



ISSN: 2230-9926

Available online at <http://www.journalijdr.com>

IJDR

International Journal of Development Research

Vol. 11, Issue, 07, pp. 48761-48765, July, 2021

<https://doi.org/10.37118/ijdr.22352.07.2021>



RESEARCH ARTICLE

OPEN ACCESS

PROJETO DO TERMINAL PORTUÁRIO DO FUTURO PORTO PONTAL DO PARANÁ – RELEVÂNCIA DA AVALIAÇÃO DO IMPACTO SOCIAL-AIS

*Gerson Luiz Pontarolli and Hilda Alberton de Carvalho

AV Silva Jardim 3677, APTO 62, Brasil

ARTICLE INFO

Article History:

Received 18th April, 2021

Received in revised form

04th May, 2021

Accepted 21st June, 2021

Published online 28th July, 2021

Key Words:

Avaliação de Impacto Ambiental. Avaliação de Impacto Social. Licenciamento Ambiental.

*Corresponding author: Gerson Luiz Pontarolli

ABSTRACT

O Este artigo pretende investigar o status atual da avaliação de impacto social – AIS efetuada para o projeto do futuro terminal portuário de Pontal do Paraná, observando: a profundidade da pesquisa na implementação ou não de critérios que norteiam tal avaliação na atualidade, com base na opinião da população local envolvida. O foco principal são as pesquisas efetuadas no mês de maio de 2018 no âmbito local. Realizou-se uma pesquisa descritiva e documental, por meio de informações e dados disponibilizados pelas mesmas. Os resultados demonstram que a avaliação de impacto social tem sido implementada com uma visão sistêmica de todos os fatores que impactam no desenvolvimento sustentável, sendo que os responsáveis por tal procedimento são atores vitais no sucesso de implementação dos critérios avaliação de impacto social em toda sua extensão.

Copyright © 2021, Gerson Luiz Pontarolli and Hilda Alberton de Carvalho. This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

Citation: Gerson Luiz Pontarolli and Hilda Alberton de Carvalho, 2021. "Prevalência de boa qualidade de vida em idosos de um centro de convivência correlacionada a atividades de lazer", International Journal of Development Research, 11, (07), 48761-48765.

INTRODUCTION

Iniciou-se em 1987 um entendimento mundial sobre o desenvolvimento sustentável, no texto do Relatório Brundtland, também conhecido como "Nosso Futuro Comum", o qual foi elaborado pela Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento da Organização das Nações Unidas (ONU). Naquele relatório, o desenvolvimento sustentável foi considerado como "o desenvolvimento que satisfaz às necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprirem suas próprias necessidades". Uma grande parte da comunidade científica considera que "Não há como viabilizar sete bilhões de pessoas, com o padrão de consumo e as aspirações do mundo contemporâneo nos limites físicos da terra". (RESENDE, 2012). Constatou-se no Relatório Brundtland que no mundo moderno os padrões de consumo e de produção de bens seriam incompatíveis com a noção de desenvolvimento sustentável, isso devido as pressões e agressões que esses padrões imporiam ao sistema ambiental. O citado relatório propõe então um conjunto de medidas voltadas para o desenvolvimento sustentável, incluindo a preservação do meio ambiente e a utilização criteriosa de recursos naturais. Verifica-se também que as pressões sobre o meio ambiente passaram a ser enormes, sejam pela busca de novas fontes de recursos ou mesmo pela degradação ambiental, resultante do despejo de resíduos na natureza. Com este cenário de pressões constantes sobre o meio ambiente, aos poucos formou-se uma consciência da necessidade da preservação ambiental e de desenvolvimento sustentável.

De outro vértice, torna-se necessário também neste cenário, considerar e avaliar o impacto social, o qual tem sido um desafio enfrentado em diversos campos, desde políticas públicas até a atuação de empresas privadas com propósitos sociais. Apesar das especificidades de cada campo, a busca por medidas de impacto social têm sempre o mesmo foco, qual seja, quantificar as mudanças em populações, comunidades ou território causadas por alguma intervenção, tal como um programa público, projeto social dentre vários ou mesmo quando da execução de algum tipo de obra que tenha impacto direto sobre o meio ambiente. Assim sendo, necessário se faz uma análise prévia dos referidos impactos através de estudos de impacto ambiental – AIA, os quais prevejam quais as consequências e ações necessárias para compensação dos possíveis danos advindos desta ação, e sabe-se que referidos estudos tem como foco os impactos ambientais, deixando-se de lado, na maioria das vezes, a avaliação dos impactos sociais, também conhecido como AIS. A AIS – avaliação de impacto social teve sua origem na nepa (national environmental policy act), no ano de 1994, onde a legislação estadunidense a formalizou e instituiu seu vínculo com a aprovação de projetos, trazendo as bases pioneiras para a conformação de conceitos, critérios, diretrizes e princípios necessários ao funcionamento da ais. A AIS (Avaliação de Impacto Social) tem seu foco nos custos socioambientais, que antes não entravam na equação de viabilidade e de decisão do governo norte Americano. A nova legislação teve algumas consequências, sendo que pressionou os bancos multilaterais (banco mundial e banco interamericano de desenvolvimento) a elaborar e incorporar diretrizes e regulamentos de AIS em suas condutas. Houve também uma disseminação de uma indústria de aia e ais por todos os estados unidos na década de 70.

Porém na década de 80 houve um declínio na prática da AIS, devido a redução na quantidade de projetos de infraestrutura sob a responsabilidade do governo federal dos estados unidos, porém em países de europacidental houve uma expansão progressiva da prática da ais no Canadá, Austrália e Nova Zelândia. Na conferência rio-92 a AIS alcançou a condição de legítima ferramenta de planejamento voltada a processos de decisão, expandiu-se e imprimiu uma concepção mais abrangente de meio ambiente integrando o meio social como parte inseparável dessa concepção. Atualmente a avaliação de impacto social (ais)  amplamente praticada ao redor do mundo, mas aparece como um componente subordinado a AIA. Alguns países estabeleceram uma vinculação completa com a aia, outros desenvolveram legislação específica para normatizar a ais e ainda outros incorporam a ais no domínio das políticas, planos e programas. No Brasilno existe uma legislação ou regulamentação nacional específica sobre princípios, conceitos e diretrizes de implementação da AIS. Com base nesse conceito pretende-se investigar o status atual e aplicabilidade da AIS em conjunto com a AIA, observando: a implementação ou não de critérios na atualidade.

FUNDAMENTAÇÃO TEORICA

Pontal do Paraná e projetos futuros na região: De acordo com Krelling e Soares (2004), o litoral Paranaense se estende por aproximadamente 110 km de costa e é formado por sete municípios: Antonina, Paranaguá, Guaqueaba, Morretes, Guaratuba, Matinhos e Pontal do Paraná. Os municípios da região possuem como principais atividades econmicas: portuárias, rurais e turísticas (IPARDES, 2003). Sabe-se que é um dos menores litorais do Brasil, mas de outro vrtice a região é cercada por diversos ecossistemas importantes e grande parte do seu território é delimitado por Unidades de Conservação (UCs), tais como a área de Proteção Ambiental (APA) de Guaqueaba, a Estação Ecológica (ESEC) do Guaraguaçu, o Parque Natural Municipal (PNM) do Manguezal, o Parque Nacional (Parna) do Superagui, bem como várias comunidades locais, de onde tem-se que estas comunidades são, em sua maioria, pescadores artesanais e comunidades indígenas (Observatório de Conservação Costeira do Paraná– OC²). Além disso, tem-se, localizada a 2,5 milhas náuticas de Pontal do Paraná a Ilha do Mel, a qual pertence ao município de Paranaguá e  o segundo maior destino de turistas do Estado do Paraná, abriga duas UCs, a ESEC da Ilha do Mel e o Parque Estadual da Ilha do Mel. O mais jovem município do litoral de Paraná  Pontal do Paraná, que foi criado pela Lei Estadual 11.252, de 20 de dezembro de 1995, sendo a consequência de um processo de emancipação de Paranaguá (Prefeitura Municipal De Pontal Do Paraná, 2015). Em consequência, as atividades econmicas na região começaram a se desenvolver com o turismo, principalmente na conhecida “alta temporada”, período entre os meses de dezembro e março, sendo caracterizado como um município praiano-turístico (ESTADES, 2003). Com uma população estimada em 24.352, distribuídas nos seus 48 balneários e com uma extensão de 23 km de orla marítima é considerado um dos municípios com o maior fluxo de turistas (IPARDES, 2016). Além da extensão de praia ao longo do município, Pontal do Paraná possui tmbm a região norte localizada na Baía de Paranaguá (Iparades, 2015), a qual possui comunidades tradicionais, baas, enseadas, ilhas e dois importantes portos do Brasil: Paranaguá e Antonina (LANA et al., 2001). O primeiro é considerado o maior porto graneleiro da América Latina, já e o segundo mais importante porto graneleiro do País, contudo, por ter atingido seu limite operacional (Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – Appa, 2013), enfrenta um colapso na infraestrutura de importação e exportação. Ainda conforme dados, a procura pelos terminais portuários do estado de Santa Catarina foi maior nos últimos anos, devido à falta de infraestrutura dos Portos de Antonina e Paranaguá (PORTO PONTAL, 2016). Visando promover um crescimento econmico na região, o Governo Federal aprovou várias normativas para grandes obras de infraestrutura, com o objetivo de incentivar e atrair investidores privados (Secretaria Dos Portos, 2014). Além do mais, o litoral do Paraná é uma região de grande interesse para terminais portuários e projetos de suporte a atividades petrolíferas. O local de maior interesse é conhecido como

Ponta do Poço, no balneário Pontal do Sul, localizado no município de Pontal do Paraná. Atualmente, de acordo com GOES(2014) encontra-se operando na região, um projeto de grande infraestrutura relacionado ao Pré-Sal, da multinacional italiana, Techint, que  do ramo de construção de plataformas de petróleo. A Ponta do Poço possui um canal com profundidade natural de 24 metros, o que proporcionaria a atracagem dos maiores navios do mundo, despertando o interesse de vários investidores para a localidade. De outro norte, conforme Abbud (2016) as construções previstas para a região foram consideradas potencialmente poluidoras, e apor este motivo, a legislação brasileira exigiu de todos esses empreendimentos o processo de Licenciamento Ambiental, o qual é possui as seguinte etapas, a saber: Licença Prévia (LP), Licença de Instalação (LI) e Licença de Operação (LO), conforme a PNMA. Sabe-se que os projetos estão todos em fase de licenciamento ambiental, e dentre eles, encontra-se o Terminal Portuário Porto Pontal – TPPP, que será um Terminal de Uso Privado, com uma área total de 627 mil m², o qual realizar atividades de transbordo e carregamento de cargas em contêineres. Trata-se de um investimento de US\$ 400 milhões, e o porto tem a pretensão de ampliar em 55% da capacidade portuária do Estado do Paraná (PORTO PONTAL, 2016). Porém a justiça suspendeu a licença dada pelo Conselho de Desenvolvimento do Litoral (Colit) para a construção da Faixa de Infraestrutura durante as fases do licenciamento, tendo isto ocorrido no início ano de 2018 e a decisão veio após um pedido da Universidade Federal do Paraná (UFPR), a qual alegou que houve descumprimento do regimento interno do Conselho. No passo, as quatro principais universidades do Paraná entregaram um documento pedindo um estudo mais rigoroso a respeito do assunto. Tmbm, segundo jornais locais da região, a preocupação é com os impactos ambientais, sociais e econmicos que uma nova rodovia e um complexo portuário em Pontal do Paraná podem gerar no litoral do estado (GAZETA DO POVO, 2016). As instituições posicionaram-se durante as audiências e em pareceres técnicos, afirmando que o processo de licenciamento apresentou diversas inconsistências, tal como a ausência de informações relevantes no EIA, e ainda defendem “a necessidade de um grande estudo de impactos cumulativos e sinérgicos dos empreendimentos, a fim de se estabelecer o real impacto causado por todas as modificações previstas para o litoral norte do Paraná” (OC²). A partir desse levantamento de informações ficou evidente que existem conflitos de interesses na região. O presente estudo concluiu que os dados disponíveis estão aquém do que prevê uma análise de impacto social, pois restringiu-se a opinião de pessoas locais, observando somente alguns princípios, em quantidade mínima, de avaliação de impacto social.

PROCEDIMENTO METODOLÓGICO

Realizou-se a pesquisa contemplando os documentos disponíveis relativos ao município de Pontal do Paraná, compreendendo os balneários de Praia de Leste e Pontal do Sul, de onde a escolha dos locais sustentou-se pela posição geográfica dos dois balneários no município e pela localização em relação ao local de instalação dos empreendimentos. Foi desenvolvida uma pesquisa documental e descritiva, pois esta vale-se de materiais que não necessariamente receberam tratamento analítico nos termos desenvolvidos neste estudo (GIL, 2008). Foram consideradas as informações do mês de maio de 2018, pois não foram encontrados estudos mais recentes sobre o objetivo do trabalho. Os dados coletados são apresentados na forma de tabelas, e tratados de forma comparativa, foram consideradas as informações sobre as futuras instalações na região, além de algumas questões de caracterização – localidade, atividade econmica, idade e grau de escolaridade, e tmbm o acesso de cada indivíduo a documentos oficiais relacionados aos empreendimentos e quais os principais meios de informações utilizados sobre o assunto.

Métodos de Avaliação de Impacto Social: Na literatura mais contemporânea há três classes de métodos para escolha de grupos de controle, quais sejam os métodos experimentais, os quase experimentais por último os não experimentais.

No quadro abaixo 1, sintetiza-se as três classes:

Quadro 1. Métodos de avaliação de impacto social

Métodos	Premissas	Exemplo	Requisitos
Experimentais	Seleção totalmente aleatória	<i>Random Control Trial (RCT)</i>	- sortear os indivíduos que fazem parte do grupo de tratamento
			- pouco volume de dados sobre os indivíduos de tratamento e controle
Quase experimentais	Seleção em observáveis	<i>Propensity Score Matching (PSM)</i>	- formular hipóteses sobre os fatores associados ao processo de seleção para o tratamento
	Seleção em não observáveis	<i>Difference in Differences (DID)</i>	- grande volume de dados sobre os indivíduos de tratamento e controle (em alguns casos, dados em dois pontos no tempo)
	Seleção quase aleatória	<i>Regression Discontinuity Design (RDD)</i>	- teoria estatística mais complexa
Não experimentais	Seleção em não observáveis	<i>Synthetic Control</i>	- formular hipóteses sobre a trajetória das unidades de tratamento não ausência do tratamento
			- grande volume de dados sobre os indivíduos de tratamento e controle (neste caso, uma longa série histórica de dados)
			- teoria estatística mais complexa

Fonte: Rafael Camelo

Quadro 2. Princípios fundamentais para o desenvolvimento

O respeito aos direitos humanos deve ser o pressuposto de qualquer ação.
A promoção da equidade e da democratização deve ser o principal motor do planejamento do desenvolvimento, e os impactos sobre os membros mais desfavorecidos da sociedade devem ser uma consideração central em todas as avaliações de impacto
A diversidade existente entre culturas e no interior delas, bem como as diferenças de interesses entre as partes afetadas, precisam ser reconhecidas e valorizadas
A tomada de decisão deve ser justa e transparente
Os projetos de desenvolvimento devem ser amplamente aceitáveis para os membros das comunidades afetadas positiva e negativamente pela intervenção
As opiniões de técnicos e especialistas não devem ser a única fonte de consideração nos processos de decisão política.
Deve ser dada atenção aos resultados positivos derivados de intervenções, como a construção de capacidades locais, o empoderamento comunitário, o incremento de capital social etc.
O termo 'meio ambiente' deve ser definido amplamente, para incluir dimensões humanas e sociais, tendo ainda o cuidado de assegurar que seja endereçada a devida atenção ao universo do social.

Fonte: Adaptada de Vanclay (2003).

Quadro 3. Princípios específicos para o desenvolvimento

Considerações sobre equidade devem ser um elemento fundamental da avaliação de impacto
Muitos dos impactos sociais de intervenções podem ser previstos.
Intervenções planejadas podem ser modificadas para reduzir seus impactos sociais negativos e aperfeiçoar seus impactos positivos.
A AIS deve ser parte integral do processo de desenvolvimento em todas as suas etapas.
Deve ser dada ênfase no desenvolvimento social sustentável (benefícios podem ser gerados, não apenas custos sociais).
A AIS deve contribuir na análise e seleção de alternativas.
Meios devem ser criados para fortalecer os processos democráticos e para construir capital humano e social nas comunidades locais afetadas.
Devem ser investigadas formas de transformar comunidades impactadas em beneficiárias da intervenção.
Completa consideração deve ser dada às potenciais medidas mitigadoras dos impactos sociais e biofísicos identificados.
O conhecimento e a experiência locais, bem como o reconhecimento de valores culturais locais distintos, devem ser incorporados em qualquer avaliação de impacto

No método experimental a escolha de grupos de controle é de forma aleatória (Random Control Trial – RCT), ou seja, os participantes da intervenção são escolhidos por meio de um sorteio. Aqueles que “perdem” no sorteio formam o grupo de controle. Essa metodologia é considerada o padrão-ouro em avaliações de impacto social, pois é a única e garante que ambos os grupos serão estatisticamente semelhantes, em média (Khandker *et al.*, 2010). Trata-se de um método confiável e de custo operacional relativamente baixo, porém, em alguns casos esbarra em questões éticas e legais, já que o método implica em deixar intencionalmente um grupo de indivíduos de fora de uma intervenção social. Assim sendo, este tipo de metodologia é mais indicada para medir impactos de intervenções em fase piloto ou ainda de intervenções com alcance limitado. Já os métodos quase experimentais são adotados quando não for possível a forma aleatória. Nestes casos, por não haver a escolha aleatória, deve-se pressupor que houve uma seleção, tanto ativa quanto passiva dos indivíduos. Isso torna o grupo tratamento potencialmente diferente de qualquer outro grupo de pessoas fora da intervenção, ou seja, torna-se mais difícil encontrar um contrafactual. Por sua vez, os métodos não experimentais são aplicados em situações onde há indisponibilidade de grupos de controle e servem, em geral, para avaliação de

intervenções sociais universais (que não deixam indivíduos de fora) ou em intervenções que acontecem com uma única unidade de observação. A inexistência de grupos de controle “naturais” exige a criação de controles “artificiais”, sendo necessário construir uma trajetória hipotética para a unidade de tratamento supondo que ela não tenha passado pela intervenção. Esse processo pode ser feito com ou sem o auxílio de unidades que não passaram pela intervenção. Nesta classe de métodos inclui-se o chamado controle sintético (Synthetic Control) (Abadie *et al.*, 2010).

Princípios Internacionais da Avaliação de Impacto social – ais: Princípios Internacionais para a Avaliação de Impacto Social são uma declaração dos valores centrais da comunidade da AIS, somados a princípios para orientar a prática da AIS, levando-se em a consideração o social na avaliação do impacto ambiental. Há que se considerar também, alguns princípios específicos da prática de avaliação de Impacto Social, que estão sintetizados no quadro 3, a saber:

Impactos sociais: Conforme Vanclay(2003) “os impactos sociais são alterações em um ou mais dos seguintes aspectos” conforme descrito no quadro 4 abaixo:

Quadro 4. Aspectos dos impactos sociais

O modo de vida das pessoas - ou seja, como vivem, trabalham, se divertem e interagem umas com as outras no dia-a-dia;
A sua cultura - ou seja, as suas crenças, costumes, valores e língua ou dialeto partilhados;
A sua comunidade - a coesão, estabilidade, carácter, serviços e infraestruturas;
Os seus sistemas políticos – o modo como as pessoas podem participar nas decisões que afetam as suas vidas, o nível de democraticidade e os recursos fornecidos para esse fim;
O seu ambiente - a qualidade do ar e da água que as pessoas usam; a disponibilidade e qualidade dos alimentos que consomem; o nível de perigo ou risco, poeiras e ruído a que estão expostos; a adequa�o do saneamento, a sua segurança física e o acesso e controlo sobre os recursos;
A sua saúde e bem-estar - a saúde � um estado de total bem-estar físico, mental, social e espiritual e não meramente a ausência de doença ou enfermidade;
Os seus direitos pessoais e de propriedade - particularmente se as pessoas são afetadas economicamente ou se sofrem desvantagens pessoais que podem incluir uma viola�o das suas liberdades civis;
Os seus receios e aspira�es - as suas percep�es sobre a sua segurança, os receios sobre o futuro da sua comunidade e as suas ambi�es para o seu futuro e o futuro dos seus filhos.

Fonte: Vanclay, F. 2003

A avalia o de impacto social – ais na faixa de infraestrutura pontal de paraná: Conforme público e not rio a constru o da Faixa de Infraestrutura de Pontal do Paraná, deveria ser licitada pelo governo do Estado até março de 2018, e está sendo questionada por ONGs (Organiza es Não Governamentais) ligadas   preserva o do meio ambiente. O projeto prevê a abertura de uma rodovia de pista simples de 17 km paralela   PR-412, entre a PR-407 e a Ponta do Poço (zona portuária de Pontal). Os representantes das ONGs contra a obra, alegam danos   Mata Atlântica com impactos   fauna e   flora da região. Também questiona-se a constru o de um porto privado no final da faixa de Infraestrutura, a uma distância de três quil metros de frente para a Ilha do Mel, sendo destacado que áreas de preserva o ambiental vão ser afetadas pelas obras. Noticiou-se ao jornal Metro que o Governo do Estado argumentou, por meio da Secretaria de Infraestrutura e Logística, que nesta primeira etapa vai investir na nova rodovia e no canal de drenagem, que foram aprovados pelo Instituto Ambiental do Paraná e tiveram a viabilidade ambiental atestada pelo Estudo de Impacto Ambiental, considerando que os danos serão mitigados ou compensados.

O Governo afirmou que “os ganhos que virão de constru o serão grandes e beneficiarão muito a popula o, o município e o próprio meio ambiente”. Também conforme a secretaria, a nova rodovia, batizada de Via Arterial, foi a soluço encontrada para desafogar o tráfego intenso e facilitar o acesso aos balneários (Pontal do Paraná, de Praia de Leste a Pontal do Sul), hoje atendidos unicamente pela PR-412, que teve sua amplia o, com duplica o, trincheiras e viadutos considerada inviável, pois “está comprometida pela ocupa o desregrada das laterais”. Afirma-se ainda que a Faixa de Infraestrutura foi concebida com um traçado que “economizasse” o máximo possível de vegeta o, passando o mais próximo possível da ocupa o humana que já existe, utilizando dessa forma uma área que já teve a vegeta o retirada e o início das obras do porto está previsto para o segundo semestre de 2018. Considera-se que além do impacto ambiental, a constru o do porto pode trazer mais prej zos do que benefícios para a popula o local, pois um porto, ao contrário do que se apregoa, não traz desenvolvimento, não traz melhoria na qualidade de vida, mas o porto deve trazer polui o e afastar a fauna, toda a riqueza que pode transformar o litoral do Paraná em um polo de turismo sustentável (Aristides Athayde, 2018).

Conforme dados disponíveis verifica-se que a maioria dos entrevistados teve a faixa etária registrada entre 19-30 (25,68%) e 39-40 anos (25,14%). Já em rela o ao grau de escolaridade, os entrevistados apresentaram-se numericamente mais homog neos. A porcentagem mais evidente foi nível de ensino médio (37,16%).

Esse percentual teve seu diferencialmente no grupo dos técnicos, sendo que a maioria apresentou grau de escolaridade em nível de ensino superior (43,3%) ou p s-gradua o (55%). Quadro 5.

Compara es entre os grupos de atividade econ mica – comerciantes, moradores e técnicos - com as opiniões, acesso aos documentos e fontes de informa o. Resultados dos testes qui-quadrados parciais (χ^2), valor observado (obs), valor esperado (esp) e o número absoluto total de respostas analisadas (n). O Cálculo do qui-quadrado para a análise de acesso aos documentos, ocorreu utilizando-se a Corre o de Yates. Apenas os p-valores que apresentaram significância são apresentados em negrito. Ainda de acordo com Marchesan e Krelling(2018), constata-se que somente a categoria da atividade econ mica apresentou um p-valor significativo. Dessa forma, suas variáveis foram relacionadas com as opiniões, acesso aos documentos e fontes de informa o. Em rela o as opiniões dos entrevistados referentes aos empreendimentos previstos para a região, os comerciantes são favoráveis aos empreendimentos (Quadro 5).

Em rela o aos moradores, foi apenas observado um número significativamente menor do que o esperado de indivíduos contrários ao porto, mas a favor da estrada. Por outro lado, os técnicos apresentaram uma opinião contrária a vinda dos empreendimentos (Marchesan e Krelling, 2018). Quanto aos documentos oficiais, um número significativo de moradores e comerciantes não os acessaram. Já as fontes de informa o, apresentaram um número maior de variáveis entre os grupos, mas observou-se uma significância apenas no grupo dos moradores, em rela o a variável citada pelos respondentes como “boca a boca” (Marchesan e Krelling, 2018).

RESULTADOS E DISCUSSÕES

Os resultados encontrados evidenciam que a avalia o de impacto social está sendo implementada, porém muito aquém do que se espera. Em uma análise mais detalhada, verifica-se que segue alguns dos princípios já discutidos conforme detalhados no quadro 2 e 3, porém de uma forma superficial, restringindo-se a opinião da popula o envolvida, mas sem a efetiva participa o a aplicabilidade dos dados e mesmo o efetivo atendimento aos anseios levantados da popula o. A atual conjuntura da Avalia o de Impacto Social no projeto do porto de Pontal do Paraná confirma a necessidade de uma maior consciência por parte dos atores desta obra aliadas a necessidade de adequa o a esta nova realidade, sendo que ainda há um longo caminho a ser percorrido, pois restringe-se a cumprir ao que prevê a parca legisla o existente, sem considerar a realidade e o real impacto que serão trazidos aos diretamente envolvidos, quais sejam, a popula o local.

Frank Vanclay (2015) já afirmou que “o envolvimento contínuo das partes interessadas e a comunica o em formas adequadas e compreensíveis para as partes interessadas são requeridos em todas as fases” na avalia o do impacto social. De outro norte tem-se que os responsáveis pela aplica o efetiva da AIS cumprem somente a um mínimo previsto e que atenda ao que determina a lei, que registre-se ainda com várias brechas a serem preenchidas, sendo que suas a es são relevantes para alavancar este procedimento, além da parca previsão legal, tendo como dever a inclusão e adequa o dos procedimentos por meio da avalia o de impacto social. Como consequência, deve-se ter a consciência de que a avalia o de impacto social deve seguir ao que determina a legisla o, e no presente momento resta inclu o o social como princípio além do legal ou mesmo do moral, mas de cunho  tico, e que a a AIS não   mais um sin nimo de maiores gastos de recursos financeiros, sendo um verdadeiro diferencial. Desta forma, o conceito avalia o de impacto social precisa ser reconsideradae no entendimento de Frank Vanclay(2015) “embora em certas jurisdi es a AIS possa ser uma obriga o legal, o argumento moral ou normativo   que as comunidades esperam que as empresas façam uma AIS adequada e,

Quadro 5. Opiniões dos grupos locais de Pontal do Paraná

	Comerciantes					Moradores					Técnicos				
	χ^2	Obs	Esp	<i>p</i>	<i>n</i>	χ^2	Obs	Esp	<i>p</i>	<i>n</i>	χ^2	Obs	Esp	<i>p</i>	<i>N</i>
Favor	27,8	35	14,75	<0,001	59	10,5	29	16	—	64	0,004	15	15,25	—	61
Contra	2,24	9	14,75	—	59	0,06	17	16	—	64	14,2	30	15,25	<0,05	61
Contra o porto, a favor da estrada	14,75	0	14,75	<0,01	59	14,0	1	16	<0,05	64	8,2	4	15,25	—	61
Nem contra e nem a favor	0,004	15	14,75	—	59	0,06	17	16	—	64	0,69	12	15,25	—	61
Teve acesso aos documentos	25,13	2	29	<0,001	58	21,1	6	32	<0,001	64	0,67	26	30	—	60
Não teve acesso aos documentos	25,13	56	29	<0,001	58	21,2	58	32	<0,001	64	0,4	34	30	—	60
Aciapar	5,9	22	13,14	—	92	2,7	7	13	—	91	5,04	5	13,14	—	92
Facebook	3,5	20	13,14	—	92	7,9	23	13	—	91	4,6	21	13,14	—	92
Jornal Local	3,5	20	13,14	—	92	0,3	15	13	—	91	0,05	14	13,14	—	92
Universidade	13,1	0	13,14	—	92	6,2	4	13	—	91	0,09	12	13,14	—	92
Boca a boca	16,7	28	13,14	—	92	37,2	35	13	<0,001	91	14,6	27	13,14	—	92
Conselho	13,1	0	13,14	—	92	13	0	13	—	91	5,04	5	13,14	—	92
Internet	9,4	2	13,14	—	92	2,7	7	13	—	91	2,01	8	13,14	—	92

Fonte: Kaline Marchesan (2018)

portanto, a AIS faz parte das obrigações de responsabilidade social das empresas - fazer a AIS é a coisa certa a fazer! Por fim, não basta a previsão legal e existência de normas sobre avaliação de impacto social, pois conforme Frank Vanclay (2015) “de igual modo, o argumento mais egoísta de que fazer a AIS corretamente é necessário para que as empresas obtenham a sua licença social para operar não convence forçosamente os executivos de empresas, porque, seguindo esta lógica, a AIS é vista apenas como os custos/despesas necessários para obter aprovação e permissão social.

Deve-se então ter-se um real comprometimento de todos os envolvidos neste processo e faz-se necessária a mudança de comportamento e mesmo hábito para a implantação da AIS, o que pode representar uma verdadeira quebra de paradigmas, especialmente dos atores responsáveis pelo seu cumprimento, por conta de seu poder de indução junto ao mercado.

CONCLUSÃO

Conclui-se que o status atual do processo de avaliação de impacto social, baseada ao que determina a lei está muito aquém do ideal, pois cumpre ao um mínimo de seu real objetivo que é a responsabilidade social quando de projetos que tenham impacto tanto ambiental quanto social. Conclui-se ainda que é necessário mais empenho dos atores para que os processos internos consolidem este novo hábito, pois nem tudo que é legal vem a ser moral e ainda mais ético. Em síntese, apesar dos resultados serem parcos, constatou-se alguma evolução no incentivo a avaliação de impacto social. De outro ponto de vista pode-se dizer que os atores estão se adequando, mesmo que de forma “minimista”, ao que determina a legislação, o que demonstra e confirma que os resultados de uma forma geral, também são positivos.

Conforme o propósito deste estudo, confirma-se o atingimento aos objetivos propostos, pois trouxe à baila a real situação da avaliação de impacto social no projeto do porto de pontal do paraná. Por fim, espera-se que o presente trabalho, que não teve a pretensão de esgotar o assunto devido a vasta temática envolvida, possa ter colaborado para preencher uma pequena parcela da lacuna existente na literatura nacional, relacionada a investigação da avaliação de impacto social. Visto que os estudos na área ainda estão em fase embrionária, necessário se faz que sejam aprofundados alguns questionamentos resultantes desta pesquisa e que podem ser considerados em estudos futuros, a saber:

- Necessidade de avaliar os motivos e barreiras que dificultam a efetiva implementação da avaliação de impacto social.
- Estudos que repliquem esta pesquisa, nesta feita, no projeto do porto de pontal do paraná.

REFERÊNCIAS

- Esteves, A.M., Franks, D. & Vanclay, F. 2012 Social impact assessment: The state of the art. *Impact Assessment & Project Appraisal* 30(1), 35-44. <http://dx.doi.org/10.1080/14615517.2012.660356>
- Fehr, R., Viliiani, F., Nowacki, J. & Martuzzi, M. (eds) 2014 Health in Impact Assessments: Opportunities not to be missed, Copenhagen: Delegação Regional da Organização Mundial de Saúde para a Europa. <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/health-impactassessment/publications/2014/health-in-impact-assessments-opportunities-not-to-be-missed>
- Franks, D., Fidler, C., Brereton, D., Vanclay, F. & Clark, P. 2009 Leading Practice Strategies for addressing the Social Impacts of Resource Developments. St Lucia: Centro de Responsabilidade Social em Mineração do Instituto de Minerais Sustentáveis da Universidade de Queensland.
- GIL, A.C. Métodos e técnicas de pesquisa social /- 6. ed. - São Paulo: Atlas, 2008.
- Harris-Roxas, B. et al. 2012 Health Impact Assessment: The state of the art. *Impact Assessment and Project Appraisal* 30(1), 43-52, 2012. <http://dx.doi.org/10.1080/14615517.2012.666035>
- http://www.csr.uq.edu.au/docs/Franks_et_al_LeadingPracticeSocialImpacts_2009.pdf Franks, D. & Vanclay, F. 2013 Social Impact Management Plans: Innovation in corporate and public policy. *Environmental Impact Assessment Review* 43, 40-48. <http://dx.doi.org/10.1016/j.eiar.2013.05.004>
- <https://www.commdev.org/wp-content/uploads/2015/06/Introduction-to-Health-Impact-Assessment.pdf> IFC 2009 Projects and People: Handbook for Addressing Project-Induced In-migration. Washington, DC: Corporação Financeira Internacional. <http://documents.worldbank.org/curated/en/415141468176677099/pdf/626310PUB0Proj00Box0361488B0PU BLIC0.pdf>
- ICMM 2010 Good Practice Guidance on Health Impact Assessment. <https://www.icmm.com/website/publications/pdfs/health-and-safety/792.pdf>
- IFC 2009 Introduction to Health Impact Assessment. Washington, DC: Corporação Financeira Internacional.
- Marchesan, K; Kreling, A. P. Análise da percepção dos moradores do município de pontal do paraná quanto à vinda de um polo portuário, 2018.
- Petkova, V. et al. 2009 Mining developments and social impacts on communities: Bowen Basin case studies. *Rural Society* 19(3), 211-228. <http://dx.doi.org/10.5172/rsj.19.3.211>
- Vanclay, F. 2003 International Principles for Social Impact Assessment. *Impact Assessment & Project Appraisal* 21(1), 5-11. <http://dx.doi.org/10.3152/147154603781766491>
- Vanclay, F., Esteves, A.M., Aucamp, I. & Franks, D. 2015 Social Impact Assessment: Guidance for assessing and managing the social impacts of projects. Fargo ND: Associação Internacional de Avaliação de Impactos.