



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA

## CONAMA nº 344

### Proposta ao CONAMA de Deliberação sobre a criação de Norma de Licenciamento Específica para Obras de Dragagem

Elaborada pelo Coordenador do GT de Revisão da Resolução nº 344,  
João Emílio Freire Filho, Conselheiro Suplente, Representante da  
Confederação Nacional do Transporte

A elaboração da Resolução nº 344, de 2004, do CONAMA teve como objetivo não só dotar o País de um instrumento regulador voltado para a redução e controle dos impactos ambientais causados pela realização de obras de dragagem, mas, também e principalmente, atender às determinações da Convenção Internacional sobre Poluição do Mar (MARPOL), estabelecida pela Organização Marítima Internacional (IMO) em 1972, em Londres, da qual o Brasil é um dos países signatários, juntamente com o seu Protocolo 96. Assim sendo, a Resolução CONAMA nº 344, de 2004, como não poderia deixar de ser dado o seu fato gerador, tem seu foco no objetivo determinado pela MARPOL na proteção da qualidade do corpo hídrico marítimo através do gerenciamento da disposição do material dragado no mar.

A experiência ao longo desses cinco anos de aplicação da Resolução vem mostrando às principais entidades envolvidas nos processos de dragagem que o uso dos trechos dragados juntamente com a ação de correntes hídricas afetam as características das cotas e perfis do projeto da obra de dragagem. Esta ação contínua faz com que, especialmente no caso de obras portuárias, seja necessária e constante a realização de obras de dragagem de reposição das características técnicas do projeto originalmente aprovado. Assim sendo, essas obras de conservação nada mais são do que a repetição da realização do projeto anteriormente aprovado, dentro de condições técnicas e remoção de sedimentos de igual natureza da obra original.

Exatamente por sua dinâmica e, na maioria dos casos, por se constituir num processo contínuo, quase permanente, de obras requeridas para a manutenção de traçados e profundidades, as obras de dragagem se diferem dos demais processos de licenciamento ambiental para a instalação de projetos industriais e de grandes obras de engenharia tais como barragens, pontes, túneis, etc. E é esse seu grau de diferenciação, juntamente com a necessária repetitividade das obras, que faz com que seja necessário adotar-se um rito processual específico para o licenciamento ambiental das obras de dragagem, diverso das demais obras objeto das Normas de licenciamento baixadas pelo CONAMA, de modo a permitir a conveniente e responsável análise das diferentes etapas inerentes às obras de dragagem.

Tudo isso demonstra que a complexidade específica e as características dos diferentes tipos de obras de dragagem, seja pelo corpo hídrico no qual se realizam – marítimo (oceânico ou interior de baías e angras), fluvial ou lacustre – seja pelas razões de sua realização – implantação de instalações portuárias, manutenção de infra-estrutura aquaviária, saneamento, recuperação ambiental, etc. – em conjunto, reforçam a necessidade de um padrão de análise e grau de informação muitas vezes diverso das demais obras objeto de licenciamento ambiental,



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA

dentro da filosofia adotada pelo CONAMA de uma abordagem específica na análise dos licenciamentos, conforme o demonstram as Normas que têm sido baixadas por esse Emérito Conselho.

Como todo trabalho pioneiro, a prática da aplicação da Resolução nº 344 demonstrou a necessidade de sua revisão e aperfeiçoamento para que, cumprindo sua importante missão ambiental, social e econômica, pudesse melhor servir ao interesse da sociedade na preservação ambiental através de um controle mais efetivo da realização de obras de dragagem. Infelizmente, e por se tratar de uma preocupação recente da sociedade a requerer a formação de uma cultura de preservação do meio ambiente, são poucos os dados disponíveis sobre o assunto no Brasil, razão pela qual parece ser de maior relevância que se aproveite a experiência internacional existente sobre a matéria, sempre adaptando-a aos paradigmas brasileiros, especialmente no caso da experiência de organizações voltadas para questões de portos e navegação, como a PIANC – Associação Mundial de Infra-Estrutura de Transporte Aquaviário, de molde a se estabelecerem parâmetros e procedimentos que mais fielmente possam defender o interesse da sociedade brasileira nesta importante questão.

Por outro lado, a experiência adquirida na aplicação da Resolução CONAMA nº 344/2004 mostra que as obras necessárias ao acesso e operação de instalações portuárias a serem licenciadas se classificam em três situações principais, a saber: (.1.) implantação de um novo porto – com a construção de canais de acesso, bacias de evolução, áreas de fundeio e trechos de atracação de embarcações, (.2.) manutenção periódica ou ocasional da infra-estrutura aquaviária de acesso e operação do porto com reposição das condições de perfil e profundidade das obras já aprovadas no processo de licenciamento para a implantação da instalação portuária e de sua infra-estrutura de acesso e operação, em função dos assoreamentos causados pelo uso dessa infra-estrutura ou pelos fatores naturais; e (.3.) obras de ampliação e/ou de aprofundamento da infra-estrutura aquaviária decorrentes das alterações das características físicas da frota de embarcações que frequenta a instalação portuária. Assim sendo, há necessidade de que, em nome da eficiência e do bom aproveitamento do trabalho dos técnicos ambientais que analisam o licenciamento das obras de dragagem, tal processo de licenciamento tenha rito específico capaz de evitar custos e delongas desnecessários nos casos da realização, dentro de determinado espaço de tempo, de repetições do procedimento inicial aprovado pela autoridade ambiental para a reposição das condições constantes da referida licença.

Assim sendo, vimos propor à Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental que, após a devida análise do assunto, proponha ao CONAMA a elaboração de Norma de Licenciamento específica para obras de dragagem, devendo ser criadas posteriormente resoluções específicas para cada uma das três situações acima mencionadas e também para cada um dos tipos de corpo hídrico mencionados, uma vez que em cada caso ocorrem importantes diferenciações na destinação possível ao material dragado.

Nestes termos, pede deferimento,

Rio de Janeiro, 15 de junho de 2009.

*João Emílio Freire Filho*