

Cascione, Pulino, Boulos & Santos
ADVOGADOS

**EXCELENTÍSSIMA SENHORA DOUTORA JUÍZA DE DIREITO DA 12ª VARA
 DA FAZENDA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

Ação Popular nº 1035460-76.2017.8.26.0053

ULTRAFÉRTIL S.A. (“ULTRAFÉRTIL”), devidamente qualificada e admitida como terceira interessada nos autos da Ação Popular em referência, ajuizada por Jeffer Castelo Branco (“AUTOR”) em face da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (“CETESB”), vem, por seus advogados, à presença de Vossa Excelência, expor e requerer o que segue.

I. INTRODUÇÃO

1. Por meio da r. decisão de fls. 413/417, V. Exa. houve por bem indeferir o pedido de reconsideração formulado pela Ultrafértil às fls. 301/316, por entender que não havia fato novo que justificasse a alteração da decisão, eis que: (i) deve prevalecer no caso concreto o princípio da precaução, uma vez que os documentos então apresentados pela Ultrafértil não afastariam as preocupações apontadas na inicial; e (ii) não haveria comprovação de que as condicionantes impostas pela CETESB foram efetivamente cumpridas.

2. No entanto, a CETESB apresentou nos autos pedido de reconsideração (fls. 427/446), amparado em manifestação técnica por meio da qual reiterou: (i) a regularidade do licenciamento ambiental; (ii) a criteriosa análise técnica empreendida que verificou ser a cava subaquática em questão a melhor alternativa para disposição do material dragado; (iii) observância de todas as condicionantes impostas pela CETESB para emissão das licenças e (iv) a ausência dos riscos apontados na inicial. **Sobretudo, a CETESB atestou que a interrupção das atividades de dragagem determinada em sede de liminar é prejudicial ao meio ambiente, gerando risco de disseminação de sedimentos contaminados na biota da região.**

Cascione, Pulino, Boulos & Santos
ADVOGADOS

3. Não bastasse o inequívoco posicionamento técnico da CETESB, a Ultrafértil vem prestar informações técnicas adicionais que igualmente demonstram que a paralisação das atividades de dragagem no estágio atual acarretará enormes prejuízos ao meio ambiente e, de resto, não estão presentes os riscos de dano ambiental apontados nos pareceres encomendados por empresas comercialmente interessadas no litígio, na medida em que a dragagem representa a retirada de material contaminado do leito navegável do Canal para confinamento em local reservado e fisicamente inacessível por navios.

4. Em suma, a interrupção da dragagem significa abandonar uma solução técnica que foi devidamente avaliada no âmbito do licenciamento ambiental e chancelada por órgãos internacionais de renome, e ingressar, por indução da retórica falaciosa do Autor, em território completamente *desconhecido*, uma vez que não se vislumbram alternativas para lidar com o risco representado pela interrupção da dragagem. Tudo isso justamente no momento mais crítico da dragagem, no qual os sedimentos contaminados do canal estão expostos e quando a efetivação das condicionantes da CETESB – sobretudo a exigência de dragagem ininterrupta e confinamento do material na cava – revela-se indispensável para evitar a dispersão irremediável dos poluentes na biota da região.

5. Desse modo, a correta aplicação, no caso concreto, do princípio da precaução – que visa justamente evitar intervenções cujas consequências ao meio ambiente sejam desconhecidas¹ – conduz necessariamente à conclusão de que, em observância ao licenciamento e às condicionantes ambientais impostas pela CETESB, deve-se manter o cronograma de dragagem aprovado pelo órgão ambiental.

¹ Note-se que a jurisprudência entende que a realização de Estudo Prévio de Impacto Ambiental consiste na própria concretização do Princípio da Precaução, uma vez que fornece à Administração Pública as informações necessárias para que fundamentar suas decisões. Nesse sentido, veja-se: “*A função do Estudo Prévio de Impacto Ambiental, portanto, não é ‘influenciar as decisões administrativas sistematicamente a favor das considerações ambientais, em detrimento das vantagens econômicas e sociais suscetíveis de advirem de um projeto’, e sim, dar uma base séria de informação à Administração Pública, para que ela possa ter em conta os interesses em jogo, quando da tomada de decisão sobre o licenciamento. Percebe-se que o EPIA tem um caráter genericamente preventivo, pois analisa as possíveis repercussões ambientais que determinado empreendimento poderá causar. Pode-se afirmar, ainda, que tal estudo identifica, em termos mais específicos, a máxima do princípio da precaução, o qual exprime o dever de agir antecipadamente diante do risco de maneira pontual fornece indicações sobre as decisões a serem tomadas nos casos em que os efeitos sobre o ambiente não sejam plenamente conhecidos sob o plano científico.*” (TJPR, Ap. nº 4301646, 4ª Câmara Cível, Rel. Rogério Etzel, j. 12.06.2012).

Cascione, Pulino, Boulos & Santos
ADVOGADOS

6. A Ultrafertil tem convicção de que, mediante as informações prestadas pela CETESB e os esclarecimentos adicionais apresentados abaixo, Vossa Excelência não irá desprestigiar o posicionamento técnico e isento da CETESB e dos demais órgãos técnicos (incluindo a agência ambiental norte-americana) – e, sobretudo, não irá afastar a presunção de legalidade e legitimidade do licenciamento – em favor de conjecturas levantadas por um pretense autor popular que, como demonstrado é porta-voz de interesses particulares sem qualquer compromisso com o meio ambiente. É o que se demonstra a seguir.

II. ESCLARECIMENTOS ADICIONAIS: AUSÊNCIA DOS RISCOS APONTADOS NA INICIAL E “PERICULUM IN MORA” REVERSO EM RAZÃO DA PARALISAÇÃO

7. Não bastasse o esclarecedor posicionamento da CETESB, a Ultrafertil apresenta a seguir esclarecimentos adicionais acerca dos seguintes pontos: (i) ausência dos riscos apontados na inicial; e (ii) danos ambientais associados à paralisação da dragagem caracterizando “*periculum in mora*” reverso.

a) Inexistência dos riscos apontados na inicial

8. Ao contrário do quanto alegado na inicial, não há nenhuma indicação de que a continuidade da dragagem causará danos ao meio ambiente, pelo simples fato de que **a dragagem, na realidade, irá retirar do leito navegável do Canal material contaminado já existente há décadas e confinará esse material em local isolado, protegido e fisicamente inacessível aos navios.**

9. Em primeiro lugar, como adiantado, a cava está situada fora do leito de navegação, em local abrigado e com baixa incidência de ondas e correntes. Conforme confirmado pela Praticagem de Santos – órgão que conhece como nenhum outro as particularidades do local – o risco de rompimento da cava em virtude das quilhas de navios é simplesmente inexistente. Veja-se:

“Em atenção ao trecho mencionado abaixo, participamos que a Capitania dos Portos de São Paulo autorizou a implantação da cava, por entender que a referida obra para depósito dos sedimentos da dragagem não compromete a segurança da navegação naquele trecho do Canal de Piaçaguera. Esse entendimento é corroborado pela

Cascione, Pulino, Boulos & Santos
ADVOGADOS

Praticagem de Santos, uma vez que a cava se situa fora do canal balizado de navegação, em um local em que não está previsto o tráfego de navios. Os navios navegam pelo canal balizado (com bóias verdes na sua margem direita e bóias encarnadas na sua margem esquerda) assessorados pelos práticos e auxiliados por rebocadores. Fora do canal não é possível a navegação dos navios de grande calado, uma vez que não há profundidade suficiente (os navios tenderiam a encalhar antes de alcançarem os limites do perímetro da cava)” (doc. 1)

10. Não bastasse, a tabela abaixo relaciona, para facilidade de consulta, as demais manifestações técnicas – incluindo **manifestação da prestigiada agência ambiental norte-americana (“USEPA”) proferida no âmbito do licenciamento** – atestando a segurança da cava e os benefícios associados à dragagem do Canal de Piaçaguera:

FLS.	DOCUMENTO	CONCLUSÃO
Doc. 2	Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos (USEPA)	A cava é solução segura para disposição do material dragado: “(...) com base na experiência americana, a destinação e o confinamento propostos para os sedimentos contaminados do Canal de Piaçaguera tem uma probabilidade elevada de sucesso. Em vários aspectos, a destinação e a escolha do local são superiores a diversos outros projetos de dragagem que foram conduzidos com sucesso utilizando disposição confinada subaquática nos Estados Unidos”
Doc. 3	Análise da qualidade da água – agosto/2017	A dragagem não alterou a qualidade da água do Canal: “De acordo com os resultados obtidos na campanha de agosto/2017, os valores de turbidez obtidos nas amostras de água foram muito baixos e próximos a valores considerados imperceptíveis a olho nu (5 NTU). Os parâmetros STS, mercúrio total e HPA apresentaram concentrações inferiores ao limite de quantificação do método analítico em todas as amostras.”

Cascione, Pulino, Boulos & Santos

ADVOGADOS

Doc. 4	<p>Manifestação do pesquisador Guilherme Lotufo, do Corpo de Engenheiros do Exército dos Estados Unidos</p>	<p>Benefícios da dragagem: <i>“Na maioria dos casos, a dragagem ambiental de sedimentos contaminados causou uma diminuição significativa na concentração de contaminantes nos tecidos de invertebrados e peixes indicando a efetividade desta modalidade de remediação nas concentrações de contaminantes (e.g., Meir et al. 2015). Os impactos da maior parte das dragagens ambientais, principalmente aquelas de pequena escala, são temporários e de curta duração (e.g., Fathollahzadeh et al. 2015). A remoção da maior parte da massa de sedimentos contaminadas acompanhadas de disposição segura do material proporcionarão uma redução significativa do potencial de risco causado pela presença de sedimentos contaminados no ambiente”.</i></p>
--------	---	--

11. Verifica-se, portanto, que inexistente o suposto risco que motivou a suspensão da dragagem e que ocorrerá grande perda para o meio ambiente caso a dragagem e confinamento deste material não sejam concluídos.

b) Riscos ambientais decorrentes da paralisação da dragagem – “*periculum in mora*” reverso

12. As obras de dragagem do Canal de Piaçaguera são necessárias para viabilizar a navegação no canal, que, no passado, chegou a ficar fechado para navegação por conta do acúmulo de sedimentos. Em sua etapa atual, a dragagem é importante no contexto da ampliação do Terminal Portuário Integrador Luiz Antonio Mesquita (“TIPLAM”), tendo em vista que os ganhos de eficiência proporcionados pelo terminal ampliado dependem da dragagem para viabilizar o tráfego de navios de maior calado e consequente acesso aos novos berços de atracação.

13. Como demonstrado pela CETESB, a interrupção da dragagem no estágio atual é **prejudicial ao meio ambiente**, pois deixa expostas camadas do leito do canal com maior nível de concentração de poluentes, em vez de permitir o confinamento do material em cava protegida. Com a exposição desse material por tempo indeterminado, aumenta-se o risco de que, com o tráfego de navios pelo Canal de Piaçaguera, tais sedimentos sejam suspensos e contaminem a biota local. Note-se que **tais danos, caso se verificarem, serão irreversíveis, tendo em vista que os sedimentos contaminados podem se disseminar para áreas mais distantes, de modo que, ainda que a dragagem**

Cascione, Pulino, Boulos & Santos
ADVOGADOS

venha a ser posteriormente retomada, tais poluentes não poderão mais ser objeto de confinamento.

14. Nesse sentido, além da contundente manifestação da CETESB, veja-se a seguir o entendimento do Pesquisador Guilherme Lotufo, do Corpo de Engenheiros do Exército dos Estados Unidos (doc.4):

*“Gostaria também de comentar a respeito da paralisação da operação de dragagem e confinamento do sedimento contaminado do Canal de Piaçaguera atualmente em vigor. Usando o conjunto de informações sobre o risco e gerenciamento de sedimentos contaminados, **concluo que a não-remoção ou a remoção parcial do sedimento contaminado do canal vão acarretar em riscos maiores para a biota e para a saúde humana do que a remoção total dos sedimentos contaminados conforme a solicitação de licenciamento citada acima**” (fls. 632/633).*

15. No mesmo sentido é o posicionamento da Professora Dra. Gisela de Aragão Umbezeiro, da UNICAMP:

*“Vejo com preocupação a interrupção desta atividade, especialmente após a retirada do canal e colocação na cava de cerca de 500 mil m³ de sedimento, **deixando o canal em situação vulnerável, pois algumas áreas já foram dragadas em camadas mais profundas, levando a uma exposição excessiva da biota residente a esses contaminantes.** Além disso, com esta interrupção da obra de dragagem e confinamento, sem previsibilidade de retorno, a cava com área superficial de cerca de 200 mil m², pode disponibilizar sedimento contaminado para a coluna d’água” (doc. 5)*

16. Verifica-se, assim, que **a interrupção da dragagem no momento atual consiste em descumprimento da condicionante da licença ambiental**, que exigiu que a dragagem na atual fase fosse realizada de maneira ininterrupta – e acompanhada de medidas mitigadoras – para impedir exposição de material com concentrações elevadas de poluentes. **Caso a dragagem seja interrompida, justamente a situação que a CETESB pretendia evitar será consolidada, pois camadas contaminadas do leito ficarão expostas.** Deve-se, portanto, permitir a conclusão da dragagem, para que os benefícios ao meio ambiente concebidos no Plano de Dragagem sejam obtidos e o material seja finalmente confinado na cava e coberto com camada protetora, conforme planejado.

Cascione, Pulino, Boulos & Santos
ADVOGADOS

III. CONCLUSÃO

17. Em essência, verifica-se que, de um lado, em favor da Ultrafértil há manifestações técnicas de órgão capacitados e desinteressados, como a CETESB (órgão licenciador que empreendeu exaustiva avaliação no âmbito do licenciamento ambiental), a agência ambiental norte-americana (que não arriscaria sua reputação atestando a segurança da cava caso não tivesse absoluta certeza da regularidade do projeto), a Praticagem de Santos e a Capitania dos Portos (responsáveis pela segurança da navegação e certamente os órgãos mais capacitados para avaliar o suposto risco de colisão de navios), além das manifestações técnicas de pesquisadores de instituições prestigiadas como a UNICAMP e o Corpo de Engenheiros do Exército dos Estados Unidos.

18. De outro lado, temos simples ilações de um indivíduo que, embora travestido de autor popular, é porta-voz de interesses particulares, tendo inclusive publicado em nome próprio um “informe publicitário” divulgando o pretenso terminal da empresa (Ilha das Cobras) que vem litigando com a Ultrafértil nas mais diversas frentes com objetivos declaradamente comerciais (doc. 6). As preocupações com a cava externadas na inicial são baseadas em análises completamente absurdas – como demonstrado na manifestação da CETESB – produzidas por pareceristas que têm em comum o fato de, nas palavras do próprio Autor, terem sido contratados por empresa interessada comercialmente no litígio, a saber, a Ilha das Cobras.

19. Em última análise, a manutenção da decisão liminar eliminará os benefícios da dragagem do Canal de Piaçaguera, poderá ocasionar danos irreversíveis ao meio ambiente e privará a coletividade dos inegáveis benefícios da expansão do TIPLAM, representando injustificado desprestígio ao licenciamento ambiental em benefício de laudos encomendados por particulares. Trata-se, ademais, de injustificada e desproporcional punição à Ultrafértil/VLI, que cumpriu rigorosamente todas as etapas do licenciamento ambiental e há anos tem empreendido iniciativas concretas e responsáveis em benefício da região e do desenvolvimento econômico do país.

20. Nesse contexto, a expressão do princípio da precaução no caso concreto impõe o reconhecimento da presunção de legalidade de todas as licenças ambientais emitidas pelos órgãos competentes para a realização das atividades de dragagem nos últimos anos e a permissão da continuidade das atividades.

Cascione, Pulino, Boulos & Santos
ADVOGADOS

21. Diante do exposto, a Ultrafértil reitera o pedido formulado às fls. 413/417, no sentido de que seja reconsiderada a r. decisão liminar, permitindo-se a imediata retomada das atividades de dragagem.

Termos em que,
pede deferimento.

São Paulo, 18 de agosto de 2017.

Aurelio Marchini Santos
OAB/SP 141.954

Daniel Costa Caselta
OAB/SP 257.335

Victor Adame
OAB/SP nº 314.234