ACPO
Associação de Combate aos Poluentes
Associação de Consciência à Prevenção Ocupacional
CNPJ: 00.034.558/0001-98

Núcleo de Saúde Socioambiental

Ministério Público do Estado de São Paulo
Ilma. Sra. Promotora de Justiça
Dra. ALMACHIA ZWARG ACERBI

Rua Bittencourt, 139 - Centro
CEP 11013-300 - Santos - SP

c/c: Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Município de Santos
MPF: PRM-STP-SP-00007501/2019
Av. Washington Luis, 452, Gonzaga
CEP 11055-000 – Santos - SP

Referências: **MPSP: I.C. Nº 57/18-GAEMA-BS**;

Prezada Sra. Promotora de Justiça,

Em razão da manifestação da empresa COMGAS assinada pelo seu gerente executivo para projetos especiais, o Sr. Carlos Cesar Zanardo, encaminhada e comentada pelos advogados Carlos Severiano, Adailton Rodrigues e Thaís Leonel, que se crê, formalmente e devidamente identificados nos autos do IC em epígrafe, temos a comentar o seguinte:

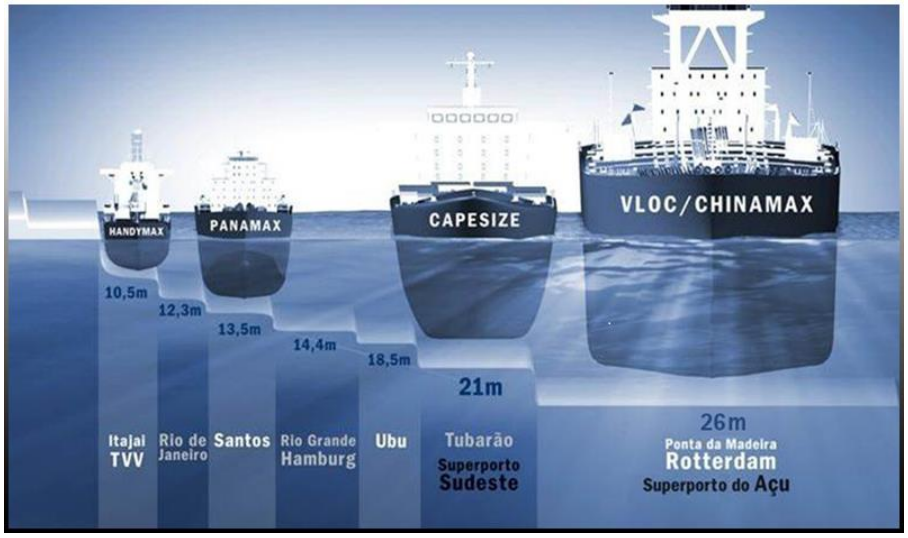
Os fatos apresentados pela ACPO em sua Representação, muito além de denúncia, são constatações graves que podem ser lidas e interpretadas por qualquer pessoa sem a necessidade de recorrer a sofismas e necessidade de desqualificar quem quer que seja. Cumpre o seu objetivo constitucional, uma vez que também cabe a coletividade o dever de defender e proteger o meio ambiente para a presente e futuras gerações, não havendo necessidade de qualquer ART para o devido fim.

Por outro lado, é importante salientarmos que, conforme a Lei Federal nº 9.605/1998, elaborar ou apresentar, no estudo de licenciamento, laudo ou relatório ambiental total ou parcialmente falso ou **enganoso**, inclusive por **omissão**, é considerado crime passível de pena. Não sendo empecilho para tal sanção a apresentação de qualquer documento de anotação de responsabilidade técnica.

A empresa, apresenta itens de A a J, tentando convencer que o navio de armazenamento e vaporização que se fixará no centro da cidade de Santos não oferece qualquer risco, no entanto, falha em seus argumentos. Quanto à segurança, não consideram o histórico de incidentes e acidentes com colisões de navios, mesmo considerando o trabalho da Praticagem, uma vez que ao se desgovernar, não há o que possa parar a massa colossal desgovernada que termina por se chocar com obstáculos no canal de navegação, causando severas avarias.

A tubulação passando por baixo do canal que comporta um fluxo contínuo de navegação é uma temeridade, explosões têm sido verificadas em diversas partes do mundo por obras que acabam atingindo tais tubulações. O porto de Santos vem passando por constantes modificações. Podemos acompanhar paulatinamente o aprofundamento do canal, conforme os navios vão alcançando maior capacidade de carga. Hoje se tem navios que necessitam de 26 metros de profundidade (Imagem: 01), bem próximo da profundidade anunciada pela COMGÀS. Assim, é preciso afastar este risco, mudando o traçado destas tubulações, de modo que não cruzem vias que necessitam de constantes dragagens e nem sejam dispostas junto às comunidades, que não podem conviver com este constante risco.

Imagem 01- Profundidade cada vez maior exigida pelos navios novos



Fonte: Leonardo Rodarte / < https://slideplayer.com.br/slide/350290/>

Populações não podem ser sujeitadas a este risco, que em caso de infortúnio, muito pouco de humanidade restará a ser mitigado, a não ser o recolhimento de corpos que puderem ser resgatados. Há determinados riscos em que se deveria ter a sensatez técnica de sequer serem avaliados, pois, como este supracitado, não se encaixam nas parametrizações de avaliação de risco de populações urbanas.

Certamente que a estimativa dos efeitos físicos e a avaliação de vulnerabilidade foram mal dimensionadas, uma vez que as medidas necessárias

para reduzir o risco às populações urbanas e ribeirinhas, seria o definitivo afastamento das tubulações em relação às populações e vias de alta movimentação em seu trajeto; afastamento do atracadouro para descarga, vaporização e transferência de gás por no mínimo 8 quilômetros dos centros urbanos como previsto no projeto da termelétrica de Peruíbe/SP; garantir o distanciamento de no mínimo 3 quilômetros dos centros urbanos em ambos os lados do trajeto dos navios *tankers*; afastamento do terminal de descarga de zonas atingíveis, com elevada estocagem de combustíveis e outros inflamáveis e produtos tóxicos na zona industrial da Alemoa, Ilha barnabé e zonas de matas na parte continental.

É inimaginável, a partir das considerações acima, tendo ainda em conta o local selecionado para implantação do atracadouro em uma curva de quase 90 graus, com elevado trânsito de navios, que qualquer avaliação de risco tenha sido considerada.

Não se trata de excelência, os acidentes geralmente ocorrem quando se instala autoconfiança. A habilitação ou desabilitação de dispositivos de segurança não pode ser uma alternativa para ser pensada depois. Todos os procedimentos desta ação, inclusive a parada total, bloqueios automatizados dos setores em risco, desatracamento de emergência e afastamento das embarcações e das populações, já deveria estar prevista no programa de contingências e deveria ter sido uma exigência da avaliação de risco.

Ao comparar os dispositivos atuais aos da década de 60, parece que não estão trazendo uma abordagem teórica técnica para o atual problema, uma vez que as medidas e variáveis a serem monitoradas e controladas são as mesmas. A automação a que se referem, teve expressivo avanço na área de suporte à instrumentação, passando de simples indicadores analógicos e ações manuais, para instrumentação eletropneumática, depois para eletroeletrônica, depois para controle via SDCD, por meio de microprocessadores, no entanto, as variáveis e os riscos permanecem os mesmos, podendo até mesmo ser pior no que tange a segurança, uma vez que, por vez prescinde de rondas de campo, antes mais atenciosa e criteriosa.

Normalmente as explosões são medidas em quilotons ou megatons, que corresponde a um milhão de toneladas de TNT. Assim, a comparação trazida pela COMGAS sobre mecanismos de queima, nada tem a ver com a questão em tela, e sim com o poder de destruição envolvido. Se uma única bomba, conforme salienta a COMGAS, tem uma magnitude e potencial destrutivo superiores aos danos potenciais gerados em acidente com GNL, o que se pode dizer e imaginar, a detonação de uma carga de GNL explodindo com potencial de 55 bombas de Hiroshima?

A título de informações sobre o potencial da explosão de 2015 na região portuária de Tianjin, na China, foi equivalente a 21 toneladas de TNT[1] (Imagem: 02 e 03), sendo que uma única bomba de Hiroshima tem a potência de 15 **mil** toneladas de TNT. Podemos assim, imaginar o equivalente a 55 bombas[2].

Imagem 02 e 03 - Explosão de Tianjin na China, 2015

Fonte: https://edition.cnn.com/2015/08/13/asia/china-tianjin-explosions/index.html

[1] https://www.youtube.com/watch?v=ClVd-GdFRWY&feature=youtu.be

[2] LOVINS, A. B. LOVINS, L. H. ***POWER: Energy Stragy for Natonal Security***. Published by Brick House Publishing Co., Inc.ISBN 0-931790-28-X AACR2, ISBN 0-931790-49-2 pbk. Production Credits: Editor: Jack Howell. Edited by Nancy Irwin. Andover, Massachusetts USA, 2001.

O histórico de incêndios de grandes proporções na área portuária de Santos, ocorridos no curto espaço de tempo entre 2013 e 2016, não transmite confiança sobre os modelos de sistemas de segurança, que por vezes não funcionam adequadamente.

Em 18 de outubro de 2013 os armazéns 6, 11, 15, 16, 20 e 21 com algumas milhares de toneladas de açúcar foram atingidos por incêndio. Como resultado, ao menos três desses armazéns ficaram comprometidos e o grande volume de água somada aos compostos químicos utilizados no combate ao incêndio e misturada ao açúcar, causaram danos ambientais ao estuário santista.

Em 2013 outro incêndio ocorrido foi no terminal de líquidos a granel da empresa Ultracargo, quando um incêndio atingiu um tanque contendo álcool e outro com gasolina. Teve início no dia 2 de abril 2015, por volta das 10 horas, e só foi extinguido completamente apenas em 10 de abril, totalizando nove dias de incêndio deixando um rastro de danos ambientais ao estuário e à saúde dos moradores próximos ao terminal e marcas profundas na população Santista, sobretudo do entorno do local do incêndio.

Em menos de um ano, aos 14 dias janeiro de 2016, um novo incêndio de grandes proporções, dessa vez foi no Terminal de contêineres da empresa Local Frio na margem esquerda do Porto de Santos, na cidade de Guarujá. O fogo atingiu mais de 50 contêineres com diversos produtos químicos e demorou horas para ser extinto, mesmo assim continuou a emanar fumaças tóxicas, resultantes do contato do dicloro-isocianurato de sódio com a água, que se propagaram por quase todo o município chegando inclusive até em localidades na cidade de São Vicente.

Esses são episódios bem recentes, as áreas industriais e portuária colecionam um número bem maior de ocorridos, portanto, não se pode compactuar com empreendimentos que venham potencializar exponencialmente os riscos já existentes na região.

A Madrugada de 9 de janeiro de 1967 está na memória de moradores com mais de 58 anos que ainda residem na região, pois, um dos cilindros do pátio de armazenagem de gás de carvão situado na Rua Marechal Pego Junior 144, conhecido como o gasômetro, explodiu destruindo residências e causando impacto num raio de 2 Km, os danos em larga escala só não foram maiores porque o estoque não constava com muito gás armazenado.

A explosão de um reservatório de GLP da Petrobrás, devido vazamento, atingiu dois outros, provocando um incêndio na Refinaria Duque de Caxias, com chamas de até 300 metros de altura (Imagem:04 e 05). Ocorreu,

por volta de uma hora da madrugada, quinta-feira, 30 de março de 1972, deixando em pânico os moradores das proximidades, que abandonaram suas residências, sobressaltados com o clarão das labaredas e o forte calor.

Imagem 04 e 05 – Explosão na REDUC em 1972

Fonte:https://zonaderisco.blogspot.com/2014/12/lembranca-explosao-na-refinaria-duque_11.html

A Notícia

Explodiu a Petroquisa

MÉDICOS CHORAVAM E FERIDOS PEDIAM PARA SEREM MORTOS

CHAMAS SUBIAM A 300 METROS PARECIA O FIM DO MUNDO

Fonte: https://diariodorio.com/o-dia-em-que-a-reduc-explodiu/

Conforme noticiado, no momento em que começaram as explosões, com intervalos de cerca de uma hora, somente estavam trabalhando na refinaria as equipes de turno e o pessoal de segurança. O operador de plantão recebeu um comunicado do centro de segurança, informando que havia um vazamento num dos reservatórios de gás.

Uma equipe foi deslocada para reparar o vazamento, isolando-o dos demais, pois ele ocupava com mais outros três, uma área de cerca de 1 km^2. As manobras de reparo não chegaram a ser concluídas, antes que fosse dado o alarme de incêndio e o fogo começasse a dominar os reservatórios, ocorrendo logo em seguida a primeira explosão.

Um pedaço da esfera caiu a 1 km da refinaria. Toda parte superior de um dos tanques (esfera) de GLP, com diâmetro de 25 m, foi encontrada a quase 1 km do local da explosão, no bairro de Campos Elíseos, em Caxias (img. 06). O pedaço caiu no centro de um terreno vazio, a 15 m de prédio de apartamentos e a menos de 100 m de um conjunto de tanques com material inflamável da própria refinaria. Funcionários da Petrobrás estiveram no

local e verificaram ser impossível remover a peça por inteiro. Terá de ser cortada a maçarico para ser transportado por caminhão (DIARIODORIO)[3].

Imagem 06 – Pedaço da esfera da REDUC

Fonte: https://zonaderisco.blogspot.com/2014/12/lembranca-explosao-na-refinaria-duque_11.html

Isto posto, verifica-se que o empreendedor a todo instante busca, se escorar no licenciamento da CETESB e na sua "autodenúncia" com a apresentação prévia do projeto ao MPSP, e se furtar de responder as indagações e sugestões da ACPO em face do elevado risco das escolhas locacionais equivocadas sob o ponto de vista da proteção ambiental e da saúde e vida da coletividade, qual sejam: 1) Afastar o atracadouro de descarga e vaporização longe de zonas urbanas, para mais de 8 quilômetros de distância; 2) Modificar o traçado da tubulação de modo que não atravesse rios que sofram dragagens e longe de populações urbanas; 3) modificar o sistema de vaporização de sistema aberto para sistema fechado; 4) Apresentar o inteiro teor dos sistemas de controle de operações e de segurança; 5) Apresentar o inteiro teor do plano de contingência e evacuação; 6) Apresentar o inteiro teor da avaliação de risco das operações de descarga e a cada 100 metros de tubulação, considerando o meio ecológico nas áreas de influência.

A pretensão do requerente, não é a de achincalhar a empresa e nem se por contrário ao fornecimento de gás, sobretudo quando esse representar a substituição do carvão e outros combustíveis mais poluentes. Ainda que em países mais desenvolvidos, esforços estão sendo feitos para redução e eliminação da queima de combustível fóssil, bem como nos posicionamos contra a qualquer contribuição para o uso de gás ou óleo de xisto

[3] Fonte: https://diariodorio.com/o-dia-em-que-a-reduc-explodiu/

(fracking), possíveis fornecedores, que vem causando sérios danos nas regiões onde há exploração.

A intenção é alertar para o grande equívoco da opção locacional do atracadouro de descarga e vaporização do gás liquefeito e do traçado da tubulação, que comporta um risco ambiental inaceitável ao berçário da vida marinha, ou seja, neste setor da região estuarina da Baixada Santista, e à população Santista, Cubatense.

O empreendimento representa um grande impacto de vizinhança, em que as populações terão que conviver, se nada for feito, com risco constante de perder seus patrimônios, seus territórios, seus parentes e amigos, suas próprias vidas.

Isto posto, reitera-se o pedido inicial, para que envide todos os esforços para afastar estes navios e tubulações, extremamente perigosos, das proximidades das populações e do estuário santista, uma vez que, em caso de infortúnio, quase nada é possível mitigar. Estando este, entre aqueles casos, que é melhor prevenir que remediar.

Atenciosamente,
Santos, 25 de novembro de 2019

MARCIO ANTONIO MARIANO DA SILVA – SECRETÁRIO
mariano@acpo.org.br - (013) 9.9732-6124

JEFFER CASTELO BRANCO – COORDENADOR DO CONSELHO DIRETOR
jeffer@acpo.org.br (013) 9.8817-2440