



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
DEPARTAMENTO DE NOVAS OUTORGAS E POLÍTICAS REGULATÓRIAS PORTUÁRIAS
COORDENAÇÃO-GERAL DE MODELAGEM DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS

DESPACHO Nº 225/2019/CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA

Brasília, 18 de abril de 2019.

Processo nº 00045.002289/2015-70

Interessado: SECRETARIA DE POLÍTICAS PORTUÁRIA - SEP/PR, ANTAQ-Agência Nacional de Transportes Aquaviarios

Assunto: Esclarecimento - Passivos Ambientais Identificados - STS13A - Santos/SP:

Ao Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias:

Senhor Diretor,

1. Faço referência ao Ato Justificatório exarado através da Nota Informativa nº 8/2019/CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA SEI (1407309), que contém todas as diretrizes necessárias para abertura dos procedimentos licitatórios para a área denominada **STS13A**, localizada no Porto de Santos-SP, para movimentação de granéis líquidos combustíveis.

2. O presente despacho tem o objetivo de esclarecer quais as regras devem ser seguidas no que se refere ao tramamento a ser dado em relação aos custos relativos à remediação ambiental de passivos conhecidos e identificados na área **STS13A**.

3. Para a avaliação dos potenciais passivos ambientais na área do terminal **STS13A** foram levantadas informações visando identificar passivos relacionados à área e evidências ou indicação de conflitos existentes entre essa área e o entorno.

4. Com esse objetivo, foram realizadas coletas de informações, conforme abaixo relacionadas:

- Vistoria técnica na área de interesse em 2017: evidências ou indícios de potenciais contaminações ou não conformidades ambientais;
- Levantamento por meio de dados secundários, do histórico de contaminação da área de estudo.

5. Um passivo ambiental deve ser reconhecido quando existe a obrigação por parte da arrendatária de incorrer em custos relativos à promoção de ações de recuperação, restauração, encerramento ou remoção. Após ter ciência do passivo, este deve ser declarado ao órgão para que possam ser realizadas as ações necessárias.

6. Na década de 90, foram registrados 02 (dois) acidentes ocorridos nas dependências do terminal Brasterminais (área de estudo): setembro de 1998 e abril de 1999 (CETESB, 1999).

7. O acidente ocorrido em 1998 envolveu o vazamento da substância inflamável dicitlopentadieno durante a operação de transferência de um tanque do terminal para caminhão. Houve explosão seguida de incêndio. Entretanto, a substância em combustão atingiu o mangue, provocando a queima de cerca de 300 m² de vegetação e, em decorrência das ações de combate ao incêndio, quantidade significativa de água contaminada atingiu o Estuário de Santos, por meio do sistema de drenagem deste terminal.

8. Já o acidente ocorrido em abril de 1999 envolveu a substância inflamável comercialmente conhecida como COPERAF-1, que é um solvente derivado do fracionamento do petróleo, composto predominantemente por hexano. Neste caso, o acidente se deu durante a operação de transferência da substância de um tanque do terminal para caminhão. Ocorreu uma explosão seguida de incêndio, gerando a morte de um funcionário e danos à vegetação na região limítrofe à arrendatária, ou seja, no manguezal. Decorrente das ações de combate ao incêndio, novamente, uma quantidade significativa de água contaminada atingiu o Estuário de Santos por meio do sistema de drenagem do terminal.

9. A partir do relatório de áreas contaminadas do ano de 2013, a CETESB registrou contaminação na área de estudo do presente documento, sendo a água subterrânea o meio impactado. De acordo com este registro, foram identificados os seguintes contaminantes:

- Metais;
- Solventes halogenados;
- Solventes aromáticos; e
- PAHs.

10. A referida área foi classificada como **contaminada sob investigação** (AI) e **deve passar ainda pelas etapas de investigação confirmatória**, investigação detalhadas e avaliação de risco/gerenciamento de risco.

11. Diante do exposto, o processo de investigação de passivo ambiental na área de estudo a ser realizado pelo licitante vencedor deverá seguir as diretrizes estabelecidas nas normas ABNT NRB 15515, bem como no procedimento técnico Manual de Gerenciamento de Áreas Contaminadas (CETESB, 2001) e envolverá as etapas de: avaliação preliminar, investigação confirmatória, investigação detalhada, avaliação de risco e ações para reabilitação da área, até que as concentrações das substâncias detectadas atinjam níveis aceitáveis, segundo a legislação, para o uso pretendido.

12. Deverão ser adotados os procedimentos estabelecidos na legislação vigente para a etapa de investigação confirmatória da contaminação, conforme indicado a seguir:

- Estabelecimento de plano de investigação das áreas, com priorização dos pontos onde serão realizadas coletas de solo e água, baseando-se nas áreas definidas na etapa de Avaliação Preliminar, tipo de contaminante, geologia do solo, acessibilidade, sazonalidade de coletas, entre outros; e
- Coleta e análise química de amostras e interpretação dos resultados obtidos com os “Valores Orientadores para os Solos e Águas Subterrâneas no Estado de São Paulo”.

13. Posteriormente, deverá ser executada a etapa de investigação detalhada. Esta etapa consiste na avaliação aprofundada das características da fonte de contaminação e dos meios afetados, determinando os tipos de contaminantes presentes e suas concentrações, bem como a área e o volume das plumas de contaminação e sua dinâmica de propagação. Além disso, identifica as fontes primárias e secundárias de contaminação, bem como os mecanismos de transporte e os caminhos preferenciais de movimentação dos contaminantes, as vias de exposição e os receptores potencialmente afetados.

14. **Após a etapa de investigação detalhada, deverá ser iniciada a remediação da área.** A Lei Estadual nº 13.577/09, estabelece que a remediação de área contaminada consista **na adoção de medidas para a eliminação ou redução dos riscos em níveis aceitáveis para o uso declarado.** Ou seja, trata-se da **reabilitação da área**, de modo a possibilitar a sua reutilização, com limites aceitáveis de riscos ao meio ambiente e à saúde humana.

15. Por fim, o processo se encerrará com o monitoramento da área, por meio da análise de solo e água subterrânea, constatando que as concentrações dos contaminantes se mantiveram abaixo

dos limites estabelecidos pelos Valores Orientadores da CETESB após a execução das técnicas de remediação.

16. Nesse contexto, informamos que os custos para investigação dos passivos ambientais estão inseridos na equação financeira do EVTEA, contudo, os custos de remediação desses mesmos passivos, caso existentes, só serão conhecidos no âmbito do processo de licenciamento ambiental a ser realizado pelo licitante vencedor.

17. Considerando que não foi possível mensurar esses custos antecipadamente, entende-se que os mesmos, uma vez mensurados, serão de responsabilidade do Poder Concedente para fins de eventual reequilíbrio contratual, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental em relação à remediação dos passivos identificados em estudo.

18. Já em relação aos passivos não conhecidos, segue a regra padrão de respeitar o prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias, contados da data de assunção à área, para que o futuro arrendatário identifique os Passivos Ambientais não conhecidos e existentes até a data de celebração do contrato de arrendamento. Esses também serão de responsabilidade do Poder Concedente para fins de eventual reequilíbrio contratual, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental em relação ao passivo não conhecido.

19. Uma vez expostos os complementos necessários em relação ao tratamento a ser dado à remediação ambiental, sugere-se oficial a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ sobre o conteúdo deste Despacho para as providências necessárias.

Atenciosamente,

(assinado eletronicamente)

DISNEY BARROCA NETO

Coordenador-Geral de Modelagens de Arrendamentos Portuários



Documento assinado eletronicamente por **Disney Barroca Neto, Coordenador - Geral de Modelagem de Arrendamentos Portuários**, em 18/04/2019, às 17:42, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1523267** e o código CRC **13609491**.



Referência: Processo nº 00045.002289/2015-70



SEI nº 1523267

EQSW 301/302, Lote N2 01, Ed. Montes, Térreo - Ala Sul. - Bairro Setor Sudoeste
Brasília/DF, CEP 70673-150
Telefone: (61) 2029 - 8942 - www.infraestrutura.gov.br