

FALE COM A GENTE!

Editor Leopoldo Figueiredo
E-mail portomar@atribuna.com.br
Telefone 2102-7269

Projeto quintuplica operação no Tiplam
A finalização dos trabalhos no Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam) vai ampliar a operação atual de 2,6 milhões de toneladas para 14,5 milhões de toneladas.

PORTO & MAR

Tiplam está próximo da operação plena

Canal de navegação está a 1 metro de atingir meta de profundidade

GUSTAVO T. DE MIRANDA
DA REDAÇÃO

A operação plena do Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam), no Canal de Piaçaguera, está mais próxima de virar realidade. O presidente da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb), Carlos Roberto dos Santos, confirmou que o canal de navegação já atingiu 13,5 metros de profundidade — na versão final, o projeto prevê que se chegue a 14,5 metros.

Há dez dias, a Usiminas e a VLI, que constroem a cava subaquática do Rio Casqueiro e tocam a dragagem do local, comunicaram o órgão que o depósito submerso para o material dragado passa por um período de 90 dias para acomodação dos sedimentos.

Além de permitir a plena operação de embarcações no Tiplam, instalação da VLI no Porto de Santos, a dragagem do Canal de Piaçaguera é apontada como “uma virada de página” na história de agressão ao meio ambiente cubatense.

“A construção da cava foi segura para comportar o material dragado sem apresentar trocas (de detritos contaminados por metais pesados) com a biota (ecossistema). Agora, com ela em operação, o local, inclusive, pode se recompor, porque o material mais poluente não fará trocas com o ambiente, a fauna, a flora”, frisa o presidente da Cetesb.

FASES E POLÊMICAS

Desde que a obra foi iniciada, ela é alvo de diversas polêmicas — questionava-se, por exemplo, a segurança da operação. Na prática, a obra envolve três etapas. Em um primeiro momento, abriu-se uma cratera submersa no Rio Casqueiro, de onde foi retirado sedimento considerado menos contaminado. O material foi enviado ao polígono oceânico licenciado pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (Ibama).

Na sequência, foi iniciada efetivamente a dragagem do Canal de Piaçaguera. Ao todo, foram sugados, por um navio-draga, 2,4 milhões de metros cúbicos de sedimentos conta-



Cais do terminal integrador da VLI: investimento de R\$ 2,7 bilhões

minados — o equivalente a cerca de 417 mil caçambas de caminhão de seis metros cúbicos. Esse material foi depositado na cava subaquática, o que permitiu que o canal de navegação chegasse nos 13,5 metros.

Nesta etapa, um navio-draga, com um mangote que vai até o fundo do canal, lança os sedimentos sem que ele recontamine o estuário. “Você não vê movimento na água. É semelhante a um aspirador. Semanalmente, os engenheiros entregaram relatórios de não conformidades”, diz o químico José Eduardo Bevilacqua, assistente-executivo de diretoria da Cetesb.

A próxima etapa será em meados de abril. Após os 90 dias, as duas empresas retomam a dragagem para que o canal chegue até 14,5 metros de profundidade. “Essa licença está em vigor. Já comunicamos a Procuradoria”, diz. Depois, na conclusão da dragagem, vai ser colocado 1,5 metro de uma areia limpa do oceano como tampa da cava. “A areia não carrega poluente. Com isso, qualquer alteração pode ser percebida”.

SOLUÇÃO E SEGURANÇA

Concluído o projeto da cava, a expectativa da Cetesb é de acabar com o transtorno de a todo momento ter de escolher op-

ções de lugar caras e complexas para receber os sedimentos. “Essa é a lógica: controlar a poluição que estava ali (enviando para a cava) e, depois, fazer uma dragagem simples, em que o material possa ser enviado para o polígono oceânico”, acrescenta Bevilacqua.

Para ele, essa foi a melhor alternativa tecnológica disponível. “O grande desafio da dragagem não é dragar. É a questão locacional. Onde colocar o sedimento, levando em conta qualidade, quantidade do sedimento e alternativas tecnológicas, socioeconômicas e ambiental”.

Além disso, em volta da área onde foi implantada a cava, existe uma cortina de silt — é uma malha feita de um tecido finíssimo, que funciona como uma espécie de filtro capaz de impedir que partículas dez vezes menor que um grão de areia passem.

“Quando os americanos analisaram a nossa proposta, eles classificaram como uma medida de extrema segurança”, argumenta Bevilacqua.

“Essa será mais uma etapa de melhoria da qualidade ambiental de Cubatão. Não há o menor risco da cidade voltar a ter os problemas do passado. Você pega um trecho absolutamente poluído e vai entrar algo melhor”, assegura o presidente da companhia estatal.

CAVAS SUBAQUÁTICAS NO RIO CASQUEIRO

Como é feita a dragagem

É aberta uma cava submersa em um local preservado de correntes e distante da praia. Não são adicionados materiais para sua construção porque os sedimentos estuarinos apresentam alta estabilidade geotécnica e baixa permeabilidade aos contaminantes, o que os torna apropriados para o confinamento

É feita a dragagem por sucção dos sedimentos do fundo do canal. O serviço prevê o aprofundamento da via marítima para permitir o acesso de navios ao Tiplam. Hoje, alguns trechos estão, pelo menos, dois metros mais rasos do que o ideal

Os sedimentos retirados são depositados na cava. Durante este processo, a área da cava é isolada. O processo é feito com o uso de um difusor para direcionar o material dragado para o fundo, reduzindo sua dispersão, e a implantação de uma cortina em torno da cava para evitar qualquer perda de material que eventualmente pudesse se dispersar pela água.

INFOGRAFIA MONICA SOBRAL/JAT

Área terá monitoramento constante

■ A área que abriga a cava subaquática no Rio Casqueiro, em Cubatão, precisará passar por constante monitoramento. Muito possivelmente, a instalação do depósito submerso inviabiliza a construção de um terminal de granéis sólidos naquela região.

“Eu não conheço nenhum empreendimento aqui para falar. A Cetesb tem por obrigação analisar qualquer tipo de empreendimento, desde que haja um projeto formal. Nada existe neste momento”, acrescenta o presidente da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb).

O químico José Eduardo Bevilacqua, da agência ambiental, frisa que seria necessário ver um projeto “real”. “Isso aqui (a área da cava) vai ter de ser monitorado indefinidamente. O local da cava esquece. Agora, outros empreendimentos, na vizinhança, a gente precisaria analisar os impactos, se

eles são compatíveis com a operação da cava no lugar”.

HISTÓRICO

A dragagem do Canal de Piaçaguera foi aprovada pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema) em 2005 e já previa a construção de cavas subaquáticas para a deposição de material contaminado. A obra foi interrompida pela Secretaria de Patrimônio da União (SPU) duas vezes.

A primeira decisão, tomada pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, aconteceu após uma representação contra a construção de cavas para o depósito de material dragado naquela região. Já a segunda aconteceu após a VLI não apresentar a documentação pedida para a regularização do empreendimento no prazo estipulado pela SPU.

O aprofundamento daquela região também é tema de análise por parte do Ministério Pú-

blico Federal (MPF) e do Ministério Público Estadual (MPE), por meio do Grupo de Atuação Especial de Defesa do Meio Ambiente (Gaema).

Após denúncias, os órgãos apuram se há risco de contaminações já que o local dragado tem histórico de poluição por metais pesados. No Gaema, o caso é conduzido pela promotora de Justiça Almachia Acerbi. Já no MPF, as investigações ficam a cargo do procurador da República José Molina Dalóia.

CRESCIMENTO

O projeto de expansão do Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam), instalação da operadora logística VLI no Porto de Santos, conta com investimentos de R\$ 2,7 bilhões. Após a finalização dos trabalhos, o volume anual operado na instalação portuária passará de 2,6 milhões de toneladas para 14,5 milhões de toneladas.