



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DO PARANÁ
Pç. Nossa Senhora da Salete - Bairro Centro Cívico - CEP 80530-912 - Curitiba - PR - www.tjpr.jus.br

ATA Nº 11224107 - SG-GSG-CJ

SEI:TJPR Nº 0143378-98.2024.8.16.6000
SEI:DOC Nº 11224107

ATA DE REUNIÃO Nº 03/2024

REUNIÃO PROJETO DESTRAVA LOGÍSTICA

Aos trinta dias do mês de outubro de 2024, às 16h00min, reuniram-se de forma presencial no Palácio da Justiça - Tribunal de Justiça do Estado do Paraná, localizado na Praça Nossa Senhora da Salete s/nº, Centro Cívico, na Sala de Reunião da Presidência, as seguintes entidades com seus respectivos representantes, **Presidência** Tribunal de Justiça do Estado do Paraná, Juíza auxiliar da Presidência, Doutora **Fernanda Karam de Chueiri Sanches**; **Relatores:** Tribunal de Justiça do Estado do Paraná, Desembargador **Luiz Taro Oyama** e Justiça Federal do Paraná, o Juiz Federal, Doutor **Friedmann Wendpap**; **Entidades e Órgãos Públicos:** Tribunal de Contas do Estado do Paraná, Doutor **Lúcio Flávio Luttembarck Batalha**; Governo do Estado do Paraná, Doutor **Gabriel Chaves Pinto**, que participou via *Teams*; Procuradoria Geral da República – MPF, Procurador da República **Doutor Raphael Otávio**, que participou via *Teams*; Procuradoria-Geral de Justiça do Ministério Público do Estado do Paraná, o Promotor de justiça **Doutor Daniel Pedro Lourenço** e Doutor **Francisco Carvalho Filho**; Procuradoria Geral do Estado, o Procurador do Estado, Doutor **Ramon Santos**; IPDA - Instituto Paranaense de Direito Administrativo, Doutora **Fernanda Schuhli Bourges**; Ordem dos Advogados do Paraná, Doutor **Carlos Alberto Farracha de Castro**; FIEP - Federação das Indústrias do Estado do Paraná, Presidente da FIEP, Doutor **João Arthur Mohr** e Doutor **José Alberto Pereira Ribeiro**; Movimento Pró-Paraná, o Presidente Doutor **Marcos Domakoski**, o Doutor **Heroldes Bahr Neto** e o Doutor **Nelson Luiz Gomez**; FETRANSPAR – Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná e o G7, Presidente, Coronel **Sérgio Malucelli** e Coronel **Manoel Jorge dos Santos Neto**; OCEPAR - Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná, o Superintendente Doutor **Nelson Costa**; **Empreendimentos** Porto Maralto, Doutora **Roberta Vaz**; Novo Porto, Doutor **Cesar L. Soares**, Doutor **Sérgio Luiz Lamy** e Doutora **Bianca Soares Schweitzer**; Porto Guará, Doutora **Heloisa Conrado Caggiano**; **Assessores:** Assessora do Des. Luiz Taro Oyama, **Fernanda Fleith dos Santos**; Assessor do Des. Luiz Taro Oyama, **Roberto Fernandes Maia Carneiro**; **Soraya Kawakami** Consultora Jurídica e secretária da Comissão de Mediação e Logística e **Tammy Hoffmann Benatto** Assessora de Pós-Graduação do Gabinete do Secretário-Geral. Estive ausente: Defensoria Pública do Estado do Paraná, o Defensor Público, Doutor **Pedro Henrique Piro Martins**

A reunião iniciou-se às 16h25min e foi conduzida pelo Desembargador Doutor Luiz Taro Oyama, que acolheu todos os participantes e deu abertura aos trabalhos. Relatou que a comissão de mediação dos Portos do Paraná, com a iniciativa do Desembargador Presidente Luiz Fernando Tomasi Keppen, que não pôde estar presente e justificou sua ausência. Neste momento, de condições de apresentar em qual condição o projeto está e na busca de quais caminhos podem ser providenciados para dar seguimento a todas as obras.

O Desembargador Oyama seguiu apresentando sua relatoria da 'Comissão de Mediação - Portos Privados no Litoral Paranaense', tratando dos temas de Porto Guará, Porto Maralto e Novo Porto. Utilizou a metodologia de slides e iniciou pelo Porto Guará. Apresentou sua localização, que está em Paranaguá, na região de Emboguaçu, informando que o TUP foi outorgado em 2018 e cujo investimento foi de 5 bilhões de

reais.

Além disso, tem foco nas exportações para o mercado asiático e atualmente envida esforços para obter a licença prévia junto ao IBAMA. Apresentou, também, os entraves jurídicos do Porto Guará, que possui uma Ação Civil Pública ajuizada pelo MPF e MPPR - 5003595-79.2024.4.04.7000. As principais alegações são: 1. O EIA/RIMA teria ignorado dezenas de comunidades tradicionais e parcialmente tradicionais afetadas pelo empreendimento; 2. Necessidade de renovação da audiência pública, viabilizando-se a oitiva das comunidades afetadas.

Os pedidos da Ação Civil Pública, seriam: 1.Consulta Livre, Prévia e Informada (CLPI) de todas as Comunidades Litorâneas Tradicionais e Parcialmente Tradicionais que se sintam afetadas, indicadas ou não no Laudo Técnico nº 1177/2022- ANPMA/CNP, com prévia formação de Protocolo Autônomo de Consulta das comunidades que ainda não o possuam; 2.Condenação do IBAMA a apresentar novo Termo de Referência ao Porto Guará; 3.Realização de nova audiência pública com os elementos do novo Termo de Referência e notificação de todas as comunidades mencionadas; 4.Continuidade do processo de licenciamento apenas após a apresentação do novo EIA/RIMA, da aprovação do novo ECI (Estudo de Componente Indígena) pela Funai e de nova audiência pública. Autos conclusos. Ainda não apreciada a liminar.

Porto Maralto: Localização: Pontal do Paraná - Região Ponta do Poço. TUP outorgado em 1999. Investimento: 3 bilhões de reais na primeira etapa. Obteve licença prévia e de instalação. Ação Popular ajuizada por Mario Teixeira - 5001835-86.2015.4.04.7008, a liminar perdeu efeito e o processo está concluso para sentença. Relatou que existe, também, uma Ação Civil Pública ajuizada pelo MPF e MPPR - 5030618-97.2024.4.04.7000 cuja as alegações são 1. Vícios na elaboração do EIA/RIMA, pois não teria realizado estudo específico sobre nenhuma das comunidades tradicionais que seriam afetadas dentro do raio de 8 km; 2. Elaboração do EIA/RIMA e expedição de LP e LI ocorreram antes da apresentação do ECI à FUNAI.

Os pedidos foram: 1.Condenação do Ibama para apresentar novo Termo de Referência à MARALTO conforme o Termo de Referência modelo adotado pela Autarquia Federal em relação aos empreendimentos portuários; 2.Exigir a realização de novo EIA/RIMA do Terminal Portuário MARALTO após: 1) a realização de Consulta Livre, Prévia e Informada (CLPI) de todas as Comunidades Tradicionais e Parcialmente Tradicionais que se sintam afetadas – indicadas ou não no Laudo Técnico nº 1104/2022-ANPMA/CNP – conforme o Protocolo Autônomo de Consulta dessas comunidades; 2) a aprovação do novo ECI pela FUNAI, nos termos do tópico relativo à ela; 3.Exigir a apresentação do Programa de Cadastramento, Indenização e Reassentamento realizado em relação à Vila dos Pescadores e a inclusão da comunidade Cachaçal no EIA/RIMA.

Com relação ao Novo Porto, sua localização é em Paranaguá - Região Imbocuí/Emboguaçu. TUP outorgado em 2014. Investimento: 5 bilhões e 600 milhões de reais, obteve licença prévia e de instalação.

Relatou, ainda, que o Novo Porto possui entraves jurídicos: Ação Civil Pública ajuizada pelo MPPR-5079029-50.2019.4.04.7000 cuja as principais alegações são 1. Licença prévia seria nula, pois obtida sem a exigência de documentos e anuência de órgãos ambientais; 2. Existência de Área de preservação permanente no imóvel, consistente na presença de restinga, manguezais e sua localização a 1.500 metros das margens do Rio Ribeirão; 3. Impacto na fauna marinha; 4. A licença de instalação seria nula pela ausência de documentos e cumprimento das condicionantes impostas na licença prévia; 5. Autorização Florestal de desmate de 128,55 ha é nula.

Tem por pedido a decretação de nulidade de todo o procedimento de licenciamento ambiental. Foi concedida a liminar deferida para suspender supressão vegetal, extração mineral, dragagem, aterro, terraplanagem ou qualquer forma de atividade de construção, instalação ou operação. Está aguardando produção de provas. Relatou que será necessário verificar como superar esses entraves e quais caminhos a seguir, para que possamos dar continuidade às obras e ajudar no desenvolvimento da economia do Paraná. Informou que, no Paraná, temos bons locais para a construção dos portos e precisamos buscar uma solução para que respeite o meio ambiente e a legislação.

Com a palavra, Dr. Friedmann apresentou sobre os “Acessos aos Portos”, sendo esses Garuva e Marta, ligação entre a BR-376 e a BR-277, contornando a oeste da baía de Guaratuba, em um local que já existe a estrada Limeira, é um vale e não cruza o parque nacional. O Paraná, já estava dando andamento no projeto, tanto que foi publicado o edital de licitação para o estudo de viabilidade, técnica, econômica ambiental e jurídica. Destravando o processo.

O segundo é a faixa de infraestrutura, que é a estrada que liga a Praia de Leste a Pontal. Essa é uma

ação que está na Justiça Federal, em grau de apelação, com a relatora Dra. Gisele. A ação é do MP/PR. O Paraná pediu para a Desembargadora Gisele, que remetesse o processo à conciliação, e o Desembargador Hermes nomeou o Dr. Friedmann e mais uma pessoa. A primeira audiência de conciliação foi agendada para o dia 18 de novembro, às 14h00, na sede da Justiça Federal no Ahú.

O Dr. Friedmann informou que o ambiente é aberto e que a sessão é de sensibilização para que as pessoas conheçam e, se possível, cheguem ao dimensionamento da lide e das possibilidades, desenvolvendo um trabalho que possivelmente irá demorar. O método é semelhante ao que está sendo usado no caso Petrobras, com a presença dos juízes e reuniões técnicas. Estima-se que o prazo de trabalho seja de nove meses a um ano. Nessa medida, aparentemente o projeto também destravou.

O Dr. Friedmann passou a palavra ao Movimento Pró-Paraná, que apresentou a linha do tempo em que originalmente se previa uma faixa de acesso de mais de 200 metros para ser ocupada. A realidade atual mostra uma expansão urbana desordenada ocupando a Mata Atlântica, uma deficiência de drenagem que afeta principalmente os mais carentes, e acidentes de trânsito constantes entre turistas e carga pesada. Há também o conflito da rodovia rural 412 em área urbana, além do tempo moroso de deslocamento na temporada. Como o canal de macrodrenagem foi construído nas décadas de cinquenta e sessenta para controle de endemias e não tem manutenção, perdeu sua função.

Como sociedades civis, oferecemos uma proposta para travar o crescimento desordenado na Mata Atlântica, dentro dos 135 metros. Com isso, imagina-se que haverá o desenvolvimento social e econômico daquela região, uma solução estruturante de acessibilidade e macrodrenagem. Com o desenvolvimento urbano ordenado em três grandes eixos: primeiro, a faixa de infraestrutura de 135 metros; segundo, a atual rodovia 412, que seria reurbanizada e vocacionada como a grande avenida com acesso aos balneários; e terceiro, a orla litorânea, que seria requalificada e vocacionada ao turismo, hotelaria, gastronomia e lazer, além de quatro vias coletoras.

O que ocorre é que, a partir do momento da construção da faixa, constrói-se uma cerca para impedir a ocupação desordenada da Mata Atlântica. Dito isso, teríamos quatro pistas de rolamento, duas para ir, duas para voltar. Teríamos uma faixa de vinte e cinco metros, que poderia ser linha aérea e o canal de drenagem, o que traria vantagens para toda a região.

Com a palavra, o Ministério Público Federal relatou que a situação que trava é a questão ambiental. Um ponto principal é a deficiência com relação às comunidades tradicionais, em que o MPF tem identificado falhas nos estudos de impacto ambiental na identificação dessas comunidades. Mesmo respeitando os limites da Portaria Conjunta de 2015, às comunidades tradicionais não são completamente identificadas neste estudo. Via de regra, são colônias de pescadores, e então é uma problemática que, a partir do momento em que elas não são consultadas, não é feita audiência pública, e o estudo não as leva em consideração.

Atrelada a essa questão das comunidades tradicionais, a preocupação do MPF é com os recursos pesqueiros que, conseqüentemente, vão impactar essas comunidades. O MPF tem identificado deficiências nos estudos. Outra preocupação é não levar em consideração os efeitos sinérgicos cumulativos dos empreendimentos, tanto os portuários quanto os de acesso. Atualmente, optou-se por fazer os licenciamentos de forma isolada e fragmentada, quando, no entendimento do MPF, os licenciamentos deveriam ser feitos em conjunto. Essa preocupação, inclusive, consta de uma ação civil pública proposta pelo MPF e pelo MP/PR, questionando se foi levado em consideração o plano nacional de logística portuária, devido aos vários empreendimentos

Com a palavra, o MP/PR reiterou as informações apresentadas pelo MPF. Relatou que o DER procurou o MP/PR e apresentou o projeto. Houve uma breve discussão e, após isso, o MP/PR deferiu o pedido, dando segurança ao Fernando Furiatti Saboia (Diretor Geral do DER) para dar continuidade à obra. Reforça que a preocupação do MP/PR é ambiental e social e busca trazer segurança jurídica, estando aberto para diálogo e colocando à disposição dos empreendedores a sua equipe técnica

O G7 pediu a palavra e informou que a preocupação também é com os temas ambientais e sociais. Além disso, dois mil e seiscentos caminhões descem todos os dias para o porto de Paranaguá em uma via só, aumentando o índice de acidentes e a necessidade de encurtar a distância. Além disso, o porto está superlotado. No âmbito econômico, o Paraná está perdendo 30% das cargas para Santa Catarina.

A OCEPAR pediu a palavra e relatou que estão sofrendo com o peso dos custos, além de enfrentar uma fila de cem dias para descarregar um navio, reforçando a importância de evoluir no processo de destravamento.

Com a palavra, a FIEP relatou a dificuldade de fazer um projeto de faixa de infraestrutura querendo resolver todos os problemas de licenças ambientais em cima de modais diferentes em tempos diferentes. Sugere a necessidade de uma ideia alternativa, uma vez que, há investimento alto além da necessidade econômica e social desses avanços que precisam de atenção e avanços.

Com a palavra, o Desembargador Oyama sintetizou a metodologia de exportação de cada porto: Guará é grão, Maralto é contêiner e o Novo Porto é um terminal multicarga, incluindo granéis sólidos, contêineres e demais líquidos.

Com a palavra, a PGE manifestou-se relatando que o principal objetivo da reunião hoje é a oitava, reforçando que a posição do Estado do Paraná é o interesse econômico e a preocupação social com o desenvolvimento dos empreendimentos. Reitera que as principais dificuldades decorrem do fato de existirem diferentes entes licenciadores e empreendimentos, sendo importante o diálogo para solucionar as principais demandas.

Com a palavra, a representante do empreendimento Porto Guará relatou que já havia uma perspectiva de conversa com o Ministério Público. Procuraram a Dra. Monique no âmbito da Ação Civil Pública em face do Porto Guará, e ela indicou uma professora da Universidade Federal do Paraná, para que eles pudessem compreender as exigências do MP/PR e melhorar o que vem sendo feito, sem perder de vista todo o esforço e os investimentos já realizados. Apresentou a linha do tempo do licenciamento ambiental do empreendimento, informando que o projeto não tem licença prévia e teve início no ano de 2019.

O termo de referência usado no caso do Porto Guará foi conforme o modelo anterior, verticalizado para o projeto. Em 2022, foi editada uma nova minuta padrão de termo de referência, e um dos pontos que o Ministério Público aponta é que é para retroagir para que para refazer com base no nesse novo termo de referência. O Porto Guará comprometeu-se, inclusive, a realizar consultas à população, atingindo principalmente comunidades tradicionais, parcialmente tradicionais e indígenas, conforme a petição inicial. Apresentou os pontos de entrevista de cada comunidade conforme a exigência do raio de 8 km, nos termos da Portaria. Porém, a consulta foi além desse raio de 8 km, abrangendo mais de três mil comunidades ouvidas.

Com a palavra, o Porto Maralto apresentou as séries de discussões que ocorreram devido à condicionante da faixa de infraestrutura, tendo uma sinergia com a implantação da faixa. O projeto tem o apoio do Estado e está sendo sinalizado pelo Governo Federal no novo PAC. No caso do Maralto, como já possui licença prévia e licença de instalação, está sendo sinalizado pelo novo PAC como um projeto de interesse do Governo Federal para o desenvolvimento do Estado do Paraná e crescimento econômico do Estado, aumentando a receita portuária. Relatou o ajuizamento de uma Ação Popular movida por Mário Teixeira, em trâmite sob o número 5001835-86.2015.4.04.7008.

Com a palavra, o Novo Porto apresentou o histórico da licença prévia emitida, que iniciou em 2012 e teve audiência pública em 2014. A ação judicial foi no final de 2018, início de 2019, quando já estavam com a licença ambiental. Na sequência, apresentou o histórico da fundação do Novo Porto, sendo o primeiro a fazer o EIA/RIMA do Estado do Paraná, em 1980. Reitera que todos os presentes têm os mesmos objetivos, que são o desenvolvimento econômico do Paraná.

Encerradas as manifestações e não havendo debates, o Desembargador Oyama informou que, com relação ao Porto Maralto, haverá audiência de conciliação no dia 28 de novembro (esta audiência foi redesignada para 30.01.2025). No caso do Porto Guará, a liminar não foi apreciada, apenas o objeto de conciliação. Houve um novo pedido do Ministério Público Federal para que a medida liminar seja analisada, mas ainda não foi apreciada. O Novo Porto não teve audiência de conciliação.

Não tendo mais a ser deliberado, a reunião deu-se por encerrada às 17h25min. Eu, **Soraya Kawakami**, Consultora Jurídica do Poder Judiciário da Consultora Jurídica do Gabinete do Secretário-Geral do Tribunal de Justiça do Estado do Paraná e secretária da Comissão de Mediação Logística - Projeto Destrava Logística, lavro a presente ata que segue assinada por mim.



Documento assinado eletronicamente por **SORAYA KAWAKAMI, Consultora Jurídica do Poder Judiciário**, em 22/11/2024, às 14:44, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://sei.tjpr.jus.br/validar> informando o código verificador **11224107** e o código CRC **A8F23BF3**.
