COMPANHIA AMBIENTAL DO ESTADO DE SÃO PAULO
Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 - CEP 05459-900 - São Paulo - SP
C.N.P.J. nº 43.776.491/0001-70 - Insc.: Est. nº 109.091.375-118 - Insc. Munic.: nº 8.030.313-7
Site: www.cetesb.sp.gov.br

SUMULA DO PARECER TÉCNICO nº 116/2026/IL

PROCESSO: IMPACTO 135/2025 (e-ambiente CETESB.036425/2025-27)
INTERESSADO: Ultrafértil S/A
ASSUNTO: Solicitação de Licença Ambiental Prévia para Ampliação II – Terminal Portuário VLI – TIPLAM
MUNICÍPIO: Santos

1. INTRODUÇÃO

Trata-se da súmula do Parecer Técnico elaborado pelo Departamento de Licenciamento de Infraestrutura de Transporte – IL para subsidiar o licenciamento ambiental prévio da Ampliação II - Terminal Portuário VLI – TIPLAM, sob responsabilidade da Ultrafértil S/A.

O empreendimento é considerado de utilidade pública e integra a ampliação da capacidade portuária da região de Santos, com aproveitamento de estruturas existentes e predominância do modal ferroviário. O licenciamento ambiental, originalmente de competência federal em razão da capacidade futura do terminal, foi delegado à CETESB por meio do Acordo de Cooperação Técnica nº 6/2026, celebrado com o IBAMA.

2.DESCRIÇÃO DO EMPREENDIMENTO

A Ampliação II do TIPLAM será implantada na área continental de Santos, na Ilha do Cardoso, entre a Rodovia Cônego Domênico Rangoni (SP-055) e a margem esquerda do Canal de Piaçaguera. O projeto prevê a instalação de quatro novos berços de atracação, oito novos armazéns, ampliação da pera ferroviária, novos acessos rodoviários, pontes e viadutos e dragagem de até 4.487.005 m³ de sedimentos.

A capacidade anual de movimentação do terminal deverá aumentar de 17 para 45 milhões de toneladas, abrangendo granéis sólidos vegetais, fertilizantes e celulose. A capacidade estática de armazenagem passará de 900 mil para aproximadamente 1,73 milhão de toneladas, e o número de berços aumentará de quatro para oito. O projeto contempla cerca de 35 km de novas linhas ferroviárias, quatro quilômetros de acessos rodoviários e intervenções para modernização dos sistemas de transferência e controle ambiental.

As obras têm duração estimada de 36 meses, investimento de cerca de R$ 7 bilhões e mobilização de até 4.000 trabalhadores no pico. Para a operação ampliada, estima-se contingente total de aproximadamente 1.200 trabalhadores. A implantação envolverá movimentação de cerca de 2,78 milhões de m³ de solo e intervenções em áreas terrestres e aquáticas do estuário de Santos.

3. COMPATIBILIDADE LEGAL

Em atendimento aos artigos 5º e 10 da Resolução CONAMA nº 237/1997, foram apresentados o Exame Técnico e as certidões emitidos pelas Prefeituras de Santos e Cubatão. A documentação demonstra a compatibilidade do empreendimento com as legislações municipais de uso e ocupação do solo e com o Zoneamento Ecológico-Econômico da Baixada Santista. Os municípios não apresentaram óbices à continuidade do licenciamento, condicionada ao atendimento das exigências técnicas aplicáveis.

4. IMPACTOS AMBIENTAIS E MEDIDAS MITIGADORAS

A avaliação dos principais potenciais impactos ambientais decorrentes do planejamento, implantação e operação do empreendimento foi realizada considerando-se as informações apresentadas no EIA/RIMA e complementações, conforme segue:

- **Geração de expectativa da população e interferência na comunidade pesqueira**

A divulgação do projeto e o início das obras poderão gerar preocupações relacionadas a incômodos, aumento da poluição e do tráfego, atração de população externa, interferências na mobilidade e na pesca e eventual frustração quanto às oportunidades de emprego. Para mitigação, deverá ser detalhado e executado o Programa de Comunicação Social, priorizando as comunidades da área de influência direta e os grupos pesqueiros, com canais permanentes de atendimento, divulgação transparente de impactos, vagas e capacitações e registro das reclamações e providências adotadas.

Em função da execução da dragagem são previstas restrições temporárias e permanentes em áreas utilizadas para pesca artesanal. Para mitigar os impactos deverá ser implementado o Programa de Apoio à Pesca, com Subprogramas de Monitoramento da Pesca Artesanal e de Apoio aos Pescadores Artesanais, incluindo medidas mitigadoras e compensatórias previamente discutidas com as comunidades, associações e entidades relacionadas.

- **Desencadeamento e intensificação de processos de dinâmica superficial**

As atividades de supressão de vegetação, terraplenagem, escavações, aterros e implantação de acessos poderão favorecer o desencadeamento de processos erosivos e assoreamento. Foram previstas medidas no Programa de Controle Ambiental das Obras, especialmente no Subprograma de Controle de Processos Erosivos e Assoreamento, além da apresentação dos projetos executivos de drenagem e terraplenagem, balanço de massa e medidas para controle de cheias. Foi solicitada a apresentação de plano de ataque das obras.

- **Interferências em recursos hídricos superficiais**

De acordo com o EIA, as obras terrestres e aquáticas, a circulação de máquinas e embarcações e a drenagem das áreas operacionais poderão alterar temporariamente a qualidade das águas. Também são previstas alterações na hidrodinâmica e na dinâmica sedimentar. Foram propostas medidas mitigadoras que incluem drenagem segregada, contenção de vazamentos, manutenção de equipamentos e execução integrada dos Programas de Monitoramento da Qualidade das Águas Superficiais, da Hidrodinâmica e Dinâmica Sedimentar e das Comunidades Aquáticas, além de PGR, PAE e PEI específicos para as obras.

- **Alteração da qualidade do solo e das águas subterrâneas**

As intervenções no solo, as fundações, o armazenamento de produtos e a movimentação de cargas poderão remobilizar contaminantes ou gerar novos vazamentos em área de aquíferos rasos e elevada vulnerabilidade. Deverão ser mantidos o monitoramento semestral das águas subterrâneas, a restrição de uso da água e os procedimentos de armazenamento, impermeabilização, contenção e resposta a vazamentos.

- **Poluição nas frentes de obras e áreas de apoio**

Durante as obras serão gerados material particulado, resíduos, efluentes sanitários e industriais, ruído e riscos de contaminação do solo e das águas. Para mitigar potenciais impactos, o Programa de Controle Ambiental das Obras deverá integrar a gestão de resíduos e efluentes, controle de emissões atmosféricas, controle de processos erosivos e educação ambiental dos trabalhadores, com supervisão ambiental, inspeções, registros de não conformidades, treinamento e recuperação das áreas temporariamente utilizadas.

- **Geração de Efluentes Líquidos e de Resíduos Sólidos**

Os efluentes domésticos gerados na fase de operação serão direcionados para uma Estação de Tratamento de Esgoto compacta – ETE. Os efluentes provenientes da lavagem de áreas operacionais ou infiltrações sob as pilhas de granéis serão enviados para a Estação de Tratamento de Efluentes Industriais – ETEI. Em relação aos resíduos, o Terminal já possui um Plano de

Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS implementado para a atual fase de operação e, referente as Unidades de Disposição Confinada – UDCs, o Plano de Monitoramento de Recalques deverá ter continuidade.

- **Interferências em áreas contaminadas**

A área do TIPLAM possui histórico de gerenciamento de contaminação e é classificada como Área Contaminada em Processo de Remediação. A ampliação exigirá a continuidade do gerenciamento conforme a Decisão de Diretoria CETESB nº 038/2017/C, manutenção da restrição de uso das águas subterrâneas, proteção das geomembranas das UDCs e instalação de sistemas impermeabilizados de contenção.

- **Alteração da qualidade do ar**

Durante a fase de operação, a movimentação de grãos, farelos, açúcar, fertilizantes e celulose poderá elevar as emissões de material particulado, especialmente em moegas, tombadores, correias, pontos de transferência, carregadores e armazéns. Atualmente, o terminal dispõe de dispositivos de controle de poluição que vem sendo acompanhados de forma permanente pela CETESB. Para a ampliação deverá ser adotada a melhor tecnologia prática disponível, incluindo correias enclausuradas, exaustão localizada, filtros, intertravamentos e estruturas fechadas. A modelagem atmosférica e o detalhamento das fontes e controles deverão ser apresentados para a LI.

- **Alteração nos níveis de ruído**

Segundo o EIA, não há receptores sensíveis nas proximidades do empreendimento. As medições de níveis de pressão sonora, durante a fase da implantação, são previstas quando houver reclamações da população. Na fase de operação, foi proposta a continuidade do Programa de Monitoramento de Ruído.

- **Impactos associados à dragagem**

A dragagem de até 4,49 milhões de m³ poderá aumentar temporariamente a turbidez, ressuspender sedimentos, alterar a qualidade das águas e dos sedimentos e modificar localmente a hidrodinâmica, a salinidade e o balanço sedimentar. Segundo o EIA, considerando a qualidade do sedimento é prevista a disposição no Polígono de Disposição Oceânica. Para a LI deverá ser apresentado o Plano Conceitual de Dragagem, e deverão ser executados programas específicos para o controle da dragagem, monitoramentos da qualidade da água e sedimentos, hidrodinâmica e dinâmica sedimentar.

- **Perda de cobertura vegetal e intervenções em APP**

Segundo o interessado, a ampliação prevê a intervenção em 23,17 ha de vegetação nativa e em 14,56 ha de APP, incluindo 6,88 ha de manguezal e formações florestais da planície costeira. Para a fase de LI, deverão ser detalhados os Programas de Acompanhamento da Supressão, de Monitoramento de Flora e de Compensação Florestal, e obtida a autorização de supressão e firmado o respectivo Termo de Compromisso de Recuperação Ambiental - TCRA. A compensação observará a legislação mais restritiva, com compensação adicional equivalente à área suprimida, e medidas específicas para manguezais e controle de espécies exóticas.

- **Interferências em áreas protegidas**

O empreendimento e suas áreas de influência interceptam a APA Santos-Continente e zonas de amortecimento dos Parques Estaduais da Serra do Mar e Xixová-Japuí, enquanto parcela do polígono oceânico utilizado para disposição de sedimentos alcança a APA Marinha do Litoral Centro. A Fundação Florestal se manifestou favoravelmente ao projeto com condicionantes, a

serem incorporadas aos programas de flora, fauna, dragagem, mão de obra e monitoramento ambiental.

- **Impactos sobre a fauna terrestre**

A supressão vegetal, a fragmentação de habitats, o estaqueamento, os ruídos, as vibrações e o tráfego poderão causar perda de habitats e deslocamento da fauna local. Para mitigar potenciais impactos à fauna deverão ser implementados o Subprograma de Salvaguarda, Afugentamento e Resgate de Fauna, o Programa de Monitoramento da Fauna Terrestre e o Programa de Monitoramento e Mitigação de Atropelamento de Fauna, com atenção especial à avifauna aquática e às áreas úmidas.

- **Impactos sobre a biota aquática**

De acordo com o EIA, atividades como a dragagem e o estaqueamento poderão afetar comunidades planctônicas, bentônicas e a ictiofauna, além de favorecer espécies exóticas invasoras. Para a LI deverá ser detalhado o Programa de Monitoramento das Comunidades Aquáticas, com revisão da malha amostral, integração com os dados de água e sedimentos, e medidas preventivas relacionadas à água de lastro e à bioincrustação.

- **Interferências na infraestrutura viária, no tráfego e nos transportes**

Durante as obras é previsto o aumento do trânsito de trabalhadores, insumos e material de terraplenagem, e a operação ampliada acrescentará circulação de caminhões e navios, com potencial aumento do risco de acidentes e interferências nos acessos. Deverão ser implementados os Programas de Controle das Interferências com o Tráfego Rodoviário e Aquaviário, com definição de rotas, sinalização, controle de velocidade, manutenção das vias e veículos, e observância às autorizações da concessionária, prefeituras, Autoridade Portuária, Capitania dos Portos e Praticagem.

- **Mobilização e desmobilização de mão de obra e interferências em infraestrutura e serviços públicos**

A mobilização de até 4.000 trabalhadores para as obras poderá pressionar temporariamente os serviços públicos, infraestrutura urbana e áreas ambientalmente sensíveis, enquanto a desmobilização poderá gerar desemprego e redução de renda. Os Programas de Mobilização e Desmobilização e de Capacitação de Mão de Obra deverão priorizar a contratação local, organizar o fluxo de trabalhadores, apoiar a qualificação e a recolocação profissional e prevenir ocupações irregulares e outras pressões sobre manguezais e restingas.

- **Riscos tecnológicos e emergências ambientais**

Segundo o EIA, a ampliação e o reposicionamento de trechos do sistema de amônia introduzem novos cenários acidentais potenciais, somados aos riscos de vazamento de combustíveis e óleos durante obras, dragagem e operação. Para a LI deverão ser detalhadas as alterações previstas nos dutos e reavaliada a necessidade de revisão dos estudos de risco. Para a operação deverão ser atualizados o Programa de Gerenciamento de Riscos, o Plano de Ação de Emergência e o Plano de Emergência Individual, com definição da interface entre a Ultrafértil e a empresa responsável pela armazenagem de amônia.

5. COMPENSAÇÃO AMBIENTAL

Caberá à Câmara de Compensação Ambiental da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística – SEMIL definir a destinação e a forma de pagamento dos recursos previstos na Lei Federal nº 9.985/2000. A comprovação do depósito e a assinatura do Termo de Compromisso de

Compensação Ambiental – TCCA constituirão condicionantes para a emissão da Licença Ambiental de Instalação. Para a Licença Ambiental de Operação deverá ser apresentado relatório contábil do valor efetivamente despendido, para eventual ajuste da compensação.

6. CONCLUSÃO

Considerando que se trata de empreendimento de utilidade pública e de interesse estratégico para a ampliação da capacidade do Porto de Santos, e que os potenciais impactos ambientais negativos decorrentes de sua implantação e operação poderão ser mitigados e compensados mediante a implementação dos Programas Ambientais propostos no EIA/RIMA e das medidas e exigências estabelecidas no Parecer Técnico nº 116/2026/IL, a equipe técnica da CETESB conclui que a Ampliação II do Terminal Portuário VLI – TIPLAM é ambientalmente viável.

São Paulo, 24 de novembro de 2026

ORIGINAL DEVIDAMENTE ASSINADO

CAMILO FRAGOSO GIORGI
Departamento de Licenciamento de Infraestrutura de Transporte – IL
Gerente