macrozoneamento, item **3.1.3.4 Definições Futuras**, que indica que: “Como comentado, alguns temas ou usos específicos que são importantes para o Macrozoneamento aguardam uma futura definição, tanto na sua delimitação como na sua regulamentação, conforme apresentado a seguir: **a) Áreas de Produção Agropecuária – Guaraqueçaba**. Consiste nas áreas de produção agropecuária localizadas dentro da APA de Guaraqueçaba, indicados de forma preliminar pelas áreas de uso agropecuário como identificados no levantamento de uso do solo realizado pelo Plano da Bacia Hidrográfica Litorânea, sem entrar no mérito de possíveis conflitos com unidades de conservação ou outras restrições eventualmente existentes, a serem delimitados e regulamentados por ocasião da revisão do Plano de Manejo da APA de Guaraqueçaba. **b) Setor de Interesse para Expansão Portuária e Logística**. Se os empreendimentos portuários pretendidos em Embocuí e em Pontal do Paraná vierem a ser implantados, esse setor consistiria nas áreas de interesse para expansão portuária, incluindo total ou parcialmente zonas definidas nos Planos Diretores de Paranaguá e Pontal do Paraná para estes usos, com ajustes onde necessário, devendo ser observada a legislação ambiental específica e outras condicionantes e restrições que houver: Plano Diretor de Paranaguá: Zona de Interesse para a Expansão Portuária (ZIEP); Plano Diretor de Pontal do Paraná: parte da Zona Especial Portuária (ZEP). **c) Comunidades Tradicionais**. Consiste nas áreas ocupadas pelas comunidades tradicionais, que são identificados e localizados por pontos no mapa a seguir, sem distinção entre os diversos tipos de comunidades (caiçaras, indígenas, pescadores artesanais, produtores agrícolas, quilombolas). As comunidades que vierem a ter seus territórios definidos e validados, por meio da adoção de uma metodologia única e compreensiva, acordada entre os atores envolvidos, passarão a ser incorporadas, nas revisões e complementações deste macrozoneamento, como Zonas Especiais de Comunidades Tradicionais. **d) Zona Especial de Comunidade Tradicional a Confirmar**. Consiste nas comunidades tradicionais que já tiveram seus territórios demarcados e que, após a validação dessa demarcação e da metodologia adotada, serão



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

incorporados na Zona Especial de Comunidades Tradicionais. **e) Setor de Mananciais Futuros.** Composto pelos mananciais futuros identificados no Plano da Bacia Hidrográfica Litorânea (2019). Nesse setor incidirão leis de proteção de mananciais” (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto 3.2 Identificação e Localização de Zonas Funcionais, item 3.2.2 Áreas portuárias, de logística, industriais e econômicas, que indica que: “Propostas Áreas para expansão logística, econômica e industrial. **A área mais adequada para novos empreendimentos econômicos de médio e longo prazo situa-se no entorno urbano de Paranaguá.** O Plano Diretor de Paranaguá já identifica zonas para uso logístico, industrial e para atividades econômicas ao longo do corredor da BR 277. Os desenvolvimentos portuários de Paranaguá também estão orientados para este vetor. A delimitação de uma área para implantações logísticas e industriais com dimensões adequadas, ligada às áreas e terminais portuários, e adequadamente servida com infraestruturas de transporte rodoviário e ferroviário e infraestruturas tecnológicas (dados, energia) irá representar uma forte vantagem competitiva do litoral do Paraná em relação a outras regiões competidoras para atração de investimentos. O desenvolvimento e a promoção de solo nesta área poderão estar acompanhados de políticas públicas de estímulo para essa atração de novas atividades” (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto 3.2 Identificação e Localização de Zonas Funcionais, item 3.2.5 Zonas de preservação, que aponta que: “As zonas de preservação são porções do território que apresentam características dos ecossistemas nativos ainda bem preservadas ou em avançado estado de recuperação. As zonas de preservação se caracterizam por apresentar cobertura de vegetação nativa com espécies próprias do bioma da Mata Atlântica, ou características físicas e bióticas que condicionam sua fragilidade e importância para a preservação de serviços ecossistêmicos essenciais para a população. Portanto, trata-se de zonas que deverão ser destinadas à



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

preservação dos ecossistemas naturais, com vistas a garantir sua funcionalidade ecológica e prevenir os riscos decorrentes de sua degradação. Com esse objetivo, o planejamento territorial futuro deverá garantir a proteção das Zonas de Preservação evitando a ocupação e degradação, direta ou indireta, que possa ser ocasionada pelos novos usos planejados. Os processos de Avaliação de Impacto Ambiental de novos projetos, especialmente aqueles relacionados à construção de novas estradas e vias de comunicação e transporte deverão considerar as Zonas de Preservação e contemplar medidas de prevenção e mitigação dos impactos sobre essas zonas, proporcionando soluções que maximizem a conectividade e a integração das infraestruturas, com vistas a garantir a sustentabilidade ecológica. Muitas das zonas de preservação se encontram dentro dos limites de **Unidades de Conservação de Proteção Integral e de Uso Sustentável do litoral do Paraná**. Porém, muitas outras não se encontram dentro de áreas protegidas, não existindo uma delimitação precisa da área ocupada. No entanto, o seu valor é reconhecido a nível federal pela **Lei Federal 12.651/2012 (Código Florestal) como Áreas de Preservação Permanente (APP)**.

Na delimitação das zonas de preservação foram incluídas as seguintes zonas:

- Cursos d'água e suas faixas marginais segundo o estabelecido pelo Código Florestal;
- Zonas úmidas como lagos e lagoas, e zonas inundáveis (incluída uma faixa marginal de 30 m em áreas urbanas e 100 metros em áreas rurais);
- Arredores de nascentes e olhos d'água até os 50 metros;
- Zonas de declividade superior a 45 graus;
- Áreas de manguezal;
- Áreas de restinga;
- Topos de morros, com altura mínima de 100 metros e inclinação média maior que 25 graus;
- Áreas com altitude superior aos 1.800 metros.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Para a delimitação das coberturas de vegetação foram utilizados os dados dos mapas anuais de uso e cobertura da terra do Brasil gerados pelo projeto MapBiomas (<http://mapbiomas.org/>)” (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto **3.3 Zonas Ambientais Existentes e Propostas**, que pondera que: “As Zonas Ambientais de Importância Ecológica para a preservação são áreas de habitat que, por si mesmas ou em conjunto com outras zonas com que se relacionam espacial e funcionalmente, contribuem significativamente à produtividade, à preservação da biodiversidade e à resiliência de um ecossistema. O manejo adequado das características ecológicas essenciais para o funcionamento do sistema deve sustentar a tomada de decisões sobre a gestão dessas zonas. As Zonas Ambientais e Ecológicas podem ter diferentes níveis de restrição dos usos produtivos e extrativistas, desde o simples monitoramento, até a proibição de um determinado uso, de acordo com a legislação aplicável. Em qualquer caso, o manejo dessas zonas deverá ser adaptado às características ecológicas da zona, considerando também os aspectos socioeconômicos. No caso de existir diferentes Zonas Ambientais de Importância Ecológica vinculadas dentro de um grande ecossistema, no que podem estar presentes outros usos, uma ação coletiva para gerenciar a rede pode ser a criação de uma unidade de conservação de uso sustentável ou a ampliação das existentes, de maneira que o desenvolvimento dos usos e atividades que acontecem fora das zonas identificadas assegurem a manutenção da funcionalidade ecológica da rede.

Para a delimitação destas zonas foram consideradas:

- As zonas identificadas como Áreas de Preservação Permanente pela Lei Federal 12.651/2012 (Código Florestal), na medida em que os dados permitiram sua delimitação.
- Áreas com características adequadas para a ampliação de Unidades de Conservação: (i) área de entorno da bacia do Rio Guaraguaçu, (ii) áreas de manguezal preservadas das marginais do estuário de Paranaguá que não são



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

incluídas em Unidades de Conservação e que, embora protegidas pela legislação federal, são ameaçadas pelas pressões de uso sobre a zona estuarina e a expansão urbana e industrial; (iii) a Baía dos Golfinhos, próxima à Ilha das Peças e ao Parque Nacional de Superagüi, devido a sua importância para o ecossistema marinho e a preservação de várias espécies de mamíferos marinhos.

- Áreas úmidas de importância para a preservação do ciclo da água e mananciais.
- Áreas de importância para a conectividade ecológica de espécies sensíveis, como espécies ameaçadas de avifauna costeira (corredores biológicos): (i) Baía do Guaraguaçu-Ilha da Cotinga; (ii) Ilha do Mel-Ilha de Superagui;
- Áreas importantes para a funcionalidade ecológica e a resiliência das áreas costeiras: remanescentes de vegetação na orla de Pontal do Paraná não ocupadas (antigas Zonas de Proteção Ambiental delimitadas pelo Decreto Estadual 2.722/1984) (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto **3.4 Áreas Vulneráveis à Mudança Climática (Existentes e Futuras)**, que alinha que: “O mapa representa a vulnerabilidade costeira potencial aos efeitos induzidos pelas alterações climáticas (principalmente inundações e erosão costeira). Para o seu cálculo, foram avaliadas as condicionantes e características dos componentes físicos e abióticos da costa expostos aos eventos adversos indicados que os tornam mais suscetíveis aos impactos. As variáveis físicas consideradas nesta análise foram: o relevo (elevação), o declive e a geomorfologia do litoral. O **relevo** é um dos principais fatores relacionados ao risco de inundação, estabelecendo-se que a faixa localizada a menos de 5 metros acima do nível atual do mar está exposta a um alto risco de inundação. Isso é devido, principalmente, à probabilidade de que possam acontecer marés meteorológicas de intensidade forte que, combinadas com a maré astronômica, podem ter impactos sinérgicos graves sobre essas áreas. Este risco diminui



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

progressivamente à medida que a altitude média da área aumenta. A **declividade** costeira está relacionada à vulnerabilidade às inundações e à potencial rapidez no recuo da linha de costa. Assim, as áreas situadas no nível mais baixo da planície costeira são mais vulneráveis, devido a que, em caso de inundação provocada pelo aumento do nível do mar, a área afetada pelo evento e a velocidade de recuo do litoral seriam maiores. A **geomorfologia** está relacionada ao risco de erosão e, conseqüentemente, é classificada no mapa de acordo com seu efeito sobre esse risco. As formações costeiras com maior resistência à erosão estão localizadas nas zonas classificadas como “de vulnerabilidade muito baixa” e “vulnerabilidade baixa. À medida que a resistência aos efeitos erosivos aumenta, a vulnerabilidade diminui. No que diz respeito às **áreas de risco geológico** identificadas no mapa, foram incorporadas às áreas de risco de movimentos em massa identificados pelo Serviço Geológico do Brasil (CPRM), conforme o diagnóstico feito no âmbito do projeto denominado “*Ação Emergencial para Reconhecimento de Áreas de Alto e Muito Alto Risco a Movimentos de Massa, Enchente e Inundação*” (2015). Também foram delimitadas as áreas costeiras com maior **risco de erosão** devido à sua instabilidade, referida como a facilidade para experimentar variações da linha da costa pelos efeitos de erosão e progradação do litoral. Assim, as faixas mais instáveis do litoral do Paraná se localizam ao Nordeste e Sudeste da ilha de Superagüi; na entrada do canal que separa esta ilha da Ilha das Peças; no Canal do Norte entre Ilha das Peças e Ilha do Mel; no extremo leste de Pontal do Sul e na entrada da baía de Guaratuba (ver trabalho de ANGULO, R.J., et al., 2002”);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto 3.6. Rede Principal de Transporte (Existente e Proposta) e item 3.6.8 Propostas, Estratégia 3: Compatibilização dos tráfegos de curto e longo percurso, que assevera que: “O objetivo desta linha consiste em melhorar a convivência dos diferentes tipos de usuários das vias do litoral, para incrementar a segurança dos veículos e das pessoas, permitir melhores condições de circulação, e facilitar a



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

requalificação de espaço urbano para pedestres, visitantes, ciclistas e transporte público coletivo.

- Por um lado, propor que os tráfegos interurbanos de mercadorias e de passageiros se desloquem por fora dos municípios em contornos urbanos, melhorando sua velocidade de circulação e a segurança das vias.
- Por outro lado, propor a requalificação urbanística das rodovias deslocadas no seu percurso dentro dos perímetros urbanos (travessias urbanas) para criação de ruas urbanas, com passeios, ciclovias, espaço para transporte público onde fosse necessário, e calçadões. Esta operação terá que criar municípios mais habitáveis para os residentes locais e mais atrativos para os visitantes que o litoral queira atrair.

Dentro dessa estratégia sugerem-se as propostas a seguir:

- **Contorno urbano de Pontal do Paraná e Matinhos.** Realização de um contorno urbano em Pontal do Paraná e Matinhos que permita melhorar a segurança viária no litoral, separando os tráfegos viários interurbanos de médio porte das necessidades de mobilidade urbana local, facilitando as condições de circulação das cargas, o acesso para o litoral a partir do interior do Estado, e propiciando a criação de entornos urbanos mais calmos que permitam o desenvolvimento de mais atividades econômicas, com ciclovias e melhorias no transporte público, entre outros. O custo previsto é de entre R\$ 75 milhões e 270 milhões para Pontal do Paraná (dependendo da solução adotada).
- **Melhoria do eixo da BR277 – Morretes – Antonina.** Definir contornos urbanos em Morretes e Antonina que permitam melhorar a segurança viária no litoral, separando os tráfegos viários interurbanos de médio porte das necessidades de mobilidade urbana local, reduzindo desse modo as externalidades geradas. Os contornos urbanos têm que melhorar a segurança viária nas vias urbanas liberadas, separando os tráfegos viários interurbanos de médio porte das necessidades de mobilidade urbana local, facilitando as condições de circulação das cargas, e o entorno urbano mais calmo que permita o desenvolvimento de mais atividades econômicas, inclusive



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

vinculadas ao turismo. Prevê-se um custo de R\$ 100.000 para o EVTEA, R\$ 500.000 para o projeto construtivo e R\$ 70 milhões para a execução do projeto (valores que podem variar dependendo das soluções adotadas).

- **Especialização da PR-508 para tráfegos de médio e longo percurso, e a PR-407 para tráfegos regionais.** Como já foi exposto, a PR-508 seria dotada de acostamentos, canteiro central e progressivamente seria mais segregada das propriedades vizinhas. Enquanto a PR-407 poderia atender faixas para ônibus durante a temporada alta (precisaria de duplicar as faixas, atendendo uma configuração como a atual PR-508) e itinerário ciclista;

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto 3.6. Rede Principal de Transporte (Existente e Proposta) e item 3.6.8 Propostas, Estratégia 4: Produtividade portuária, que afirma que: “O objetivo desta linha consiste em melhorar a integração porto-cidade, facilitando fluxos mais rápidos das mercadorias, e criando entornos urbanos requalificados e mais habitáveis pelos residentes vizinhos. Dentro dessa estratégia sugerem-se as propostas a seguir:

- **Condicionamento de acessos viários ao Porto de Paranaguá.** Requalificação da Avenida Ayrton Senna e melhoria da segurança, concentrando os fluxos nas vias mais adequadas. Para isso propõe-se a construção de acostamentos, a implantação de canteiros centrais para separar as pistas de circulação, limitando os acessos às moradias vizinhas, e a limitação de interseções em nível com outras vias urbanas (implantação de viadutos). Além disso, propor a requalificação do acesso do pátio de triagem para a rodovia Ayrton Senna, ao longo do trecho de 1.5 km da Avenida Senador Atilo Fontana, para diminuir as externalidades criadas pelos caminhões que desde o pátio de triagem querem acessar o Porto utilizando a Av. Ayrton Senna: implantação de canteiros centrais, acostamentos, melhoria do pavimento, entre outros. Estima-se um custo de R\$ 100 milhões para a implantação dessas ações.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- **Ampliação do Pátio de triagem para caminhões.** Ampliação do pátio de triagem em 18 hectares e 900 novas vagas de estacionamento para caminhões para melhorar a organização do acesso de veículos pesados ao Porto, evitar seu estacionamento em áreas não permitidas e diminuir o impacto causado na área urbana. Estima-se um custo de R\$ 50 milhões.
- **Desenvolvimento das infraestruturas portuárias em Paranaguá de acordo com PDZPO da APPA.** Desenvolvimento das diferentes infraestruturas portuárias consideradas no PDZPO de Paranaguá, para adequação da capacidade do porto à demanda prevista. Nesse sentido, é previsto, dentre outros, a implantação de:
 - Píer em “F”: compreende a construção de dois píeres, totalizando quatro novos berços para o carregamento de grãos. Os píeres serão paralelos e interligados à extremidade oeste do cais acostável existente;
 - Píer em “T”: abrange um píer de carregamento de grãos paralelo ao cais de atracação existente com 2 berços externos e 2 berços internos para acostagem e carregamento simultâneo de 4 navios;
 - Píer em “L”: terá a construção de 2 novos berços para a movimentação de inflamáveis, ligando ao atual cais do Terminal de Granéis Líquidos, por duas pontes de acesso. A obra de ampliação permitirá que o Porto de Paranaguá receba navios de maior porte.
- **Implantação do Brasil-ID no Porto de Paranaguá.** Instalação de um micro chip nos caminhões das transportadoras e nos produtos, além de antenas de transmissão no porto e nas estradas para envio da posição do chip nas cargas para uma central onde será monitorado e controlado o trajeto. A implantação do Brasil-ID no Porto de Paranaguá permitirá:
 - Diminuição dos tempos de operação dos caminhões dentro do Porto;
 - Limitação de perdas de cargas;
 - Simplificação da logística dentro do Porto;
 - Diminuição da necessidade de espaço de estocagem;
 - Melhor organização dos fluxos regionais e fortalecimento do Sistema de Carga Online pelo melhor monitoramento da carga que chega e sai do Litoral;



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- Fiscalização de condutas não permitidas; Conhecimento dos processos logísticos. Monitoramento e otimização de fluxos portuários internos;
- Limitação do Contrabando. Com sistemas inteligentes de rastreamento da carga no Brasil será mais simples detectar carga de contrabando;
- Segurança. Detecção de contêineres que foram manipulados depois das inspeções oficiais, para trocar a carga no interior;
- Menor comprometimento da mobilidade urbana por conta da redução do número de caminhões circulando pela cidade, obtendo uma menor pressão na malha viária dos municípios e aumentando a segurança dos cidadãos;
- Melhoria na gestão municipal. Melhorar a gestão dos municípios em temas relativos à mobilidade urbana, educação, meio ambiente, planejamento, etc.;
- **Terminal para passageiros no Porto de Paranaguá.** Projeto para a construção de um Complexo Náutico que contemple em sua estrutura uma Marina e um Terminal de Passageiros. Instalação de um Centro de Convivência onde se pretende alocar a nova sede administrativa da APPA, dois prédios operacionais e dois prédios administrativos para congregar empresas e outros intervenientes do setor portuário. Além disso, outras estruturas para atendimento turístico serão construídas, tais como: hotel, heliporto, restaurantes, estacionamentos e áreas de lazer com ciclovias. A área reservada para esse empreendimento localiza-se no setor leste do porto, a sudeste do Terminal de Contêineres de Paranaguá. O custo estimado é de R\$ 10 milhões.
- Nova ferrovia da Serra do Mar. A proposta é de que haja um novo traçado, paralelo à Rodovia BR-277. Com isso, a nova ferrovia não usaria o trecho da ferrovia histórica, que liga o litoral – Curitiba e que continuaria sendo explorado para fins turísticos. Com esse novo traçado, conjuntamente com as outras propostas vinculadas à FERROESTE, espera-se absorver maiores contribuições do modal ferroviário e incrementar a competitividade do Porto de Paranaguá. A expectativa é de que o modal sirva para escoar não apenas a crescente safra de grãos, mas também a produção da indústria pecuária. O



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

custo esperado para a construção da ferrovia é aproximadamente R\$ 7.5 bilhões (valor dos investimentos no território do Paraná);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto **3.6. Rede Principal de Transporte (Existente e Proposta)** e item **3.6.9 Avaliação de impacto sinérgico das propostas**, que salienta que: “Considerando as ações planejadas nas propostas estratégicas para o litoral do Paraná, a avaliação de impacto ambiental realizada mostra dois tipos de impactos sinérgicos: 1. Fragmentação de ecossistemas e perda de hábitat. 2. Alterações dos recursos hídricos. **Perda de hábitats e fragmentação.** O escopo deste impacto é referido à destruição ou transformação de áreas de vegetação nativa ou em estado de regeneração pela ocupação permanente das infraestruturas. Isso afeta a áreas de alimentação, cria e passo da fauna, gerando um impacto prejudicial para a conservação da biodiversidade, que é agravado pela acumulação de infraestruturas no território. Os impactos sobre a fauna são diretos (atropelamentos e colisões) e indiretos (perda de hábitat para cria, refúgio e alimentação). A existência de sinergia é devido ao efeito multiplicador das infraestruturas lineais concentradas num mesmo território.

As ações que contribuem aos efeitos **sinérgicos** da fragmentação são:

- Requalificação do acesso ao Litoral Sul a partir de Paranaguá com nova ligação entre a PR-407 e PR-508, e aumento da capacidade da PR-407
- Aumento das pistas de circulação na PR-508
- Contorno urbano de Pontal do Paraná e Matinhos
- Ampliação do pátio de triagem para caminhões que acedem ao porto
- Novo terminal de passageiros em Pontal do Paraná (efeito indireto de aumento do tráfego)

As medidas corretivas que podem ser aplicadas para reduzir esse impacto incluem a construção de passagens para fauna e a aplicação de critérios ecológicos no planejamento de infraestruturas, para



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

favorecer a integração paisagística, a atenuação da poluição sonora e a permeabilidade das barreiras lineais. Este impacto inclui o aumento do efeito de borda nas unidades de conservação, especialmente no caso da BR-101 e a PR-508. As áreas protegidas perdem conectividade com remanescentes de ecossistemas naturais presentes na Zona de Amortecimento que ajudam à preservação das populações, especialmente, da avifauna e dos grandes mamíferos, com distâncias de deslocamento mais grandes. Outro importante efeito sinérgico das infraestruturas nas áreas mais próximas ao litoral, e o aumento induzido da ocupação costeira em áreas de elevada vulnerabilidade climática. O efeito acumulativo da ocupação costeira agrava de maneira exponencial os efeitos derivados da elevação do nível do mar. Caso que as propostas sejam implementadas, a avaliação de impacto ambiental dos projetos deverá considerar os efeitos a médio e longo prazo da mudança climática e a perda de biodiversidade. **Alteração dos recursos hídricos.** Os impactos diretos aos recursos hídricos são basicamente resumidos em quatro situações possíveis: (1) mudanças no fluxo de águas superficiais e subterrâneas, (2) efeito de barreira, (3) impermeabilização de áreas de recarga de aquíferos e (4) mudanças na qualidade da água. Um aspecto importante a considerar é que os sistemas aquáticos são “**vetores de transmissão**” de impactos (por exemplo, substâncias contaminantes); portanto, qualquer alteração direta que ocorra sobre os fluxos hídricos naturais induzirá efeitos em pontos próximos e/ou distantes, cujas consequências são difíceis de prever e quantificar. As atividades das propostas que impactam especificamente as águas subterrâneas são: os processos de construção do “corpo” das estradas, o desvio temporário ou permanente dos fluxos, e a impermeabilização das superfícies. Além disso, a erosão hídrica, devido ao fato de a água seguir temporariamente outro canal, ocasiona o arrasto de partículas e contaminantes (por exemplo: substâncias utilizadas para a conservação da via, derrames acidentais de combustíveis, etc.).

As propostas que induzem esse tipo de impactos são:



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- Alternativas de conectividade norte-sul: BR-101 e PR-508
- Requalificação de acessos ao litoral sul
- Contorno urbano de Pontal do Paraná e Matinhos

O efeito de barreira para as correntes de águas superficiais é um dos impactos potenciais mais importantes que podem ocorrer e pode gerar um aumento nos riscos de enchentes e inundações em zonas vulneráveis. As propostas de requalificação ou construção de infraestruturas que envolvam cortes do perfil, também aumentam o impacto sinérgico sobre os fluxos hídricos pois afeta, não só as águas superficiais, mas também a os aquíferos cujo nível do lençol freático está próximo à superfície da terra. As consequências desse impacto são o aumento da instabilidade geológica e do risco de movimentos de terra e escorregamentos, com riscos importantes para a segurança das pessoas. As medidas corretivas para minimizar o impacto sinérgico sobre os recursos hídricos incluem o estabelecimento de barragens temporais para coleta de sedimentos evitando que sejam conduzidos livremente até os cursos naturais, evitar o armazenamento de resíduos em áreas próximas a fluxos hídricos, respeitar sempre que seja possível os fluxos naturais, planejar e implementar medidas de segurança de derramamentos, preparar canais para desvio de águas pluviais, em lugares com risco de escorregamentos e erosão hídrica e adaptação da infraestrutura, no possível à rede de drenagem natural” (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto 3.9. Aspectos Legais e item 3.9.1 Recomendações para a implementação do macrozoneamento proposto, que elabora o seguinte quadro (Grifou-se):

Município:	Ação:	Justificativa:
Municípios de Guaraqueçaba, Guaratuba, Matinhos e Paranaguá	Revisão dos Planos Diretores	Os Planos Diretores já ultrapassaram o prazo de 10 anos para a sua revisão
Município de Guaratuba	Compatibilizar a sua legislação, em especial, o Plano Diretor, as leis de zoneamento do uso e ocupação do solo e a que define o perímetro urbano, com os usos e ocupações permitidos pelo plano de manejo da Área de Proteção Ambiental de Guaratuba;	A Lei Municipal nº 1.166/2005 ao definir o seu perímetro urbano desconsiderou os limites da referida APA , criada pelo Decreto Estadual nº 1.234/1992, do Parque Estadual, foi criado pelo Decreto Estadual nº 4.056/1998, e do Parque Nacional , criado pela Lei Federal nº



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

	Adequação da legislação, em especial, o Plano Diretor, as leis de zoneamento do uso e ocupação do solo e a que define o perímetro urbano, para reconhecer os limites do Parque Estadual do Boguaçu e do Parque Nacional de Saint-Hilaire-Lange.	10.227/2001.
Município de Matinhos	- Compatibilizar a sua legislação, em especial, o Plano Diretor, as leis de zoneamento do uso e ocupação do solo e a que define o perímetro urbano, com os limites do Parque Nacional de Saint-Hilaire-Lange. E ainda que não reduza o seu perímetro urbano para adequá-lo aos limites do parque, deve deixar claro que na área sobreposta serão adotados apenas os usos compatíveis com o plano de manejo da unidade; - Compatibilização entre o plano de manejo do Parque Estadual Rio da Onça e a legislação municipal, em especial, a de uso do solo.	- Sobreposição entre o perímetro urbano e os limites do Parque Nacional; - Sobreposição entre o perímetro urbano e a zona de amortecimento do Parque Estadual Rio da Onça.
Município de Morretes	- Revisão da legislação que alterou o perímetro urbanos (Lei Complementar n° 34/2016).	- A edição da legislação sobre expansão do perímetro urbano não atendeu ao disposto no art. 42-B, § 2° da Lei Federal n 10.257.
Município de Paranaguá	Adequação de sua legislação, em especial, as leis de zoneamento do uso e ocupação do solo e a que define o perímetro urbano, para reconhecer os novos limites do Parque Estadual do Palmito e da Estação Ecológica de Guaraguaçu.	Sobreposição entre o perímetro urbano e os novos limites das duas unidades de conservação.
Município de Pontal do Paraná	- Revisão do Plano Diretor e adequação das demais normas do ordenamento do solo, em especial, as leis de zoneamento do uso e ocupação do solo, para excluir do perímetro urbano e da Zona Especial Portuária área da zona de amortecimento da Estação Ecológica de Guaraguaçu; - Revisão da legislação que alterou o perímetro urbanos (Leis Complementares n° 11/2014 e 16/2015).	A Estação Ecológica de Guaraguaçu foi criada pelo Decreto Estadual n° 1.230/92. Posteriormente, o seu plano de manejo foi aprovado pela Portaria IAP n° 103, de 12/06/2006. A Lei Complementar n° 11/2014 do Município de Pontal do Paraná ao definir o seu perímetro urbano desconsiderou os limites da referida zona de amortecimento. Ocorre que a Lei Federal n° 9.985/2000 estabelece que as zonas de amortecimento de unidades de conservação de proteção integral, quando definidas formalmente, não podem ser trans-formadas em zonas urbanas (art. 49, parágrafo único). - A edição da legislação sobre expansão do perímetro urbano não atendeu ao disposto no art. 42-B, § 2° da Lei Federal n 10.257.

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto 3.9. Aspectos Legais e item 3.9.5 Fortalecimento da Gestão Ambiental, que indica que: “necessário



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

enfrentar os seguintes temas extremamente sensíveis: **o ordenamento territorial, a regularização fundiária e a gestão ambiental**. Em relação ao **ordenamento territorial**, deve-se buscar a efetiva implementação do macrozoneamento proposto pelo presente estudo, a revisão do Zoneamento Econômico-Ecológico (ZEE) do Litoral e das legislações municipais, instrumentos fundamentais para nortear a ocupação e o uso das terras na região. **Quanto à regularização fundiária, o quadro é de má gestão e ausência de articulação institucional dos órgãos competentes**. Dessa forma, a estratégia central no Litoral do Paraná para enfrentar essa fragilidade deve visar uma maior presença institucional e uma melhor articulação das ações dos órgãos que tratam direta e indiretamente do tema. No que diz toca à **gestão ambiental**, é indispensável o fortalecimento institucional, que é inclusive condição para a promoção da regularização nas áreas protegidas e a sua efetiva fiscalização, assim como para a efetuação do licenciamento ambiental dos empreendimentos. Deve-se ressaltar que a implementação dessas ações contribui para evitar as ocupações irregulares e para combater o desmatamento ilegal.

Os maiores problemas relacionados ao tema ambiental são os seguintes:

- A ausência de uma gestão integrada e efetiva das unidades de conservação existentes no Litoral do Paraná, sendo certo que muitas não contam sequer com planos de manejo e não conseguem cumprir o papel de garantir a integridade do bioma da Mata Atlântica;
- Questionamentos judiciais dos licenciamentos ambientais;

Em sendo assim, é necessário instituir e fortalecer os instrumentos de cooperação entre os entes federativos previstos no art. 4º, da Lei Complementar nº 140/11, tais como, consórcios públicos, convênios, acordos de cooperação técnica e outros instrumentos similares com órgãos e entidades do Poder Público, respeitado o art. 241 da Constituição Federal; Comissão Tripartite Nacional, Comissões Tripartites Estaduais; fundos públicos



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

e privados e outros instrumentos econômicos; delegação de atribuições de um ente federativo a outro e delegação da execução de ações administrativas de um ente federativo a outro. Tais instrumentos podem dar suporte técnico, financeiro e institucional, principalmente, aos municípios para a execução de ações administrativas a eles atribuídos. Indispensável, ainda, o fortalecimento de todos os órgãos ambientais de todos os entes federativos da região, em especial, o Instituto Ambiental do Paraná. Com efeito, os órgãos ambientais precisam ter suas estruturas e quadros funcionais aprimorados para atender às demandas de fiscalização e do licenciamento, bem como reforçar seu papel de gestor no processo por meio da implementação de mecanismos que assegurem melhor produtividade e desempenho e capacitação permanentes. Registre-se que a Lei Complementar 140/2011 reputa órgão ambiental capacitado, aquele que possui técnicos próprios ou em consórcio, devidamente habilitados e em número compatível com a demanda das ações administrativas a serem delegadas (art. 5º§. Parágrafo Único). Ademais, a autonomia do órgão licenciador no procedimento de licenciamento ambiental é outra medida que se impõe para a eficaz gestão ambiental. Isto porque o órgão licenciador é o condutor do processo de licenciamento ambiental, a quem cabe definir com clareza e transparência os limites e as prerrogativas nas manifestações dos demais órgãos envolvidos no processo de licenciamento; fazer cumprir os prazos legalmente determinados; definir e verificar o cumprimento de exigências técnicas, termos de referência, estudos, condicionantes e medidas compensatórias impostas pelo estudo ambiental, considerando, a seu critério, as recomendações dos órgãos envolvidos. Repise-se à exaustão: deve ser garantida a autonomia ao órgão licenciador para conduzir o procedimento de licenciamento ambiental, permitindo-se, a todas as luzes, a manifestação dos demais órgãos envolvidos, sem, contudo, eficácia vinculante. Ocioso gizar que o órgão ambiental deve garantir que as condicionantes indicadas no procedimento de licenciamento ambiental guardem relação direta com o estudo ambiental, bem como que fiscalize não apenas o seu cumprimento, mas, acima de tudo, se foram efetivas. Relativamente às unidades de conservação, seus



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

serviços, suas áreas ou suas instalações poderiam ser objeto de concessão para a exploração de atividades de visitação voltadas à educação ambiental, à preservação e conservação do meio ambiente, ao turismo ecológico, à interpretação ambiental e à recreação em contato com a natureza, precedidos ou não da execução de obras de infraestrutura, mediante regular procedimento licitatório. Para tanto, o Estado do Paraná precisaria editar lei alterando a Lei nº 11054, de 11 de janeiro de 1995, Lei Florestal do Estado, ou a Lei Complementar nº 76, de 21 de dezembro de 1995, que dispõe sobre as concessões e permissões de serviços públicos no Estado do Paraná, para incluir essa possibilidade. Nesse contexto, a União Federal editou a Lei nº 13.668, de 28 de maio de 2018, autorizando a concessão de serviços, áreas ou instalações de unidades de conservação federais, sendo certo que tem promovido licitações com essa finalidade, como, por exemplo, a concorrência pública para a concessão de serviços de apoio à visitação das áreas localizadas no Parque Nacional de Itatiaia. Por fim, mas não menos importante, os entes devem aprimorar e aplicar as regras que orientem a realização de audiências públicas, consultas e oitivas junto às comunidades que ocupam a área de influência direta do empreendimento, inclusive as tradicionais” (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto 3.10. Identificar outras iniciativas que irão apoiar a visão para a área Litoral a longo prazo, que propõe os seguintes projetos, planos e programas:

- Projeto Inclusão Social
- Sistema de saneamento básico rural
- Programa Integrado de Conservação de Solo e Água do Paraná (Decreto Estadual nº 4.966/2016)
- Projeto Guarapés
- Rede Caiçaras
- Planos Locais de Desenvolvimento de Maricultura
- Programa Cidade Empreendedora
- Implantação de transporte turístico hidroviário – PDITS
- Zoneamento Ecológico-Econômico do Litoral do Paraná



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- Mar e Costa. Diagnóstico para o subsídio a aplicação dos instrumentos de gerenciamento.
- I Workshop: GERCO/PR: Entender, Envolver, Executar
- II Workshop GERCO: maior enfoque nas discussões sobre mar-costa
- III Workshop de Gerenciamento Costeiro do Paraná
- Plano de Manejo da APA de Guaratuba
- Plano de Manejo da ESEC Guaraguaçu: Projeto MANEJO DO PAPAGAIO-DE-CARA-ROXA *Amazona brasiliensis*, Projeto MANEJO DO BICUDINHO-DO-BREJO *Stymphalornis acutirostris* e PROJETO DE MANEJO DA LONTRA *Lontra longicaudis*
- Plano de Manejo da APA de Guaraqueçaba (Estadual)
- Plano de Manejo do Parque Estadual da Ilha do Mel
- Plano de Manejo do Parque Estadual do Rio Onça (IAP/IGPlan, 2015)
- Plano de Manejo do PE do Pico do Marumbi (IAP, 1996)
- PDITS
- Plano estratégico de desenvolvimento de turismo regional (2008-2011)
- Programação da SEIL: Continuação da BR-101 no Paraná. Ligação dos portos do litoral de Paraná com os Estados vizinhos; Ligação BR-101 PR-508; Nova área de escape na BR-277; Ponte de Guaratuba; PR-809: Faixa de infraestruturas em Pontal do Paraná; Duplicação da PR 407; PR-340: Novo acesso ao Porto de Antonina; Requalificação dos acessos ao Porto de Paranaguá; Pavimentação da PR-405 até Guaraqueçaba; Novas vias PR-404 e prolongamento da PR-340 em Guaraqueçaba; Iniciativas de requalificação da PR-412/Orla Marítima; Rodovia “interportos”; Nova ferrovia incluindo a descida da Serra do Mar
- PDZPO: Novo Porto em Pontal do Paraná, Possíveis áreas de expansão portuária em Pontal do Paraná, Cotinga, Porto, Paranaguá, Embocuí, Ilha das Pedras, Ponta do Félix (em debate)
- Plano Municipal de Saneamento de Paranaguá
- Plano Estadual de Resíduos Sólidos do Paraná – PERS/PR
- Programa Saneamento para Todos
- Plano Diretor da Região Litorânea do Paraná: sistemas de abastecimento de água dos municípios de Matinhos, Pontal do Paraná, Guaratuba, Morretes e Guaraqueçaba
- Plano de Investimentos Paranaguá Saneamento

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto 4. Anexos, 4.1 Projeções para 2035, que pontua que: “Projeções ambientais. No que diz respeito da conservação dos recursos naturais do Litoral do Paraná a través da criação ou



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

ampliação das áreas protegidas, a tendência para o 2035 é a consolidação do "mosaico" de Unidades de Conservação (UCs) que conformam a **Grande Reserva da Mata Atlântica do Litoral do Paraná**, como elemento central de identidade para a região. Essa consolidação se articula entorno a duas estratégias diferenciadas: 1) **melhora da implementação das UCs existentes** mediante a elaboração e aprovação dos planos de manejo, a delimitação e manejo adequado das Zonas de Amortecimento, a regularização fundiária, e a dotação de recursos suficientes para garantir a gestão eficaz; e 2) **aumento da área protegida e do grau de proteção**, protegendo áreas de remanescentes florestais bem preservados ou em avançado estado de regeneração – priorizando os ecossistemas de restinga, matas ciliares e manguezais–e impulsando a criação de Reservas Particulares do Patrimônio Natural (RPPN) especialmente em áreas degradadas. Considerando essa hipótese, que se sustenta em programas de ação que se encontram atualmente em andamento, foram realizadas projeções para o incremento da área incluída dentro de UCs, e do grau de implementação das UCs existentes, considerando a análise da evolução histórica das UCs no litoral do Paraná e os indicadores do grau de implantação sugeridos por Vedor *et al.* (2018)” (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto 4.3. **Estação Ecológica do Guaraguaçu e sua Zona de Amortecimento frente a Zona de Desenvolvimento Diferenciado**, que recomenda que: “A Estação Ecológica de Guaraguaçu (EEG) é uma Unidade de Conservação (UC) Estadual de proteção integral criada pelo Decreto Estadual no 1.230 de 27 de março de 1992, com área total de 1.150ha. Localiza-se na planície costeira paranaense, no município de Paranaguá, e constitui-se em um dos últimos remanescentes bem preservados da Floresta Atlântica nesta região. (...) O Plano de Manejo da EEG, publicado no 2006 é um documento rigoroso de alta qualidade científica e técnica que inclui diversos elementos que demonstram a importância ecológica e a relevância da EEG tanto no contexto estadual quanto regional, para a preservação de ambientes e paisagens que trazem significância e definem o caráter único do litoral paranaense. Além disso, a EEG e sua zona de amortecimento são muito



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

importantes para a preservação de um dos ecossistemas mais ameaçados do planeta. Na elaboração do Plano de Manejo participaram até nove autoridades e mais de cinquenta profissionais de diversos âmbitos, incluindo os coordenadores e especialistas em meio físico, biótico, socioeconômico, de gestão florestal e dos recursos naturais, e de administração e gestão da unidade. Validado por instituições como a Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Hídricos, o IAP, o programa Pró-Atlântica, e a SPVS, o Plano de Manejo realiza um estudo detalhado e profundo dos valores mais importantes desta UC para o futuro do litoral paranaense e a preservação dos ecossistemas ameaçados ligados à grande reserva da Mata Atlântica, que abriga uma extraordinária biodiversidade e supõe uma importante fonte de riqueza e desenvolvimento para as populações costeiras do estado do Paraná. Portanto, a seguir incluímos algumas informações de interesse que apoiam a proposta do macrozoneamento para a Zona de Amortecimento da Estação Ecológica do Guaraguaçu, baseados nas informações técnicas e científicas incluídas no plano de gestão da Estação e na opinião de especialistas com os quais a equipe teve a oportunidade de conversar ao longo da coleta de informações para a contextualização do PDS_Litoral. (...) Somado à riqueza de flora e fauna presente, a existência de elementos de alta importância para o patrimônio cultural, material e imaterial protegido pela EEG é evidenciada por dois sambaquis dispostos ao longo do rio Pequeno, em terras da EEG. Os sambaquis são importantes registros da ocupação indígena da planície litorânea, reforçando a representatividade da EEG neste contexto histórico. (...) Dentro deste contexto, um possível isolamento da Estação (tornando-se uma ilha de floresta rodeada por ambientes antropizados), representaria uma perda da diversidade, com a redução de populações e a extinção de várias espécies. (...) No que se refere à conservação dos mamíferos, a área da EEG, com 1.150 ha não é suficiente para a manutenção de determinadas espécies, especialmente os carnívoros. Neste sentido, as áreas do entorno devem ser consideradas como uma extensão da UC, fornecendo importantes recursos para as diferentes populações. A continuidade das áreas deve ser mantida, com a finalidade de conservação a longo prazo. Atualmente, a EEG corre o risco de isolamento, tendo em vista o crescente aumento da urbanização e industrialização no litoral e de outras atividades antrópicas ocorrentes no entorno. Por esta razão, cresce em



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

importância toda ação que vise a proteção das áreas limítrofes mais íntegras, além da recuperação das mais degradadas, de forma a se manter maiores extensões florestais que ofereçam suporte para a manutenção da diversidade faunística regional. O ZEE determina a área que conecta a porção urbana de Paranaguá ao balneário de Pontal do Sul, margeando as rodovias PR 407 e PR 412 como ZDD (Zona de Desenvolvimento Diferenciado). O ZEE justifica a criação dessa zona na existência de um cenário atual de “alteração e degradação dos ambientes naturais em função da forte pressão antrópica”, e o “aumento dos conflitos ambientais e sociais”. No entanto, há que se avaliar a possibilidade de se aumentar ainda mais o risco e vulnerabilidade desses territórios ao promover mais desenvolvimento numa área de extrema fragilidade e importância ecológica para a proteção dos recursos hídricos e os valores mencionados. Os especialistas que participaram na elaboração do ZEE-Litoral, mencionam que dezenas de espécies marinhas e estuarinas adentram a planície do rio Guaraguaçu para se reproduzirem. Desta forma, o comprometimento dessa região afetaria a biodiversidade aquática, incluindo muitas espécies de interesse comercial. Além disso, é importante salientar que o ZEE-Litoral estabelece as nascentes da bacia do rio Guaraguaçu como sendo a mais extensa área de manancial do litoral do Paraná, fonte de abastecimento dos municípios de Paranaguá, Pontal do Paraná e Matinhos, que juntos somam 72% da população litorânea, sem contabilizar a população flutuante, que é expressivamente ampliada, especialmente, nos dois últimos municípios no período de verão. Uma possível alteração do uso e ocupação do solo, comportando a mudança da vegetação e a paisagem, e a perda de áreas que atuam como corredores de biodiversidade, aumentaria o risco de poluição do solo e da água, a impermeabilização de áreas de recarga e áreas com risco de enchentes, importantes para proteção da bacia e do estuário, a degradação da paisagem e o aumento do ruído e das partículas em suspensão afetando a espécies de avifauna, particularmente, numa área de extrema importância para essas espécies. (...) Junto com a Amazônia, a Mata Atlântica foi uma das grandes paisagens de floresta tropical da América do Sul. O que o torna tão importante para a biodiversidade é a quantidade de espécies endêmicas que abriga e seu alto nível de ameaça. (...) A agenda de conservação está ainda amplamente desconectada das preocupações e decisões políticas da região. Os



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

conservacionistas se concentram principalmente em análises e estudos, planos de corredores biológicos e novas áreas protegidas, parece que até hoje não tinham dedicado esforço suficiente para explicar de maneira abrangente e eficaz as vantagens concretas associadas a uma Mata Atlântica bem preservada. Considerando as oportunidades emergentes de uma parte da sociedade que mais e mais valoriza positivamente o contato com paisagens naturais e selvagens, e a procura de experiências de contato com a cultura local dos lugares que visita, nossa proposta para a área de amortecimento da EEG é uma aposta pelo fomento da recuperação das áreas degradadas e a proteção das áreas melhor preservadas de florestas nativas em diferente grau de regeneração. Através de investimentos públicos e privados que se beneficiem do atrativo da região, é possível aumentar o valor do entorno da EEG para o fomento do ecoturismo, a educação ambiental e o aproveitamento tradicional dos recursos naturais, contribuindo a preservar e estimular a produção de natureza como um autêntico valor de capital natural para um desenvolvimento mais sustentável e socialmente equilibrado do litoral do Paraná” (Grifou-se);

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 03), no ponto 5.2. Estratégia Institucional e de Gestão, item 5.2.1. Estrutura Institucional e de Gestão, que pontua que: “Participação e transparência foram alguns dos princípios básicos da elaboração do Plano para o Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná e deverão ser mantidos durante todo o processo de implementação do PDS. Ainda que não exista uma estrutura de governança estabelecida nos padrões previstos pelo Estatuto da Metrópole - uma vez que o litoral é uma microrregião estabelecida pelo Governo do Estado - esse fato não impede que seja proposta uma estrutura participativa de gerenciamento, monitoramento e acompanhamento da implementação, revisão e atualização do Plano. Essa estrutura deve ser construída ainda durante o processo de elaboração do Plano, de modo a garantir a integração dos principais atores governamentais e da sociedade civil que participaram do processo. Muito importante também é tentar atrair novos atores, especialmente da sociedade civil, que não necessariamente estiveram presentes no decorrer da construção do Plano. Outro fator que deve ser levado em



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

consideração é que deverão ser pensadas não somente instâncias de consulta e decisão, mas também instâncias multiníveis e multiatores.

Para tanto, a estratégia institucional e de gestão proposta prevê:

- Conselho PDS_Litoral;
- Câmara Técnica Estadual PDS_Litoral;
- Câmara Técnica Municipal PDS_Litoral;
- Fórum de Acompanhamento PDS_Litoral”;

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 03), no ponto 5.2. Estratégia Institucional e de Gestão, item 5.2.1. Estrutura Institucional e de Gestão, que aponta a seguinte composição da Câmara Técnica Municipal PDS_Litoral:

“(i) Ambiental:

- Unidades de Conservação e Proteção;
- Biodiversidade de fauna e flora;
- Áreas prioritárias para a conservação e corredores ecológicos;
- Fiscalização e licenciamento.

(ii) Socioterritorial:

- Comunidades tradicionais e povos indígenas;
- Equipamentos comunitários de educação, saúde, segurança pública, cultura, esporte e lazer;
- Habitação e questões fundiárias.

(iii) Infraestrutura e Logística:

- Sistema viário, ferroviário e aeroviário;
- Transporte marítimo e portos;
- Transporte coletivo.

(iv) Econômico:

- Desenvolvimento econômico;
- Trabalho e emprego;
- Capacitação profissional.

(v) Institucional:

- Arrecadações municipais e dependências de repasses fiscais;



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

- Órgãos de fiscalização e licenciamento.”

Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 03), no ponto 5.2. Estratégia Institucional e de Gestão, item 5.2.2. Modelo de Governança Interfederativa, que trata da Governança e do COLIT: “Atualmente, no entanto, inúmeras são as dificuldades de integrar a organização, o planejamento e a execução de funções ou serviços de interesse comum dos Municípios do litoral do Estado do Paraná. Entre os temas de interesse comum aos municípios do Litoral e ao Estado do Paraná é possível destacar: a política de desenvolvimento urbano, a política de desenvolvimento regional, e as políticas setoriais de habitação, saneamento básico, resíduos sólidos, mobilidade urbana e o meio ambiente. Durante o processo de construção do plano, foram identificados pelos especialistas inúmeros problemas, que transcendem os limites municipais, tais como, a necessidade de circular ante uma mobilidade deficiente, a execução precária ou inexistente de serviços essenciais, como saneamento, coleta e destinação de resíduos sólidos, saúde pública, educação, o problema da regularização fundiária e as dificuldades de gestão dos problemas ambientais. Outras fragilidades mencionadas pelos especialistas ao longo da elaboração do plano são a ausência de quadros técnicos e a falta de condições de capacitar o existente, notadamente nos municípios, a dificuldade de articulação entre o Estado e os Municípios e entre os próprios Municípios, com raríssimas exceções, como o CISLIPA, a falta de estrutura para a implementação de políticas públicas e dificuldades de planejamento. É possível destacar, dentre outras dificuldades: a recalcitrância dos Municípios em aplicar o Decreto Estadual nº 2.722/1984; a reivindicação dos Municípios para alterar o Decreto Estadual nº 2.722/1984; leis municipais, inclusive planos diretores, que não observam a legislação federal e estadual; leis municipais que ampliaram o perímetro urbano e não atenderam ao que dispõe o Estatuto da Cidade, não respeitaram os limites de unidades de conservação e consideraram área urbana o que a lei federal, norma geral, estabelece que é rural; a ausência de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

planos de manejo em diversas unidades de conservação; planos diretores que já deveriam ter sido revisados; controvérsia entre os limites de determinados municípios, incapacidade de os órgãos existentes, dentre os quais o Conselho de Desenvolvimento Territorial do Litoral Paranaense – COLIT, resolverem todas essas situações etc. Oportuno ressaltar que, embora se reconheça o **COLIT** pela vanguarda e pioneirismo em diversas ações, a verdade é que desde a sua criação foi incapaz de aplicar integralmente as disposições da Lei Estadual n° 7.389/80, revogada pela Lei Estadual n° 12.243/98, regulamentadas pelo Decreto n° 2.722/84, sendo certo, ainda, que, em razão das suas limitadas competências e estruturas, não pôde avançar no planejamento regional, na utilização racional dos recursos e do território, na redução das desigualdades regionais e sociais, nem fortalecer a cooperação entre os diferentes níveis de governo. Como se verificou no Relatório de Contextualização, uma importante competência do aludido conselho era a de conceder **anuência** prévia, através de sua Secretaria Executiva, aos processos de edificações com 03 (três) ou mais pavimentos, quando situados nas áreas e locais de menor restrição e de maior restrição definidas no Regulamento aprovado pelo Decreto n° 2.722/84 (art. 4°, VI, do Decreto Estadual n° 4605/1984). Ocorre que o Governador do Estado, recentemente, editou o Decreto n° 518, de 14 de Fevereiro de 2019, que revogou os incisos V e VIII e as alíneas do artigo 2° do Decreto n° 7.948, de 03 de outubro de 2017, que tratavam justamente da **anuência** do COLIT em procedimentos de licenciamento ambiental e autorização ambiental e florestal. É importante ressaltar que essa competência, ora esvaziada, já havia sido mitigada quando foi atribuída ao Presidente do COLIT a possibilidade de, em situações de emergência, utilidade pública e/ou estado de calamidade pública, tomar decisões *ad referendum* do Conselho Pleno, na forma do então inciso VIII do art. 2° do Decreto Estadual n° 7.948/17. Note que por se tratar de uma região onde as intervenções devem ser dotadas de extrema cautela e cuidados, pois alberga extensa e preservada vegetação do bioma Mata Atlântica, declarada **Patrimônio Natural Mundial pela Unesco**, os problemas comuns a todos os



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

municípios e ao Estado não podem ser resolvidos de forma isolada, apenas do ponto de vista local. Ao contrário, exigem projetos, obras e serviços cuja complexidade extrapola e desconhece os limites físicos de cada município. De fato, cerca de oitenta e dois por cento do território do Litoral do Paraná é delimitado em Unidades de Conservação, sendo 29% de proteção integral e 53% de uso sustentável, o que faz com que a proteção ambiental seja a principal tipologia de uso do solo, notadamente nas zonas rurais. Há, de forma inequívoca, a necessidade de soluções conjuntas para problemas comuns, pois a perpetuação de tais situações só contribui para aumentar a tensão entre desenvolvimento econômico e a preservação ambiental. Esta contextualização força a uma solução para a estruturação de organização voltada para a coordenação e articulação dos entes federativos integrantes da região que resulte no estabelecimento de ações integradas na gestão territorial, dos serviços e de infraestrutura sob a ótica da construção da democracia participativa e do conceito de cidadania. Não se desconhece que o desafio é considerável e que envolve processos gradativos de aprendizagem e a mudança do atual paradigma institucional, mas em razão da sua importância, a concretização do plano não pode ser subestimada e nem negligenciada. Nessa linha de ideias, recomenda-se, aproveitando a iniciativa paranaense embrionária ao criar o **COLIT**, um órgão colegiado para a gestão do uso do solo, o seu desenvolvimento progressivo por meio de instituição de efetiva governança interfederativa, no âmbito do processo de planejamento do Litoral do Estado do Paraná, como um dos elementos de implantação do Plano para o Desenvolvimento Sustentável, segundo as disposições do Estatuto da Metrópole, Lei Federal nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. (...) É interessante observar que a referida lei positivou o entendimento do Supremo Tribunal Federal sobre a instituição de regiões metropolitanas e a participação dos municípios, reafirmando a autonomia destes, fixado quando do julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 1.842-RJ. (...) Durante a elaboração do presente trabalho, os especialistas identificaram as seguintes funções públicas de interesse comum: a prestação dos serviços públicos de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

saúde, educação e de transporte público intermunicipal, o planejamento e a gestão do turismo, a gestão ambiental e o manejo dos resíduos sólidos. A **governança interfederativa** deve respeitar os seguintes **princípios**: i) prevalência do interesse comum sobre o local; ii) compartilhamento de responsabilidades; iii) autonomia dos entes da federação; iv) gestão democrática da cidade; v) efetividade no uso de recursos públicos; e vi) busca de desenvolvimento sustentável. Deve, ainda, observar as diretrizes específicas para implantação de processo permanente e compartilhado de planejamento urbano; a constituição de um sistema integrado de alocação de recursos e de prestação de contas; a compensação por serviços ambientais; e a compatibilização dos planos plurianuais e das leis orçamentárias dos entes envolvidos. Quanto à sua **estrutura**, a ser estabelecida pela lei complementar estadual, deve contemplar: i) uma instância composta pelos representantes do Poder Executivo dos entes federativos integrantes da unidade regional a ser instituída; ii) uma instância colegiada deliberativa com representação da sociedade civil; iii) uma organização pública com funções técnico-consultivas e iv) um sistema integrado de alocação de recursos (art. 8º, inciso I a IV, da Lei Federal nº 13.089/2015). É importante destacar que a presente proposta de instituição de unidade regional e de governança interfederativa do Litoral do Paraná deve ser inicialmente desenvolvida, debatida e discutida na estrutura de gestão proposta para o presente plano (Item 5.2 do presente volume). Não obstante, a presente proposta de **governança interfederativa** prevê:

- Conselho Superior;
- Conselho de Desenvolvimento Sustentável do Litoral;
- Organização pública com funções técnico-consultivas;
- Sistema Integrado de Alocação de Recursos e Prestação de Contas.

6. Legislação

Considerando que a Declaração sobre o Meio Ambiente da ONU (Estocolmo 1972) determina, em seu artigo 1º, que o homem tem o direito fundamental à liberdade, à igualdade e ao desfrute de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

condições de vida adequadas, em um meio ambiente de qualidade tal que lhe permita levar uma vida digna e gozar de bem-estar, e é portador solene da obrigação de proteger e melhorar o meio ambiente, para as gerações presentes e futuras;

Considerando que a Constituição Federal de 1988 adotou, em seu artigo 225, **(i)** a proteção 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 (*caput*); **(ii)** a proteção da fauna e da flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade (VII); **(iii)** a sujeição dos infratores, de condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados (§ 3º); **(iv)** a utilização, da Floresta Amazônica brasileira, **Mata Atlântica, Serra do Mar, Pantanal Mato-Grossense e Zona Costeira, patrimônio nacional**, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a **preservação do meio ambiente**, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais (§ 4º);

Considerando que a Constituição Federal de 1988, em seu artigo 215, estatui que “o Estado garantirá a todos o pleno exercício dos direitos culturais e acesso às fontes da cultura nacional, e apoiará e incentivará a valorização e a difusão das manifestações culturais” e, no artigo 216, que “constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: I - as formas de expressão; II - os modos de criar, fazer e viver; III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas; IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; V - os conjuntos



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico”;

Considerando que o Litoral do Paraná insere-se na Reserva da Biosfera – Mata Atlântica da ONU; é Patrimônio Natural Mundial pela Unesco (Complexo Estuarino Lagunar Paranaguá-Cananéia-Iguape e Serra do Mar); possui duas áreas que são Sítio Ramsar (ESEC Guaraqueçaba e APA de Guaratuba); é área prioritária pra conservação com importância biológica extremamente alta, segundo o Ministério do Meio Ambiente, integra o Mosaico Lagamar, do ICMBio e a Grande Reserva da Mata Atlântica;

Considerando a legislação referente ao gerenciamento costeiro: Constituição Federal de 1988: Zona Costeira como Patrimônio Nacional (art. 225,§ 4º); Decreto Presidencial 1980 - Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM); Lei n.º 6.938/81 - Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA); Lei n.º 7661/88 - Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC); PNGC I - Resolução CIRME n.º 01/1990; PNGC II - Resolução CIRME n.º 05/1997; Plano de Ação Federal para Zona Costeira (PAF-ZC I, II e III) - Resolução CIRME n.º 05/1998; Decreto n.º 5300/04 - Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro; Decreto n.º 5377/05 - Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM); Planos Setoriais para os Recursos do Mar (PSRM) – 2012/2015; Decreto n.º 74.557/1974 (Comissão Interministerial para os Recursos do Mar – CIRM); Decreto n.º 1530/1982 (Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar – CNUDM); Resolução n.º 001/97, da CIRM (Sistema Brasileiro de Observação dos Oceanos e Estudos do Clima – GOOS - BRASIL); a Política Nacional de Assuntos Antárticos (POLANTAR); Lei n.º 13.164/2001 – Zona Costeira do Estado do Paraná; Resolução SEMA n.º 014/99 - Câmara de Assessoramento Técnico ao Conselho do Litoral para o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro; Resolução SEMA n.º 01/01: Câmara de Assessoramento Técnico ao Conselho do Litoral para o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, com a finalidade exclusiva de promover estudos para a elaboração do Zoneamento Econômico - Ecológico Marinho do Estado do



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Paraná; Resolução Sema nº 49/08 - Comissão Técnica do Gerenciamento Costeiro;

Considerando o Fundo Global para o Meio Ambiente (GEF), implementado, em conjunto, pelo Banco Mundial, pelo Programa de Desenvolvimento da ONU (PNUD) e pelo Programa Ambiental das Nações Unidas (UNEP) (1991); Declaração do Direito ao Desenvolvimento (1986); Painel da ONU sobre Biodiversidade (1993); Declaração e Programa de Ação de Viena de 1993; Conferência sobre População e Desenvolvimento (Cairo) (1994); Convenção da ONU sobre o Combate à Desertificação (Paris) (1994); Segunda Conferência Mundial sobre Assentamentos Humanos (Habitat II) (Istambul) (1996); Protocolo de Kyoto (1997); Conferência Mundial do Milênio da ONU (Nova York) (2000); Protocolo de Biossegurança de Cartagena (Canadá) (2000); Reunião ministerial da Organização Mundial do Comércio (Doha) (2001); Conferência Internacional da ONU sobre Financiamento para o Desenvolvimento (Monterrey) (2002);

Considerando os instrumentos de responsabilização ambiental, corporativa e social das sociedades empresariais e instituições financeiras, como Princípios do Equador; Protocolo Verde; Guias Socioambientais; Pacto Global; Resolução BACEN nº 3792/2009 e Resolução BACEN nº 4.327/2014; Instrução CVM nº 358/2002; Bovespa - Índice de Ações com Governança Corporativa, Índice de Sustentabilidade Empresarial – ISE e Índice Carbono Eficiente – ICO2;

Considerando que o Conselho das Cidades indica, por meio da **Resolução nº 25/05**, art. 5º, que a organização do processo participativo deverá garantir a diversidade, nos seguintes termos: I – realização dos debates por segmentos sociais, por temas e por divisões territoriais, tais como bairros, distritos, setores entre outros; II – garantia da alternância dos locais de discussão e que o Conselho das Cidades, do Ministério das Cidades, editou a Resolução nº 25, de 18 de março de 2005, dispõe sobre a metodologia de realização do processo participativo de elaboração, implementação e execução do Plano Diretor (Art. 3º, 4º, I, II, III, 5º, I e II, 6º);



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Considerando que o **Pacto Global da ONU** é uma iniciativa política estratégica para empresas, entidades civis e governos que estão empenhados em alinhar suas operações e estratégias aos dez princípios universalmente aceitos nas áreas de direitos humanos, trabalho, meio ambiente e combate à corrupção, com vistas à implementação de práticas de sustentabilidade e catalisação de ações de apoio a objetivos mais amplos da ONU, incluindo os Objetivos de Desenvolvimento do Milênio (ODM);

Considerando que o **Programa Cidades** é o componente urbano do Pacto Global da ONU, que reconhece que cidades, em particular, têm o potencial de fazer grandes avanços na criação de sociedades sustentáveis – nas quais questões econômicas, ecológicas, políticas e culturais são integradas e trabalhadas em conjunto, com todos os níveis de governo, empresas e sociedade civil para aumentar a sustentabilidade, resiliência, diversidade e adaptação das cidades em face dos complexos desafios urbanos.

RECOMENDA, nos termos do artigo 27, inciso IV, da Lei Federal nº 8.625/93, aos senhores **MARINA CABREIRA BASTOS**, representante do Consórcio Litoral Sustentável e Gerente Contrato e **FABRÍCIO MIYAGIMA**, Gestor do Contrato da Secretaria de Planejamento e Coordenação Geral, referente ao Empréstimo nº 8201/BR e Contrato nº 004/2017, firmado entre o Estado do Paraná, por intermédio da Secretaria de Estado do Planejamento e Coordenação Geral, e Consórcio Litoral Sustentável, em 19 de dezembro de 2017, do Projeto Multissetorial para o Desenvolvimento do Paraná:



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

I. DOCUMENTOS INSTITUCIONAIS

1. A consideração no Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral, nos próximos produtos (12 e 13) e suas conclusões, dos seguintes documentos: **(i)** Carta de Matinhos (II Fórum de Pesquisas em Desenvolvimento Territorial Sustentável), **(ii)** Carta de Paranaguá (1º Workshop sobre o “Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná” - PDS), **(iii)** Cartas das Equipes de Acompanhamento do Litoral Norte, Litoral Sul e Paranaguá, **(iv)** Ofício nº 67/2019, do Observatório de Conservação Costeira, **(v)** Considerações sobre a Governança para o PSD – Litoral, **(vi)** Parecer Técnico sobre Licenciamento Ambiental da Faixa de Infraestrutura no Município de Pontal do Paraná e **(vii)** Ofício nº 387/2019/SEMMA/Paranaguá;

2. A consideração no Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral, nos próximos produtos (12 e 13) e suas conclusões da **Carta de Matinhos** (II Fórum de Pesquisas em Desenvolvimento Territorial Sustentável, realizado em 16 de agosto de 2018, na Universidade Federal do Paraná), destacando-se os seguintes aspectos: **(i)** a realização pelo Estado de uma Avaliação Ambiental Estratégica/Integrada da Bacia Litorânea; **(ii)** a adoção, nos termos de referência dos licenciamentos ambientais, da análise do impacto sinérgico e/ou cumulativo dos empreendimentos atuais e futuros previstos; **(iii)** a adoção, nos termos de referência dos licenciamentos ambientais, da efetiva participação da comunidade, inclusive respeito aos seus protocolos de consulta; **(iv)** a adoção, nos termos de referência dos licenciamentos ambientais e dos zoneamentos (Plano Diretor, ZEE, Plano de Gerenciamento Costeiro), da análise da inserção do empreendimento nos Planos do Litoral, como o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral, Plano da Bacia Hidrográfica Litorânea, Planos da Mata Atlântica, Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS), Plano de Regularização Fundiária, Planos de Manejo das Unidades de Conservação e Termo de Convênio de Ação Conjunta, em vigência entre os Estados do Paraná e São Paulo, assinados pelos Governadores de Estado, José Richa (PR) e André Franco Montouro (SP); **(v)** a adoção, nos termos de referência dos licenciamentos ambientais e dos zonea-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

mentos, da análise da inclusão das Metas de Aichi, dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS17) e da Iniciativa Azul do Brasil (Portaria Conjunta nº 261/2018); **(vi)** a adoção, nos termos de referência dos licenciamentos ambientais e zoneamento, do respeito ao Bioma Mata Atlântica, Lei da Mata Atlântica, áreas úmidas e áreas de preservação permanente, segundo a Constituição Federal, Constituição do Estado do Paraná, Lei nº 11.428/2006, Lei nº 12.651/2012 e Resolução Conjunta IBAMA/SEMA/IAP nº 05/2008; **(vii)** a adoção, nos termos de referência dos licenciamentos ambientais e zoneamento, da análise da paisagem na perspectiva das diferentes escalas de tempo e espaço como fundamentais para evitar o comprometimento do ambiente, da economia, da sociedade e da cultura; **(viii)** a análise da viabilidade ambiental, econômica e social da implantação dos empreendimentos portuários e do pré-sal previstos na região litorânea, em Antonina, Paranaguá e Pontal do Paraná; **(ix)** o desenvolvimento de estudos para a adoção de Licença Social para Operação (LSO), metodologia já aplicada de forma exitosa na Austrália, Chile e China; **(x)** a melhoria da fiscalização da execução e do monitoramento ambiental dos empreendimentos, especialmente no que tange às emissões atmosféricas, efluentes líquidos, resíduos sólidos e ruídos, inclusive com a utilização de tecnologia e sistema de gestão ambiental; **(xi)** a melhoria da fiscalização da execução do monitoramento ambiental da supressão da vegetação, da compensação florestal, dos desmatamentos e das ocupações irregulares; **(xii)** a melhoria da fiscalização e do monitoramento ambiental da caça e pesca ilegal, extrativismo ilegal, introdução de espécies invasoras e correto procedimento quanto à água de lastro; **(xiii)** a revisão dos limites estaduais para emissões atmosféricas, seguindo padrões da Cetesb ou Organização Mundial da Saúde; **(xiv)** a adoção de programas de melhoria da qualidade do ar nos ambientes urbanos dos municípios, especialmente relacionados às atividades industriais, portuárias, e de infraestrutura; **(xv)** o aprofundamento das pesquisas sobre a sedimentação das baías no Litoral do Paraná, discutindo-se alternativas à atividade portuária em Antonina; **(xvi)** o incentivo governamental a Programas de Pagamento por Serviços Ambientais e Sistemas Baseados na Natureza, visando à mitigação da produ-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

ção de sedimentos e contaminantes, destacando-se a despoluição e desassoreamento da Baía de Paranaguá e a recuperação de áreas degradadas da Mata Atlântica costeira e ecossistemas associados; **(xvii)** a garantia da criação, implementação e manutenção das unidades de conservação, municipais, estaduais e federais, inclusive desenvolvendo, quando possível, seu potencial turístico e considerando o incremento do ICMS Ecológico; **(xviii)** a priorização do investimento público em abastecimento, drenagem, resíduos sólidos, saneamento e balneabilidade; **(xix)** o aumento do investimento em educação, saúde e segurança, proporcional ao deferimento de novos empreendimentos e o aumento da pressão demográfica; **(xx)** a prevenção de acidentes de trânsito, em Morretes, em atenção ao Manifesto da Associação de Moradores do Rio Sagra do de Cima e Carambiú; **(xxi)** a prevenção de acidentes de trânsito, na BR 277, em particular na BR 277 (km 25 e 44) e perímetro urbano de Paranaguá; **(xxii)** o aprimoramento do monitoramento dos acidentes e da mortandade de fauna, nas rodovias do Litoral; **(xxiii)** a homologação das Terras Indígenas Sambaqui e Cerco Grande; **(xxiv)** o reconhecimento, a regularização, a integração e a proteção dos territórios das comunidades tradicionais, na faixa terrestre e marinha; **(xxv)** a revisão das normas de gestão pesqueira nos ambientes estuarinos e marinhos de forma participativa; **(xxvi)** o fomento de políticas públicas de desenvolvimento territorial para as comunidades pesqueiras, com base em atividades complementares à pesca como turismo de base comunitária, gastronomia, agroecologia, cultivos marinhos e outras, de acordo com as comunidades; **(xxvii)** o desenvolvimento de potencialidades turísticas regionais, considerando as particularidades sociais, culturais e ecossistêmicas, promovendo-se novos segmentos do turismo, como por exemplo o náutico, o rural, ecológico, científico, de aventura e de base comunitária; **(xxviii)** a necessidade de revisão e qualificação do COLIT, com maior representatividade da sociedade civil, transparência de suas ações e deliberações e respeito ao devido processo legal; **(xxix)** a adoção de mecanismos de monitoramento e avaliação do PDS do litoral, inclusive com envolvimento da academia; **(xxx)** o respeito ao Princípios da Precaução, devido à severidade, magnitude e irreversibilidade dos impactos



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

ambientais sobre a população e o frágil ecossistema regional, com consequências futuras severas, permanentes e indesejáveis;

3. A consideração no Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral, nos próximos produtos (12 e 13) e suas conclusões da **Carta de Paranaguá** (1º Workshop sobre o “Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná” - PDS, realizado no dia 31 de maio de 2019 no Instituto Federal do Paraná)¹⁵, destacando-se os seguintes aspectos: **(i)** a apresentação de maior clareza metodológica e a utilização de ferramentas de modelagem para a criação de mais de um cenário; **(ii)** a resolução da contradição entre as narrativas apresentadas nas audiências públicas e oficinas e o cenário proposto;¹⁶ **(iii)** a consideração dos impactos negativos dos projetos e empreendimentos propostos para o Litoral do Paraná; **(iv)** a

¹⁵ O evento “contou com a participação não só de profissionais e pesquisadores que investigam o litoral do Paraná há décadas, mas professores e/ou estudantes das três IES, Instituto Federal do Paraná (IFPR), Universidade Federal do Paraná (UFPR) e Universidade Estadual do Paraná (Unespar) e cinco distintos Programas de Pós-graduação. Sendo estes: o Programa de Pós-graduação em Ciência, Tecnologia e Sociedade, do IFPR; o Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Territorial Sustentável, o Programa de Pós-graduação em Sistemas Costeiros Oceânicos, o Programa de Pós-graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento e o Programa de Pós-graduação em Antropologia, estes da UFPR”.

¹⁶ Observou-se um conflito entre o “melhor cenário”, proposto pelo PDS Litoral, na Fase 03 – Construção de Cenários e Visão de Futuro, nos Produtos 07, 08 e 09, e os projetos selecionados pela Equipe de Acompanhamento, nas oficinas da Fase 04, conforme observado pelo Ministério Público na audiência pública da Fase 04, dia 13/08/2019, em Paranaguá.

Projetos Mais Votados – Priorização:

Eixo Socioterritorial – Programa Litoral para Todos

LT04 Esgoto para Todos

LT05 Drenagem Litoral

Eixo Socioterritorial – Programa Saberes do Litoral

SL02 Patrimônio Litorâneo

SL04 Litoral sem Fronteiras

Eixo Institucional – Programa Fortalece Litoral

FL02 Revisão Integrada dos Planos Diretores a partir da Aprovação do PDS_Litoral

FL04 Regularização Fundiária

Eixo Institucional – Programa Litoral Eficiente

LE03 Estruturação de um Sistema de Transporte Público

LE06 Transporte Escolar Público para Áreas Rurais e Periféricas

Eixo Ambiental – Programa Protege Litoral

PL01 UNICO (Unidades Integradas de Conservação)

PL03 FiscalizAmbiente

Eixo Ambiental – Programa Litoral para Valer

LV01 Produção de Natureza no Litoral do Paraná

LV06 Promoção da Cultura Náutica

Eixo Econômico – Programa Integra Litoral

IL01 Promotur

IL01 Gestão Integrada do Turismo no Litoral

Eixo Econômico – Programa Litoral de Oportunidades

LO03 Desenvolvimento da Pesca no Litoral 2020/2035

LO06 Fomento ao Empreendedorismo

Eixo Infraestrutura – Programa Litoral Produtivo

LP04 Nova Ferrovia da Serra do Mar

LP08 Transporte Limpo

Eixo Infraestrutura – Programa Conecta Litoral

CL08 Corredores Verdes nas Estradas

CL09 Melhoria das Estradas Rurais



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

apresentação de Indicadores de Desenvolvimento Sustentável padronizados nacional ou internacionalmente; **(v)** a utilização de Indicadores de Saúde das Pessoas, Indicadores de Saúde Ambiental e Indicadores de Saúde Única, para a análise dos impactos ambientais e sociais dos projetos; **(vi)** a melhor sistematização e diferenciação entre “Projetos Previstos” e “Programas Propostos”; **(vii)** a realização de análise que interligue melhor o Diagnóstico e o Prognóstico apresentados nos últimos produtos, detalhando-se todos os impactos associados às atividades portuárias e os investimentos nas rodovias atuais e futuros, tanto de forma individual, quanto de forma integrada, levando em consideração os impactos sinérgicos negativos sob o ponto de vista social, ambiental e cultural; **(viii)** a apresentação de outras alternativas e outros cenários, além do Cenário 2035 proposto; **(ix)** a apresentação de outros cenários possíveis ou Propostas de Desenvolvimento, com a análise de uma alternativa concreta, uma modelagem ou visão de futuro que leve em consideração a não existência de novas Atividades Portuárias; **(x)** a apresentação de outros cenários possíveis ou Propostas de Desenvolvimento, com a análise de uma alternativa concreta, uma modelagem ou visão de futuro que avalie os investimentos com os mesmos valores ou as mesmas cifras econômicas, dos investimentos portuários e rodoviários, em outros setores, como o Turismo, Prestação de Serviços, Tecnologia da Informação, Negócios Não Dependentes de Matéria Prima, Inovação Tecnológica, Centros Comerciais, Tecnologias em Gestão de Recursos Naturais ou Sistemas Produtivos Associados à Agricultura, Agroecologia ou Agropecuária, entre outros; **(xi)** a apresentação da responsabilidade governamental na estruturação dos cenários propostos e na execução de projetos; **(xii)** o melhor detalhamento do Modelo de Gestão Portuária proposto, incluindo neste, outras vias alternativas para o transporte portuário; **(xiii)** a apresentação de proposta para a concentração das atividades portuárias em uma única região, onde já ocorre, utilizando novas tecnologias adotadas em outras regiões do Brasil ou em outros países e a utilização de cabotagem para conexão entre portos ou transporte de mercadorias; **(xiv)** a resolução das inconsistências conceituais ou



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

técnicas, como a melhoria dos produtos cartográficos (escala, orientação, projeção cartográfica e legenda clara) e imagens¹⁷; **(xv)** a indicação da existência da comunidade indígena Tupã Nhá Kretã, em Morretes, inclusive no mapa de comunidades tradicionais; **(xvi)** a consideração de mais dados para a identificação das comunidades tradicionais, como o censo pesqueiro da EMATER, CAR (Cadastro Ambiental Rural) e Planos Locais de Desenvolvimento da Maricultura (PLDM); **(xvii)** a atualização dos mapas, do traçado da ferrovia e da localização das RPPN; **(xviii)** a melhor conexão dos Programas, Projetos e ideias entre si e na realidade do Litoral do Paraná, suas sinergias e conflitos; **(xix)** a identificação das fontes ou a origem de todas as ideias que inspiraram as propostas no PDS (Projetos, Programas e Planos); **(xx)** a correção de inconsistências como o trecho que afirma: “Não existem problemas jurídicos” em relação ao desenvolvimento de grandes empreendimentos e comunidades tradicionais na região; **(xxi)** a especificação da capacidade de carga das rodovias atuais e propostas; **(xxii)** a especificação dos impactos das mudanças climáticas e ações relacionadas ao conceito de Adaptação baseada em Ecossistemas, pois o Litoral do Paraná apresenta algumas regiões vulneráveis; **(xxiii)** a apresentação de informações sobre Planos ou Estratégias relacionados aos eventos extremos, os quais já ocorreram em 2011; **(xxiv)** a inclusão dos Planos Municipais da Mata Atlântica e do PLDM e sua relação com os projetos apresentados; **(xxv)** a inclusão da relação entre os projetos apresentados e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável; **(xxvi)** a melhoria das informações sobre Governança, detalhando-se a estratégia para organização das pessoas e instituições envolvidas para a execução dos Planos de Ação, Programas e Projetos propostos;

4. A consideração no Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral, nos próximos produtos (12 e 13) e suas conclusões das **Cartas das Equipes de Acompanhamento do Litoral Norte, Litoral Sul e Paranaguá, destacando-se os seguintes aspectos: **(i)** a inclusão de cenários com os empreendimentos, projetos e planos propostos, possibilitando uma**

¹⁷ Recomendação nº 04/2019, do GAEMA – Paranaguá e Promotorias Ambientais do Litoral e documentação entregue pelo Núcleo de Inteligência (NI), do Centro de Apoio Técnico à Execução (CAEX), do Ministério Público do Estado do Paraná (MPPR).



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

avaliação de caminhos diversificados para o litoral do Paraná em 2035, uma vez que apenas um único cenário foi proposto, com projetos e programas com sérias críticas quanto à sustentabilidade e riscos jurídicos; **(ii)** a necessidade de realização de uma Avaliação Ambiental Estratégica por parte do governo do Estado, dando melhor embasamento técnico e de políticas públicas para o desenvolvimento sustentável da região costeira do Estado do Paraná; **(iii)** a necessidade de realização de estudos de impactos sinérgicos que apresentem os reais impactos cumulativos, principalmente dos empreendimentos viários e portuários; **(iv)** a necessidade de realização de modelagem para a proposição de cenários, de forma que gestores e sociedade civil possam avaliar as consequências positivas e/ou negativas de cada ação proposta; **(v)** a necessidade de realização de estudo de capacidade de suporte da região costeira, que possibilite avaliar os limites de uso e ocupação do território;

5. A consideração no Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral, nos próximos produtos (12 e 13) e suas conclusões do **Ofício nº 67/2019, do Observatório de Conservação Costeira**, destacando-se os seguintes aspectos: **(i)** o maior aprofundamento no aporte de elementos e discussão sobre as grandes obras com impacto relevante no litoral paranaense, tais como: Novo Porto em Pontal do Paraná (Pontal do Sul), Estrada paralela à PR 412 (entre a PR 407 e Pontal do Sul), Contornos urbanos em Morretes e Antonina, PR-405 (acesso para Guaraqueçaba), BR- 101, Ponte de Guaratuba, Nova Ferrovia da Serra do Mar e Requalificação do Acesso ao Litoral Sul a partir de Paranaguá; **(ii)** a elaboração de cenários alternativos que não considerem a implementação dos referidos empreendimentos **(iii)** o maior aprofundamento dos impactos sinérgicos negativos sobre os meios socioeconômico, biótico e físico relacionados a estes empreendimentos e o comprometimento à sustentabilidade socioeconômica e ambiental da região; **(iv)** a recomendação para a elaboração de estudos de impacto sinérgico previamente à implantação do conjunto de alguns dos empreendimentos já em processo de licenciamento ambiental; **(v)** a análise da sinergia ou dos conflitos entre os Planos de Ação Programas e Projetos propostos; **(vi)** a consideração dos impactos dos empre-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

endimentos em espécies da fauna como lontra, papagaio-da-cara-roxa, bicudinho-do-brejo e mico-leão-da-cara-preta; **(vii)** a consideração do traçado menos ambientalmente impactante da Nova Ferrovia; **(viii)** a identificação das fontes ou a origem das ideias que inspiraram as propostas no PDS (Projetos, Programas e Planos de Ação); **(ix)** a alteração da proposta de macrozoneamento, que aponta uma grande área em Pontal do Paraná como ‘Setor de Interesse para Expansão Portuária e Logística’, e a apresentação de alternativas de desenvolvimento social e econômico, condizentes com a fragilidade ambiental da região; **(x)** a apresentação de um cenário no qual as atividades portuárias se concentram no Município de Paranaguá; **(xi)** a apresentação de um cenário acerca da inviabilidade da atividade portuária em Antonina, sobretudo devido às altas taxas de assoreamento da Baía de Antonina e a sua conseqüente desmobilização; **(xii)** o esclarecimento das propostas de ‘Setor das Áreas de Produção Agropecuária’ e o incentivo à agricultura de menor escala, dentro do contexto da agricultura familiar, valorizando práticas sustentáveis e cadeias produtivas de circuito curto, em Guaraqueçaba; **(xiii)** o aprofundamento dos estudos das áreas agrícolas, na Baía de Guaratuba e a discussão sobre o uso de agrotóxicos na região e seus impactos negativos; **(xiv)** a distinção entre a agricultura, que utiliza agrotóxicos, e as atividades desenvolvidas por pequenos agricultores no litoral paranaense, elaborando-se um cenário que ressalte a importância da agricultura orgânica e cadeias produtivas de circuito curto de comercialização para a região; **(xv)** o aprofundamento da abordagem do zoneamento sobre as áreas estuarinas e marinhas, indicando zonas e setores para estas áreas, ou sugestões de como isso poderia ser desenvolvido no futuro; **(xvi)** a substituição do Zoneamento Ecológico-Econômico do Litoral do Paraná pelo PDS Litoral; **(xvii)** a proposição de um rearranjo qualitativo das estruturas de gestão territorial e tomadas de decisão no litoral paranaense, especialmente no que diz respeito aos colegiados participativos¹⁸, visando a formação de uma supe-

¹⁸ Reforma Intra colegiados - Revisar, reformar e padronizar, sob princípios de boa governança (transparência, uso de recursos, execução e acompanhamento de projetos, paridade, agenda ordinária, definição de pauta dentro de atribuições) os regimentos do COLIT, dos conselhos municipais de meio ambiente, dos conselhos municipais de turismo, do Conselho da Ilha do Mel.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

reestrutura eficiente e transparente sobre suas ações normativas¹⁹, consultivas e deliberativas; **(xviii)** a criação da Unidade Regional da Zona Costeira Paranaense sob o status de Mesorregião Geográfica, assumindo sua identidade regional como realidade construída pela sociedade que aí se formou (IBGE, 1990²⁰) e a micro-regionalização da Zona Costeira Paranaense sob, no mínimo, duas unidades: **a)** Microrregião Norte (Municípios de Guaraqueçaba, Antonina e Morretes, acrescido da porção Norte Estuarina do Município de Paranaguá); **b)** Microrregião Centro-Sul²¹ (Municípios de Paranaguá, Matinhos, Pontal do Paraná, Guaratuba), com concentração industrial restrita à zona retroportuária de Paranaguá, e totalmente excluída para o município de Pontal do Paraná; **(xix)** a criação de Conselho Regional de Turismo do litoral impreterivelmente representado por servidores técnicos efetivos das prefeituras, por representantes de segmentos de base comunitária, do ecoturismo, das entidades de patrimônio cultural, das universidades; **(xx)** o apoio à atuação da Câmara Técnica de Gerenciamento Costeiro – Comitê responsável pela execução dos instrumentos do Gerenciamento Costeiro no Paraná (PARANÁ, 2018²²);

6. A consideração no Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral, nos próximos produtos (12 e 13) e suas conclusões das **Considerações sobre a Governança para o PDS – Litoral**, destacando-se os seguintes aspectos: **(i)** a criação de uma Unidade Regional (Mesorregião), tornando-se independente da Mesorregião da Grande Curitiba; **(ii)** a criação de subdivisão em Microrregiões Norte (Guaraqueçaba, Antonina, Morretes), e Centro-Sul (Paranaguá, Pontal do Paraná, Matinhos e Guaratuba); **(iii)** a inclusão no arcabouço normativo do PDS Litoral dos seguintes instrumentos: Política Nacional de Meio Ambiente (PNMA); Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC); Política Nacional de Mudanças Climáticas; Política Setorial

¹⁹ Aspecto indispensável para a qualificação da governança está no arcabouço normativo incidente acerca das tomadas de decisão e suas Bases Legais Federais, quais sejam: Política Nacional de Meio Ambiente; Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro; Política Nacional de Mudanças Climáticas; Política Setorial para os Recursos do Mar; Sistema Nacional de Unidades de Conservação; Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável, Aquicultura e Pesca; Política Nacional do Bioma da Mata Atlântica; Política Nacional de Recursos Hídricos; Política Nacional de Desenvolvimento Regional; Política Nacional de Ordenamento Territorial; Estatuto da Cidade; Estatuto da Metrópole.

²⁰ INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. Divisão Regional do Brasil em Mesorregiões e Microrregiões Geográficas. Rio de Janeiro: 1990.

²¹ Criação do órgão de governança interfederativa para a Microrregião Centro-sul, balizado pelo Estatuto da metrópole.

²² PARANÁ. SECRETÁRIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS HÍDRICOS – SEMA. Resolução n. 43, de 28 de novembro de 2018.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

para os Recursos do Mar (PSRM); Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC); Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável, Aquicultura e Pesca; Política Nacional do Bioma da Mata Atlântica; Política Nacional de Recursos Hídricos (PNRH); Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR); Política Nacional de Ordenamento Territorial (PNOT); Estatuto da Cidade; Estatuto da Metrópole; **(iv)** o atendimento dos órgãos executivos por equipes técnicas efetivas nos municípios; **(v)** a revisão, reforma e padronização, sob princípios de boa governança (transparência, uso de recursos, execução e acompanhamento de projetos, paridade, agenda ordinária, definição de pauta dentro de atribuições) dos regimentos do COLIT, dos conselhos municipais de meio ambiente, dos CONCIDADES, dos conselhos municipais de turismo e do Conselho da Ilha do Mel; **(vi)** a apresentação de um organograma/fluxograma de processos decisórios que permita a manifestação dos diferentes conselhos territoriais e ambientais (consultivos e deliberativos); **(vii)** a criação do órgão de governança interfederativa para a Microrregião Centro-Sul, balizado pelo Estatuto da metrópole; **(viii)** a criação de Conselho Regional de Turismo representado, de modo igualitário, por segmentos de base comunitária, ecoturismo, patrimônio cultural, universidades, Ciência e Tecnologia, e que fofoque projetos, capacitação, treinamento, agendas de eventos, campanhas promocionais, agregação do trade, qualificação de atrativos, informativos, sinalização, formatação de produtos turísticos sob princípios sustentáveis; **(ix)** o fortalecimento e subsídio financeiro para projetos a serem desenvolvidos pela Câmara Técnica de Gerenciamento Costeiro – Comitê responsável pela execução dos instrumentos do Gerenciamento Costeiro no Paraná (Resolução SEMA N^o 43, de 28 de novembro de 2018); **(x)** a formação de equipes de acompanhamento dentro de Grupos de Trabalho, com cronogramas específicos conforme a tipologia dos projetos, nomeados e acompanhados pelo COLIT, CT-GERCO, Governança interfederativa, Conselhos municipais de respectiva atribuição; **(xi)** a execução de Planos setoriais (Turismo, Saneamento, Segurança Pública, Transporte e Mobilidade Interurbana, Resíduos Sólidos), segundo planos estratégicos de curto/médio prazo;



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

7. A consideração no Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral, nos próximos produtos (12 e 13) e suas conclusões do **Parecer Técnico sobre Licenciamento Ambiental da Faixa de Infraestrutura no Município de Pontal do Paraná**, destacando-se os seguintes aspectos: (i) o registro da informação de que “diante da ausência de uma agenda voltada ao Gerenciamento Costeiro no Litoral do Paraná, o EIA-RIMA do empreendimento em análise procura embasar sua viabilidade territorial, por meio do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Pontal do Paraná, o qual se encontrava em tramitação no COLIT no decorrer do desenvolvimento do estudo (ENGEMIN, 2016, 2-65). Entretanto, demonstra-se fundamental enfatizar que este Plano Diretor de Pontal do Paraná se encontra atualmente judicializado, diante da existência de Ação Civil Pública, com obtenção de duas liminares, na Justiça Estadual e Federal, que suspenderam o trâmite do referido procedimento, cujo objeto é a nulidade do Plano Diretor de Pontal do Paraná, base de zoneamento, do referido licenciamento ambiental. Cabe destacar que a UFPR na oportunidade da análise do Plano Diretor de Pontal pelo COLIT pediu vistas ao processo, bem como submeteu parecer técnico com a indicação de inúmeras irregularidades na proposta, bem como apresentou recomendações. Todavia, jamais obteve qualquer resposta e/ou foi convidada para agregar contribuições ao Planejamento e Gestão do Território”; (ii) o registro das ilegalidades, como a publicação do Decreto Estadual nº 9.111, de 26 de março de 2018 e do Edital de Licitação Concorrência nº 08/2018 – DER/DT, para contratação de empresa para a construção do empreendimento, de 28 de março de 2018; (iii) o registro das duas lacunas determinantes na insuficiência do EIA-RIMA para o projeto da Faixa de Infraestrutura, quais sejam: (a) a inexistência de integração interdisciplinar entre as variáveis analisadas e (b) a indissociabilidade entre a Faixa de Infraestrutura e outros empreendimentos, em fase de licenciamento, nas áreas de influência direta e indireta, a destacar o Porto de Pontal; (iv) o registro da ausência de estudo de impacto sinérgico e cumulativo, tendo em vista outros empreendimentos portuários como: Melport, Odebrecht, Porto Pontal, Subsea 7 e Techint; (v) o registro e a avaliação em ambiente terrestre e água dos impac-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

tos como: tráfego pesado de caminhões, trânsito pesado no ferry-boat, poluição do ar, poluição sonora, aumento do tráfego, diminuição da vida útil da pavimentação viária, aumento de atropelamentos de pessoas e animais silvestres, entre outros; **(vi)** o registro dos impactos no **meio físico** como: dispersão da poluição; modificação na topografia; efeitos hidrológicos e sedimentares decorrentes de situações de alta pluviosidade; alteração do nível de base do lençol freático; conversão de ambientes hidromórficos em não hidromórficos, ou o contrário; limites dos sistemas de captação de água, abastecimento, tratamento e destinação, diluição de efluentes urbanos e industriais; qualidade das águas dos rios e canais da planície; problemas relacionados à disponibilidade hídrica e outorgas para abastecimento urbano e industrial; outorgas para lançamento de efluentes urbanos e qualidade da água de rios e canais no município de Pontal do Paraná; **(vii)** o registro dos impactos em **meio biológico** como: a fragilidade dos terrenos arenosos; a dependência de vegetação conservada para manter os fluxos de nutrientes e as delicadas relações entre estes ecossistemas e os ecossistemas vizinhos (como as matas das encostas da Mata Atlântica, os estuários, os manguezais e os marismas); a existência de fluxo gênico de populações do guanandi, árvore importante destas planícies, entre os indivíduos da localidade do Maciel, em Pontal do Sul, da Estação Ecológica da Ilha do Mel e de Antonina; o efeito “espinha de peixe”, onde estradas ou corredores perpendiculares a estrada principal vão aos poucos sendo formados, decorrente do uso da estrada principal ao longo do tempo; impactos do empreendimento sobre os sistemas de Floresta Atlântica de planície, notavelmente suas formações mais ameaçadas, as florestas de terras baixas, sobre a planície litorânea, as formações de restinga e os manguezais, que estão amparadas por unidades de conservação de proteção integral, como o Parque Estadual do Palmito, a Estação Ecológica de Guaraguaçu, a Estação Ecológica e o Parque Estadual da Ilha do Mel, em Paranaguá, além de Reservas Indígenas já demarcadas como a Terra Indígena Ilha da Cotonga; redução e incremento de distúrbios e alterações em áreas de uso e prioritárias para a conservação de mamíferos, reptéis e anfíbios; possível interrupção de fluxo genético e comunicação entre mamífe-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

ros que utilizam as áreas de planície dos corpos d'água do DNOs, Guaraguaçu e Maciel e as populações de cabeceira de rios na serra (ex. para as lontras - Lontra *longicaudis*); os impactos aos ecossistemas aquáticos pelo carreamento de sedimentos, contaminantes químicos, crescimento desordenado de zonas urbanas e seus efluentes, assim como o de portos e indústrias em zonas marginais, e ainda, a alteração da dinâmica física da zona estuarina pela implementação dos portos (piers); **(viii)** o registro dos impactos em **meio socioeconômico** como: mobilidade da população municipal; a construção de uma pista simples da Faixa de Infraestrutura; ausência de duplicação da PR-407; cenários de acidentes e congestionamentos; transferência dos atuais pontos de estrangulamento de veículos para a nova estrada ou até mesmo uma sobrecarga da atual estrada; inexistência de uma política pública local para o turismo; impacto na pesca artesanal; falta de garantia de recursos para a realização de todo empreendimento; **(ix)** o registro da concordância da equipe técnica da UFPR que é premente a necessidade de aprimoramento da malha viária da região litorânea do litoral do Paraná, bem como o aprimoramento de serviços e equipamentos públicos disponibilizados pelos poderes públicos em toda a região, a destacar no município de Pontal do Paraná; **(x)** o registro das seguintes recomendações, da equipe técnica: **(a)** a imediata paralisação do processo de licenciamento ambiental do projeto de Faixa de Infraestrutura, até que sejam concluídos os estudos que se encontram em processo de elaboração, no âmbito do Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná; **(b)** a análise e discussão aprofundada, realizada pela equipe técnica do Comitê da Bacia Litorânea, sobre os impactos da instalação do projeto da Faixa de Infraestrutura e do Complexo Portuário-Industrial associado, diante de um cenário que demandará significativo aumento do consumo de água, tanto para uso doméstico quanto para industrial, num município que dispõe de limitadas fontes de abastecimento; **(c)** a retomada da agenda atrelada ao GERCO (Gerenciamento Estadual Costeiro); **(d)** a elaboração de estudo de impactos sinérgicos e cumulativos, considerando a magnitude de todos os empreendimentos que se encontram em processo de licenciamento ambiental na região, quais sejam: Techint



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Engenharia e Construção S.A, Porto de Pontal (Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná), Estaleiro da Odebrecht, Melport Terminais Marítimos Ltda., Base de Sondagem Subsea 7 e a própria Faixa de Infraestrutura; **(e)** a priorização de obras de mobilidade urbana, com impactos territoriais e ambientais consideravelmente inferiores à Faixa de Infraestrutura, como a construção de acostamento na PR412 entre Shangri-lá e Pontal do Sul e a construção de binário em Praia de Leste; **(f)** a contemplação, pelo estudo de impactos sinérgicos e cumulativos, em sua área de influência direta a **Ilha do Mel**, bem como municípios vizinhos de Paranaguá, Matinhos e Guaratuba; **(g)** a comunicação correta do projeto de empreendimento Faixa de Infraestrutura a sociedade; **(h)** a discussão democrática do Plano Diretor de Pontal do Paraná, atualmente judicializado e do ZEE, que fundamentam o empreendimento; **(i)** o referendo da proposta de criação de unidades de conservação de proteção integral e **(j)** o fluxo participativo do Conselho Municipal de Meio Ambiente de Pontal do Paraná na discussão e elaboração de parecer acerca da viabilidade territorial e ambiental do empreendimento, bem como da aprovação pelo COLIT;

8. A consideração no Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral, nos próximos produtos (12 e 13) e suas conclusões do **Ofício nº 387/2019/SEMMA/Paranaguá, destacando-se os seguintes aspectos: **(i)** a ilegalidade da instituição da ZDD, pelo ZEE Litoral, no Município de Paranaguá; **(ii)** a ilegalidade da disposição do PDZPO sobre a utilização da Ilha Rasa da Cotinga como porto, por ser Terra Indígena Demarcada; **(iii)** a localização adequada dos pontos 015 (Vila Guarani) e 020 (Ilha dos Valadares); **(iv)** a indicação do Mercado do Peixe de Paranaguá; **(v)** a correção, indicando-se a incidência da APA de Guaraqueçaba sobre a lâmina d'água, da Baía de Paranaguá; **(vi)** a inclusão do Parque Estadual da Ilha das Cobras (Decreto Estadual nº 10.959/2018) na lista de UC's, da página 62; **(vii)** a indicação das sobreposições do perímetro urbano do município de Paranaguá com UC de Proteção Integral (Parque Estadual do Palmito) (Página 73) e a sobreposição entre o perímetro urbano do município de Paranaguá e a zona de amortecimento da Estação Ecológica do Guaraguaçu (Página 74); **(viii)** o ajuste do perímetro urbano**



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

em Pontal do Paraná (Página 77); **(ix)** o ajuste da Zona de Desenvolvimento Diferenciado (ZEE-PR Litoral) ao longo da PR 407 – Página 82; **(x)** a substituição do Setor Especial do Corredor Ferroviário (SECF) por Setor Especial do Corredor Portuário (SECP) (Página 90); **(xi)** a substituição da zona de amortização por zona de amortecimento (Página 97); **(xii)** a proposição da revisão pelo município de Paranaguá do seu perímetro urbano, em função da Zona de Amortecimento (ZA) da ESEC do Guaraguaçu; **(xiii)** a inclusão no Setor de Mananciais da delimitação das “Cavas do Imbocuí”, em Paranaguá, que possui outorga prevista para abastecimento público e que está incluída no Plano da Bacia Hidrográfica Litorânea (Página 107); **(xiv)** a discussão dos riscos e dos conflitos entre a ZIEP (Zona de Interesse para a Expansão Portuária) e a possível ZPM das “Cavas do Imbocuí”, considerando a restrição ambiental imposta pela Lei Complementar nº 095/2008, artigo 194, inciso II; **(xv)** a utilização do In-Bioveritas para melhor delimitação das Zonas de Preservação; **(xvi)** a indicação, nas propostas de intervenção no Sistema de Esgotamento Sanitário de Paranaguá, da ETE Cominese (em funcionamento) e da ETE Emboguaçu (cadastrada apenas como Estação Elevatória) (Página 190/191); **(xvii)** a inclusão da captação de água nas “Cavas do Imbocuí”, Alexandra e Serra da Prata (Página 194); **(xviii)** a recomendação para que as áreas do Parque Estadual do Palmito e Estação Ecológica do Guaraguaçu sejam recategorizadas como área rural, classificadas como ZPI (Zona de Proteção Integral); **(xix)** a indicação do conflito entre a zona de amortecimento da ESEC Guaraguaçu, o perímetro urbano e a ocupação urbana de Paranaguá e a proposição de resolução do conflito pelo PDS Litoral; **(xx)** a observação das restrições da Lei nº 11.428/2006 (Lei da Mata Atlântica) para uma possível expansão do perímetro urbano, provavelmente em direção à Alexandra, principalmente quanto ao disposto no artigo 30, § II da referida Lei, que **VEDA** a supressão de vegetação secundária em estágio **AVANÇADO** de regeneração para fins de loteamento ou edificação; **(xxi)** o registro do auxílio do Plano Municipal da Mata Atlântica (PMMA) na definição dessas diretrizes de expansão (ou não) do perímetro urbano de Parana-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

guá; **(xxii)** a sobreposição de uma possível ZA do Parque Estadual do Palmito sobre o perímetro urbano de Paranaguá e respectiva malha urbana existente;

II. GOVERNANÇA

1. No que concerne à Governança de acompanhamento, monitoramento e fiscalização da implementação do Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral, deve-se registrar no plano, nos próximos produtos (12 e 13) e suas conclusões:

(i) a discussão sobre a reestruturação do **COLIT**, tendo em vista a sua finalidade precípua de acompanhar, monitorar e fiscalizar o macrozoneamento do Litoral do Paraná, os Planos Diretores Integrados, o licenciamento ambiental e o desenvolvimento sustentável da região;²³

(ii) a discussão sobre as ações civis públicas e mandados de segurança que tiveram as ilegalidades do **COLIT** como objeto, apontando necessidade de melhor gestão;

(iii) a discussão sobre a estruturação da governança, tendo como parâmetro experiências e recomendações do Programa de Cidades do Pacto Global da ONU e do World Urban Fórum do UN Habitat;

(iv) a inclusão de instituições federais, considerando a relevante atuação no Litoral, de ANTAQ, IBAMA, ICMBio, INCRA, IPHAN, FUNAI, SPU, etc.;

(v) a consideração do Termo de Referência do PARANACIDADE para elaboração dos Planos Diretores e sua revisão;

2. No que concerne aos sistemas de suporte à Governança do Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral, deve-se registrar no plano, nos próximos produtos (12 e 13) e suas conclusões:

(i) a implementação de um **Sistema de Informações Geospaciais**, para orientar o trabalho de zoneamento e licenciamento ambiental;

²³ Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado, Eixo Socioterritorial – Programa Saberes do Litoral, SL01 Cartografia Social; Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado, Eixo Institucional – Programa Fortalece Litoral, FL05 Arrumando a Casa: Melhoria da Gestão Pública do Litoral.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

(ii) a implementação de um **Sistema de Monitoramento do PDS**, com indicadores e metas, respeitando-se as diretrizes estabelecidas pelo Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC), Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM) e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU;

(iii) a implementação de um **Sistema de Monitoramento Ambiental da Zona Costeira – SMA-ZC** que se constitui na estrutura operacional de coleta de dados e informações, de forma contínua, de modo a acompanhar os indicadores de qualidade social e ambiental da Zona Costeira e propiciar o suporte permanente dos Planos de Gestão, incluindo-se as informações sobre o monitoramento dos empreendimentos costeiros;

(iv) a integração dos dados supracitados ao Sistema EQUIS (*Environmental Quality Information System*);

(v) o inventário florestal do Bioma Mata Atlântica, da tipologia e estágios sucessionais e a interlocução dinâmica com sistemas de monitoramento como MapBiomas, para fiscalização do desmatamento e ocupações irregulares em tempo real;

(vi) o inventário fundiário dos imóveis públicos (União, Estado e Municípios), inclusive as ocupações urbanas em faixas de domínio de rodovias e ferrovias, para auxílio na Regularização Fundiária e Planos de Habitação de Interesse Social, com sua devida demarcação e inserção no Sistema de Informações Geoespaciais;

(vii) o inventário das comunidades tradicionais, indígenas e quilombolas e inserção no Sistema de Informações Geoespaciais;

(viii) a implementação da efetiva transparência às informações sobre zoneamento, licenciamento e monitoramento ambiental, bem como aos procedimentos de licenciamento e infração ambiental, inclusive com acesso pela internet;



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

III. INFRAESTRUTURA

1. No que concerne ao Porto de Antonina (TPPF/Interbulk), Complexo Portuário de Pontal do Paraná (Melpport, Odebrecht, Porto Pontal, Subsea 7 e Techint), Porto do Embocuí, Faixa de Infraestrutura, PR 340, PR 407, PR 508, BR 277, a Usina Hidrelétrica Governador Pedro Viriato Parigot de Souza (UHE Capivari-Cachoeira), empreendimentos retroportuários, náuticos e de dragagem:

(i) o registro das Recomendações Administrativas do Ministério Público, referentes aos empreendimentos;

(ii) o registro das ações civis públicas, ações de improbidade administrativa e ações criminais, referentes aos empreendimentos;

(iii) o registro de pareceres e acórdãos do Tribunal de Contas Estadual e Federal, referentes aos empreendimentos e metodologia de licenciamento ambiental;

(iv) o registro de seus impactos ambientais, sociais, sanitários, de risco e segurança, conforme Estudo de Impacto Ambiental, Estudo de Impacto de Vizinhança, procedimento de licenciamento ambiental e observações trazidas nas oficinas e audiências públicas do PDS Litoral;

(v) o registro do impacto nas bacias hidrográficas, restinga, manguezal e formações florestais da Mata Atlântica, e sua biodiversidade;

(vi) o registro do impacto nas comunidades tradicionais e no patrimônio arqueológico, cultural e histórico;

(vii) o registro do impacto sanitário como zoonoses, falta de saneamento, problemas respiratórios e dermatológicos;

(viii) o registro da real dimensão das profundidades do estuário, Canal da Galheta, bacia de evolução e cais, no que concerne à atividade portuária e a necessidade de dragagem, como apontadas em parecer do IBAMA²⁴ e estudos acadêmicos;

²⁴ Processo IBAMA nº 02001.007335/2005-97 - Parecer Técnico IBAMA nº 231/2009. O parecer informa que: "Segundo o EIA, o navio-tipo de projeto demanda um calado máximo de **12,1 m**, dispensando a realização de dragagem de aprofundamento entre o Canal da Galheta e as áreas de manobra (bacia de evolução), que já possui



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

(ix) o registro do impacto da configuração do ZEE Litoral e do Plano Diretor de Pontal do Paraná e da implantação do Complexo Portuário de Pontal do Paraná e da Faixa de Infraestrutura na Comunidade do Maciel, Ilha do Mel (Parque Estadual da Ilha do Mel, Estação Ecológica da Ilha do Mel e comunidades residentes), ESEC Guaraguaçu e ESEC Guaraqueçaba (Ilha da Galheta);²⁵

(x) o registro do impacto sinérgico dos empreendimentos atuais e futuros previstos pelo Governo e pelo PDS Litoral;

(xi) o registro da necessidade de regulamentação das hidrovias, terminais de passageiros e receptivos;

2. No que concerne ao Porto de Pontal do Paraná:

(i) o registro da necessidade permanente de dragagem²⁶, tendo em vista a profundidade das áreas do Canal da Galheta, bacia de evolução, cais e da área entre a Ponta do Poço e o Canal da Galheta, conforme apontado pelo IBAMA;²⁷

profundidades de **12,9 a 24 m**. Deve-se ressaltar que o calado máximo estipulado leva em consideração 69% dos contêineres cheios de um navio *Post-Panamax*, situação considerada normal no Porto de Paranaguá. No entanto, no item 'Porte de Embarcações' é apresentado um calado máximo de **14,5 m** com navio cheio, ou seja, um navio com esse calado e totalmente carregado não poderia ser atendido pelas condições atuais do Canal da Galheta. Dessa forma, deve-se solicitar maiores esclarecimentos ao empreendedor em relação à compatibilização entre o calado máximo disponível na bacia de evolução com a previsão da demanda de navios do tipo *Post-Panamax* com mais de 69% de contêineres cheios (e o seu respectivo calado máximo). Caso não seja atendido, o Porto Pontal estaria restrito a receber navios do tipo *Post-Panamax* com no máximo 69% dos contêineres cheios. Ainda com relação ao calado máximo disponível entre o Canal da Galheta e o cais (sugerido em 12,9 m), deve-se verificar a possível contradição existente no item 'Alternativas locacionais' onde é apresentado que um dos fatores determinantes para a escolha da Baía de Paranaguá para abrigar o Porto de Pontal é a sua capacidade de receber navios com calado de até 16 m. Já a área de acostagem (cais), no local projetado, possui 07 a 12 m de profundidade, sendo prevista a dragagem para aprofundamento para 16 m, com uma retirada de 1.580.322 m³ de sedimentos (incluindo taxas de variação/tolerância na execução dos serviços), numa área calculada de 250.000 m² (com 01 km de comprimento de cais por 250 m de largura). No entanto, não ficou claro o motivo para a dragagem de aprofundamento até a cota de 16 m, sendo que o calado máximo disponível na bacia de evolução é de 12,9 m."

25 1. ICMBio. NUP: 00436.005591/2016-67. Parecer nº 00003/2017/PROJUR/PFEICMBIOSC/PGF/AGU e Nota Técnica nº 4/2017/ESEC Guaraqueçaba/ICMBio (02127.001084/2017-54 e Número SEI:1213791).

2. Parecer Técnico sobre a proposta de Plano Diretor para o Município de Pontal do Paraná da UFPR.

3. Parecer Técnico e questionamentos referente ao pedido de vistas sobre o Plano Diretor de Pontal do Paraná, apresentado na reunião extraordinária do Conselho Pleno do Conselho de Desenvolvimento Territorial do Litoral Paranaense – Colit, realizada no dia 25 de novembro de 2015 e subscrito por Mater Natura – Instituto de Estudos Ambientais; Instituto de Pesquisa em Vida Selvagem e Educação Ambiental – SPVS e Associação Mar Brasil.

4. Consulta nº 01/2015, nº 02/2015, nº 03/2015 e nº 04/2015, do Centro de Apoio de Direitos Humanos e Consulta nº 119/2015 e 101/2016, do Centro de Apoio do Urbanismo.

²⁶ Observar o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral, nos seguintes itens: Produto 02, item 3. Outros Eventos e Atividades, VIII. Reunião entre moradores da Ilha do Mel e ONGs; Produto 10 (Fatores que condicionam a proposta de Macrozoneamento).

²⁷ Processo IBAMA nº 02001.007335/2005-97 - Parecer Técnico IBAMA nº 231/2009. O parecer informa que: "Segundo o EIA, o navio-tipo de projeto demanda um calado máximo de **12,1 m**, dispensando a realização de dragagem de aprofundamento entre o Canal da Galheta e as áreas de manobra (bacia de evolução), que já possui profundidades de **12,9 a 24 m**. Deve-se ressaltar que o calado máximo estipulado leva em consideração 69% dos contêineres cheios de um navio *Post-Panamax*, situação considerada normal no Porto de Paranaguá. No entanto, no item 'Porte de Embarcações' é apresentado um calado máximo de **14,5 m** com navio cheio, ou seja, um navio com esse calado e totalmente carregado não poderia ser atendido pelas condições atuais do Canal da Galheta. Dessa forma, deve-se solicitar maiores esclarecimentos ao empreendedor em relação à compatibilização entre o calado máximo disponível na bacia de evolução com a previsão da demanda de navios do tipo *Post-Panamax* com mais de 69% de contêineres



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

(ii) a complementação da informação sobre a profundidade da área do empreendimento, tendo em vista a ausência de dados como batimetria validada pela Marinha ou Carta Náutica;²⁸

(iii) a complementação da informação, pois, segundo o Estudo de Impacto Ambiental, o projeto do porto de Pontal do Paraná prevê o armazenamento de carga perigosa;²⁹

(iv) a revisão das modelagens matemáticas apresentadas no EIA-RIMA do Porto de Pontal, especialmente no que tange à profundidade natural da Ponta do Poço;

(v) a realização, com discussão pública, de estudo específico de Engenharia Naval, com o intuito de se evidenciar a viabilidade técnica de manobras de atracação e operação de grandes navios no Porto de Pontal, pois devido à hidrodinâmica da região, sobretudo, velocidade de correntes, necessário verificar a segurança do empreendimento;

3. No que concerne ao Porto de Antonina:

(i) o registro da necessidade permanente de dragagem, em área distante de descarte, com alto custo governamental, tendo em vista o assoreamento da Baía de Antonina;³⁰

cheios (e o seu respectivo calado máximo). Caso não seja atendido, o Porto Pontal estaria restrito a receber navios do tipo *Post-Panamax* com no máximo 69% dos contêineres cheios. Ainda com relação ao calado máximo disponível entre o Canal da Galheta e o cais (sugerido em 12,9 m), deve-se verificar a possível contradição existente no item 'Alternativas locais' onde é apresentado que um dos fatores determinantes para a escolha da Baía de Paranaguá para abrigar o Porto de Pontal é a sua capacidade de receber navios com calado de até 16 m. Já a área de acostagem (cais), no local projetado, possui 07 a 12 m de profundidade, sendo prevista a dragagem para aprofundamento para 16 m, com uma retirada de 1.580.322 m³ de sedimentos (incluindo taxas de variação/tolerância na execução dos serviços), numa área calculada de 250.000 m² (com 01 km de comprimento de cais por 250 m de largura). No entanto, não ficou claro o motivo para a dragagem de aprofundamento até a cota de 16 m, sendo que o calado máximo disponível na bacia de evolução é de 12,9 m."

²⁸ Observar o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral, nos seguintes itens: Produto 02, item 3. Outros Eventos e Atividades, VIII. Reunião entre moradores da Ilha do Mel e ONGs; Relatório 06, Volume III, no ponto 4.2 Edafologia e Tipos de Solo, item 4.2.3.1 Os portos e questões ambientais; Relatório 06, Volume IV, no ponto 5.3 Transporte Marítimo e Portos, item 5.3.4 Proposta de porto e área de atividades em Pontal do Paraná; Relatório 06, Volume IV, no ponto 5.3 Transporte Marítimo e Portos, item 5.3.4 Proposta de porto e área de atividades em Pontal do Paraná; Produto 10 (Fatores que condicionam a proposta de Macrozoneamento);

²⁹ Estudo de Impacto Ambiental do Porto de Pontal do Paraná. Observar o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral, nos seguintes itens: Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto 3.1.2 Fatores que condicionam a proposta de Macrozoneamento, item 3.1.2.10 Projetos de infraestrutura e logística em debate.

³⁰ Observar o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral, nos seguintes itens: Produto 02, Anexo I – Eventos Anteriores, Memória de Reunião nº 08/2018, da Coordenadoria Regional da Bacia Litorânea; Relatório 06, Volume IV, no ponto 5.3 Transporte Marítimo e Portos, item 5.3.3.5 Desenvolvimento Futuro do Porto: Plano Mestre do Porto de Antonina; Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto 3.1.2 Fatores que condicionam a proposta de Macrozoneamento, item 3.1.2.10 Projetos de infraestrutura e logística em debate; Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto 3.1.3 Proposta de Macrozoneamento, item 3.1.3.3 Setores.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

(ii) o registro de que o porto se situa na APA de Guaraqueçaba e por consequência precisa de anuência/ciência do ICMBio para o licenciamento de suas atividades;³¹

(iii) o registro de que o porto foi multado pela APPA por não atingimento da movimentação anual pactuada;

(iv) o registro de que o porto, em 31 de dezembro de 2018, teve prejuízo de R\$ 12.330 mil e apresentou capital circulante líquido negativo e R\$ 33.189 mil e que declarou que: “essas condições indicam a existência incerteza que pode levantar dúvida significativa quanto à capacidade de continuidade operacional da Companhia”;³²

(v) o registro acerca da inviabilidade ambiental e econômica do Porto de Antonina;³³

4. No que concerne ao Porto de Paranaguá:

(i) a especificação da fonte dos recursos para os investimentos previstos de mais de R\$ 1 bilhão, para ampliação portuária, dragagem e derrocagem;

(ii) a explicitação da concentração das atividades portuárias e logísticas no Município de Paranaguá como cenário mais adequado;³⁴

(iii) a indicação do respeito ou não à capacidade de suporte do Cluster Paranaguá-Babitonga, da logística portuária;³⁵

(iv) o registro das análises e pareceres técnicos realizados no monitoramento da dragagem de aprofundamento, sob a

³¹ Observar o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral, nos seguintes itens: Produto 02, Anexo I – Eventos Anteriores, Memória de Reunião nº 08/2018, da Coordenadoria Regional da Bacia Litorânea;

³² Relatório de Administração de 2018, DOE Paraná, 16 de Abril de 2019.

³³ Observar o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral, nos seguintes itens: Produto 02, Anexo I – Eventos Anteriores, Memória de Reunião nº 08/2018, da Coordenadoria Regional da Bacia Litorânea;

³⁴ Observar o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral, nos seguintes itens: Produto 10 (Visão de Futuro 2035); Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto 3.1.2 Fatores que condicionam a proposta de Macrozoneamento, item 3.1.2.10 Projetos de infraestrutura e logística em debate; Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto 3.2 Identificação e Localização de Zonas Funcionais, item 3.2.2 Áreas portuárias, de logística, industriais e econômicas.

³⁵ Observar o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral, nos seguintes itens: Relatório 09, Volume III, no ponto 3. Cenários, item 3.2.3 Matriz de Vetores do Cenário B – Enfrentando Desafios; Produto 10 (Visão de Futuro 2035).



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

supervisão da UFF, acerca da metodologia e dos impactos do empreendimento;

(v) o registro da necessidade da melhoria da fiscalização e do monitoramento ambiental do empreendimento, especialmente no que tange às emissões atmosféricas, efluentes líquidos, resíduos sólidos e ruídos, inclusive com a utilização de tecnologias inovadoras e de resultados “real-time” e sistemas integrados de gestão ambiental;

(vi) o registro da necessidade da adoção de programas de melhoria da qualidade do ar e da qualidade de água, no Município e no estuário, especialmente relacionados às atividades industriais e portuárias;

(vii) o registro da necessidade do aprofundamento das pesquisas sobre a sedimentação e fontes associadas nas baías no Litoral do Paraná;

(viii) o registro da necessidade da recuperação de áreas degradadas da Mata Atlântica costeira e ecossistemas associados (principalmente as florestas de terras baixas, manguezais e restinga);

(ix) o registro da necessidade do aprimoramento das medidas de prevenção e mitigação dos acidentes e da mortandade de fauna;

(x) o registro da necessidade da utilização de melhores práticas no monitoramento da fauna marinha e implementação de medidas preventivas e mitigadoras efetivas dos danos às espécies;

(xi) o registro da necessidade de fomento, junto ao Estado e aos Municípios, de políticas públicas de desenvolvimento territorial para as comunidades pesqueiras, com base em atividades complementares à pesca como turismo de base comunitária, valorização de sistemas agroecológicos, fortalecimento da gastronomia regional, produções e cultivos marinhos, entre outras, de acordo com o perfil social e ambiental e interesse das comunidades;

5. O registro dos impactos causados às comunidades indígenas e às comunidades tradicionais, do Porto de Pontal do



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Paraná e da Faixa de Infraestrutura, conforme relatado pela FUNAI (SEI nº 0820.002893 – Porto de Pontal do Paraná e SEI nº 0820.023741 – Faixa de Infraestrutura)³⁶ e nos Processos Judiciais³⁷;

6. O registro dos processos judiciais, cíveis, criminais e de improbidade administrativa que refletem os conflitos da região relacionados a problemas de governança, desrespeito ao Estado de Direito e corrupção, especialmente, na área ambiental, que demonstram os riscos e a litigiosidade das áreas³⁸, inclusive da área retroportuária de Pontal do Paraná,

³⁶ FUNAI - SEI nº 0820.002893 – Porto de Pontal do Paraná e SEI nº 0820.023741 – Faixa de Infraestrutura.

³⁷ **Ações Populares** nº 5000550-92.2014.404.7008 (FUNAI), nº 5.004.714-03.2014.4.04.7008 (ANTAQ), nº 5002545-09.2015.4.04.7008 (Fundiária); **Ação Ordinária** nº 5004948-82.2014.404.7008 (Fundiária), **Ação Civil Pública** nº 5003001-75.2018.4.04.7000 (Faixa de Infraestrutura), **Ação Popular** nº 0003618-90.2018.8.16.0004 (Decreto) e **Ação Civil Pública** nº 5001258-69.2019.4.04.7008 (Indígenas)

³⁸ **Relatórios** do GAEMA nº 02/2017, 01/20108, 04/2018, 06/2018, 07/2018, 08/2018, 01/2019, 02/2019 e 03/2019.

Porto de Pontal do Paraná e Faixa de Infraestrutura:

Ações Populares nº 5000550-92.2014.404.7008 (Porto Pontal/FUNAI); nº 5.001.835-86.2015.4.04.7008; nº 5.004.714-03.2014.4.04.7008 (Porto Pontal/ANTAQ); nº 5002545-09.2015.4.04.7008 (Balneária Pontal do Sul/Fundiária); Ação Ordinária nº 5004948-82.2014.404.7008 (Balneária Pontal do Sul/Fundiária); Ação Civil Pública nº 5003001-75.2018.4.04.7000 (Faixa de Infraestrutura); Ação Popular nº 0003618-90.2018.8.16.0004 (Faixa/Decreto); Ação Civil Pública nº 5001258-69.2019.4.04.7008 (Indígenas); Mandado de Segurança nº 50030017520184047000 e 5009591-68.2018.4.04.7000.

Complexo Portuário Pontal do Paraná: Ação Civil Pública nº 5.002.585-30.2011.404.7008 (Subsea 7) e Ação Civil Pública nº 5.002.946-47.2011.404.7008 (Techint)

Poligonal Portuária: Ação Popular nº 5000191-11.2015.404.7008

Plano Diretor de Pontal do Paraná: Ação Civil Pública nº 5054725-89.2016.404.7000

Operação Valadares, Superagui e Embocuí:

Ações de Improbidade Administrativa nº 10371-18.2014.8.16.0129; nº 1839-17.2017.8.16.0043; nº 2417-52.2017.8.16.0116; Ação de Improbidade Administrativa nº 5392-08.2017.8.16.0129 (Operação Superagui – Caso Kimway); nº 0000762-35.2019.8.16.0129 (Caso Barley); nº 0014658-82.2018.8.16.0129 Operação Superagui – Caso Green, Corrupção) e Ação de Improbidade nº 0000651-51.2019.8.16.0129 (Operação Superagui – Caso Green, Fraude em Licenciamento) e Ação Civil Pública nº 0024362-32.2012.8.16.0129 (Caso Fábio Paulo).

Ações Penais nº 0008682-07.2012.8.16.0129 (Operação Valadares); nº 0000498-28.2013.8.16.0129 (Caso Agroport); nº 0017187-50.2013.8.16.0129 (Caso Fábio Paulo); nº 4972-71.2015.8.16.0129 (Operação Superagui – Caso Green, Crimes conta a Administração Ambiental e Associação Criminosa); nº 5436-95.2015.8.16.0129 (Caso Andali, Crimes conta a Administração Ambiental); nº 5624-93.2016.8.16.0116 (Crimes conta a Administração Ambiental, Associação Criminosa e Desmatamento); nº 0001890-28.2017.8.16.0043 (Crimes conta a Administração Ambiental e Desmatamento); nº 0004280-04.2017.8.16.0129 (Operação Superagui – Caso Kimway, Crimes conta a Administração Ambiental); nº 14650-04.2018.16.8.0129 (Operação Superagui – Caso Green, Corrupção); nº 0013703-51.2018.8.16.0129 (Caso Barley); nº 0001560-93.2019.8.16.0129 (Operação Embocuí).

Município de Antonina:

Ação Penal nº 0001890-28.2017.8.16.0043 (Interbulk), ACP Improbidade n.º 1839-17.2017.8.16.0043 (Interbulk), ACP n.º 1838-32.2017.8.16.0043 (Interbulk); ACP nº 1435-92.2019.8.16.0043 (TPPF e carga viva); ACP de Improbidade n.º 0001872-75.2015.8.16.0043 (Cemitério); ACP de Improbidade nº 0002139-13.2016.8.16.0043 (COMMA); Ação Penal nº 1489-29.2017.8.16.0043 (COMMA/TPPF); Ação Penal nº 988-75.2017.8.16.0043 (TPPF), Ação Penal nº 1235-56.2017.8.16.0043 (TPPF), Ação Penal nº 1383-67.2017.8.16.0043 (TPPF), Ação Penal nº 1489-29.2017.8.16.0043 (TPPF), Ação Penal nº 1871-22.2017.8.16.0043 (TPPF), Ação Penal nº 1890-28.2017.8.16.0043 (TPPF), Ação Penal nº 1897-20.2017.8.16.0043 (TPPF) e Ação Penal nº 1950-98.2017.8.16.0043 (TPPF); ACP Ambiental n.º 5003193-86.2015.4.04.7008 (ANEEL/Copel), ACP nº 0000753-55.2010.8.16 e ACP nº 0000990-89.2010.8.16.0043; ACP nº 2000.70.08.001184-8 (PR 340/EIA) e ACP nº 2003.70.08.000292-7 (PR 340/ALL).



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Porto de Antonina³⁹, Novo Porto do Embocuí⁴⁰ e do Complexo Portuário de Pontal do Paraná;⁴¹

7. O registro dos processos judiciais, relacionados aos empreendimentos náuticos, que tramitam na Justiça Federal;

8. O esclarecimento acerca de quais as medidas compensatórias relacionadas aos novos portos, em Embocuí e em Pontal do Sul, que contribuirão para a estruturação urbana dos municípios nos quais estão inseridos e atenuarão os impactos ambientais e sociais decorrentes desses empreendimentos;

9. O esclarecimento acerca dos traçados e impactos ambientais e sociais dos projetos de: **(i)** construção da BR 101; **(ii)** alça que liga a PR 407 a PR 508; **(iii)** contornos em Antonina e Morretes; **(iv)** contorno em Pontal do Paraná; **(v)** ponte de Guaratuba; **(vi)** alça que liga a PR 508 a BR 101; **(vii)** rodovia em Pontal do Paraná;

10. A especificação orçamentária da previsão de propostas relativas a novas infraestruturas de mobilidade e de logística no Litoral com um valor total estimado em torno de **R\$ 17 bilhões**: 1. BR 101 (Guaratuba/PR-SP); 2. Ligação BR 101-PR 508; 3. Porto em Pontal do Paraná; 4. Áreas de Expansão Portuária – Pontal do Paraná, Paranaguá e Antonina (PDZPO, 2017); 5. PR 809 – Faixa de Infraestrutura; 6. PR 340; 7. Requalificação do acesso ao Porto de Paranaguá; 8. Ferrovia Serra do Mar – Paranaguá; 9. Ponte de Guaratuba; 10. Duplicação da PR 407; 11. Requalificação da PR 412; 12. Rodovia Interportos; 13. Pavimentação da PR 405 (Guaraqueçaba); 14. Melhorias nos serviços hidroviários; 15. Novas vias PR 400 e PR 404 em Guaraqueçaba; 16. Nova área de escape da BR 277; 17. Estrada paralela à PR 412 (entre a PR 407 e Pontal do Sul);

³⁹ Porto de Antonina: Ação Penal nº 0001890-28.2017.8.16.0043 (Interbulk), ACP Improbidade nº 1839-17.2017.8.16.0043 (Interbulk), ACP nº 1838-32.2017.8.16.0043 (Interbulk); ACP nº 1435-92.2019.8.16.0043 (TPPF e carga viva); Ação Penal nº 1489-29.2017.8.16.0043 (COMMA/TPPF); Ação Penal nº 988-75.2017.8.16.0043 (TPPF), Ação Penal nº 1235-56.2017.8.16.0043 (TPPF), Ação Penal nº 1383-67.2017.8.16.0043 (TPPF), Ação Penal nº 1489-29.2017.8.16.0043 (TPPF), Ação Penal nº 1871-22.2017.8.16.0043 (TPPF), Ação Penal nº 1890-28.2017.8.16.0043 (TPPF), Ação Penal nº 1897-20.2017.8.16.0043 (TPPF) e Ação Penal nº 1950-98.2017.8.16.0043 (TPPF).

⁴⁰ Observar o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral, nos seguintes itens: Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado, Eixo Institucional – Programa Litoral Eficiente, LE02 Expansão da Retroárea de Embocuí.

⁴¹ Observar o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral, nos seguintes itens: Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado, Eixo Institucional – Programa Fortalece Litoral, FL05 Arrumando a Casa: Melhoria da Gestão Pública do Litoral; Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado, Eixo Infraestrutura – Programa Litoral Produtivo, LP01 Desenvolvimento do Porto de Paranaguá.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

11. A recomendação da construção de uma estrada cênica, em Guaraqueçaba, seguindo, para tanto os exemplos de estrada parque implantados no Parque Estadual Carlos Botelho (São Paulo) e Estrada Paraty/RJ – Cunha/SP;

12. A especificação dos dados sobre mortandade de fauna na BR 277, PR 508 e PR 407, conforme pesquisa realizada pelo IFPR;

13. A recomendação no seio do licenciamento ambiental e das políticas públicas, de programas de educação para conservação ambiental;

14. A correção da assimetria entre os prazos mais curtos para a efetivação dos projetos de infraestrutura e prazos mais longos para a concretização dos projetos sociais;

IV. ZONEAMENTO

1. A elaboração de recomendações acerca das ilegalidades do ZEE, do Plano Diretor de Pontal do Paraná e das sobreposições dos perímetros urbanos dos Municípios de Guaratuba, Matinhos, Paranaguá e Pontal do Paraná em área de Unidade de Conservação e zona de amortecimento, nas conclusões do PDS Litoral;⁴²

2. A elaboração de recomendações acerca do respeito ao Plano da Bacia Hidrográfica Litorânea na elaboração e revisão dos Planos Diretores;

3. A identificação das **86 comunidades tradicionais** no litoral do Paraná;⁴³

⁴² Observar o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral, nos seguintes itens:

Relatório 06, Volume II, Parte 02, no ponto 3.5.6 Padrões de ocupação do solo urbano, item 3.5.6.1 Perímetros Urbanos, malhas urbanas e sobreposições com Unidades de Conservação; Relatório 06, Volume II, Parte 02, no ponto 3.5.6 Padrões de ocupação do solo urbano, item 3.5.6.1.1 Litoral Norte; Relatório 06, Volume II, Parte 02, no ponto 3.5.6 Padrões de ocupação do solo urbano, item 3.5.6.1.2 Município-polo; Relatório 06, Volume II, Parte 02, no ponto 3.5.6 Padrões de ocupação do solo urbano, item 3.5.6.1.3 Litoral Sul; Relatório 06, Volume VI, no ponto 7.1 Arcabouço Legal, item 7.1.6.1 Aprovação de Planos Diretores pelo COLIT; Relatório 06, Volume VI, no ponto 7.1 Arcabouço Legal, item 7.1.7 A expansão do perímetro urbano e o Estatuto da Cidade; Relatório 06, Volume VI, no ponto 7.1 Arcabouço Legal, item 7.1.12 Zoneamento Ecológico-Econômico do Litoral do Estado do Paraná; Relatório 06, Volume VI, no ponto 7.1 Arcabouço Legal, item 7.1.14 Governança Interfederativa; Produto 10 (Fatores que condicionam a proposta de Macrozoneamento).

⁴³ Observar o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral, nos seguintes itens: Produto 06 – Relatório de Contextualização Final (RCF), Volume 0 – Diagnóstico, no ponto 8. Diagnóstico, item 8.11. Patrimônio Histórico, Cultural e Comunidades Tradicionais; Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado, Eixo Socioterritorial – Programa Saberes do Litoral, SL01 Cartografia Social.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

4. A identificação da comunidade quilombola do Rio Verde;
5. A identificação das comunidades indicadas no CAR, realizado pelo IAP;
6. A atualização da informação sobre a elaboração do Plano de Uso do Solo da Ilha do Mel, em elaboração pela SEMA/PR, com apoio da VERTRAG;
7. O aprofundamento da abordagem do zoneamento sobre as áreas estuarinas e marinhas, indicando zonas e setores para estas áreas, ou sugestões de como isso poderia ser desenvolvido no futuro;
8. No que concerne ao Zoneamento, Planos Diretores e Eixo Modal:
 - (i) o registro das Recomendações Administrativas do Ministério Público referentes às questões de zoneamento e licenciamento ambiental;
 - (ii) o registro das ações civis públicas, ações de improbidade administrativa e ações criminais referentes a tais empreendimentos e seus fundamentos;
9. O registro da ausência de demarcação da Terra Indígena Sambaqui, influenciada pela impugnação do Estado do Paraná, em razão do “Projeto” de Complexo Industrial Portuário, baseado no Memorando firmado entre a Empresa Balneária Pontal do Sul e a empresa Subsea 7;⁴⁴
10. O registro da ilegalidade do Decreto do Eixo Modal, conforme Recomendação PGJ nº 05/2018;
11. O registro da Recomendação nº 03/2015, sobre o sistema Brasil ID;
12. A elaboração de recomendações acerca da implementação da Grande Reserva da Mata Atlântica,⁴⁵ integração aos

⁴⁴ Procedimento Administrativo nº 0046.16.075655-0 (Centro de Apoio dos Direitos Humanos). Recomendação Conjunta nº 001/2016 MPPR e MPF. Memorando de entendimentos e outras avenças relacionadas entre Subsea 7 do Brasil Serviços Ltda e Empresa Balneária Pontal do Sul.

⁴⁵ Observar o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral, nos seguintes itens: Considerando o Produto 11 – Relatório do Plano de Ação Consolidado (Volume 01), no ponto 4. Anexos, 4.1 Projeções para 2035.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Estados vizinhos e medidas que visem à apropriação das comunidades locais desse conceito amplo;

13. A elaboração de recomendações acerca do fortalecimento do Mosaico Lagamar, como medida de integração das Unidades de Conservação;

14. A proposição de um corredor ecológico entre o Parque Nacional de Guaricana e o Parque Nacional Saint Hilaire-Lange e conexão com o Parque Estadual do Boguaçu;

15. A entrega dos produtos cartográficos e dos dados geoespaciais de acordo com **padrões de qualidade** estabelecidos pela ISO 19157: 2013 (acurácia posicional e geométrica, metadados e consistência lógica/topológica);

16. O registro da escala do dado geoespacial referente ao Macrozoneamento (escala de produção da informação geográfica e não somente a escala de representação no mapa, por exemplo: ZEE Litoral – escala 1:50.000);

V. JURÍDICO

1. A abordagem tecnicamente adequada dos processos judiciais no texto do PDS Litoral, mencionando a existência de ações judiciais, decisões antecipatórias, sentenças, recursos, etc.;

2. O registro das Recomendações Administrativas do Ministério Público referentes às questões de zoneamento e licenciamento ambiental;

3. O registro das ações civis públicas, ações de improbidade administrativa e ações criminais referentes às questões de zoneamento e licenciamento ambiental;

4. O registro da existência de crime organizado no Litoral do Paraná e tráfico internacional de drogas;



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

5. O registro da existência de crimes sexuais e exploração sexual, com estatísticas que podem ser obtidas no NUCRIA e nas Varas Criminais das Comarcas do Litoral do Paraná;

6. O registro da existência de corrupção relativa ao patrimônio ambiental e financeiro, inclusive a interlocução entre as Operações Superagui e Lava Jato (Integração e Piloto);

7. O registro da inexistência de Município no litoral do Paraná que cumpra os requisitos da Resolução CEMA nº 88/2013 e, portanto, que possam conduzir licenciamento ambiental, retificando-se a informação de que o Município de Antonina possui tal atribuição;⁴⁶

8. O registro dos processos do Navio Vicuña e Olapa – Petrobras;

9. O registro dos processos relativos aos “lixões” e “aterros” de Antonina, Morretes, Paranaguá (JM Tratamento de Resíduos), Matinhos e Pontal do Paraná;

10. O registro do processo de improbidade relativo à balneabilidade;⁴⁷

11. O registro do processo judicial sobre a Estação Ferroviária, em Paranaguá;⁴⁸

12. O registro do acórdão do Tribunal de Contas do Estado sobre licenciamento ambiental;

13. O registro do acórdão do Tribunal de Contas da União sobre dragagem;

14. A proposição de medidas para incentivar a população a participar dos conselhos;

15. A elaboração, nos próximos produtos (12 e 13), de conclusões do Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral considerando os itens abordados na presente recomendação.

⁴⁶ Observar o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral, nos seguintes itens: Relatório 06, Volume VI, no ponto 7.4 Órgãos de Fiscalização e Licenciamento.

⁴⁷ ACP nº 0005532-92.2018.8.16.0004 - 2a Vara da Fazenda.

⁴⁸ ACP n.º 2889-82.2015.8.16.0129 (Estação Ferroviária).



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Assinala-se o prazo de 15 (quinze) dias para que informe, de modo expresso, se houve acatamento da presente recomendação, bem como para que encaminhe a esta Coordenadoria, oportunamente, os documentos e informações sobre as providências adotadas para o seu cumprimento.

Paranaguá, 21 de agosto de 2019

BRUNO RODRIGUES DA SILVA Promotor de Justiça	GLADYSON SADAO ISHIOKA:00981077129 <small>Assinado de forma digital por GLADYSON SADAO ISHIOKA:00981077129 Dados: 2019.08.22 17:22:08 -03'00'</small> GLADYSON SADAO ISHIOKA Promotor de Justiça
<small>CAROLINA DIAS AIDAR DE OLIVEIRA:25900557812</small> CAROLINA DIAS AIDAR DE OLIVEIRA Promotora de Justiça	<small>Assinado de forma digital por CAROLINA DIAS AIDAR DE OLIVEIRA:25900557812 Dados: 2019.08.22 15:39:33 -03'00'</small> ELCIO SARTORI Promotor de Justiça
JULIANA WEBER Promotora de Justiça	SILVIO RODRIGUES DOS SANTOS JÚNIOR Promotor de Justiça
	<small>PRISCILA DA MATA CAVALCANTE:26993052865</small> <small>Assinado de forma digital por PRISCILA DA MATA CAVALCANTE:26993052865 Dados: 2019.08.22 19:15:44 -03'00'</small> PRISCILA DA MATA CAVALCANTE Promotora de Justiça GAEMA – Paranaguá



MINISTÉRIO PÚBLICO

do Estado do Paraná



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Assinala-se o prazo de 15 (quinze) dias para que informe, de modo expresso, se houve acatamento da presente recomendação, bem como para que encaminhe a esta Coordenadoria, oportunamente, os documentos e informações sobre as providências adotadas para o seu cumprimento.

Paranaguá, 21 de agosto de 2019

BRUNO RODRIGUES DA SILVA Promotor de Justiça	GLADYSON SADAÓ ISHIOKA Promotor de Justiça
CAROLINA DIAS AIDAR DE OLIVEIRA Promotora de Justiça	 ELCIO SARTORI Promotor de Justiça
JULIANA WEBER Promotora de Justiça	SILVIO RODRIGUES DOS SANTOS JÚNIOR Promotor de Justiça
	PRISCILA DA MATA CAVALCANTE Promotora de Justiça GAEMA – Paranaguá



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Assinala-se o prazo de 15 (quinze) dias para que informe, de modo expresso, se houve acatamento da presente recomendação, bem como para que encaminhe a esta Coordenadoria, oportunamente, os documentos e informações sobre as providências adotadas para o seu cumprimento.

Paranaguá, 21 de agosto de 2019

BRUNO RODRIGUES DA SILVA Promotor de Justiça	GLADYSON SADAQ ISHIOKA Promotor de Justiça
CAROLINA DIAS AIDAR DE OLIVEIRA Promotora de Justiça	ELCIO SARTORI Promotor de Justiça
 JULIANA WEBER Promotora de Justiça	SILVIO RODRIGUES DOS SANTOS JÚNIOR Promotor de Justiça
	PRISCILA DA MATA CAVALCANTE Promotora de Justiça GAEMA – Paranaguá