





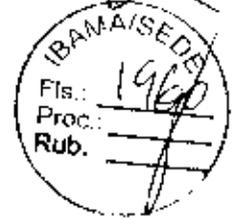
IBAMA
M M A
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS
COORDENAÇÃO GERAL DE ADMINISTRAÇÃO
DIVISÃO DE COMUNICAÇÕES ADMINISTRATIVAS

TERMO DE ABERTURA DE VOLUME

Aos 27 dias do mês de agosto de 2011, procedemos abertura do volume nº XI do processo de nº 02017 003534/2000-47, que se inicia com folha nº 1959 Para constar subscrevo e assino.

Luciana dos Santos Oliveira
Chefe da Divisão





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

RELATÓRIO DE VISTORIA nº 1370/2008 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 20 de novembro de 2008.

Dos Técnicos: Ludmila Ladeira Alves de Brito
Rose Mirian Hofmann
Viviane Lourenço de Amorim

Ao Coordenador: Eugênio Pio Costa
Coordenador de Licenciamento de Transportes

Assunto: Relatório de vistoria realizada no Complexo de Cacequi (RS), sob concessão da América Latina Logística S.A.

Data da Vistoria: 02/10/2007

Processo nº: 02001.007091/2006-23

INTRODUÇÃO

1. Em 02/10/2007, foi realizada vistoria no Complexo Ferroviário de Cacequi, no Estado do Rio Grande do Sul, sob concessão da América Latina Logística S.A., para subsidiar a análise do processo de regularização do empreendimento junto ao IBAMA. O complexo compreende as seguintes unidades: oficina de manutenção, tançagem, pontos de abastecimento, lavador de locomotivas e areeiro, além do Separador de Água e Óleo (SAO) inativo e da nova Estação de Tratamento de Efluentes Industriais (ETEI).

DESENVOLVIMENTO DA VISTORIA E CONSIDERAÇÕES

Oficina

2. O principal aspecto verificado na oficina de manutenção vistoriada está relacionado à grande quantidade de óleo presente no ambiente. Foi detectada a presença de óleo nas canaletas de drenagem de água pluvial (FIGURA 2), no entorno (FIGURA 4) e no piso da oficina (nas áreas destinadas à manutenção, ao armazenamento de peças e à circulação de pessoas). A presença de óleo na canaleta de drenagem de água pluvial alerta para a possibilidade de contaminação do solo e de corpos d'água, visto que indica falha na estanqueidade do sistema que deveria segregar efluentes industriais da água pluvial. Com relação à contaminação de óleo presente no entorno, pode ser observado na FIGURA 1c, FIGURA 3 e FIGURA 4 que foi espalhada brita nova recentemente sobre a brita impregnada com óleo. O procedimento correto seria a retirada da brita inservível para destinação adequada, verificação da integridade do solo e somente após isto poderia ser feito o lançamento de brita nova no local. Da forma como o trabalho foi realizado, a utilização da brita perde sua finalidade e apenas mascara uma possível, e bastante provável, contaminação da área. No que se refere ao óleo identificado dentro da oficina, tem-se a considerar que, na área de manutenção a presença do óleo é inevitável, considerando que o mesmo é inerente à atividade. Entretanto, tal operação deve ser composta por procedimentos que impeçam a liberação de óleo para além da fronteira onde o mesmo possa permanecer estancado.

3. Outro aspecto a ser destacado, ainda em relação ao óleo, refere-se ao gerenciamento dos resíduos da oficina. Na FIGURA 6 se observa o procedimento de limpeza de óleo derramado utilizando serragem para

[assinatura]

EM BRANCO

absorção e posterior recolhimento do resíduo. A FIGURA 7 apresenta inúmeros latões, com quantidade considerável de resíduo oleoso impregnado em panos e outros materiais.

4. Foi constatado na oficina o armazenamento de dois tipos de desengraxante ali utilizados. Um deles (Chemicals Noxxe) apresenta no rótulo a indicação de biodegradabilidade, o outro (Golden Química, Delta Plus), no entanto, é classificado como produto de risco II pela ANVISA e apresenta no rótulo a advertência quanto a ser um "veneno".

5. Produtos classificados como de Risco II pela ANVISA compreendem: os saneantes domissanitários e afins que sejam: cáusticos; corrosivos; produtos cujo valor de pH, em solução a 1% p/p, à temperatura de 25° C (vinte e cinco graus Celsius), seja igual ou menor que 2 ou igual ou maior que 11,5; aqueles com atividade antimicrobiana; os desinfetantes e os produtos biológicos à base de microorganismos. É orientação da ANVISA que, para o fornecimento de produtos da categoria de saneantes domissanitários, deve ser solicitada a cópia da publicação no DOL do Registro do Produto, observando-se sua validade, ou a apresentação do Comunicado de Aceitação de Notificação, enviado à empresa pela ANVISA.

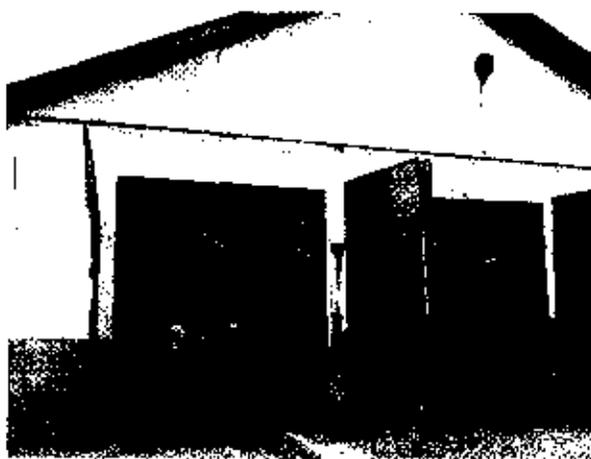
6. Foi verificado o registro do desengraxante "Delta Plus" na ANVISA e o mesmo encontra-se em situação regular, tendo sido publicado devidamente na Resolução - RE n.º 2.040, de 23 de dezembro de 2003 da ANVISA.

7. Diante da existência de dois produtos com mesma finalidade, um deles com impacto ambiental reduzido por ser biodegradável e outro classificado como Risco II pela ANVISA, deve ser analisada a possibilidade de interrupção do uso deste segundo, ou apresentação de justificativa técnica pelo empreendedor que comprove a necessidade de sua utilização.

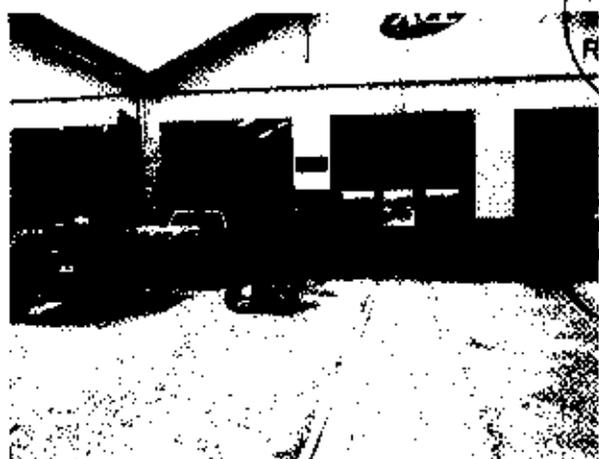
8. Na FIGURA 10 é notado o armazenamento dos tambores de desengraxante, sem qualquer contenção para o caso de vazamento. Deve ser solicitado ao empreendedor a descrição dos procedimentos relacionados a todos os produtos químicos perigosos utilizados no Complexo, com as devidas adequações das irregularidades, além da apresentação das respectivas Fichas de Informação de Segurança de Produtos Químicos (FISPOs).

EM BRANCO

1967
Rub.
SABO, A. G. DE



(a) frente da oficina

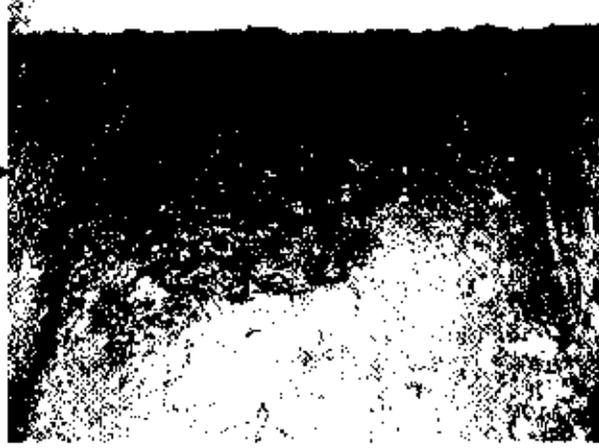


(b) frente da oficina

FIGURA 1 Frente da oficina de manutenção.



(a) canaleta de drenagem pluvial em frente à entrada da oficina ilustrada na FIGURA 1a.



(b) detalhe de mancha de óleo na canaleta de drenagem pluvial

FIGURA 2 - Caneleta de drenagem pluvial em frente à oficina de manutenção



FIGURA 3 - Portões da oficina de manutenção (fundos).



FIGURA 4 - Brita nova espalhada em frente aos portões da oficina ilustrados na FIGURA 3 (vista oposta à FIGURA 3).

[assinatura]

EM BRANCO



FIGURA 5 - ETE, lavador de locomotivas e oficina



FIGURA 6 - Procedimento de limpeza de óleo derramado utilizando serragem para absorção e posterior recolhimento do resíduo.



(a) Latões de resíduos dentro da oficina de manutenção.



(b) Latão contendo resíduos oleosos dentro da oficina de manutenção.



(c) Destaque do latão com resíduos oleosos.

FIGURA 7 - Resíduos da oficina de manutenção.



(a)



(b)



(c)

FIGURA 8 - Vala de manutenção na oficina.

EM BRANCO



FIGURA 9 – Lavador de peças, onde é aplicado o desengraxante



FIGURA 10 – Tambores e equipamentos na oficina de manutenção.



FIGURA 11 – Peças na oficina de manutenção.



FIGURA 12 – Bomba de sucção dentro da oficina de manutenção

Separador de Água e Óleo inativo

9. A FIGURA 13, FIGURA 16b e FIGURA 17b mostram o tanque de armazenamento de óleo do Separador de Água e Óleo (SAO) sem bacia de contenção.
10. Foi informado durante a vistoria que o SAO, apresentado na FIGURA 13, estava desativado e que já havia sido drenado. Entretanto, quando inspecionado pela equipe do IBAMA ficou evidenciado que o mesmo, embora inoperante, não foi descomissionado adequadamente.
11. Além disso, a FIGURA 16 e a FIGURA 17 apresentam encanamentos expostos e com sinais de vazamento. Em virtude do período em que o SAO permaneceu em funcionamento nas mesmas condições precárias, enquadra-se a área do SAO como potencial área contaminada por óleo, onde recomenda-se investigação.
12. A área da instalação do SAO deve ser alvo de descomissionamento, investigação de contaminação e posterior recuperação da área.

EM BRANCO

IBAMA/SEDE
Fls. 1965
Proc. 7091



FIGURA 13 – SAO inativo.

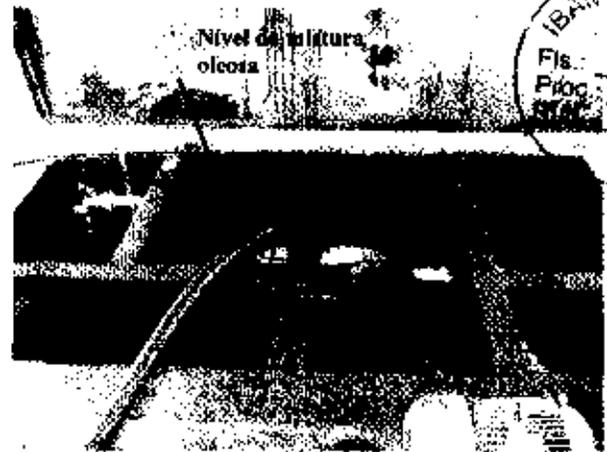
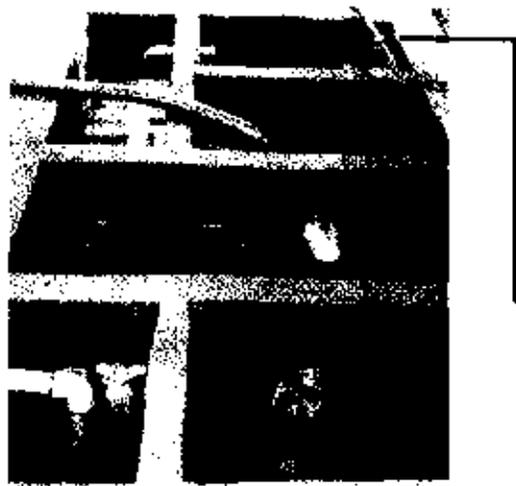
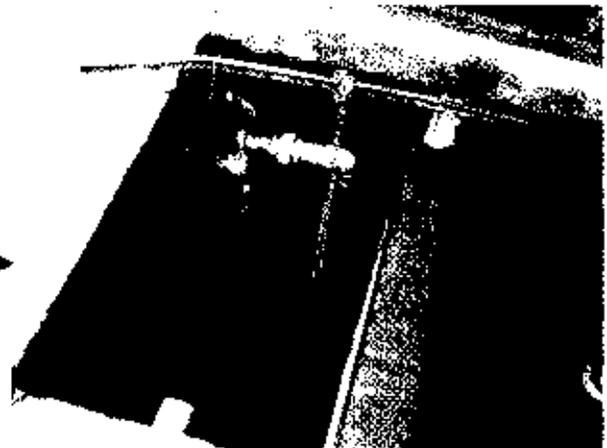


FIGURA 14 – SAO inativo.

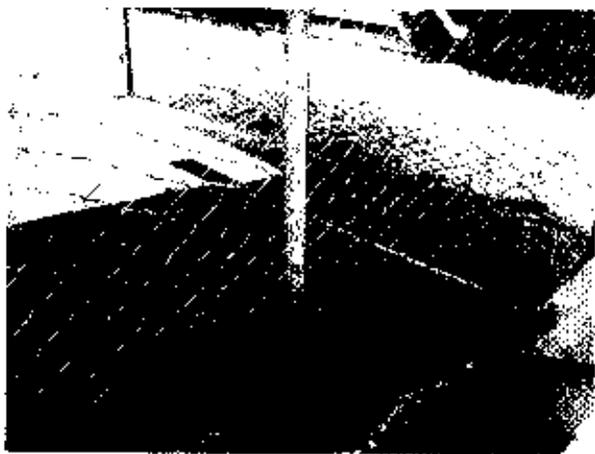


(a)



(b)

FIGURA 15 – SAO inativo.



(a)

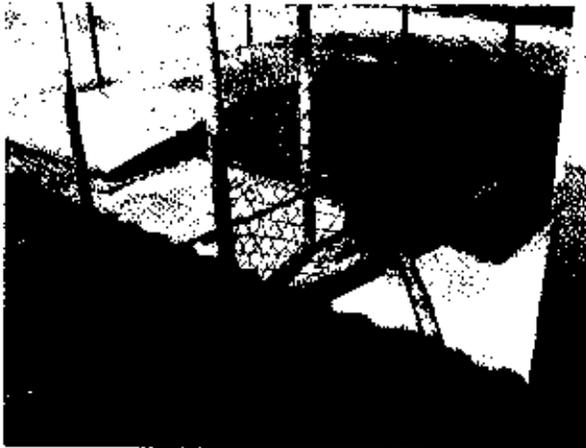


(b)

FIGURA 16 – Interligação do SAO com o tanque de armazenamento de óleo.

EM BRANCO

GRANDE
1960



(a)



(b)

FIGURA 17 – Interligação do SAO com o tanque de armazenamento de óleo.

Lavador de locomotivas

13. O aspecto ambiental que se destaca no lavador de locomotivas compreende os efluentes e resíduos gerados. Recomenda-se a análise da estanqueidade do sistema, para verificar se os efluentes gerados na lavagem de locomotivas estão sendo adequadamente direcionados à Estação de Tratamento. A FIGURA 24 ilustra o sistema de drenagem existente.

14. Na FIGURA 20 são observados panos contaminados com óleo, resíduo típico a ser gerado nesta instalação. Um dos enfoques do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos a ser apresentado deve contemplar medidas de redução do volume e do potencial contaminante do referido resíduo, propondo, se necessário, substituição do material.

15. A FIGURA 21 evidencia o gerenciamento inadequado de resíduos gerados no lavador e ressalta a necessidade de implementação de um PGRS a ser aprovado pelo IBAMA.

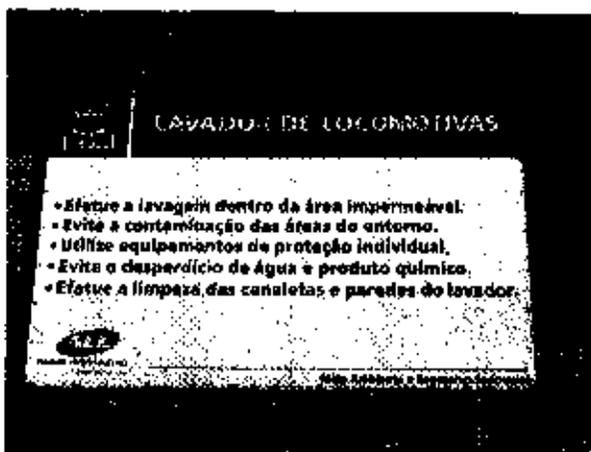


FIGURA 18 – Lavador de locomotivas



FIGURA 19 – Lavador de locomotivas

[assinatura]

EM BRANC



FIGURA 20 - Detalhe da locomotiva no lavador e dos panos utilizados na atividade

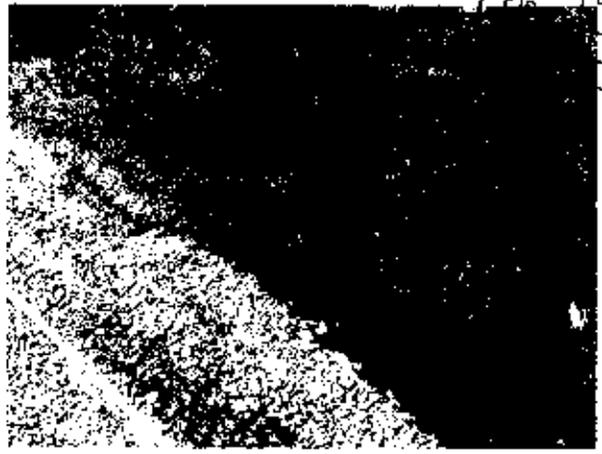


FIGURA 21 - Destaque para os resíduos oleosos descartados inadequadamente na saída do lavador



FIGURA 22 - Locomotiva no lavador



FIGURA 23 - Locomotiva no lavador



(a)



(b)



(c)

FIGURA 24 - Drenagem do lavador de locomotivas

EM BRANCO

IBAMA/SUDIT
Data: 14/05/97
Proc: [assinatura]
Lib. [assinatura]



FIGURA 25 - ETEI, lavador de locomotivas e oficina (da esquerda para a direita)

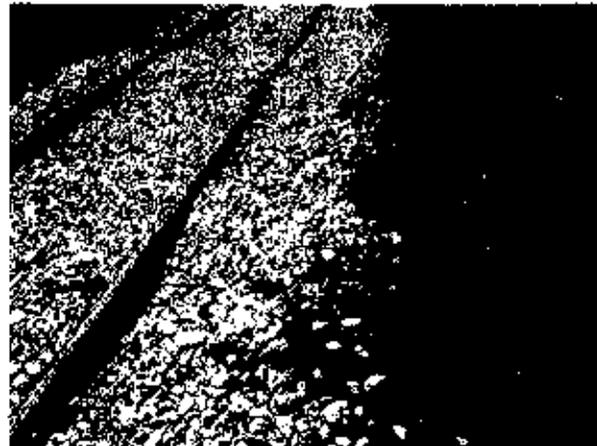


FIGURA 26 - Brita na linha de saída do lavador de locomotiva (destaque para a brita contaminada com óleo que aparece sob a brita nova recém colocada)

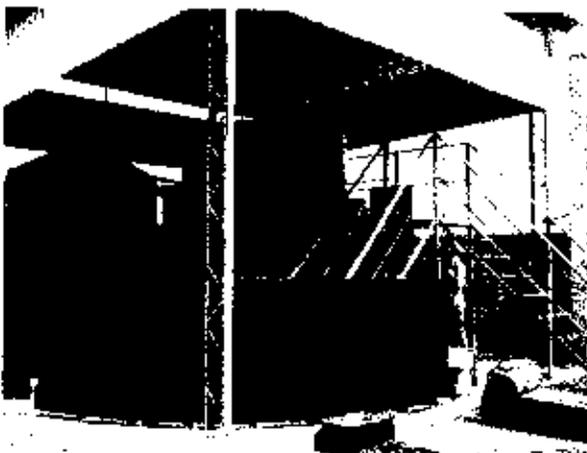
Estação de Tratamento de Efluentes Industriais - ETEI

16. Foi apresentada durante a vistoria a nova instalação da Estação de Tratamento de Efluentes Industriais, que havia entrado em operação recentemente. Ressalta-se que o projeto da ETEI não foi submetido previamente à análise do IBAMA e este Instituto não foi comunicado em qualquer momento a respeito da obra.

17. Conforme previsto na Resolução CONAMA 237/97, a atividade de tratamento e destinação de resíduos industriais (líquidos e sólidos) deve ser alvo de licenciamento prévio.

18. Deve ser solicitado ao empreendedor a apresentação do projeto da ETEI contendo, no mínimo, as seguintes informações:

- i. Caracterização do efluente a ser tratado;
- ii. Descrição e justificativa do tratamento adotado;
- iii. Dimensionamento das operações unitárias do sistema e capacidade instalada;
- iv. Eficiência calculada para cada etapa do tratamento;
- v. Eficiência calculada para o tratamento completo;
- vi. Caracterização qualitativa e quantitativa do lodo gerado;
- vii. Alternativas estudadas para a destinação do lodo e justificativa para a destinação adotada;
- viii. Plano de monitoramento para acompanhamento e verificação da eficiência do tratamento;
- ix. Indicação dos pontos de descarga do efluente tratado assinalados em planta, indicando o corpo receptor;
- x. Medidas de contenção em caso de instabilidades no tratamento, para evitar contaminação do corpo receptor;
- xi. Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) recolhida por profissional habilitado.



(a)



(b)

[assinatura] [assinatura]

EM BRANCO



FIGURA 27 – Visão geral da ETEI



FIGURA 28 – Separador de água e óleo



FIGURA 29 - Decantador

Arceiro

19. O arceiro foi verificado na vistoria, mas não foram identificados aspectos ambientais significativos na instalação que demandassem gerenciamento ambiental específico.

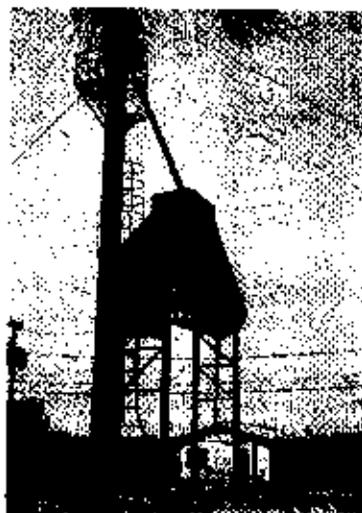


FIGURA 30 – Arceiro

Entorno

20. Ao vistoriar o entorno foram identificadas moradias nas proximidades, representadas na FIGURA 31 e FIGURA 32.

21. Com o apoio dos funcionários da A.I.I., tentou-se identificar o ponto de lançamento do efluente tratado do Complexo, quando foram encontrados os lançamentos ilustrados na FIGURA 33, os quais não tiveram sua origem confirmada. Na incerteza da localização do ponto de lançamento e em virtude das alterações no sistema de tratamento de efluentes industriais da planta, deve ser indicado pelo empreendedor a localização de todos os pontos de lançamento de efluentes provenientes do Complexo de Cacequi.

[assinatura]

EM BRANCO

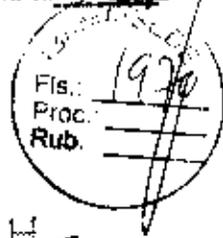


FIGURA 31 - Moradias nas proximidades do Complexo



FIGURA 32 - Moradias nas proximidades do Complexo (vista oposta à FIGURA 31)



(a)



(b)

FIGURA 33 - Provável ponto de lançamento do efluente.



FIGURA 34 - Bueiro nas proximidades da ETEI.



FIGURA 35 - Bueiro destacado na FIGURA 34.

Armazenamento de resíduos

22. Foi identificado depósito irregular de resíduos no Complexo, ilustrado da FIGURA 36 a FIGURA 47, o qual, segundo informação dos funcionários da ALL, tratava-se de um depósito antigo e desativado que aguardava destinação do resíduo ali depositado. Entretanto, muitas peças permeáveis existentes dentre os

EM BRANCO

resíduos estavam cobertos por óleo ainda úmido o que as diferenciava de materiais já lançados ali há mais tempo, nos quais o óleo já havia sido perncado ou havia percolado para o solo, para o fundo da caçamba ou para o piso do galpão. Tal constatação evidencia que o lançamento de resíduos no local continuava sendo realizado recentemente na área.

23. Na FIGURA 36 tem-se a visão geral do galpão e do container de resíduos localizado a sua frente. Pode-se notar ainda a terra revolvida ao lado esquerdo do container, com destaque na FIGURA 37 onde verifica-se ainda material lenhoso presente. Parte da movimentação de terra, percebida também na FIGURA 40, pode ter sido ocasionada pela movimentação de caminhões quando da colocação do container e das caçambas na área.

24. A FIGURA 41 mostra as placas indicativas de risco fixadas no container. O número ONU 3077 Substância que apresenta risco para o meio ambiente, sólidas, NF e o risco 90 – Substâncias perigosas diversas.

25. A FIGURA 44 e a FIGURA 45 mostram os resíduos depositados nas caçambas a céu aberto, em frente ao galpão, enquanto a FIGURA 46 e a FIGURA 47 mostram os resíduos depositados diretamente no piso do galpão que, em virtude do mau estado de conservação da construção, sequer protege os resíduos da chuva.

26. Foi solicitado ao empreendedor a adoção de medidas corretivas urgentes para a situação verificada. Após a retirada de todo o resíduo depositado ali indevidamente, deve ser realizada investigação para verificar a contaminação do solo e a possível propagação dos danos.



FIGURA 36 – Container em frente ao galpão de resíduos



FIGURA 37 – Destaque da terra revolvida ao lado esquerdo do container que aparece na FIGURA 36

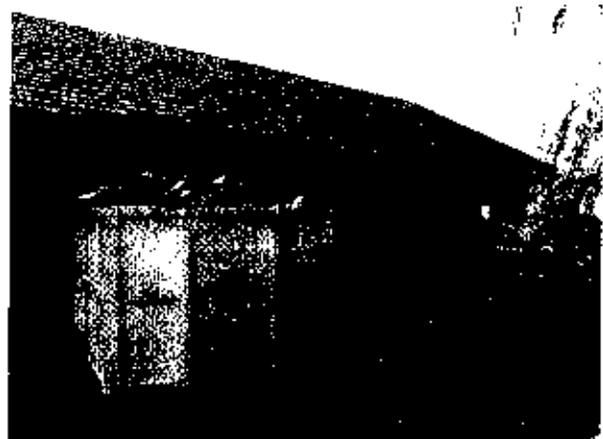


FIGURA 38 – Destaque do container de resíduos

EM BRANCO

1938
#

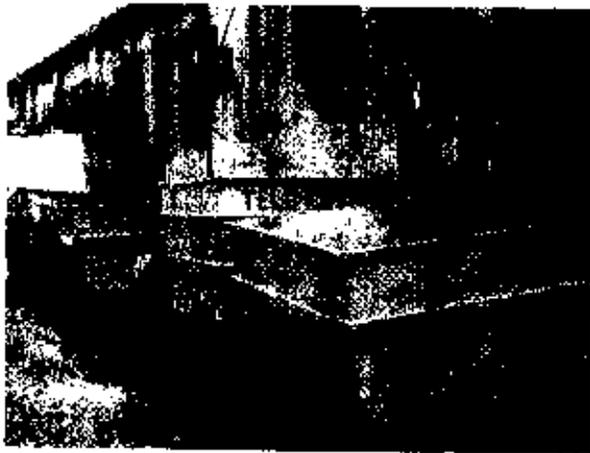


FIGURA 39 – Caçambas de resíduos

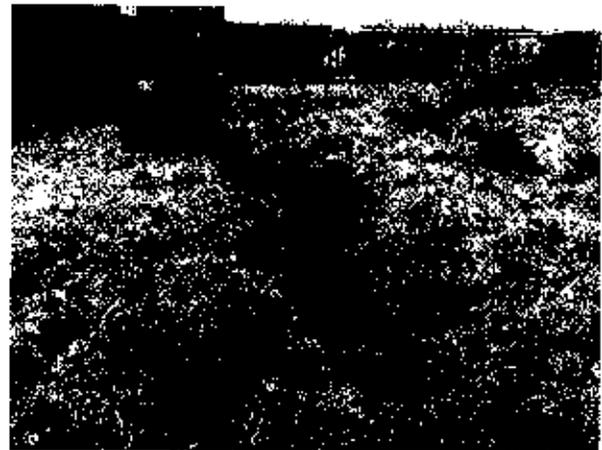


FIGURA 40 – Interferência no solo em frente ao depósito irregular de resíduos



FIGURA 41 – Container de resíduos com placas indicativas de risco



FIGURA 42 - Contaminação de óleo pelo depósito irregular de resíduos

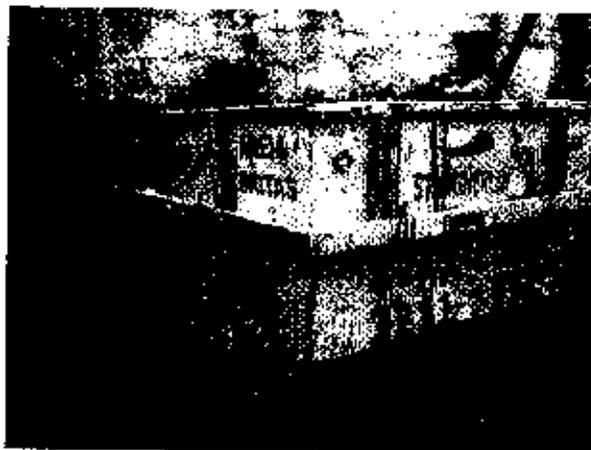


FIGURA 43 - Caçamba de resíduos e solo impregnado com óleo



FIGURA 44 – Conteúdo das caçambas de resíduo a céu aberto.

Handwritten signatures and initials.

EM BRANCO



FIGURA 45 – Terra contaminada com óleo na caçamba de resíduo a céu aberto.



FIGURA 46 Resíduos dentro do galpão



(a)



(b)



(c)

FIGURA 47 – Resíduos dentro do galpão

Tancagem de óleo lubrificante

27. A FIGURA 48 e FIGURA 49 mostram a tancagem de óleo lubrificante, dotada de bacia de contenção para o caso de vazamentos.

28. No âmbito do licenciamento das unidades de apoio da ALL, o Complexo deve ser alvo de Estudo de Análise de Riscos e Programa de Gerenciamento de Riscos para o devido controle de tais instalações.

EM BRANCO



FIGURA 48 - Visão geral da tancagem de óleo lubrificante e a respectiva bacia de contenção

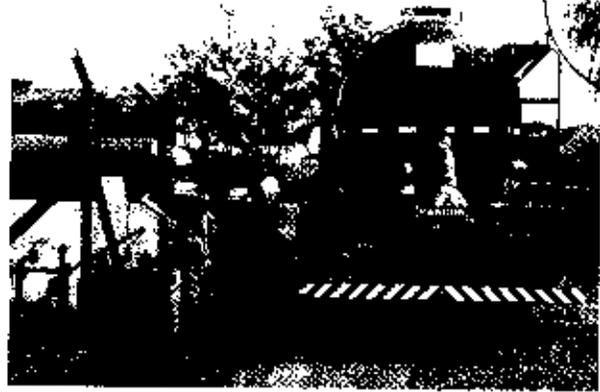


FIGURA 49 - Caminhão tanque ao lado da tancagem de óleo lubrificante

Tancagem de combustível

29. A tancagem de combustíveis (FIGURA 50) foi vistoriada e o aspecto que se destaca está relacionado aos inúmeros pontos de vazamento identificados. A maioria deles está dentro da área da bacia de contenção, como pode ser verificado na (FIGURA 52) e aparecem principalmente em válvulas e conexões da tubulação.

30. A FIGURA 53 ilustra o procedimento de limpeza da bacia de contenção, com utilização de serragem como material absorvente.

31. Outros pontos propícios a vazamento estão localizados em área sem impermeabilização do solo, como é o caso da válvula apresentada na FIGURA 55, e do encanamento visto na FIGURA 57.

32. No interior da casa de bombas, ilustrada na FIGURA 58 e FIGURA 60, também é verificado óleo impregnado no piso, presumindo ocorrência de vazamentos.

33. Além disso, há a necessidade de adequar o armazenamento de cilindros de gás (FIGURA 64) com relação à sinalização de segurança. Deve-se também identificar o(s) gás(es) armazenado(s) e adequar o local que irá comportá-lo(s) de acordo com a regulamentação vigente.

34. Com relação a área ao lado da casa de bombas, ilustrada na FIGURA 61 e FIGURA 62, faz-se necessária medida de recuperação do local.

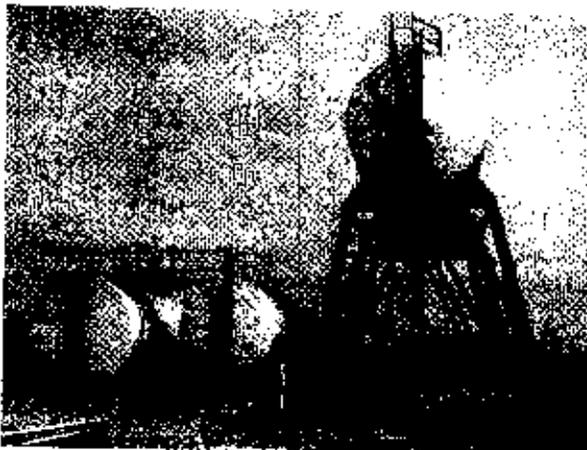


FIGURA 50 - Tancagem de combustível

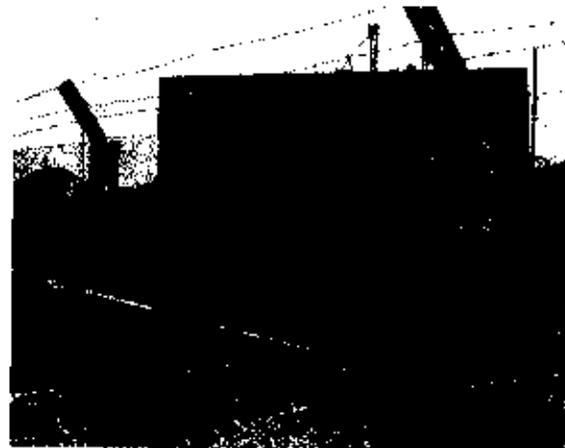


FIGURA 51 - Placa de instruções relacionadas a bacia de contenção

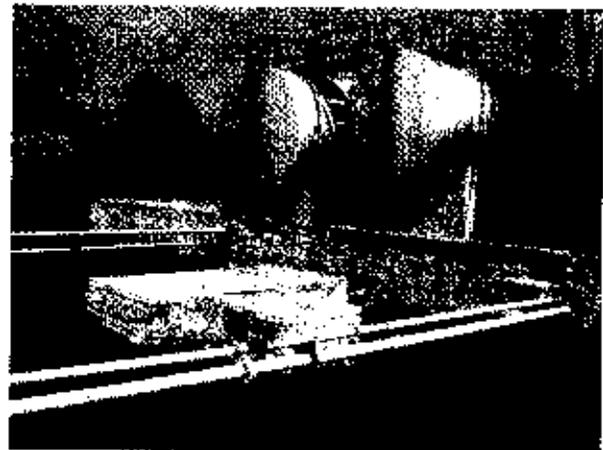
EM BRANCO



(a) (b) (c)
FIGURA 52 - Vazamentos no encanamento da tancagem de combustível



(a)



(b)

FIGURA 53 - Procedimento de limpeza de combustível vazado na bacia de contenção

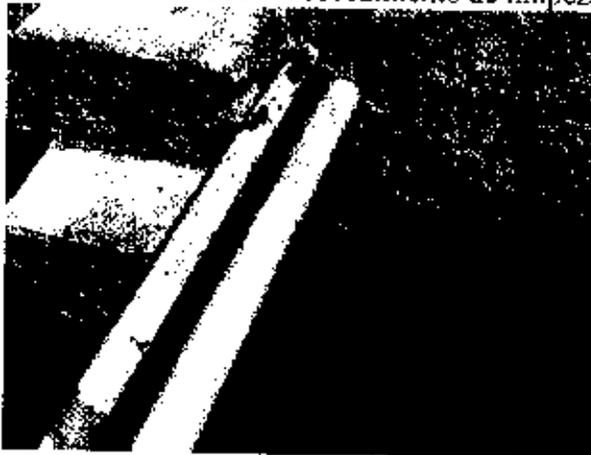


FIGURA 54 - Válvula na saída da bacia de contenção



FIGURA 55 - Válvula na saída da bacia de contenção

EM BRANCO

1978
Fis. [Signature]
Proc. [Signature]
Rub. [Signature]



FIGURA 56 - Ponto de abastecimento, casa de bombas e depósito de combustíveis (da esquerda para a direita)



FIGURA 57 - Encanamento com origem na tancagem de combustíveis



FIGURA 58 - Interior da casa de bombas



FIGURA 59 - Equipamento de filtração de óleo diesel (fora de operação)

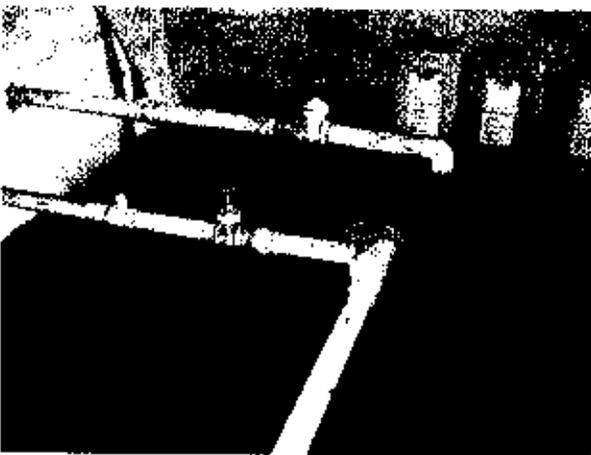


FIGURA 60 - Instalação de bombeamento de combustível



FIGURA 61 - Area contaminada ao lado da casa de bombas

EM BRANCO

1978
Fls.:
Proc.:
Pub.:

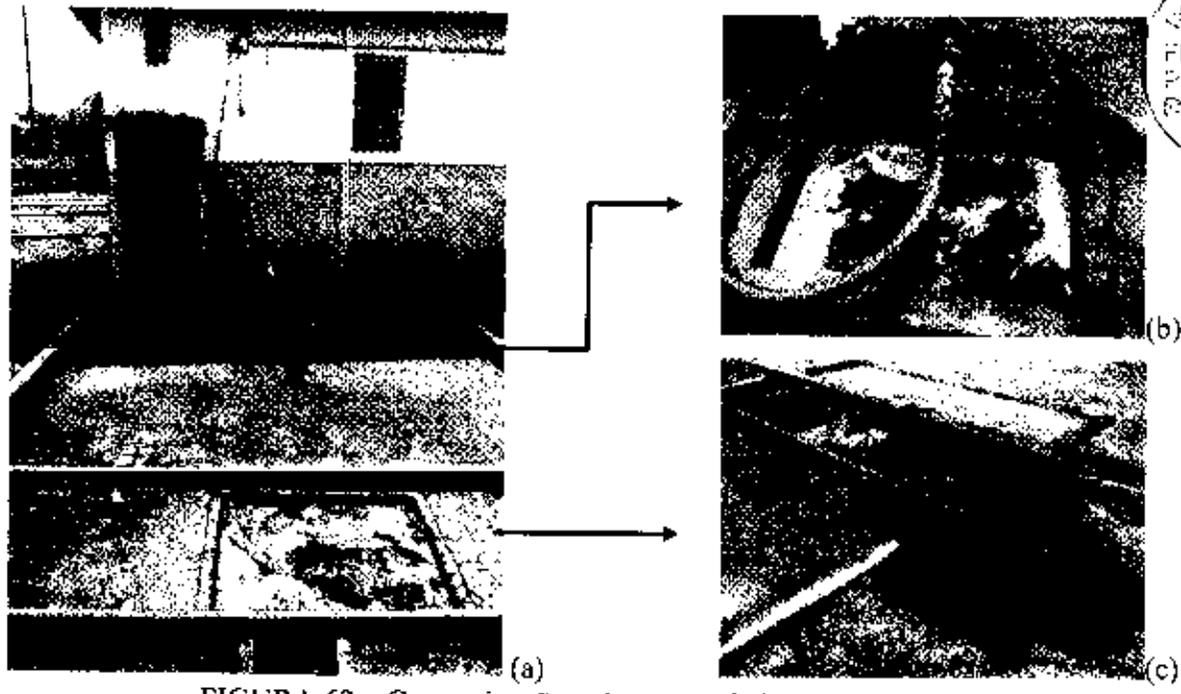


FIGURA 62 - Contaminação existente ao lado da casa de bombas



FIGURA 63 - Encasamento de combustível sobre área não impermeabilizada e sem contenção



FIGURA 64 - Cilindros de gás armazenados

Ponto de abastecimento

35. A FIGURA 71 apresenta os pontos de abastecimento existentes no Complexo. A FIGURA 72 destaca a chapa metálica aplicada para impermeabilização da área de parada da locomotiva durante o abastecimento.

36. A FIGURA 74 mostra a vista oposta aos pontos de abastecimento, onde se observa o tanque de óleo do SAO desativado, bem como o ponto onde é interrompido o isolamento do Complexo com a cerca de arame.

[assinatura]

EM BRANCO



FIGURA 65 – Ponto de abastecimento próximo à tancagem de combustíveis



FIGURA 66 – Depósito de sucata atrás do ponto de abastecimento ilustrado na FIGURA 65

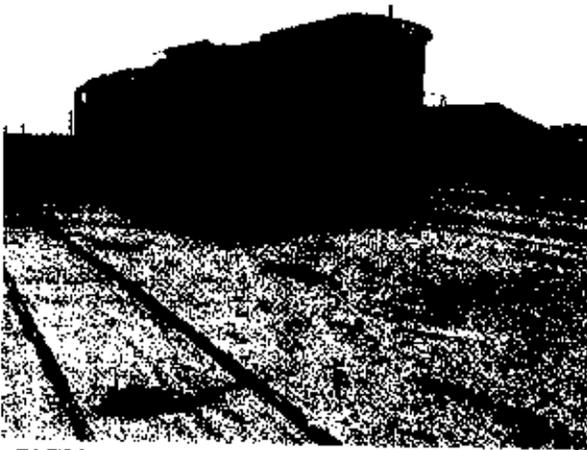


FIGURA 67 – Locomotiva parada próxima à tancagem de combustíveis e ao posto de abastecimento



FIGURA 68 – Sucatas armazenadas atrás de um ponto de abastecimento



FIGURA 69 – Óleo na brita ao lado de locomotiva estacionada nas proximidades do ponto de abastecimento da FIGURA 68.

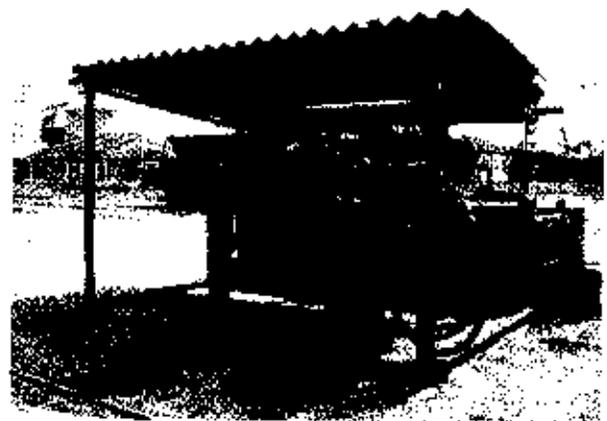


FIGURA 70 – Ponto de abastecimento e depósito de sucata ao fundo

EM BRANCO



FIGURA 71 - Pontos de abastecimento



FIGURA 72 - Piso em frente à área de abastecimento

ANEXO
192



FIGURA 73 - Detalhe da lata de óleo atrás de um dos pontos de abastecimento



FIGURA 74 - Vista oposta a FIGURA 71. Tanque atrás da oficina, no SAO desativado.

CONSIDERAÇÕES GERAIS E RECOMENDAÇÕES

37. Diante do exposto, são relacionados abaixo alguns encaminhamentos indicados para o empreendimento, com vistas a garantir a recuperação ambiental da área bastante degradada e a redução dos impactos que vêm sendo causados pela operação do Complexo:

- a) Solicitar teste de estanqueidade do sistema de drenagem dos efluentes industriais e verificação da eficácia da segregação desta com relação à drenagem de água pluvial.
- b) Solicitar o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos - PGRS do Complexo.
- c) Solicitar a interrupção do uso do desengraxante classificado como Risco II pela ANVISA, ou apresentação de justificativa técnica pelo empreendedor que comprove a necessidade de sua utilização.
- d) Solicitar a adequação do armazenamento de produtos químicos e apresentação das FISPQs de todos os produtos utilizados.
- e) Solicitar relatório atualizado de avaliação de passivos, com respectivo plano de ação para eliminação e mitigação destes, contemplando, entre outros: plano de descomissionamento, investigação de contaminação e posterior recuperação da área do SAO desativado; plano de investigação da contaminação na área do Complexo e área de entorno possivelmente atingida; plano de recuperação das áreas notadamente

EM BRANCO

contaminadas, como é o caso da área ao lado da casa de bombas, ilustrada na FIGURA 61 e FIGURA 62, e a área de depósito irregular de resíduos.

- f) Solicitar Estudo de Análise de Risco (EAR) atualizado do empreendimento.
- g) Solicitar a apresentação do projeto da ETEI contendo, no mínimo, as seguintes informações:
- Caracterização do efluente a ser tratado;
 - Descrição e justificativa do tratamento adotado;
 - Dimensionamento das operações unitárias do sistema e capacidade instalada;
 - Eficiência calculada para cada etapa do tratamento;
 - Eficiência calculada para o tratamento completo;
 - Caracterização qualitativa e quantitativa do lodo gerado;
 - Alternativas estudadas para a destinação do lodo e justificativa para a destinação adotada;
 - Plano de monitoramento para acompanhamento e verificação da eficiência do tratamento;
 - Indicação dos pontos de descarga do efluente tratado assinalados em planta, indicando o corpo receptor;
 - Medidas de contenção em caso de instabilidades no tratamento, para evitar contaminação do corpo receptor;
 - Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) recolhida por profissional habilitado.



38. Considerando ainda o tempo decorrido desde a realização da vistoria até a emissão deste relatório, deve ser solicitado ao empreendedor um relatório das adequações já realizadas no complexo, conforme orientações prestadas durante a vistoria.

39.

À consideração superior.

Ludmila Ladeira Alves de Brito
Analista Ambiental/Bióloga e Sanitarista
Matr. 1365287

Rose Miriam Hofmann
Analista Ambiental/Química Ambiental
Matr. 1355073

Viviane Lourenço de Amorim
Analista Ambiental/Arquiteta e Urbanista
Matr. 1512546

EM BRANCO



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

Agente titular para

Carta nº 325/GMA/08

PROTOCOLO/IBAMA

DILIC/DIQUA

Nº: 14.320

DATA: 21/11/08

RECEBIDO:

Fornislo

Folha 109
Processo 10710
Assinatura: [assinatura]

Gerência de Meio Ambiente

Curitiba, 14 de Novembro de 2008.



Ao

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

Ilmo. Sra. Rosa Helena Zago Loes

Coordenadora Geral de Licenciamento de Transportes, Mineração e Obras Cíveis.

SCEN – Trecho 2, Edifício Sede do IBAMA – Bloco C – 1º andar.

70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: Resposta ao Ofício 785/2008 – CGTMO/DILIC/IBAMA

Prezada Senhora,

Em resposta ao Ofício 785/2008 – CGTMO/DILIC/IBAMA, referente à regularização das Unidades de Apoio da Malha Ferroviária Sul, processo 0200.007091/2006-23, vimos informar o que segue:

Solicitamos a correção da Razão Social da "ALL", na minuta de Termo de compromisso anexa ao referido ofício, conforme segue: ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A., e também, a correção do CNPJ conforme segue: 01.258.944/0005-50.

ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A. está de acordo com os termos contidos na minuta de Termo de Compromisso encaminhada junto ao referido ofício (salvo correções solicitadas).

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de consideração e apreço.

Atenciosamente,

Renata Romalho
Renata Twardowsky Ramalho
Gerência de Meio Ambiente

A CGTMO
Eng.º [assinatura]

A cotna

pl providencias



A

Para Rose ciente em 28/11/08

Para providências.

AH. *[Signature]*



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
Logística Integrada

PROTOCOLO/ISAMA

DILIG/DIQUA

Nº: 1328

DATA: 04/02/09

RECEBIDO:

Folha 118
Processo 2091-06

Gerência de Meio Ambiente

IBAMA
His. 1987
Proc.
Sub.

Carta GMA nº 051/08

Curitiba, 02 de Fevereiro de 2009.

Ao

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

Ilmo. Sr. Eugenio Pio Costa

Coordenador de Licenciamento de Transporte

SCEN – Trecho 2, Edifício Sede do IBAMA – Bloco C – 1º andar

70.818-900 - BRASÍLIA/DF

A CONTRA
PI análise
5/2/09

Rosa Helena Zuffo
Coordenadora Geral de
Transportes, Mineração e
Cias-CGTM

Assunto: Avaliação Detalhada e Análise de Risco do Passivo Ambiental da Antiga Usina de Tratamento de Dormentes da RFFSA em Benjamin Nott.

Prezado Senhor

Vimos através desta, encaminhar, em anexo, a Avaliação Detalhada e a Análise de Risco do Passivo Ambiental na área da antiga usina de tratamento de dormentes da RFFSA – Rede Ferroviária Federal, em Benjamin Nott – RS, realizada pela empresa GEOAMBIENTE – Geologia e Engenharia Ambiental.

Solicitamos a este IBAMA, que após a leitura e avaliação do documento, o agendamento de uma reunião com o intuito de apresentarmos a proposta das metodologias, técnicas e procedimentos para remediação da área em questão. Entendemos também, que por se tratar de bem não operacional e de propriedade da RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A., a mesma deva ser acionada pelo órgão ambiental quando da manifestação das suas responsabilidades.

Sendo o que se apresentava para o momento, nos despedimos, externando respeitosos votos de consideração e apreço.

Durval Nascimento Neto.
Gerência de Meio Ambiente

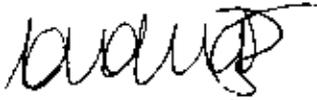
A CGTM
em 04/02/09

A TLP

Rose cliente em 09/02/09 ~~10/09~~

E DEVIDAS ANÁLISES
DO PROCESSO,

1/ ANÁLISE E
MANIFESTAÇÃO .



Ludmila Ladeira Alves de Brito
Coordenadora de Transportes
Substituta
COTRA / CGTMO / CHIC / IBAMA

06.02.09

Viviane - cliente 09/02/09 ~~10/09~~

Daniel -

Laura -

Marcus - affl -



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
Logística Integrada

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA

Nº: 1329

DATA: 04/02/09

RECEBIDO:

Folha 111
Processo 191-0
1983

Gerência de Meio Ambiente

Carta GMA nº 050/08

Curitiba, 02 de Fevereiro de 2009.

Ao

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

Ilmo. Sr. Eugenio Pio Costa

Coordenador de Licenciamento de Transporte

SCEN – Trecho 2, Edifício Sede do IBAMA – Bloco C – 1º andar

70.818-900 - BRASÍLIA/DF

A COTAR
plano de
manifestação
5/2/09

(Circular stamp)
Zuppo Li.
Comunidade de Cruz Alta
Transportes Mineração e Cia.
CNPJ 07.108.112/0001-11

Assunto: Avaliação Detalhada e Análise de Risco do Passivo Ambiental de Cruz Alta

Prezado Senhor

Vimos através desta, encaminhar, em anexo, a Avaliação Detalhada e a Análise de Risco do Passivo Ambiental na área do Posto de Abastecimento, no município de Cruz Alta, que era pertencente a RFFSA – Rede Ferroviária Federal, e passou a ser operada pela ALL – América Latina Logística AS, a partir de de 1997.

O estudo foi desenvolvido pela empresa GEOAMBIENTE – Geologia e Engenharia Ambiental.

Solicitamos a este IBAMA, que após a leitura e avaliação do documento, agende uma reunião com o intuito de apresentarmos a proposta das metodologias, técnicas e procedimentos para remediação da área em questão. Entendemos também, que por se tratar de bem que foi operado por longos anos pela RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A., a mesma deva ser acionada pelo órgão ambiental, quando da manifestação das suas responsabilidades.

Sendo o que se apresentava para o momento, nos despedimos, externando respeitosos votos de consideração e apreço.

Durval Nascimento Neto
Meio Ambiente ALL

A COTAR
em 02/02/09

A TRP

ROSE ciente em 09.02.09 ~~11/09~~

E DENFIS ANÁLISES
DO PROCESSO

PL ANÁLISE E
MANIFE CREAÇÃO

Cledeneide Ladeira Alves de Brito
Coordenadora de Transportes
Substituta
COTRA / CSTMO / OILIC / IBAMA

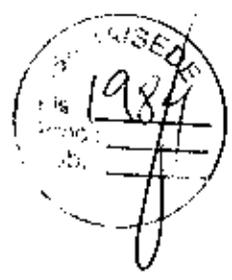
06-02-09

Wiviane - ciente 09/02/09 ~~11/09~~

Daniel -

Laura -

Marcus - ~~11/09~~



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE
E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental

INFORMAÇÃO TÉCNICA nº 19 /2009 - CONTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 03 de março de 2009.

Assunto: Informações sobre o andamento dos processos da América Latina Logística S.A.
Interessado: Coordenador de Licenciamento de Transportes

Senhor Coordenador

Esta informação tem como objetivo apresentar a situação atual dos processos de licenciamento da América Latina Logística S.A. em trâmite nesta Coordenação.

Processo nº 02017.003534/2000-42 – ALL Malha Ferroviária Sul S.A.

O processo referente à Malha Ferroviária Sul abrange os Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo.

Paraná e Santa Catarina já foram alvo de regularização e contam com a Licença de Operação nº 559/2006 (retificação), da qual vem sendo feito o acompanhamento das condicionantes.

Os estudos referentes à malha do Rio Grande do Sul estão listados abaixo e permanecem em análise para emissão de parecer conclusivo.

- Trecho Passo Fundo – Cruz Alta/RS (Protocolo nº 12.040 de 23/10/06);
- Trecho Dilermano Aguiar - Santa Rosa/RS (Protocolo nº 12042.de 23/10/06);
- Trecho Santa Maria – Santo Ângelo/RS (Protocolo nº 11.345 de 04/10/06);
- Trecho Roca Sales – Passo Fundo (Protocolo nº 11.345 de 04/10/06);
- Trecho Cacequi – Rio Grande (Protocolo nº 11.345 de 04/10/06);
- Trecho Uruguaiana - Rio Pardo/RS (Protocolo nº 12.041 de 23/10/06).

Original deste documento
for anexado ao processo n.
02017.003534/00-42, refe-
rente à Malha Ferruginosa
sul- ALL.

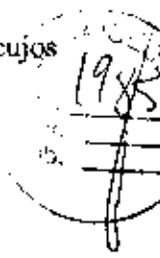
Rose M. Hoffmann

Rose Mirian Hoffmann
Analista Ambiental
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA
Matricula: 1355073

03/03/09

Está pendente de vistoria e análise dos estudos a malha do Estado de São Paulo, cujos estudos protocolados no IBAMA são listados abaixo:

- Trecho Rubião Júnior - Presidente Epitácio/SP (Protocolo nº 12.377 de 27/09/07);
- Trecho Iperó - Pinhalzinho/SP (Protocolo nº 10.558 de 17/08/07);
- Trecho Itaboá - Apiaí/SP (Protocolo nº 10.558 de 17/08/07).



Processo nº 02001.005044/2007-26 - Reativação do Trecho Bento Gonçalves – Jaboticaba

Foi realizada vistoria em outubro de 2007 com o objetivo de elaborar Termo de Referência para os Estudos Ambientais. Após a emissão do Termo de Referência pretende-se encaminhar o processo para condução do Núcleo de Licenciamento da SUPES do Rio Grande do Sul.

As pendências deste processo consistem em emitir relatório de vistoria e Termo de Referência, para posterior encaminhamento do processo ao NLA do Rio Grande do Sul.

Processo nº 02001.007091/2006-23 - Unidades de Apoio da Malha Ferroviária Sul

Foi elaborado Termo de Compromisso com vistas à determinação de prazos para a regularização das unidades de apoio da Malha Ferroviária Sul. Aguarda-se a finalização do Termo de Compromisso da FERROBAN e NOVOESTE para envio de ambos à PROGE para análise e encaminhamentos.

No âmbito deste processo tem-se ainda que avaliar a questão da remediação das contaminações em Benjamin Nott e Cruz Alta (RS), para a qual foram protocolados os diagnósticos da contaminação (Protocolos IBAMA/DILIC/DIQUA nº 1.328 e 1.329 de 04/02/2009).

É a informação que ora submetemos à consideração de Vossa Senhoria.

Rose M. Hofmann
ROSE MIRIAN HOFMANN
Analista Ambiental

Daniel S. Pinho
DANIEL SANTOS PINHO
Analista Ambiental

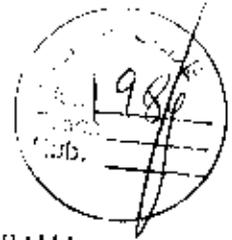
Ludmila Ladeira Alves de Brito
LUDMILA LADEIRA ALVES DE BRITO
Analista Ambiental

Viviane Lourenço de Amorim
VIVIANE LOURENÇO DE AMORIM
Analista Ambiental

Eugênio Pio Costa
Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA

03/03/2009

EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação Geral de Transporte, Mineração e Obras Cíveis

Memorando nº 158 /2009 – DILIC/IBAMA

Brasília, 12 de março de 2009.

À Procuradoria Geral Especializada – PROGE

Assunto: **Termos de Compromisso para regularização das Unidades de Apoio da América Latina Logística Malha Sul S.A.; da Malha Ferroviária e Unidades de Apoio da Ferrovia Novoeste S.A.; e da Malha Ferroviária e Unidades de Apoio da Ferroban S.A.**

Ref: Processo nº 02001.007091/2006-23; nº 02001.002537/2002-56 e nº 02001.001048/2005-73

Prezado Procurador,

1. Solicito a análise dos documentos em anexo que consistem em minuta de Termo de Compromisso a ser firmado entre a América Latina Logística S.A. e o IBAMA, com vistas à determinação de prazos para a regularização das Unidades de Apoio da América Latina Logística Malha Sul S.A., da Malha Ferroviária e Unidades de Apoio da Ferrovia Novoeste S.A. e da Malha Ferroviária e Unidades de Apoio da Ferroban S.A.
- 2.guardo manifestação quanto ao conteúdo dos referidos Termos para dar prosseguimento ao processo de regularização.
3. Coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

SEBASTIÃO CUSTÓDIO PIRES
Diretor
DILIC/IBAMA

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE – MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA



TERMO DE COMPROMISSO

TERMO DE COMPROMISSO QUE ENTRE SI CELEBRAM O INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA E A AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S.A., COM VISTAS À DETERMINAÇÃO DOS PRAZOS PARA A REGULARIZAÇÃO DAS UNIDADES DE APOIO DA MALHA FERROVIÁRIA SUL, AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S.A. – ALL.

PROCESSO: 02001.007091/2006-23

Pelo presente instrumento, nos termos do art. 79-A da Lei nº 9.605/98, o **INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA**, Autarquia Federal de Regime Especial, criado pela Lei 7.735, de 22 de fevereiro de 1989, alterada pelas Leis nº. 7.804, de 18 de julho de 1989, nº. 7.957, de 20 de dezembro de 1989, e nº. 8.028, de 12 de abril de 1990, vinculado ao **MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE – MMA**, inscrita no CNPJ sob o nº. 03.659.166/0001-02, com sede no SCEN, Trecho 2, Ed. Sede do IBAMA, Bloco A, CEP - 70818-900, Brasília-DF e jurisdição em todo o Território Nacional, doravante denominado **COMPROMITENTE**, neste ato representado pelo seu Presidente, Sr. **ROBERTO MESSIAS FRANCO**, brasileiro, casado, CI nº 710688 SSP/MG, inscrito no CPF nº 070.233.326-34, residente e domiciliado em Brasília, designado pela Portaria nº 383, publicada no Diário Oficial da União de 03 de junho de 2008, no uso das atribuições que lhe confere o art. 22 do Anexo I do Decreto nº 6.099, de 26 de abril de 2007, que aprovou a Estrutura Regimental do IBAMA, publicado no D.O.U de 27 de abril de 2007, e o art. 8º do Regimento Interno aprovado pela Portaria GM/MMA nº 230, de 14 de maio de 2002, republicada no D.O.U de 21 de junho de 2002 e a **AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S.A.**, sociedade anônima, inscrita no CNPJ sob o nº. 01.258.944/0005-50, com escritório em Curitiba/PR à Rua Emílio Bertolini, 100 - Cajuru, doravante denominada **COMPROMISSÁRIA**, neste ato representada na forma dos seus atos constitutivos, por seu Presidente, Sr. **BERNARDO VIEIRA HEES**, brasileiro, casado, economista, portador da CI nº 08176652-9 SSP/RJ, inscrito no CPF sob o nº 014.274.977-02, e seu Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial, Sr. **DURVAL NASCIMENTO NETO**, brasileiro, casado, biólogo, portador da CI nº 4319415-1 IPR, inscrito no CPF sob o nº 849.774.859-04, e

CONSIDERANDO que o transporte ferroviário deverá atender aos princípios e normas da legislação ambiental, como exigência indeclinável para a proteção do meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo, de matriz constitucional;

EM BRANCO



CONSIDERANDO que a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, regulamentada pelo Decreto nº 99.274, de 06 de junho de 1990, prevê o licenciamento ambiental como um dos seus instrumentos, exigindo-o para o funcionamento de atividades e obras consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras, conforme requisitos estabelecidos nas Resoluções CONAMA nº 01, de 23 de janeiro de 1986, e nº 237, de 19 de dezembro de 1997;

CONSIDERANDO que o Decreto nº 4.340, de 22 de agosto de 2002, que regulamenta artigos da Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza – SNUC e dá outras providências, em seu art. 34 determinou que os empreendimentos implantados antes da edição do Decreto e em operação sem as respectivas licenças ambientais deveriam requerer, no prazo de doze meses a partir de sua publicação, a regularização junto ao órgão ambiental competente mediante Licença de Operação corretiva ou retificadora;

CONSIDERANDO a Resolução CONAMA nº 349/2004, que dispõe sobre o licenciamento ambiental de empreendimentos ferroviários de pequeno potencial de impacto ambiental e a regularização dos empreendimentos em operação;

CONSIDERANDO que a **COMPROMISSÁRIA** requereu: Licença de Operação para as unidades de apoio nos Estados do Paraná e Santa Catarina em 07/11/2006, mediante Ofício nº 195/GMASI/06, protocolada sob nº 12.696 DILIC/IBAMA; Licença de Operação para as unidades de apoio no Estado de São Paulo em 01/04/2008, mediante Carta nº 109/GMA/06, protocolada sob nº 3.750 IBAMA/DILIC/DIQUA; Licença de Operação para as unidades de apoio do Estado do Rio Grande do Sul em 01/04/2008, mediante Carta nº 110/GMA/06, protocolada sob nº 3.751 IBAMA/DILIC/DIQUA;

CONSIDERANDO que a gestão ambiental da operação ferroviária deve englobar tanto a malha propriamente dita quanto as unidades de apoio a ela associadas, para assegurar a eficácia e efetividade das ações previstas pelo empreendedor e da ação fiscalizatória e gestora do órgão licenciador;

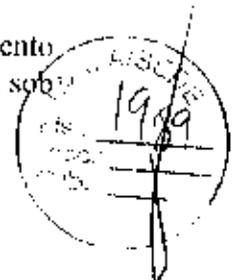
CONSIDERANDO que são entendidas como unidades de apoio ferroviárias, no mínimo, aquelas constantes na Resolução CONAMA nº 349 de 16 de agosto de 2004, cito: pátios para formação, manobras, transbordo e cruzamentos de trens; oficinas e postos de manutenção de material rodante (locomotivas e vagões); estações de tratamento de dormentes; oficinas de manutenção de equipamentos de via permanente; postos de abastecimento; estaleiro de soldagem de trilhos; estações de controle de tráfego, estações de passageiros, estações de controle de carga e descarga; subestações elétricas e de comunicação; terminais de cargas.

RESOLVEM celebrar o presente Termo de Compromisso, com força de título executivo extrajudicial e com vistas à determinação dos prazos para a regularização das unidades de apoio da malha ferroviária sul, sob concessão da **COMPROMISSÁRIA**, que se regerá pelas cláusulas e condições seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO

O presente Termo de Compromisso tem por objeto determinar os prazos para a regularização das unidades de apoio da malha ferroviária sul, sob concessão da **COMPROMISSÁRIA**, por meio da apresentação dos Estudos Ambientais pertinentes e posterior emissão de Parecer Técnico sobre a concessão de Licença de Operação.

EM BRANCO



Parágrafo único. O presente Termo de Compromisso integra o processo de licenciamento ambiental do empreendimento acima referenciado, instruído no **COMPROMITENTE** sob o nº 02001.007091/2006-23.

CLÁUSULA SEGUNDA - DAS OBRIGAÇÕES DA COMPROMISSÁRIA

Constitui obrigação da **COMPROMISSÁRIA**:

I - protocolar no **COMPROMITENTE** os Estudos Ambientais das seguintes unidades de apoio nas datas assim discriminadas:

Unidade	Município/UF	Prazo para protocolo dos estudos	
Oficina e posto de lavagem de locomotivas do Complexo Operacional de Vila Oficinas	Curitiba - PR	30/06/2009	
Posto de manutenção de vagões, locomotivas, abastecimento e lavagem do Complexo Operacional do Pátio Iguaçu	Curitiba - PR		
Posto de manutenção de vagões, locomotivas, abastecimento e lavagem do Complexo Operacional do Pátio Uvaranas	Ponta Grossa - PR		
Oficina de vagões	Ponta Grossa - PR		
Posto de lavagem do Pátio de Desvio Ribas	Ponta Grossa - PR		
Posto de lavagem do Pátio de Maringá	Maringá - PR		
Posto de manutenção de vagões, locomotivas, abastecimento e lavagem do Complexo Operacional do Pátio Apucarana	Apucarana - PR		
Posto de manutenção de vagões, locomotivas e abastecimento do Complexo Operacional do Pátio de Rio Negro	Rio Negro - PR		
Posto de abastecimento do Pátio de Guarapuava	Guarapuava - PR		
Posto de manutenção de vagões e lavagem do Complexo Operacional do km05	Paranaguá - PR		
Posto de manutenção de vagões e lavagem do Pátio Araucária Cargas	Araucária - PR		
Oficina de vagões do Complexo Operacional de Mafra	Mafra - SC		
Posto de abastecimento do Pátio de Corupá	Corupá - SC		30/06/2009
Posto de abastecimento de Lages	Lages - SC		
Complexo Operacional do Pátio de Canoas, contemplando posto de abastecimento, posto de manutenção de locomotivas, posto de manutenção de vagões e posto de lavagem de vagões e locomotivas	Canoas - RS	30/06/2009	
Complexo Operacional do Pátio de Cruz Alta, contemplando posto de abastecimento, posto de	Cruz Alta - RS		

EM BRANCO



manutenção de vagões e posto de lavagem de vagões		
Complexo Operacional do Pátio de Cacequi, contemplando posto de abastecimento, posto de manutenção de locomotivas, e posto de lavagem de locomotivas	Cacequi - RS	
Complexo Operacional do Pátio de Santa Maria, contemplando posto de abastecimento, posto de manutenção de vagões e posto de lavagem de vagões	Santa Maria - RS	
Complexo Operacional do Pátio de Rio Grande, contemplando posto de abastecimento, posto de manutenção de vagões e posto de lavagem de vagões	Rio Grande - RS	
Complexo Operacional do Terminal de Uruguaiana, contemplando posto de abastecimento	Uruguaiana - RS	
Complexo Operacional do Terminal de Porto Alegre	Porto Alegre - RS	
Complexo Operacional de Ourinhos, contemplando posto de abastecimento, posto de manutenção de vagões e seus anexos	Ourinhos - SP	
Complexo Operacional do Terminal de Tatui, contemplando posto de abastecimento, terminal de cargas e anexos	Tatui - SP	30/09/2009
Complexo Operacional de Nova Itapeva, contemplando posto de abastecimento e anexos	Nova Itapeva - SP	

CLÁUSULA TERCEIRA - DAS OBRIGAÇÕES DO COMPROMITENTE

Constituem obrigações do **COMPROMITENTE**:

- I - realizar vistorias técnicas e emitir relatório de vistoria em até 120 (cento e vinte) dias após o protocolo dos Estudos Ambientais;
- II - proceder à análise da documentação apresentada em cumprimento às obrigações da **COMPROMISSÁRIA**, previstas na Cláusula Segunda deste Termo de Compromisso, e emitir manifestação a respeito, no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a contar do protocolo dos referidos documentos.

CLÁUSULA QUARTA - DAS COMUNICAÇÕES

A **COMPROMISSÁRIA** se obriga a comunicar ao **COMPROMITENTE**:

- I - imediatamente, a ocorrência de qualquer acidente, emergência, ato ou fato imprevisto, que cause ou possa vir a causar impacto ou dano ambiental (inclusive à comunidade) em decorrência da operação ferroviária;
- II - previamente, quaisquer obras de ampliação a serem realizadas, para determinação dos procedimentos administrativos a serem seguidos para sua avaliação.

CLÁUSULA QUINTA - DAS PENALIDADES

- I - O descumprimento pela **COMPROMISSÁRIA** de qualquer das obrigações, formas e prazos previstos no presente Termo de Compromisso implicará na cominação de multa

EM BRANCO

diária autônoma no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), corrigida pelos índices oficiais, até o efetivo cumprimento das obrigações pactuadas. Esta penalidade, porém, não exclui a obrigação de reparação do dano ambiental e aplicação das demais sanções legais cabíveis sempre que se verificar infração à norma ambiental, como também, das medidas de fiscalização pelo **COMPROMITENTE** no exercício do seu poder de polícia realizadas anteriormente à assinatura do presente Termo.

Parágrafo Único. A **COMPROMISSÁRIA** não será responsabilizada por eventuais atrasos ou omissões atribuídas única e exclusivamente ao **COMPROMITENTE**, nem por eventual inobservância das obrigações, formas e prazos ora pactuados em razão de caso fortuito ou força maior devidamente comprovado, na forma do Art. 393, do Código Civil Brasileiro, que deverá ser imediatamente justificada ao **COMPROMITENTE**, que, se for o caso, fixará novo prazo para o cumprimento da obrigação.

CLÁUSULA SEXTA – DAS ALTERAÇÕES

O **COMPROMITENTE**, mediante decisão motivada, devidamente fundamentada, poderá modificar as obrigações deste Termo e as medidas de controle e adequação, caso ocorra:

- I – violação ou inadequação de qualquer das Cláusulas deste Termo ou normas legais;
- II – omissão ou falsa descrição de informações relevantes que subsidiaram a elaboração deste Termo;
- III – superveniência de graves riscos ambientais e de saúde.

CLÁUSULA SÉTIMA – DOS EFEITOS

Este TERMO DE COMPROMISSO produzirá efeitos legais a partir da sua assinatura e terá eficácia de título executivo extrajudicial, nos termos do art. 79-A da Lei nº 9.605/98 e do artigo 585, inciso VII, do Código de Processo Civil.

Parágrafo Único. A **COMPROMISSÁRIA** responderá com o seu patrimônio pelo cumprimento das obrigações pactuadas no presente ajuste, nos termos do artigo 591, do Código de Processo Civil.

CLÁUSULA OITAVA – DA VIGÊNCIA

O presente Termo de Compromisso vigorará até a data de 31 de março de 2010, podendo ser prorrogado mediante Termo Aditivo, a ser pactuado entre as partes, caso ocorra o previsto no Parágrafo Único da Cláusula Quinta.

CLÁUSULA NONA – DA PUBLICAÇÃO

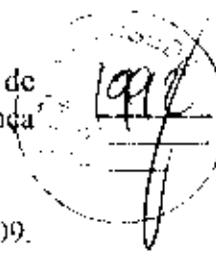
A **COMPROMISSÁRIA** se obriga a publicar o extrato do presente Termo de Compromisso, no prazo de até 20 (vinte) dias, a contar da sua celebração, em dois jornais de ampla circulação nos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo e no Diário Oficial da União.

CLÁUSULA DÉCIMA – DO FORO

EM BRANCO

Fica eleito o Foro competente da Seção Judiciária da Justiça Federal de Brasília, sendo dispensados quaisquer outros por mais privilegiados que sejam.

E por estarem de acordo, as partes assinam o presente instrumento em 02 (duas) vias de igual teor e forma, para que produzam, entre si, os legítimos efeitos de direito, na presença das testemunhas que também o subscrevem.



Brasília, de de 2009.

**AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA
SUL S.A. – COMPROMISSÁRIA**
BERNARDO VIEIRA HEES
Presidente

**AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA
SUL S.A. – COMPROMISSÁRIA**
DURVAL NASCIMENTO NETO
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial

**INSTITUTO BRASILEIRO DE MEIO AMBIENTE E DOS
RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - COMPROMITENTE**
ROBERTO MESSIAS FRANCO
Presidente

Testemunhas:

Nome:

CPF:

Nome:

CPF:

EM BRANCO

PROTOCOLO/IBAMA

DILIC/DIQUA

Nº: 3243

DATA: 19/03/09

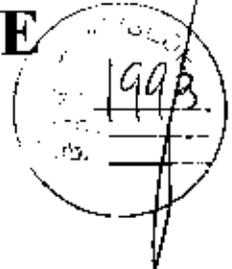
RECEBIDO:

[assinatura]



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO-AGU
PROCURADORIA GERAL FEDERAL-PGF
PROCURADORIA GERAL ESPECIALIZADA JUNTO AO IBAMA e Instituto Chico Mendes
Especializados em Transportes Norte, Trecho 02 - Ed. Sede IBAMA Bloco A, CEP 70800-900 - Brasília-DF

URGENTE



MEMORANDO Nº 188/2009 - AGU/PFE/SEDE/GABIN

Brasília, 18 de março de 2009.

Ao Coordenador de Transportes do IBAMA.

ASSUNTO: Solicita autos.

1. Sirvo-me do presente para solicitar a Vossa Senhoria o processo abaixo relacionado, para fins de análise jurídica dos Termos de Compromisso para regularização das Unidades de Apoio da Ferrovia Novoeste S.A., da Malha Ferroviária e Unidades de Apoio da Ferroban.
2. Ressalto que a remessa dos autos deverá ocorrer com a maior brevidade possível, tendo em vista a urgência na análise dos referidos Termos de Compromisso.

INTERESSADO	Nº PROCESSO
• America Latina Logistica S.a - All	• 02001.007091/2006-23

Atenciosamente,

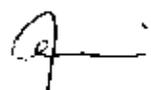
[assinatura]
Alexandre Coelho Neto
Subprocurador Chefe
PFE/IBAMA

A COM
[assinatura]
19/03/09
[assinatura]
Helena Zapp Loes
Coordenadora Geral de
Transportes, Manutenção e Obras
do CGTMD/IBAMA

A COM
19/03/09
[assinatura]

À
Poa. Rose ciente em 20/03/09 ~~HPB~~

Para Providências.

Att 

Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DLUC / IBAMA

20/03/2009



Fl. 108
 Proc.: 2009-06
 Rub.: 13

1994

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
 INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
 Diretoria de Licenciamento Ambiental
 Coordenação Geral de Transporte, Mineração e Obras Cíveis

Memorando nº 209/2009 - DILIC/IBAMA

Brasília, 3 de março de 2009.

À Procuradoria Geral Especializada PROGE

Assunto: **Solicitação de Autos**
 Ref: Processo nº 02001.007091/2006-23

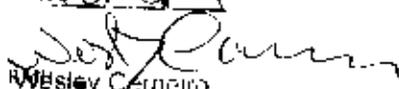
Senhor Procurador,

1. Em atendimento ao Memorando nº 188/2009 - AGU/PFE/SEDE/GABIN (Protocolo nº 3.243 de 19/03/2009), encaminho o Processo nº 02001.007091/2006-23 referente às Unidades de Apoio da América Latina Logística S.A. para fins de análise jurídica do Termo de Compromisso.
2. Coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,


 SR. BRASÍLIO CUSTÓDIO PIRES
 Diretor
 DILIC/IBAMA

Ampelcos P PARA EXAME E
 ADOÇÃO DAS PROVIDÊNCIAS CABÍVEIS

EMOZLO 09

 Wesley Cerneiro
 Chefe de Serviço Substituto
 PFE/IBAMA/CMBic
 Matricula 0679795

Com anexo

A DZA. CONCEIÇÃO
Para exame e parecer

Em 06/04/09



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA FEDERAL ESPECIALIZADA – IBAMA/ICMBio
SCEN – TRECHO 2, EDÍFICIO SEDE – BLOCO A, BRASÍLIA/DF – CEP: 70818-900
Tel.: (xx) 61 3316 1037, Fax: (xx) 33224115
www.ibama.gov.br/proge



INFORMAÇÃO Nº 0130/2009/AGU/PGF/PFE-Sede/COEP
PROCESSO Nº 02001.007212/2003-94
INTERESSADO: AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S/A - ALL
ASSUNTO: Licenciamento ambiental das unidades de apoio da malha ferroviária sul

Senhora Coordenadora,

O Diretor da DILIC submete à análise jurídica desta PROGE, a minuta de Termo de Compromisso a ser firmado entre o IBAMA e a América Latina Logística Malha Sul S.A., que integra o processo de licenciamento ambiental do empreendimento em epígrafe.

O referido Termo de Compromisso, celebrado com base no art. 79-A da Lei 9.605/98, tem por objetivo determinar prazos para a regularização das unidades de apoio da malha ferroviária sul, sob concessão da América Latina Logística Malha Sul S.A.

Vejamos o disposto no art. 79-A da Lei 9.605/98, supracitado:

Art. 79-A. Para o cumprimento do disposto nesta Lei, os órgãos ambientais integrantes do SISNAMA, responsáveis pela execução de programas e projetos e pelo controle e fiscalização dos estabelecimentos e das atividades suscetíveis de degradarem a qualidade ambiental, ficam autorizados a celebrar, com força de título executivo extrajudicial, termo de compromisso com pessoas físicas ou jurídicas responsáveis pela construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadores de recursos ambientais, considerados efetiva ou potencialmente poluidores.

§ 1º O termo de compromisso a que se refere este artigo destinar-se-á, exclusivamente, a permitir que as pessoas físicas e jurídicas mencionadas no caput possam promover as necessárias correções de suas atividades, para o atendimento das exigências impostas pelas autoridades ambientais competentes, sendo obrigatório que o respectivo instrumento disponha sobre:

I - o nome, a qualificação e o endereço das partes compromissadas e dos respectivos representantes legais;

II - o prazo de vigência do compromisso, que, em função da complexidade das obrigações nele fixadas, poderá variar entre o mínimo de noventa dias e o máximo de três anos, com possibilidade de prorrogação por igual período;

III - a descrição detalhada de seu objeto, o valor do investimento previsto e o cronograma físico de execução e de implantação das obras e serviços exigidos, com metas trimestrais a serem atingidas;

EM BRANCO

EM BRANCO

IV - as multas que podem ser aplicadas à pessoa física ou jurídica compromissada e os casos de rescisão, em decorrência do não-cumprimento das obrigações nele pactuadas;

V - o valor da multa de que trata o inciso IV não poderá ser superior ao valor do investimento previsto;

VI - o foro competente para dirimir litígios entre as partes.

§ 2º No tocante aos empreendimentos em curso até o dia 30 de março de 1998, envolvendo construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadores de recursos ambientais, considerados efetiva ou potencialmente poluidores, a assinatura do termo de compromisso deverá ser requerida pelas pessoas físicas e jurídicas interessadas, até o dia 31 de dezembro de 1998, mediante requerimento escrito protocolizado junto aos órgãos competentes do SISNAMA, devendo ser firmado pelo dirigente máximo do estabelecimento.

§ 3º Da data da protocolização do requerimento previsto no § 2º e enquanto perdurar a vigência do correspondente termo de compromisso, ficarão suspensas, em relação aos fatos que deram causa à celebração do instrumento, a aplicação de sanções administrativas contra a pessoa física ou jurídica que o houver firmado.

§ 4º A celebração do termo de compromisso de que trata este artigo não impede a execução de eventuais multas aplicadas antes da protocolização do requerimento.

§ 5º Considera-se rescindido de pleno direito o termo de compromisso, quando descumprida qualquer de suas cláusulas, ressalvado o caso fortuito ou de força maior.

§ 6º O termo de compromisso deverá ser firmado em até noventa dias, contados da protocolização do requerimento.

§ 7º O requerimento de celebração do termo de compromisso deverá conter as informações necessárias à verificação da sua viabilidade técnica e jurídica, sob pena de indeferimento do plano.

§ 8º Sob pena de ineficácia, os termos de compromisso deverão ser publicados no órgão oficial competente, mediante extrato.

Neste contexto, procedemos a análise e as correções necessárias no Termo de Compromisso em comento, estando o mesmo em condições de ser assinado.

Isto posto, segue a minuta chancelada por esta Procuradoria, anexada à contracapa destes autos.

É o que temos a informar.

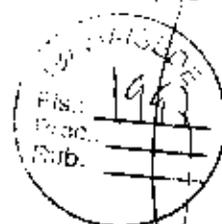
Brasília, 25 de abril de 2009.


Conceição de Maria Jinkings Campos
Procuradora Federal

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA



TERMO DE COMPROMISSO

TERMO DE COMPROMISSO QUE ENTRE SI CELEBRAM O INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA E A AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S.A., COM VISTAS À DETERMINAÇÃO DOS PRAZOS PARA A REGULARIZAÇÃO DAS UNIDADES DE APOIO DA MALHA FERROVIÁRIA SUL, AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S.A. - ALL.

PROCESSO: 02001.007091/2006-23

Pelo presente instrumento, nos termos do art. 79-A da Lei nº 9.605/98, o **INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA**, Autarquia Federal, criado pela Lei 7.735, de 22 de fevereiro de 1989, alterada pelas Leis nº. 7.957, de 20 de dezembro de 1989, e nº H. 516 de 28 de agosto de 2007, vinculado ao **MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA**, inscrita no CNPJ sob o nº. 03.659.166/0001-02, com sede no SCEN, Trecho 2, Ed. Sede do IBAMA, Bloco A, CEP - 70818-900, Brasília-DF e jurisdição em todo o Território Nacional, doravante denominado **COMPROMITENTE**, neste ato representado pelo seu Presidente, Sr. **ROBERTO MESSIAS FRANCO**, brasileiro, casado, CI nº 710688-SSP/MG, inscrito no CPF nº 070.233.326-34, residente e domiciliado em Brasília, designado pela Portaria nº 383, publicada no Diário Oficial da União de 03 de junho de 2008, no uso das atribuições que lhe confere o art. 22 do Anexo I do Decreto nº 6.099, de 26 de abril de 2007, que aprovou a Estrutura Regimental do IBAMA, publicado no D.O.U de 27 de abril de 2007, e o art. 8º do Regimento Interno aprovado pela Portaria GM/MMA nº 230, de 14 de maio de 2002, republicada no D.O.U de 21 de junho de 2002 e a **AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S.A.**, sociedade anônima, inscrita no CNPJ sob o nº. 01.258.944/0005-50, com escritório em Curitiba/PR à Rua Emilio Bertolini, 100 - Cajuru, doravante denominada **COMPROMISSÁRIA**, neste ato representada na forma dos seus atos constitutivos, por seu Presidente, Sr. **BERNARDO VIEIRA HEES**, brasileiro, casado, economista, portador da CI nº 08176652-9 - SSP/RJ, inscrito no CPF sob o nº 014.274.977-02, e seu Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial, Sr. **DURVAL NASCIMENTO NETO**, brasileiro, casado, biólogo, portador da CI nº 4319415-1 - IIPR, inscrito no CPF sob o nº 849.774.859-04, e

CONSIDERANDO que o transporte ferroviário deverá atender aos princípios e normas da legislação ambiental, como exigência indeclinável para a proteção do meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo, de matriz constitucional;



EM BRANCO

126
1998

CONSIDERANDO que a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, regulamentada pelo Decreto nº 99.274, de 06 de junho de 1990, prevê o licenciamento ambiental como um dos seus instrumentos, exigindo-o para o funcionamento de atividades e obras consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras, conforme requisitos estabelecidos nas Resoluções CONAMA nº 01, de 23 de janeiro de 1986, e nº 237, de 19 de dezembro de 1997;

CONSIDERANDO que o Decreto nº 4.340, de 22 de agosto de 2002, que regulamenta artigos da Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza – SNUC e dá outras providências, em seu art. 34 determinou que os empreendimentos implantados antes da edição do Decreto e em operação sem as respectivas licenças ambientais deveriam requerer, no prazo de doze meses a partir de sua publicação, a regularização junto ao órgão ambiental competente mediante Licença de Operação corretiva ou retificadora;

CONSIDERANDO a Resolução CONAMA nº 349/2004, que dispõe sobre o licenciamento ambiental de empreendimentos ferroviários de pequeno potencial de impacto ambiental e a regularização dos empreendimentos em operação;

CONSIDERANDO que a **COMPROMISSÁRIA** requereu Licença de Operação para as unidades de apoio nos Estados do Paraná e Santa Catarina em 07/11/2006, mediante Ofício nº 195/GMASI/06, protocolada sob nº 12.696 DILIC/IBAMA; Licença de Operação para as unidades de apoio no Estado de São Paulo em 01/04/2008, mediante Carta nº 109/GMA/06, protocolada sob nº 3.750 IBAMA/DILIC/DIQUA; Licença de Operação para as unidades de apoio do Estado do Rio Grande do Sul em 01/04/2008, mediante Carta nº 110/GMA/06, protocolada sob nº 3.751 IBAMA/DILIC/DIQUA;

CONSIDERANDO que a gestão ambiental da operação ferroviária deve englobar tanto a malha propriamente dita quanto as unidades de apoio a ela associadas, para assegurar a eficácia e efetividade das ações previstas pelo empreendedor e da ação fiscalizatória e gestora do órgão licenciador;

CONSIDERANDO que são entendidas como unidades de apoio ferroviárias, no mínimo, aquelas constantes na Resolução CONAMA nº 349 de 16 de agosto de 2004, cito: pátios para formação, manobras, transbordo e cruzamentos de trens; oficinas e postos de manutenção de material rodante (locomotivas e vagões); estações de tratamento de dormentes; oficinas de manutenção de equipamentos de via permanente; postos de abastecimento; estaleiro de soldagem de trilhos; estações de controle de tráfego, estações de passageiros, estações de controle de carga e descarga; subestações elétricas e de comunicação; terminais de cargas.

RESOLVEM celebrar o presente Termo de Compromisso, com força de título executivo extrajudicial e com vistas à determinação dos prazos para a regularização das unidades de apoio da malha ferroviária sul, sob concessão da **COMPROMISSÁRIA**, que se regerá pelas cláusulas e condições seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO

O presente Termo de Compromisso tem por objeto determinar os prazos para a regularização das unidades de apoio da malha ferroviária sul, sob concessão da **COMPROMISSÁRIA**, por meio da apresentação dos Estudos Ambientais pertinentes e posterior emissão de Parecer Técnico sobre a concessão de Licença de Operação.



EM BRANCO

Parágrafo único. O presente Termo de Compromisso integra o processo de licenciamento ambiental do empreendimento acima referenciado, instruído no **COMPROMITENTE** sob o nº 02001.007091/2006-23.

187
1998
Ciba

CLÁUSULA SEGUNDA – DAS OBRIGAÇÕES DA COMPROMISSÁRIA

Constitui obrigação da **COMPROMISSÁRIA**:

I – protocolar no **COMPROMITENTE** os Estudos Ambientais das seguintes unidades de apoio nas datas assim discriminadas:

Unidade	Município/UF	Prazo para protocolo dos estudos	
Oficina e posto de lavagem de locomotivas do Complexo Operacional de Vila Oficinas	Curitiba - PR	30/06/2009	
Posto de manutenção de vagões, locomotivas, abastecimento e lavagem do Complexo Operacional do Pátio Iguaçú	Curitiba - PR		
Posto de manutenção de vagões, locomotivas, abastecimento e lavagem do Complexo Operacional do Pátio Uvaranas	Ponta Grossa - PR		
Oficina de vagões	Ponta Grossa - PR		
Posto de lavagem do Pátio de Desvio Ribas	Ponta Grossa - PR		
Posto de lavagem do Pátio de Maringá	Maringá - PR		
Posto de manutenção de vagões, locomotivas, abastecimento e lavagem do Complexo Operacional do Pátio Apucarana	Apucarana - PR		
Posto de manutenção de vagões, locomotivas e abastecimento do Complexo Operacional do Pátio de Rio Negro	Rio Negro - PR		
Posto de abastecimento do Pátio de Guarapuava	Guarapuava - PR		
Posto de manutenção de vagões e lavagem do Complexo Operacional do km05	Paranaguá - PR		
Posto de manutenção de vagões e lavagem do Pátio Araucária Cargas	Araucária - PR		
Oficina de vagões do Complexo Operacional de Mafra	Mafra - SC		30/06/2009
Posto de abastecimento do Pátio de Corupá	Corupá - SC		
Posto de abastecimento de Lages	Lages - SC		
Complexo Operacional do Pátio de Canoas, contemplando posto de abastecimento, posto de manutenção de locomotivas, posto de manutenção de vagões e posto de lavagem de vagões e locomotivas	Canoas - RS	30/06/2009	
Complexo Operacional do Pátio de Cruz Alta, contemplando posto de abastecimento, posto de	Cruz Alta - RS		

3/6
REGISTRADORIA GERAL
CONFERIDO
18/07/08

EM BRANCO

928
[Handwritten Signature]

manutenção de vagões e posto de lavagem de vagões		
Complexo Operacional do Pátio de Cacequi, contemplando posto de abastecimento, posto de manutenção de locomotivas, e posto de lavagem de locomotivas	Cacequi - RS	
Complexo Operacional do Pátio de Santa Maria, contemplando posto de abastecimento, posto de manutenção de vagões e posto de lavagem de vagões	Santa Maria - RS	
Complexo Operacional do Pátio de Rio Grande, contemplando posto de abastecimento, posto de manutenção de vagões e posto de lavagem de vagões	Rio Grande - RS	
Complexo Operacional do Terminal de Uruguaiãna, contemplando posto de abastecimento	Uruguaiãna - RS	
Complexo Operacional do Terminal de Porto Alegre	Porto Alegre - RS	
Complexo Operacional de Ourinhos, contemplando posto de abastecimento, posto de manutenção de vagões e seus anexos	Ourinhos - SP	30/09/2009
Complexo Operacional do Terminal de Tatuí, contemplando posto de abastecimento, terminal de cargas e anexos	Tatuí - SP	
Complexo Operacional de Nova Itapeva, contemplando posto de abastecimento e anexos	Nova Itapeva - SP	

[Circular Stamp]

CLÁUSULA TERCEIRA - DAS OBRIGAÇÕES DO COMPROMITENTE

Constituem obrigações do **COMPROMITENTE**:

- I - realizar vistorias técnicas e emitir relatório de vistoria em até 120 (cento e vinte) dias após o protocolo dos Estudos Ambientais;
- II - proceder à análise da documentação apresentada em cumprimento às obrigações da **COMPROMISSÁRIA**, previstas na Cláusula Segunda deste Termo de Compromisso, e emitir manifestação a respeito, no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a contar do protocolo dos referidos documentos.

CLÁUSULA QUARTA - DAS COMUNICAÇÕES

A **COMPROMISSÁRIA** se obriga a comunicar ao **COMPROMITENTE**:

- I - imediatamente, a ocorrência de qualquer acidente, emergência, ato ou fato imprevisto, que cause ou possa vir a causar impacto ou dano ambiental (inclusive à comunidade) em decorrência da operação ferroviária;
- II - previamente, quaisquer obras de ampliação a serem realizadas, para determinação dos procedimentos administrativos a serem seguidos para sua avaliação.

CLÁUSULA QUINTA - DAS PENALIDADES

- I - O descumprimento pela **COMPROMISSÁRIA** de qualquer das obrigações, formas e prazos previstos no presente Termo de Compromisso implicará na cominação de multa
- [Handwritten Signature]

EM BRANCO

diária autônoma no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), corrigida pelos índices oficiais, até o efetivo cumprimento das obrigações pactuadas. Esta penalidade, porém, não exclui a obrigação de reparação do dano ambiental e aplicação das demais sanções legais cabíveis sempre que se verificar infração à norma ambiental, como também, das medidas de fiscalização pelo **COMPROMITENTE** no exercício do seu poder de polícia realizadas anteriormente à assinatura do presente Termo.

Parágrafo Único. A **COMPROMISSÁRIA** não será responsabilizada por eventuais atrasos ou omissões atribuídas única e exclusivamente ao **COMPROMITENTE**, nem por eventual inobservância das obrigações, formas e prazos ora pactuados em razão de caso fortuito ou força maior devidamente comprovado, na forma do Art. 393, do Código Civil Brasileiro, que deverá ser imediatamente justificada ao **COMPROMITENTE**, que, se for o caso, fixará novo prazo para o cumprimento da obrigação.

CLÁUSULA SEXTA – DAS ALTERAÇÕES

O **COMPROMITENTE**, mediante decisão motivada, devidamente fundamentada, poderá modificar as obrigações deste Termo e as medidas de controle e adequação, caso ocorra:

- I – violação ou inadequação de qualquer das Cláusulas deste Termo ou normas legais;
- II – omissão ou falsa descrição de informações relevantes que subsidiaram a elaboração deste Termo;
- III – superveniência de graves riscos ambientais e de saúde.

CLÁUSULA SÉTIMA – DOS EFEITOS

Este TERMO DE COMPROMISSO produzirá efeitos legais a partir da sua assinatura e terá eficácia de título executivo extrajudicial, nos termos do art. 79-A da Lei nº 9.605/98 e do artigo 585, inciso VIII, do Código de Processo Civil.

Parágrafo Único. A **COMPROMISSÁRIA** responderá com o seu patrimônio pelo cumprimento das obrigações pactuadas no presente ajuste, nos termos do artigo 591, do Código de Processo Civil.

CLÁUSULA OITAVA – DA VIGÊNCIA

O presente Termo de Compromisso vigorará até a data de 31 de março de 2010, podendo ser prorrogado mediante Termo Aditivo, a ser pactuado entre as partes, caso ocorra o previsto no Parágrafo Único da Cláusula Quinta.

CLÁUSULA NONA – DA PUBLICAÇÃO

A **COMPROMISSÁRIA** se obriga a publicar o extrato do presente Termo de Compromisso, no prazo de até 20 (vinte) dias, a contar da sua celebração, em dois jornais de ampla circulação nos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo e no Diário Oficial da União.

CLÁUSULA DÉCIMA – DO FORO



EM BRANCO

Fica eleito o Foro competente da Seção Judiciária da Justiça Federal de Brasília, sendo dispensados quaisquer outros por mais privilegiados que sejam.

E por estarem de acordo, as partes assinam o presente instrumento em 02 (duas) vias de igual teor e forma, para que produzam, entre si, os legítimos efeitos de direito, na presença das testemunhas que também o subscrevem.

130
2009

Brasília, de de 2009.

**AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA
SUL S.A. - COMPROMISSÁRIA**
BERNARDO VIEIRA HEES
Presidente

**AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA
SUL S.A. - COMPROMISSÁRIA**
DURVAL NASCIMENTO NETO
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial

**INSTITUTO BRASILEIRO DE MEIO AMBIENTE E DOS
RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - COMPROMITENTE**
ROBERTO MESSIAS FRANCO
Presidente

Testemunhas:

Nome:

CPF:

Nome:

CPF:

PROCURADORIA
RECONSTITUÍDA
2009

EM BRANCO



ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO-AGU
 PROCURADORIA GERAL FEDERAL-PGF
 PROCURADORIA FEDERAL ESPECIALIZADA - IBAMA



PROCESSO Nº: 02001.007091/2006-23
INTERESSADO: América Latina Logística S.A.
DESPACHO Nº 1533/2009 - PFE/COEP

Senhora Procuradora Chefe Nacional da PFE/IBAMA.

Vieram os autos a esta Coordenação de Estudos e Pareceres para análise jurídica do Termo de Compromisso a ser firmado entre o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA e a América Latina Logística Malha Sul S.A.

Acompanho o entendimento prolatado no Parecer nº 130/2009 AGU/PGE/PFE-Sede/COEP, de lavra da Procuradora Federal Conceição de Maria Jinkings Campos, por seus fundamentos jurídicos, e não vislumbro óbices jurídicos à assinatura do Termo de Compromisso de fls. 125-130.

Ressalto que não compete a esta Procuradoria Federal Especializada analisar se o IBAMA tem condições de atender a todas as obrigações existentes no Termo de Compromisso, tendo em vista que a avaliação dos procedimentos administrativos a serem adotados para o fiel cumprimento do presente ajuste está a cargo da área administrativa responsável pelas tratativas.

Além disso, registro que, se o entendimento da Senhora Procuradora Chefe Nacional da PFE/IBAMA for no mesmo sentido desta Coordenação de Estudos e Pareceres, deve-se dar cumprimento à Portaria AGU nº 690, de 20 de maio de 2009.

Brasília, 16 de junho de 2009.

Jordana de Moraes Azevedo
 Coordenadora Nacional de Estudos e Pareceres

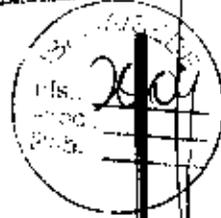
o acordo
A Diba, para o
meio do
2009 20/06/09
 Alexandre Coelho Neto
 Subprocurador Chefe
 DEPARTAMENTO DE COMBIO

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

Folia	132
Processo	007091
Assinatura	[Handwritten Signature]



DESPACHO DILIC/IBAMA Nº 163/2009

PROCESSO: 02001.007091/2006-23

INTERESSADO: UNIDADES DE APOIO DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A. -ALL

ASSUNTO: TERMO DE COMPROMISSO

Ao Coordenador Geral de Transporte, Mineração e Obras Cíveis - Substituto
Eugênio Pio Costa

Após a PFE/IBAMA ter chancelado o Termo Compromisso para regularização das unidades de apoio da malha ferroviária sobre concessão da América Latina Logística S. A. – ALL, encaminho com vistas às tratativas que se fazem necessárias junto ao empreendedor.

Em 29 / 6 /2009.

Sebastião Custódio Pires
Diretor de Licenciamento Ambiental
DILIC/IBAMA

A
COTAS
Para providências.

Att. [Handwritten Signature]

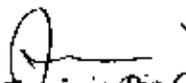
01/07/2009

A

Ans. Rose menti em 09/07/09 ~~AAA~~

Para ciência e demais
providências.

AAA


Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
CDTRA / CGTMD / DLIC / IBAMA

08/07/2009



NOTA DE ANEXAÇÃO DE DOCUMENTO

Foram anexados ao presente processo, os seguintes documentos:

- Ofício nº 97/2009 – CGTMO/DILIC/IBAMA;
- Ofício nº 63/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA;
- Memorando nº 209/2009 – DILIC/IBAMA;
- Carta nº 200/GMA/09 (Protocolo IBAMA/DILIC/DIQUA nº 5403);
- Carta nº 235/GMA/09 (Protocolo IBAMA/DILIC/DIQUA nº 7036);
- Memorando nº 298/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC;
- Memo nº 38/09 – NLA/SUPES/IBAMA/PR;
- Carta nº 241/GMA/09 (Protocolo IBAMA/DILIC/DIQUA nº 8160).

Estes documentos estão sendo anexados em 09 de julho de 2009 devido ao processo estar retido na PROGE no período de 31/03/2009 a 26/06/2009 para análise de proposta de Termo de Compromisso.

A handwritten signature in cursive script, reading 'Rose M. Hofmann', written over a horizontal line.

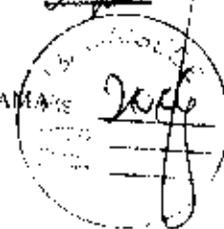
Rose Mirian Hofmann
Analista Ambiental – Matrícula 1355073

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
 MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
 INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
 SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
 Tel.: (0xx) 61 3346-1293, Fax: (0xx) 61 3307-1328 - URL: http://www.ibama.gov.br

Folha 134
 Processo 02091-06
 Assinatura [assinatura]



Ofício nº 97 /2009 - CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 26 de março de 2009.

A Sua Senhoria o Senhor,
Durval Nascimento Neto
 Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial
 América Latina Logística S.A. - ALL
 Rua Emilio Bertolini, 100 - Cajuru
 CEP: 82920-030 - Curitiba/PR
 Tel: (41) 2141-7388 / Fax: (41) 2141-7358.

Assunto: **Regularização das Unidades de Apoio da Malha Ferroviária Sul**
Processo nº 02001.007091/2006-23

Prezado Senhor,

- No âmbito do licenciamento ambiental das Unidades de Apoio da Malha Ferroviária Sul, conduzido mediante processo nº 0200.007091/2006-23, encaminhado por meio deste ofício os Termos de Referência que devem nortear a elaboração dos estudos solicitados para a regularização, os quais já foram disponibilizados anteriormente à ALL via correio eletrônico.
- Coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,

R/ Rosa Helena Zago Loes
 Coordenadora-Geral de Licenciamento de Transportes, Mineração e Obras Civis
 CGTMO/DILIC/IBAMA

Eugenio Pio Costa
 Coordenador de Transportes
 CGTMO / DILIC / IBAMA

FAX TRANSMITIDO EM:
27/03/09
 AS 16:48 H
 RESPONSÁVEL:
[assinatura]
 FAX Nº: _____

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS
RENOVÁVEIS

TERMO DE REFERÊNCIA PARA ELABORAÇÃO DE ESTUDO AMBIENTAL REFERENTE A POSTOS DE LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO DE VAGÕES E LOCOMOTIVAS

Fevereiro - 2005

Re encaminhado em Setembro de 2006

TR - Postos de manutenção

1 - INTRODUÇÃO

Fato Torção tem como objetivo determinar os conteúdos ambientais para a elaboração do Estudo Ambiental (EA) e do Plano Básico Ambiental (PBA) referentes à regularização, reforma, instalação e instalação de postos de lavagem e lubrificação de locomotivas.

2 - IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDEDOR

Dados a ser apresentados:

- Nome ou Razão Social;
- Número dos Registros Legais;
- Endereço Completo;
- Telefone e Fax;
- Representantes (nome, CPF, endereço, telefone e e-mail);
- Outros Contatos (nome, CPF, endereço telefone e e-mail).

3 - REGULAMENTAÇÃO APLICÁVEL

O Estudo Ambiental e o Plano Básico Ambiental (PBA) deverão atender as seguintes regulamentações:

- A) Resoluções 237/97, 208/93, 306/95 e 120/95 do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA;
- B) Resolução 337/02 do CONAMA, que estabelece normas e procedimentos para o gerenciamento dos resíduos de construção civil;
- C) Lei 4711/65 que define as áreas de preservação permanente - APP e MP 2168/68 que altera dispositivos da Lei 4711/65;
- D) Política Nacional do Meio Ambiente definida pela Lei 6938/81;
- E) Disposições legais em vigor em nível federal, estadual e municipal referentes à utilização, proteção e conservação dos recursos ambientais, bem como o uso e a ocupação do solo, transporte ferroviário e gestão de resíduos e de produtos perigosos;
- F) Lei 9985/00, que institui o Sistema de Unidades de Conservação;
- G) Lei 9433/97 que institui a Política Nacional de Recursos Hídricos e o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos;
- H) Planos e Programas governamentais federais, estaduais e municipais previstos e em implantação na área de influência do empreendimento considerando-se sua compatibilidade com o desenvolvimento.

4 - DESCRIÇÃO DO EMPREENHIMENTO

4.1 Caracterização do Empreendimento

Esta descrição deverá abranger os seguintes aspectos:

4.1.1 Histórico

4.1.2 Aspectos gerais

Informações gerais do projeto e identificação do ponto de empreendimento, atividades a serem desenvolvidas e processos a serem empregados, infraestrutura existente e prevista.

TP - Postos de manutenção

Fl. 135
Proc.: 2004-06
Rub.: [assinatura]



EM BRANCO

layout", área later, compatibilidade e intervenções que se farão necessariamente.

4.2 Objetivos e Justificativas

4.4 Alternativas Locacionais

5. – DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

O diagnóstico ambiental deverá caracterizar a situação ambiental atual das áreas de influência do empreendimento sob os aspectos físico, biótico e antropico, a partir do levantamento, análise e consolidação de dados primários e secundários. Os resultados dos levantamentos e dos estudos deverão ser apresentados com o apoio de mapas, gráficos e tabelas.

5.1 Áreas de Influência

Aproximação dos limites geográficos da ADA – área diretamente afetada pelo empreendimento, com como polo seu entorno imediato, o que deverá compor a AID – área de influência direta do empreendimento.

Essas áreas deverão ser estabelecidas pela equipe executora, pela execução do estudo, que deverá considerar como área de desenvolvimento afetada: ADA, área submerida diretamente às intervenções necessárias à implantação do empreendimento e como área de influência direta AID, aquela sujeita aos impactos diretos (ou de primeira ordem), decorrentes da implantação e operação do empreendimento. Sua delimitação deverá ser feita, em função das características dos meios físico, biótico e antropico e das particularidades do projeto.

5.2 Meio Físico

Clima e Meteorologia

- Deverão ser descritos os parâmetros climáticos locais, com classificação climática da região, observados os parâmetros meteorológicos tais como temperatura, umidade, nebulosidade, direção predominantemente o velocidade média dos ventos, regimes de chuvas, índices pluviométricos, levando-se em consideração as particularidades. Os dados deverão ser baseados em séries históricas, obtidas em estações climatológicas, presentes na área de influência, e em bibliografia especializada.

Geologia e geomorfologia

- Caracterização geológica e geomorfológica da área de influência, levando em consideração a análise de solos, caracterização da topografia geral, formas do relevo dominantes, declividade, características dinâmicas do relevo com respectivo e indicação da presença ou previsão à erosão, assoreamento e inundações, estabilidade, etc., bem como sua localização na bacia hidrográfica.

Hydrologia e hidrogeologia

- Identificar, os corpos d'água presentes na área de influência, caracterizando vazão, características e qualidade, usos atuais e previstos, a qualidade das águas, segundo os critérios da Resolução CONAMA 200/86, indicando a situação de limpeza em relação ao corpo receptor e curso d'água e identificando o ponto de lançamento do efluente nos

111 Planos de manutenção

iguais características, sobre áreas após tratamento

5.3 Meio Biótico

- Caracterização, a implantação das formações vegetais e estruturas biologicamente significativas existentes na área de influência ADA e AID, com dados primários e secundários. Destacar as espécies raras ameaçadas de extinção, endêmicas e migratórias. Deverão ser contemplados os seguintes grupos: macrofauna, avifauna, herpetofauna e outros grupos taxonômicos importantes, como: edifícios, biológicos ou relevantes, nas ecossistemas contemplados;
- Identificar as Unidades de Conservação e outras áreas regularmente protegidas nos níveis Federal, estadual ou municipal. Presentes na ADA e na AID;
- Levantamento profundo da fauna da área de influência, ressaltando as espécies raras ameaçadas de extinção, endêmicas e migratórias. Deverão ser contemplados os seguintes grupos: macrofauna, avifauna, herpetofauna e outros grupos taxonômicos importantes, como: edifícios, biológicos ou relevantes, nas ecossistemas contemplados;
- Caracterização resumida da flora aquática e semi-aquática no caso de corpos d'água afetados;

5.4 Meio Antropico

- Caracterização do patrimônio histórico, natural, cultural e paisagístico da área de influência do empreendimento;
- Mapeamento do uso e ocupação do solo atual abrangendo a área de influência;
- Caracterizar, se existente, a população residente na área da domínio e num raio de 100m do empreendimento;

B. – ANÁLISE INTEGRADA

Além dos parâmetros físicos, bióticos e antropicos fornecidos individualmente, deverão ser identificados os seguintes aspectos relacionados ao empreendimento e sua possível interação com o meio ambiente:

- Elementos líquidos:
 - a. Identificação das fontes de geração e seus respectivos efluentes líquidos contidos nas atividades de implantação e operação;
 - b. Identificar, nas características quantitativas e qualitativas estimadas para cada um dos efluentes líquidos identificados;
 - c. Detalhamento do sistema de coleta e segregação dos efluentes líquidos gerados no pólo de lavagem e lubrificação de locomotivas e vagões;
 - d. Detalhamento do sistema de tratamento do efluente, que deve ocorrer, no mínimo, unidade de separação água e óleo, visando à produção de um efluente que atenda o disposto na Resolução CONAMA 020/86, ou em resoluções estaduais que sejam mais restritivas, no que se refere ao padrão de lançamento. Este detalhamento deve conter, no mínimo, o volume estimado do efluente gerado, projeto básico da estação de tratamento, descrição das unidades e, no caso de existência de cursos próximos do pólo de lançamento, referências a PCA, apresentar dados de qualidade do efluente gerado antes e depois da estação

111 Planos de manutenção

Fl. 13
Proc. 3091-06
Rub. 111

111 Planos de manutenção

EM BRANCO

[Handwritten signature]

- A metodologia utilizada para a concepção da matriz de avaliação de impactos, com seus critérios de valoração claramente definidos, acompanhados das respectivas justificativas quanto à sua escolha;
- A descrição detalhada de cada um dos impactos avaliados, como significativos, que sejam benéficos ou adversos;
- A análise das eventuais potencializações das impactos, em decorrência de interações com a atividade, e a análise conclusiva dos principais impactos.

9- PLANO BASICO AMBIENTAL (PBA)

Uma vez identificadas as impactos ambientais significativos, deverão ser estabelecidas e descritas as ações a serem implementadas, que terão por objetivo assegurar o efetivo controle dos aspectos responsáveis pela geração dos impactos significativos.

As ações de controle deverão ser detalhadas num PBA - Plano Básico Ambiental, que consistirá dos planos e programas de controle específicos os quais deverão contemplar ainda os planos de monitoramento e medições associados.

Os diferentes Planos e Programas de Controle, pelo os princípios tanto do controle de fontes limpidas, atmosféricas, resíduos sólidos, ruídos e outras do empreendimento, que eventualmente se caracterizem como necessários, deverão estar expressos em nível de detalhamento que possibilite identificar o seu objetivo, escopo, duração, desenvolvimento esperado, características construtivas, com prazo de sistemas de controle, ou de implantação, abrangência, prazos de locação - se aplicável, com a apresentação do cronograma completo de todas as fases de implantação do empreendimento.

Aos Programas de Controle deverão estar associados os respectivos Planos de Monitoramento, os quais deverão ser descritos identificando-se os parâmetros adotados, os padrões locais, nacionais ou de monitoramento, os critérios a serem adotados para a coleta, preservação e análise e análise das amostras coletadas. Deverão ser apresentadas justificativas técnicas para o estabelecimento dos parâmetros, dos pontos de monitoramento.

Elaborar um Plano Ambiental de Controle das atividades em função do controle ambiental como controle de erosão, medidas de controle gerados no campo de obras, gerenciamento dos resíduos de construção civil da obra, privilegiando reaproveitamento e reciclagem, dentro outros que se façam pertinentes.

Deverá ser apresentada Plano de Recuperação de Áreas Degradadas - PRAD, justificando as técnicas e metodologias que serão utilizadas nos programas previstos justificando as técnicas.

Apresentar também Plano de Medidas Compensatórias que deverão ser consideradas quanto ao cumprimento ambiental afetado, à fase do empreendimento em que estas deverão ser implementadas, ao seu caráter preventivo, o caráter e a sua extensão quanto ao agente executor, bem definição de responsabilidades.

Com o intuito esclarecer e orientar a população do entorno da obra, deve ser proposto Programa de Educação Ambiental - PEA, associado a um Programa de Comunicação Social, que deverá ser implementado antes do início das obras.

Deve ser proposto ainda um Programa de Segurança do Trabalho específico para os trabalhos desenvolvidos em postos de manutenção de vagões e locomotivas, a ser implantado na fase de operação das instalações.

Notificar pelo prognóstico ambiental e pela avaliação de riscos de planos e programas, explicitando todos os procedimentos e atividades a serem executados, em respectivos PR - Planos de Manutenção.

de tratamento:

- a. Previsão, no projeto, de dispositivos para o armazenamento a Resíduos, COMAMA nº 05, de 1991, que regulamentam a classificação de resíduos, e o seu destino adequado de óleo lubrificante usado (COMAMA 273/00).

- Resíduos Sólidos
 - a. Identificação das fontes de geração de resíduos sólidos nos locais de implantação e operação;
 - b. Estimativa quantitativa e qualitativa dos resíduos sólidos gerados (domésticos, de construção e de indústrias etc);
 - c. Proposta de armazenamento, tratamento e destinação final adequada dos resíduos, através de projeto.

- Emissões atmosféricas
 2. Identificar as fontes de emissão para a atmosfera nas fases de implantação e operação do empreendimento;
 3. Estimativa quantitativa e qualitativa da emissão gerada.

- Ruído e Vibração
 - a. Identificar as fontes de emissão de ruído e/ou vibração presentes nas fases de implantação e operação do empreendimento;
 - b. Em caso de existência de outros postos de fonte semelhante (parqueamento, FCA, apresentando dados de medição de ruído como referência;
 - c. Propor medidas mitigadoras e estabelecer dos ruídos e/ou vibrações gerados nas duas fases.

- Áreas de Empreendimento
 - a. Caracterizar o material de empréstimo a ser utilizado, bem como o volume necessário;
 - b. Identificar e caracterizar as áreas de empréstimo.

7 - AVALIAÇÃO DE IMPACTOS

7.1 Avaliação de Impactos Ambientais

A partir da análise integrada do Básico Ambiental com os aspectos ambientais identificados, deverá ser elaborado um prognóstico ambiental, identificando os efeitos negativos ou positivos decorrentes do empreendimento. O prognóstico incluirá os efeitos diretos e indiretos dos impactos ambientais, considerando as diferenças causadas de sua geração, sua magnitude, ou severidade, abrangência, temporalidade, reversibilidade, nas áreas diretamente afetadas e de influência direta.

Esta avaliação deverá fornecer, resultar na identificação dos impactos ambientais significativos benéficos e adversos do empreendimento, determinando, em projeção dos impactos imediatos e dos de médio e longo prazos; os temporários, os permanentes, o ciclo, as reversíveis e os irreversíveis, de locais, as regionais e os sistêmicos.

Na apresentação dos resultados deve-se constar

EM BRANCO

cronogramas de trabalho. Esses planos e programas estabelecerão a programação de atividades e metas com as medidas para a aquisição e manutenção dos recursos humanos necessários.

9 - EQUIPE TÉCNICA

Devem ser apresentados:

- Equipe técnica que executará a documentação solicitada, com respectivos registros profissionais e registros no Conselho Técnico Federal de Atividades e Instrumentos de Defesa Ambiental do IBAMA
- Uma cópia do estudo deve ser galada e assinada por todos os técnicos envolvidos na sua elaboração

10 - BIBLIOGRAFIA

Toda a bibliografia consultada para a realização dos estudos deverá ser encaminhada por meio de abrangência de encaminhamento, de acordo com o que estabelece a norma ABNT NBR 12236

11 - GLOSSÁRIO

Definições e abreviações nos termos técnicos utilizados no estudo:

1. Declaração da Prefeitura Municipal ou do Governo do Distrito Federal, de que o local e o tipo de empreendimento ou atividade está em conformidade com o Plano Diretor ou similar.

2. Projeto básico contendo plantas e estudos ambientais em escala de 1:50 ou 1:100 e memorial descritivo contendo:

- sistema de armazenamento de óleo lubrificante
- meios de contenção para escapes eventuais
- localização de pontos de coleta de óleo lubrificante, tanques de armazenamento de óleo lubrificante, área de armazenamento ou tanque de armazenamento de óleo lubrificante, depósitos, escurificadores e similares
- sistema de drenagem para águas pluviais, do sistema de drenagem para afluentes das áreas de descarga de abastecimento e lavagem

As plantas deverão apresentar legendas e quarta indicação dos ângulos em metros da cobertura da área de abastecimento, dos boxes, do depósito dos produtos e materiais, dos escurificadores e similares, dos locais destinados aos contêineres, módulos de armazenamento e abastecimento, áreas sem cobertura de proteção a céu aberto, do descarrego de produtos de lavagem de veículos;

3. Projeto e descrição do conteúdo de obras

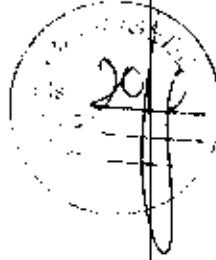
4. Copia de Anulação de Responsabilidade Técnica - ART - dos técnicos envolvidos na elaboração de projetos.

ANEXO - Documentos complementares:

TR - Planos de manutenção

TR - Planos de manutenção

Fl.	138
Proc.	2011-06
Rub.	418



EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS
RENOVÁVEIS

TERMO DE REFERÊNCIA PARA ELABORAÇÃO DE ESTUDO AMBIENTAL REFERENTE A OFICINAS DE MANUTENÇÃO DE VAGÕES E LOCOMOTIVAS

Fevereiro - 2005

Re-encaminhado em Setembro de 2006

TR 000005

1 - INTRODUÇÃO

Este Termo de Referência tem como objetivo demonstrar os procedimentos mínimos para a elaboração de Estudo Ambiental (EA) e do Plano Básico Ambiental (PBA), referente a restauração, reforma, ampliação e modernização de oficinas de manutenção de vagões e locomotivas.

2 - IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDEDOR

Deverão ser apresentados:

- Nome ou Razão Social;
- Número dos Registros Legais
- Endereço Comercial;
- Telefone e Fax;
- Representantes Legais (nome, CPF, endereço, fone, fax e e-mail)
- Outros Contatos (nome, CPF, endereço fone, fax e e-mail)

3 - REGULAMENTAÇÃO APLICÁVEL

O Estudo Ambiental e o Plano Básico Ambiental (PBA) deverão atender os seguintes regulamentações:

- A) Resoluções 237/97, 063/03, 008/85 e 020/86 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA);
- B) Resolução 407/02 do CONAMA, que dá diretrizes para o gerenciamento dos resíduos da construção civil;
- C) Lei 4771/85 que define as Áreas de Preservação Permanente (APP) e MP 2166-68 que adota dispositivos da Lei 4771/85;
- D) Política Nacional do Meio Ambiente de Lei 6938/81;
- E) Disposições legais em vigor em nível federal estadual e municipais referentes à utilização, proteção e conservação dos recursos ambientais bem como a sua ocupação do solo, transporte, armazenamento e gestão de resíduos e de produtos perigosos;
- F) Lei 9985/02 que institui o Sistema de Unidades de Conservação;
- G) Lei 9433/97 que institui a Política Nacional de Recursos Hídricos e cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos;
- H) Planos e Programas governamentais federais, estaduais e municipais propostos e em implementação na área de atuação do empreendimento considerando sua compatibilidade com o empreendimento.

4 - DESCRIÇÃO DO EMPREENDIMENTO

4.1 Caracterização do Empreendimento

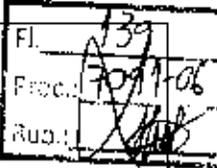
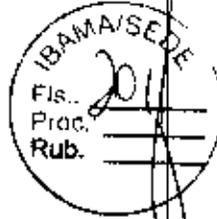
Esta descrição deverá abranger as seguintes informações:

4.1.1 Histórico

4.1.2 Aspectos gerais

TR 000005

2



EM BRANCO

Informações gerais do projeto e identificação no plano do estudo concluído, atividades a serem desenvolvidas e prazos a serem cumpridos, área estudada existente e prevista, total, área total construída e intervenções que se farão necessárias;

4.2 Objetivos e Justificativas

4.4 Alternativas Locacionais

5 – DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

O diagnóstico ambiental deverá caracterizar o contexto ambiental atual das áreas de influência do empreendimento sob os aspectos físico, biótico e antrópico, a partir do levantamento, análise e consolidação de dados primários e secundários. Os resultados dos levantamentos e dos estudos deverão ser apresentados com o apoio de mapas, gráficos e tabelas.

5.1 Áreas de Influência

Apresentação dos limites geográficos da ADA, área diretamente afetada pelo empreendimento, bem como pelo seu entorno imediato, o que deverá compor a AID – área de influência direta do empreendimento.

Essas áreas deverão ser estabelecidas pela equipe responsável pela execução do estudo, que deverá considerar como: área diretamente afetada – ADA, área de submissão diretamente às intervenções necessárias à implantação do empreendimento e área de influência direta – AID, aquela sujeita aos impactos diretos (ou de primeira ordem), decorrentes da implantação e operação do empreendimento. Sua delimitação deverá ser feita em função das características dos meios físico, biótico e antrópico e das particularidades do projeto.

5.2 Meio Físico

Clima e Meteorologia

- Deverão ser descritos os padrões climáticos locais, com classificação climática da região, observados os parâmetros meteorológicos tais como temperatura, umidade, insolação, direção predominante e velocidade média dos ventos, regimes de chuvas, índices pluviométricos, levando-se em consideração a sazonalidade. Os dados deverão ser baseados em séries históricas obtidas em estações climatológicas presentes na área de influência e em bibliografia especializada.

Geologia e geomorfologia

- caracterização geológica e geomorfológica da área de influência, levando em consideração o ambiente físico, comparativamente à topografia geral, formas de relevo dominantes, declividade, características dinâmicas do relevo com mapeamento e indicação da presença ou propensão à erosão, assoreamento, inundações, instabilidade etc., bem como sua localização na carta batimétrica.

Hydrologia e hidrografia

- identificar os corpos d'água presentes na área de influência, caracterizando vazão, distribuição e equilíbrios, usos atuais e previstos, e avaliar sua importância

TR Oliveira

parâmetros da Estação Climatológica 022 861, indicando a estação ou estação em observação, no caso de mudança de estação, e especificando o ponto de levantamento de efluente das águas domésticas e tratadas após tratamento;

5.3 Meio Biótico

- Caracterização e mapeamento das formigas vegetais e ambientes ecologicamente significativos existentes na área de influência ADA e AID, com dados primários e secundários. Destacar as espécies raras, ameaçadas de extinção, endêmicas e de interesse ecológico e ou econômico;
- Identificar as Unidades de Conservação e outras áreas esportivas protegidas nos esferas federal, estadual ou municipal, presentes na ADA e na AID;
- Levantamento secundário da fauna da área de influência, ressaltando as espécies raras, ameaçadas de extinção, endêmicas e migratórias. Deverão ser contemplados os seguintes grupos: mamíferos, aves, anfíbios, répteis e outros grupos taxonômicos importantes, como: indicadoras biológicas, os répteis, aves, anfíbios, etc., contemplados;
- Caracterização secundária da bota aquática e semi aquática no caso de corpos d'água afetados.

5.4 Meio Antrópico

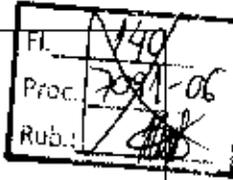
- Caracterização do patrimônio histórico, natural, cultural e paisagístico da área de influência do empreendimento;
- Mapeamento do uso e ocupação do solo atual abrangendo a área de influência;
- Caracterizar, se existente, a população residente na faixa de domínio e num raio de 100m do empreendimento.

6 – ANÁLISE INTEGRADA

Além das características físicas, bióticas e antrópicas formadas, isoladamente, deverão ser identificados os seguintes aspectos relacionados ao empreendimento e que podem interferir com o meio ambiente:

- Efluentes Líquidos
 - ii. Identificação das fontes de geração e seus respectivos efluentes líquidos considerando-se as fases de implantação e operação;
 - iii. Identificação das características qualitativas e quantitativas estimadas para cada um dos efluentes líquidos identificados;
- Resíduos Sólidos
 - a. Identificação das fontes de geração de resíduos sólidos nas fases de implantação e operação;
 - b. Estimativa quantitativa e qualitativa dos resíduos sólidos gerados (domésticos, de construção civil, industriais, etc.);
 - c. Proposta de armazenamento, tratamento e destinação final adequada dos

TR Oliveira



EM BRANCO

resíduos sólidos gerados, arquivando a reutilização e reciclagem.

- Emissões atmosféricas
 - a) Identificar as fontes de emissão para a atmosfera nas fases de implantação e operação do empreendimento
 - b) Estimativa quantitativa e qualitativa das emissões geradas.
- Ruído e Vibração
 - a) Identificar as fontes de emissão de ruídos e ou vibração presentes nas fases de implantação e operação do empreendimento
 - b) Em caso de existência de outras fontes de ruído, estabelecer o ponto de referência
 - c) Avaliar os dados de medição de ruído de modo a estabelecer os níveis de ruído e os níveis de vibração gerados nas suas fases.
- Áreas de Impacto
 - a) Caracterizar a malha de impacto a ser utilizado para o estudo de impacto necessário
 - b) Identificar e caracterizar as áreas de impacto;

7 - AVALIAÇÃO DE IMPACTOS

A partir da análise integrada do Diagnóstico Ambiental, com os aspectos ambientais identificados, deverá ser elaborado um diagnóstico ambiental, identificando os efeitos negativos ou positivos, decorrentes do empreendimento. O diagnóstico deverá ser elaborado a partir das avaliações dos impactos ambientais, considerando as diferentes causas de sua geração, sua magnitude (ou severidade), abrangência, irreversibilidade, reversibilidade, e as áreas afetadas, a título de referência.

Esta avaliação deverá também ressaltar na identificação dos impactos ambientais significativos benefícios e adversos do empreendimento, determinando uma projeção dos impactos imediatos e de médio e longo prazos, os impactos, os permanentes, e os cíclicos, os reversíveis e os irreversíveis, os locais, os regionais e os estratégicos.

Na apresentação dos resultados deverão observar:

- A metodologia utilizada para a construção da matriz de avaliação de impactos, com seus critérios de valoração claramente definidos e fundamentados nas respectivas justificativas quanto a sua escolha
- A descrição detalhada de cada um dos impactos avaliados como significativos, quer sejam benefícios ou adversos;
- A análise das eventuais potencializações dos impactos, em decorrência de interações (se aplicável), e a síntese conclusiva dos principais impactos

8 - PLANO BÁSICO AMBIENTAL (PBA)

Uma vez identificados os impactos ambientais significativos, deverão ser estabelecidas e discutidas as ações a serem implementadas, que terão por objetivo assegurar o efetivo

controle dos aspectos responsáveis pela geração dos impactos significativos. As ações de controle deverão ser concebidas num PBA - Plano Básico Ambiental que consista dos planos e programas de controle específicos, os quais deverão contemplar ainda os planos de monitoramento e inspeções associadas.

Os diferentes planos e programas de controle para as principais fontes de geração de efeitos líquidos atmosféricos, resíduos sólidos, ruídos e outros do empreendimento, que eventualmente se caracterizem como necessários deverão estar expressos em nível de detalhamento que possibilite qualificar o seu objetivo, escopo, duração, desempenho esperado, características construtivas (em caso de sistemas de controle) e ou de tratamento, abrangência, planta de localização, se aplicável, com a apresentação do cronograma completo de todos os aspectos de implementação do empreendimento.

Os programas de controle deverão estar associados aos respectivos Planos de Monitoramento, os quais deverão ser detalhadamente definidos em termos de parâmetros, os critérios legais associados, os pontos de monitoramento, os critérios a serem adotados para a coleta, preservação e análise e análise das amostras coletadas. Deverão ser apresentadas justificativas técnicas para o estabelecimento dos parâmetros, dos pontos de monitoramento.

Elaborar um Plano Ambiental de Construção contemplando medidas de controle ambiental como controle de emissões, resíduos domésticos gerados no canteiro de obras, gerenciamento dos resíduos de construção civil da obra, planejamento reaproveitamento e reciclagem, dentre outros que se façam pertinentes.

Deverá ser apresentado Plano de Recuperação de Áreas Degradadas - PRAD recuperando as técnicas e metodologias que serão utilizadas nos programas previstos, justificando as alternativas.

Apresentar também Plano de Medidas Compensatórias que deverá ser concebido quando ao componente ambiental afetado, à fase do empreendimento em que estas deverão ser implantadas, de seu caráter preventivo ou corretivo e à sua eficácia quanto ao agente executor, com definição de responsabilidades.

Com o intuito esclarecer e orientar a população do entorno da ferrovia, deve ser proposto Programa de Educação Ambiental - PEA associado a um Programa de Comunicação Social, que deverá ser implementado após a conclusão das obras.

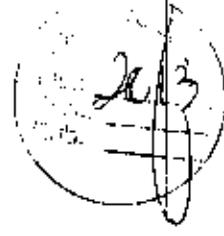
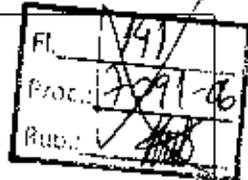
Deve ser proposto ainda um Programa de Segurança do Trabalho específico para as atividades desenvolvidas em oficinas de manutenção, a ser implantado na fase de operação das instalações.

Notadas pelo diagnóstico ambiental e pela avaliação de riscos, as fontes e programas explicarão todos os procedimentos e atividades a serem executados, com respectivos cronogramas de trabalho. Esses planos e programas estabelecerão a assunção, em todos os aspectos e impactos ambientais, com as medidas para adequações e correções quando for o caso.

9 - EQUIPE TÉCNICA

Deverão ser apresentadas:

- Equipe técnica que elaborou o documento submetido, com respectivos registros profissionais e registros no Cadastro Técnico Federal de Atividades e Instrumentos de Defesa Ambiental (CTF/ITAMA);
- Uma cópia do estudo deve ser datada e assinada por todos os técnicos envolvidos na sua elaboração



EM BRANCO

Fl.	142
Proc.	2091-06
Rubric.	216



10 - BIBLIOGRAFIA

Toda a bibliografia consultada para a elaboração dos estudos deverá ser especificada, por área de abrangência de conhecimento, de acordo com o que estabelece a norma ABNT NBR 12250.

11 - GLOSSÁRIO

Listagem e conceitos dos termos técnicos utilizados no estudo.

EM BRANCO



CONAMA

SERVICÓ PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

**TERMO DE REFERÊNCIA PARA O LICENCIAMENTO DE POSTOS DE
ABASTECIMENTO EM OPERAÇÃO**

1 - INTRODUÇÃO

Neste anexo serão pontuados alguns procedimentos específicos para a elaboração de instrumento de avaliação de impacto ambiental para o licenciamento de postos de abastecimento que se encontram em operação. Incluem-se nesta regularização as áreas de lavagem de veículos, áreas de troca de óleo e de lubrificação, depósito de resíduos e áreas de serviços administrativos correlatos.

A Resolução CONAMA nº 273/2000, que dispõe sobre prevenção e controle da poluição com postos de combustíveis e serviços, determina que os postos de abastecimento, em operação na data de sua publicação, 29-11-2000, ficam obrigados à obtenção de licença de operação (§ 2º do art. 4º).

O § 1º do art. 5º da resolução estabelece que "os estabelecimentos definidos no art. 2º (...) que estiverem em operação (...) para a obtenção da Licença de Operação deverão apresentar os documentos requeridos neste artigo, em seu inciso I, alíneas a, b (que podera ser substituído por Alvará de Funcionamento), c, d, e, f e inciso II, e o resultado da investigação de passivos ambientais, quando solicitado pelo órgão licenciador".

A elaboração deste documento compreenderá as seguintes etapas: diagnóstico, contendo a caracterização do posto, a caracterização ambiental e a identificação de passivos passíveis ambientais; análise de riscos, plano de remediação e análise integrada.

2 - REGULAMENTAÇÃO APLICÁVEL

- A. Lei Federal nº 4.771/1965 que define as Áreas de Preservação Permanente - APP.
- B. Lei Federal nº 6.938/1981 que define a Política Nacional do Meio Ambiente.
- C. Lei Federal nº 4.773/1967 que institui a Política Nacional de Recursos Hídricos e cria o Sistema Nacional de Licenciamento de Recursos Hídricos.
- D. Medida Provisória nº 7.766-67 que altera dispositivos da Lei nº 4.773/65, no que se refere às Áreas de Preservação Permanente.
- E. Resoluções 237/87, 909/93, 006/86 e 020/86 do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA.
- F. Resolução 273/00 do CONAMA, referente ao licenciamento de Postos de Abastecimento, dispondo sobre a prevenção e controle da poluição em postos de combustíveis e serviços.

G. Resolução 307/02 do CONAMA, que dá diretrizes para o gerenciamento dos resíduos de construção civil.

H. Resolução 265/02 do CONAMA, que dispõe sobre a avaliação das ações de controle e prevenção e da pressão de licenciamento ambiental das instalações industriais de petróleo e derivados localizadas em território nacional.

I. Resolução 303/02 do CONAMA, que dispõe sobre parâmetros, definições e limites de Áreas de Proteção Permanente.

J. Resolução 319/02 do CONAMA, que na nova redação a dispositivos da Resolução CONAMA Nº 273, de 29 de novembro de 2000, que dispõe sobre prevenção e controle da poluição em postos de combustíveis e serviços.

K. Resolução 362/05 do CONAMA, que dispõe sobre o recolhimento de óleos lubrificantes.

L. Dispositivos legais em vigor (nos níveis federal, estadual e municipal) referentes à utilização, proteção e conservação dos recursos ambientais, bem como ao uso e a ocupação do solo, a fim de evitar o transporte e geração de resíduos e produtos perigosos.

M. Planos e Programas Governamentais (federais, estaduais e municipais) presentes e em implantação na área de influência do empreendimento, compreendendo-se a respectiva compatibilidade com o empreendimento.

3 - DIRETRIZES MÍNIMAS PARA ÁREAS DE ARMAZENAMENTO E ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS:

O licenciamento ambiental de que trata este item está previsto na Resolução CONAMA nº 273/2000, sendo aplicável às atividades de armazenamento e a empresas com unidades de abastecimento próprio de combustíveis líquidos derivados de petróleo e álcool carburante veicular.

As atividades objeto do licenciamento são as de armazenamento e abastecimento de combustíveis, bem como a outras atividades a elas relacionadas, como a lavagem de veículos, a troca de óleo, a lubrificação de veículos e serviços administrativos relacionados a essas atividades.

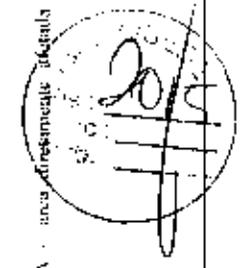
Pelo menos uma das origens dos estudos ambientais deve ser encaminhada em meio magnético, formato PDF, em baixa resolução, de no máximo 12 MB.

As seguintes solicitações devem ser atendidas:

- 1. Declaração da Prefeitura Municipal ou do Governo do Distrito Federal de que o local e o tipo de empreendimento ou atividade está em conformidade com o Plano Diretor ou similar.
- 2. Publicação da solicitação de Licença de Operação no Diário Oficial do Estado e em um periódico de grande circulação.
- 3. Diagnóstico Ambiental: O diagnóstico ambiental deverá caracterizar a situação ambiental atual das áreas de influência do empreendimento sob os aspectos físico, biótico e antropico, a partir do levantamento, análise e consolidação de dados primários e secundários. Os resultados dos levantamentos e dos estudos deverão ser apresentados com o apoio de mapas, gráficos e tabelas.

3.1 Áreas de Influência:

Apresentação dos limites geográficos da ADA - área de influência definida pelo



Fl. 143
Proc. 2091-06
Rec. [initials]

EM BRANCO

empreendimento, bem como pelo seu entorno imediato, o que deverá cumprir a ADA da área de influência direta do empreendimento.

Essas áreas deverão ser estabelecidas pela equipe responsável pela execução do estudo, que deverá considerar como área diretamente afetada - ADA, aquela submetida diretamente às intervenções necessárias à implantação do empreendimento, e como área de influência direta - AID, aquela sujeita aos impactos diretos (ou de primeira ordem), decorrentes da implantação e operação do empreendimento. Sua delimitação deverá ser feita em função das características das áreas livres, bióticas e antropóicas e das particularidades do projeto.

3.2 Meio Físico:

Clima e Meteorologia

- Devem ser descritos os padrões climáticos locais, com classificação climática da região, observados os parâmetros meteorológicos, tais como: temperatura, evaporação, insolação, direção predominante e velocidade média dos ventos, regimes de chuvas, índices pluviométricos, levando-se em consideração a sazonalidade. Os dados deverão ser baseados em séries históricas, obtidas em estações climatológicas presentes na área de influência e em bibliografia especializada.

Geologia e geomorfologia

- Caracterização geológica do terreno da região onde se insere o empreendimento, com análise de solo, contemplando a permeabilidade e o potencial de corrosão (CONAMA 273/00).
- Caracterização geomorfológica da área de influência, levando em consideração a compartimentação da topografia geral, formas de relevo dominantes, declividade, características dinâmicas do relevo, uso mapeamento e indicação da presença ou propensão à erosão, assoreamento e inundações, instabilidade, etc., bem como sua localização na bacia hidrográfica.
- Hidrologia e hidrogeologia.
- Identificar, os corpos d'água presentes na área de influência, caracterizando sua vocação, classificação e enquadramento, usos atuais e previstos, e qualidade das águas (segundo parâmetros da Resolução CONAMA 420/86), indicando a situação do terreno em relação ao corpo receptor e cursos d'água e identificando o ponto de lançamento do efluente das águas domésticas e residuais após tratamento (CONAMA 273/00).
- Caracterização hidrogeológica com definição do sentido de fluxo das águas subterâneas; identificação das áreas de recarga; localização de pontos de captação destinados ao abastecimento público ou privado, registrados aos órgãos competentes até a data da emissão do documento, no raio de 100m, considerando as possíveis interferências das atividades com corpos d'água superficiais e subterâneas.

3.3 Meio Biótico

- Caracterização e mapeamento das formações vegetais e ambientes ecologicamente significativos existentes na área de influência ADA e AID, com

3

idades primárias e secundárias. Destacar as espécies raras, ameaçadas de extinção, endêmicas e de interesse ecológico e ou econômico.

- Identificar as Unidades de Conservação e outras áreas legalmente protegidas em áreas federais, estaduais ou municipais, presentes na ADA e na AID.
- Levantamento secundário da fauna da área de influência, ressaltando as espécies raras, ameaçadas de extinção, endêmicas e migratórias. Deverão ser contemplados os seguintes grupos: mamíferos, aves, répteis, anfíbios e outros grupos taxonômicos importantes como indicadores biológicos ou relevantes nos ecossistemas contemplados.

- Caracterização secundária da bota aquática e semi-aquática no caso de corpos d'água afetados.

3.4 Meio Antrópico

- Caracterização do patrimônio histórico, natural, cultural e paisagístico da área de influência do empreendimento.
- Mapeamento do uso e ocupação do solo atual abrangendo a área de influência, contemplando a caracterização das edificações existentes num raio de 100 m com destaque para a existência de clínicas médicas, hospitais, sistema viário, habitações multifamiliares, escolas, indústrias ou estabelecimentos comerciais (CONAMA 273/00).
- Classificação da área do entorno dos estabelecimentos que utilizam o Sistema de Armazenamento Subterrâneo de Combustível (SASC) e enquadramento deste sistema, conforme NBR 13.786 (CONAMA 273/00).
- Caracterizar, se existente, a população residente na faixa de domínio e num raio de 100m do empreendimento.

4. Identificar e caracterizar as áreas de interesse

- 4.1. Projeto: bônus que deverá especificar equipamentos e sistemas de monitoramento, proteção, sistema de detecção de vazamentos, sistemas de drenagem, tanques de armazenamento de derivados de petróleo e de outros combustíveis e sistemas acessórios de acordo com as Normas da ABNT e por diretrizes definidas pelo órgão competente. Realizar a descrição do projeto, com plantas e croquis, apresentadas na escala de 1:50 ou 1:100, contendo:

- localização dos tanques e das tubulações de descarga, de abastecimento, de exaustão de vapores);
- tipos de tanques instalados
- unidades de abastecimento (bombas)
- sistema de filtragem de óleo diesel;
- previsão de cobertura da área de abastecimento;
- bacias de retenção (para tanques aéreos);
- localização de compressores de ar, box de lavagem, box de lava de óleo e lubrificação, área de armazenamento ou tanque de armazenamento de óleo usado, depósitos, escritórios e sanitários;
- previsão, no projeto, de dispositivos para o atendimento à Resolução CONAMA nº 09/1993 (CONAMA 362/05), que regulamenta a obrigatoriedade de recolhimento e disposição adequada de óleo lubrificante usado.

Fl.:	144
Proc.:	2091/06
Rub.:	488



EM BRANCO

- Planta do sistema de drenagem para águas pluviais, do sistema de drenagem para efluentes dos pisos das áreas de descarga, de abastecimento e lavagem;
- Planta baixa, com corte e fachadas, contendo detalhamento da instalação dos tanques, as condições de assentamento, o material de preenchimento da caixa (quando subterrâneo), as linhas de respiro enterradas e aéreas, disposição de hidrantes, extintores de incêndio e caixas de mangueiras, assim como detalhes das instalações das linhas em relação ao tanque e ao sistema de filtragem de diesel.

As plantas deverão apresentar legenda e quadro indicativo das áreas (em m²) da cobertura da área de abastecimento; dos boxes; do depósito dos produtos e materiais; dos reatores e sanitários; dos locais destinados aos compressores; módulos de armazenamento e abastecimento, áreas sem: valivertura (de lavagem a céu aberto, de descarga de produtos, de lavagem de veículos)

6. Apresentar os Anexos I e II, constantes da Resolução CONAMA nº 273/2000, devidamente preenchidos, incluindo as especificações dos equipamentos abaixo:
 - Tanques e reservatórios: informar quantidade, tipo, material, capacidade, fabricante, dimensões, condições de assentamento, especificando os seguintes acessórios: sensor de monitoramento incrustacional, válvula de anti-transbordamento, boca de câmara de acesso à boca de visita, válvula de esfera flutuante, Para tanques e reservatórios aéreos, informar, ainda, os serviços e produtos utilizados na sua implantação e na construção da bacia de contenção, indicando acessórios necessários a este tipo de sistema;
 - Tubulações, especificar material, tipo, diâmetro e assentamentos para as linhas de descarga à distância, descarga direta, abastecimento, exaustão de vapores, eliminador de ar e retorno do filtro de diesel;
 - Unidade de abastecimento: indicar quantidade, tipo e características das bombas, número de unidades de abastecimento ligadas ao reservatório, especificando como acessórios, câmara de contenção com sensor de detecção de líquidos, válvula de retenção junto a bomba e válvula de segurança;
 - Sistema de filtração: de diesel, informar quantidade, tipo de filtro, capacidade do reservatório;
 - Áreas de abastecimento: informar para descarga de combustível, lavagem e troca de óleo, material do piso, declividade; especificação e dimensionamento do sistema de drenagem; caracterização do sistema de tratamento de efluentes, justificando ser dimensionamento e indicando o destino dos efluentes tratados;
 - Outros equipamentos: informar fabricantes, modelo, características técnicas (capacidade, potência, etc);
 - Deve ser atendido o constante do Anexo III deste TR;
7. Detalhamentos do tipo de tratamento e controle de efluentes provenientes dos tanques, áreas de bombas, áreas sujeitas a vazamento de derivados de petróleo ou de resíduos líquidos e efluentes sanitários;
8. Realizar estudos para verificar a existência de passivos ambientais;
9. Estudos de Análise de Riscos (EAR), constituído por: caracterização do empreendimento; identificação de perigos e consolidação de cenários acidentais; estimativa dos efeitos físicos e análise de vulnerabilidade; estimativa de frequências; estimativa e avaliação de riscos; e Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR). As análises e os programas advindos do EAR devem considerar a análise integrada dos

légicos elencados nesse TR.

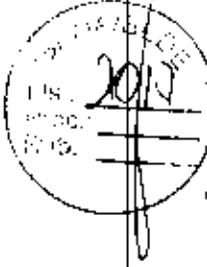
- O PGR tem como objetivo principal garantir o cumprimento de procedimentos que visam à operação do empreendimento de forma segura, prevenindo a ocorrência de situações de emergência que possam gerar danos ao meio ambiente e, ao caso de inevitabilidade de danos, minimizar as consequências deles;
- O PGR deverá contemplar: informações de segurança; procedimentos operacionais; capacitação do recursos humanos; investigação de acidentes; Plano de Emergência Individual (PEI); programação de auditorias; e comunicação de riscos;
- O PEI tem por objetivos definir as providências, as atribuições e os recursos utilizados em caso de ocorrência de uma situação de emergência durante a operação do empreendimento e avaliá-los, apresentando um conjunto de informações objetivas, que visam facilitar a visualização do cenário do acidente e esumar as possíveis consequências;
- O PEI, baseado nos resultados obtidos no Estudo de Análise de Risco (EAR) e na legislação vigente, deverá apresentar os seguintes aspectos: estrutura do plano, cenários acidentais considerados; área de abrangência e limitações do plano; estrutura organizacional, com atribuições e responsabilidades dos envolvidos; ações de resposta às situações emergenciais compatíveis com os cenários acidentais, considerando procedimentos de avaliação, controle emergencial e ações de recuperação; recursos humanos e materiais (comitê/plano de manutenção de equipamentos, sistemas e procedimentos operacionais, divulgação, implantação e manutenção do plano; esquema de integração com instituições como IBAMA através do Proatend, entre outros programas e setores); Corpo de Bombeiros, Defesa Civil, etc; tipos e cronogramas de exercícios teóricos e práticos para treinamento de pessoal em operação, manutenção e resposta a incidentes; mapa de sensibilidade socioambiental, similar àquele cujos requisitos são apontados no site do MMA (ver endereço referências); documentos anexos (plantas de localização de áreas críticas, incluindo vizinhanças sob risco; listas de acionamento - internas e externas; listas de equipamentos; sistemas de comunicação, etc);

10. Atestado de vistoria do Corpo de Bombeiros;

11. Registro do pedido de autorização para funcionamento na Agência Nacional do Petróleo – ANP;
12. Certificados expedidos pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (INMETRO), ou entidade por ele credenciada, atestando a conformidade quanto à fabricação, montagem e comissionamento dos equipamentos e sistemas previstos no art. 3º da Resolução CONAMA nº 273/2000;

Todos os equipamentos e sistemas deverão estar em conformidade com as normas técnicas da ABNT e certificados no âmbito do Sistema Brasileiro de Certificação, conforme a Resolução CONAMA nº 273/2000 assim o estabelecer.

13. Como conclusão, deve-se efetuar uma análise integrada contendo todos os problemas e passivos identificados, bem como suas medidas de remediação, contenção e mitigação, apresentando os respectivos planos e projetos. Deverão ser identificados os seguintes aspectos relacionados ao empreendimento e que podem interferir com o meio ambiente:



EM BRANCO

• Efluentes Líquidos:

- Identificação das fontes de geração e seus respectivos efluentes líquidos considerando-se as fases de implantação e operação;
- Identificação das características qualitativas e quantitativas estimadas para cada um dos efluentes líquidos identificados;
- Detalhamento do tipo de tratamento e controle de efluentes provenientes dos tanques, áreas de bombas e áreas sujeitas a vazamento de derivados de petróleo ou de resíduos oleosos (CONAMA 273-00);
- Previsão, no projeto, de dispositivos para o atendimento à Resolução CONAMA nº19, de 1993, que regulamenta a obrigatoriedade de recolhimento e disposição adequada de óleo lubrificante usado (CONAMA 273-00).
 - Resíduos Sólidos
 - Identificação das fontes de geração de resíduos sólidos nas fases de implantação e operação;
 - Estimativa quantitativa e qualitativa dos resíduos sólidos gerados (domésticos, de construção civil, industriais, etc);
 - Proposta de armazenamento, tratamento e destinação final adequada dos resíduos sólidos gerados.
 - Emissões atmosféricas
 - Identificar as fontes de emissão para a atmosfera nas fases de implantação e operação do empreendimento;
 - Estimativa quantitativa e qualitativa da emissão gerada.
 - Ruído e Vibração
 - Identificar as fontes de emissão de ruídos e ou vibração presentes nas fases de implantação e operação do empreendimento;
 - Propor medidas mitigadoras e de controle dos ruídos e ou vibração gerados nas duas fases.
 - Áreas de Empreendimento: caracterizar o material de empreendimento a ser utilizado bem como o volume necessário.

ANEXO I

1 IDENTIFICAÇÃO DO RESPONSÁVEL PELO EMPREENHIMENTO

NOME: _____ UF: _____ CPE: _____
 Doc. Identidade: _____ Orgão Expedidor: _____
 Lind.: _____ Nº: _____
 Bairro: _____ CEP: _____ Município: _____ UF: _____
 Telefone p/ Contato: _____ Fax: _____ E-mail: _____
 () () ()

2 IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENHIMENTO

NOME / RAZÃO SOCIAL: _____ NOME FANTASIA: _____
 Endereço: _____ Município: _____ UF: _____
 Bairro: _____ CEP: _____ Inscrição Estadual: _____
 CNPJ nº: _____ Inscrição Municipal: _____
 Endereço p/ correspondência: _____ Nº: _____
 Bairro: _____ CEP: _____ Município: _____ UF: _____
 Contato Nome: _____ Cargo: _____
 Telefone p/ Contato: _____ Fax: _____ E-mail: _____
 () () ()
 Registro na ANP Nº: _____ Registro Anterior na ANP: _____
 Caudenado Geográfico (Lat/Long): _____

3 DADOS DA DISTRIBUIDORA(S) / FORNECEDORA(S)

Razão Social: _____ Nome p/ contato: _____ nº. _____
 End. p/ correspondência: _____ Telefone: () _____ E-mail: _____
 Bairro: _____ Município: _____ CEP: _____

4. PROPRIETÁRIO DOS EQUIPAMENTOS E SISTEMAS

Razão Social: _____ Nome p/ contato: _____ nº _____
 End. p/ correspondência: _____ Telefone: () _____ e-mail: _____
 Bairro: _____ Município: _____ UF: _____
 CEP: _____
 CNPJ ou CPF: _____
 Obs: Importante

Observação: caso haja produtos diferentes para os equipamentos e sistemas informar aqui conforme o exemplo "os tanques nº 3 e 4 pertencem a distribuidora XY os tanques 1, 2 e 3 pertencem ao posto"

Fl.	148
Proc.	291-26
Revis.	



EM BRANCO

5. RELAÇÃO/SITUAÇÃO DOS TANQUES

Tanque nº	Combustível (7)	Volume do tanque (litros)	Tipo de Tanque (8)	Ano de instalação do tanque (9)	Teste de estanqueidade realizado? (10)	Foi verificada vazamentos no tanque? (11)	Limite de operação (12)
01							N
02							
03							
04							
05							
06							
07							
08							
09							
10							

(7) Tipo de Combustível e um código, ver tabela anexa. Caso o tanque tenha três compartimentos, adapte a simbologia, por exemplo: gasolina, álcool e gasolina use o símbolo GAG.
 (8) Tipo de Tanque e um código, ver tabela anexa (página 14).
 (9) e (10): Caso tenha sido realizada teste de estanqueidade ou se houve vazamento informar a época no formulário "mesmo", por exemplo: 08/07.

6. RELAÇÃO/SITUAÇÃO DAS LÍNEAS/BOMBAS

7. VOLUME DE COMBUSTÍVEL MOVIMENTADO/MÊS:

Tipo de combustível	Volume movimentado mês (em litros)
Gasolina	
Alcool	
Diesel	
Querosene	

8. QUESTIONAMENTOS

- a) Sempre que necessário preencha em folha anexa não esquecendo de assinar (e data) a) Já foram substituídos tanques? Se a resposta for sim, informar motivo quantidade e data b) Existem pontos de monitoramento das águas subterrâneas? Se positivo, informar data da última coleta, resultado da análise c) Existe dispositivo de recuperação dos gases dos tanques? Se afirmativo, descrever qual d) Quais os métodos de detecção de vazamentos em tanques abertos pelo psid? e) Existe proteção catódica para o sistema de armazenamento de combustível? f) Caso ex. sita proteção catódica, qual a frequência e última data de manutenção do sistema anticorrosão?

9. ÁREA DO EMPREENDIMENTO

Área total do terreno: m² Área construída: m²

Observação: incluir todas as áreas de administração e serviços vinculados ao proprietário ou locador do empreendimento, comércio varejista de combustíveis

10. ATIVIDADES DESEMPENHADAS (assinale todas que forem responsabilidade do proprietário ou locador do comércio varejista de combustíveis):

10.1. LAVAGEM DE VEÍCULOS () SIM () NÃO

Caso afirmativo, informar média de lavagem veicular: _____

10.2. TROCA DE ÓLEO () SIM () NÃO

Caso afirmativo, informar: _____

10.3. Possui caixa separadora de óleo () SIM () NÃO

10.4. Possui sistema de coleta de óleo () SIM () NÃO

10.5. Existem instalações para o abastecimento do gás natural veicular () SIM () NÃO

Caso afirmativo, descrever os equipamentos, se mais em folha anexa

10.6. Há venda ou estoque de botijões de gás liquefeito de petróleo (GLP) () SIM () NÃO

10.7. Há outros (lanchonete, loja de conveniência, restaurante, bar, etc.) () SIM () NÃO

10.8. Outros: _____

11. LOCALIZAÇÃO DA ATIVIDADE CONFORME A LEGISLAÇÃO MUNICIPAL

11.1. ZONA URBANA

() SIM () NÃO

Caso afirmativo e Residencial () Comercial ()

11.2. ZONA RURAL

() SIM () NÃO

11.3. ZONA FLUVIAL/LACUSTRE

() SIM () NÃO

11.4. ZONA MARÍTIMA

() SIM () NÃO

11.5. OUTRA

() SIM () NÃO

Caso afirmativo no item 11.5, citar qual: _____

12. ASSINALAR CONFORME O AMBIENTE EM TORNO DO EMPREENDIMENTO NUM RAIO DE 100m

- Rua com galeria de drenagem de águas
- Rua com galeria de esgotos ou de serviços
- Esgoto sanitário em fossas em áreas urbanas
- Edifício multifamiliar sem garagem subterrânea até quatro andares
- Edifício multifamiliar com garagem subterrânea com mais de quatro andares
- Favela em uma igual ou inferior
- edifícios de escritórios comerciais com mais de quatro andares
- garagem ou túnel construídos no subsolo
- poço de água artesiana ou não, para consumo doméstico
- casa de espátulas ou templos religiosos
- hospital
- metro
- transporte ferroviário de superfície
- atividades industriais de risco conforme NB-16

Fl. 147
 Proc. 2011-06
 R. 11



EM BRANCO

- água do subsolo utilizada para consumo público da cidade
- corpos naturais superficiais de água destinados:
 - a) abastecimento doméstico
 - b) proteção das comunidades ripárias
 - c) recreação de contato primário
 - d) irrigação
 - e) criação natural e ou intenciva de espécies destinadas à alimentação humana
 - f) drenagem

13. FONTES DE ÁGUA UTILIZADAS PARA ABASTECIMENTO

- 1) Rede pública: Informar se possível a profundidade
- 2) Poço Tubular:
- 3) Nascente/ve:
- 4) Lago/ lagoal(s): Nome(s):
- 5) Afluente(s): Nome(s):
- 6) Rio(s): Nome(s):

14. LANÇAMENTO DE EFLUENTES DOMÉSTICOS (SAINTÁRIOS (assinale))

- 14.1 - Sistema de Tratamento:
- 14.2 - Corpo Receptor (local de lançamento)

*5. RESÍDUOS SÓLIDOS
Indicar o destino dos seguintes resíduos sólidos (não deixe campo em branco, informe "atividade existente" quando for o caso)

Tipo de resíduo	Destino Final (agente fiscal)
Fertilizantes (ilícito lubrificante)	
Filtros de óleo	
Outras embalagens (sampa, limpa-vidros, removedores, etc.)	
Resíduos de barracharia	
Areia e lodo do fundo dos separadores, água-limpo e caixas de areia	
Outros resíduos (administração, restaurante, etc.)	

16. EQUIPAMENTOS E SISTEMAS DE CONTROLE

- Controle de lâmpadas
 - () manual
 - () automático
- Monitoramento Intersectorial automático
 - () Sim
 - () Não
- Poços de Monitoramento de águas subterrâneas
 - () manual
 - () automático
- Poços de Monitoramento de vapor
 - () manual
 - () automático
- Válvula de retenção, junto a Bombas
 - () manual
 - () automático
- Proteção contra detramamento
 - () manual
 - () automático
- Câmara de acesso à boca de visita do tanque
 - () manual
 - () automático
- Contenção de vazamento sob a unidade abastecedora
 - () manual
 - () automático
- Canaloto de contenção da cobertura
 - () manual
 - () automático
- Caixa separadora de água e óleo
 - () manual
 - () automático
- Proteção contra transbordamento
 - () manual
 - () automático
- Desaguio selado
 - () manual
 - () automático
- Câmara de contenção de descarga
 - () manual
 - () automático
- Válvula de proteção contra transbordamento
 - () manual
 - () automático
- Válvula de retenção de esgoto flutuante
 - () manual
 - () automático
- Alarme de transbordamento
 - () manual
 - () automático
- Outros (descrever)
 - () manual
 - () automático

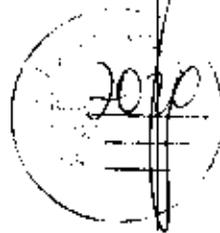
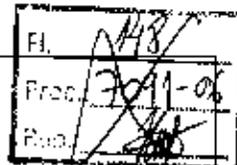
17. P-SDS

- Tipos de Piso
 - Área de abastecimento
 - Área de troca de óleo
 - Área de descarga
 - Área de lavagem
 - Outros

18. LOCAL, DATA, NOME, CARGO E ASSINATURA

Razão Social: _____ nº _____
 End. p. correspondência: _____ e-mail: _____
 Bairro: _____ Município: _____ UF: _____
 CEP: _____

Assinatura
(Rubricar caso for há)



EM BRANCO

TABELA - TIPO DE TANQUE

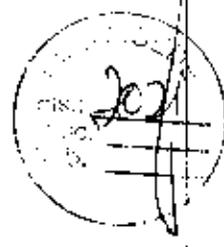
COD	TIPO DE TANQUE	VOLUME
1	TANQUE DESCONHECIDO	15.000
2	TANQUE DE AÇO CARBONO - ABNT - NB 190	15.000
3	IDEM	20.000
4	IDEM	15.000
5	TANQUE SUBTERRÂNEO DE RESINA TERMOFLEX REFORÇADA COM FIBRA DE VIDRO PAREDE SIMPLES ABNT NBR 13212	30.000
6	IDEM TANQUE NÃO COMPARTIMENTADO	30.000
7	IDEM TANQUE COMPARTIMENTADO (15.000 L)	15.000
8	TANQUE SUBTERRÂNEO DE RESINA TERMOFLEX REFORÇADA COM FIBRA DE VIDRO PAREDE DUPLA - ABNT NBR 13212	30.000
9	IDEM TANQUE NÃO COMPARTIMENTADO	30.000
10	IDEM TANQUE COMPARTIMENTADO (15.000 L)	15.000
11	TANQUE ATMOSFÉRICO SUBTERRÂNEO EM AÇO CARBONO - ABNT - NBR 13312 - PAREDE SIMPLES COM REVESTIMENTO	30.000
12	IDEM	30.000
13	IDEM TANQUE COMPARTIMENTADO (15.000 L)	15.000
14	TANQUE ATMOSFÉRICO SUBTERRÂNEO DE AÇO CARBONO DE PAREDE DUPLA METÁLICA - ABNT - NBR 13785	30.000
15	IDEM	30.000
16	IDEM TANQUE COMPARTIMENTADO (15.000 L)	15.000
17	TANQUE ATMOSFÉRICO SUBTERRÂNEO DE AÇO CARBONO DE PAREDE DUPLA NÃO METÁLICA - ABNT - NBR 13785 (TANQUE JAQUETADO)	30.000
18	IDEM	30.000
19	IDEM TANQUE COMPARTIMENTADO (15.000 L)	15.000
20	AÉREO	

21 O URSOS Especificar no formulário em caso de equipamentos de armazenamento não constantes na lista acima, apresentar cópia da certificação por órgão certificador oficial (mesmo estrangeiro)

ANEXO II

Bomba n°	Ligada ao Tanque n°	Material da linha	Data de instalação da linha	em litro	Válvula de retenção Fundo de tanque	Data do teste de estanqueidade da bomba	Observação

Fl. 149
Proc. 2001-06



EM BRANCO

ANEXO III

A. Sistema de Armazenamento Subterrâneo de Combustível (SASC)

A operação de descarga de combustível deverá estar prevista de:

- Câmara de calçada impermeável e estanque para contenção de derramamento;
- Descarga selada (bocal adaptador para descarga selada);
- Válvula antitransbordamento, instalada no tubo de descarga do tanque.

Os tanques de armazenamento de combustíveis a serem instalados deverão atender as seguintes especificações:

- Parede dupla com sensor de monitoramento intersticial, construído de acordo com a Norma ABNT 13785;
- Câmara de acesso à boca de visita, estanque e impermeável;
- Válvula de retenção de esfera, fixada na tubulação de respiro;
- É proibida a utilização de tanques recuperados.

As unidades de abastecimento (bombas) deverão estar providas dos seguintes equipamentos:

- Câmara de contenção estanque e impermeável, com sensor de detecção de líquidos;
- Válvula de retenção (check) fixada junto à bomba (sem eliminação da válvula de pé, instalada no interior do tanque), incluindo as unidades de abastecimento de diesel quando no nível de pista, como nos casos dos sistemas de filtragem de diesel.

As tubulações deverão atender às seguintes especificações:

- As tubulações de sucção deverão ser flexíveis e não metálicas (permeabilidade menor e igual a 2,0g m².dia);
- As tubulações de respiro deverão atender às seguintes especificações: parte enterrada, flexível e não metálica (permeabilidade menor e igual a 2,0g.m².dia), parte aérea: metálica;
- As tubulações que trabalham sob pressão positiva deverão ser flexíveis, encamisadas e não metálicas;
- As tubulações de descarga a distância deverão ser flexíveis e não metálicas (permeabilidade menor e igual a 2,0g m².dia).

O sistema de filtragem de diesel deverá atender às seguintes especificações:

- Possuir câmara de contenção estanque e impermeável dotada de sensor de líquidos, destinada a conter os vazamentos decorrentes dos conexões das tubulações e dos componentes do sistema de filtragem (bomba, filtro e reservatório);
- Válvula de retenção junto à bomba do sistema de filtragem;
- A parte enterrada da tubulação situada entre o reservatório de diesel filtrado e a bomba da unidade de abastecimento e a parte enterrada da tubulação do eliminador de ar deverão ser flexíveis, encamisadas e não metálicas.

B. Sistema de armazenamento aéreo de Combustível (SAAC)

No caso da descarga ocorrer por meio da transferência de produtos para tanque subterrâneo intermediário, a operação de descarga de combustíveis deverá estar prevista de:

- Câmara de calçada impermeável e estanque para contenção de derramamentos.

- Descarga selada (bocal adaptador para descarga selada);
- Válvula antitransbordamento instalada no tubo de descarga do tanque.

No caso da descarga ocorrer diretamente para tanques aéreos, a operação de descarga de combustíveis deverá ser efetuada com bomba e os ventisilos localizados em áreas impermeáveis dotadas de sistema de drenagem dirigido para caixa de segurança, situada fora da área de descarga e interligada ao Separador Água-Óleo (SAO).

- As insulações dos reservatórios de combustíveis deverão atender às seguintes especificações:
 - Bacia de contenção revestida com material não combustível e que impeça a infiltração de produto vazado para o solo, atendendo à Norma Técnica NBR 7505-1, no que se refere ao dimensionamento, dispositivo dos tanques, tamanho e válvulas;
 - Reservatórios verticais de teto fino deverão ser dotados de válvula de pressão e vazio, construída e dimensionada de acordo com NBR-7505-1, e dispositivo contra-chama;
 - Reservatórios dos erôs possuir alarme antitransbordamento;
 - Reservatórios verticais deverão ser dotados de fundo de dupla parede com sensor de vazamento localizado no espaço intersticial, ou apoiado em berço sem contato com o solo;
 - Reservatórios horizontais deverão ser apoiados em berço, permanentemente acima do nível do solo, de modo a possibilitar a realização de inspeção;
 - Sistema de aterramento com eficiência comprovada por laudo técnico.

- Conjunto moto-bomba do sistema de recalque de produtos inflamável deve atender a classificação elétrica da área e estar localizado em área isolada, fora do limite de enchimento da bacia;

- Medidores de nível, do tipo magnético ou sistema de bóia.

As bombas e conexões e sistemas de filtragem deverão ser providos de câmaras de contenção estanque e impermeável dotadas de sensores de detecção de líquidos.

Válvulas de segurança (antitransbordamento) nas unidades de abastecimento ligadas a reservatório de combustível instalado no nível da pista.

As tubulações deverão atender às seguintes especificações:

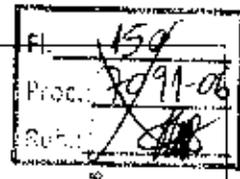
Tubulações enterradas:

- Sucção – flexível e não metálica (permeabilidade menor e igual a 2,0g.m².dia),
- Respiro – parte enterrada flexível e não metálica (permeabilidade menor e igual a 2,0g.m².dia) (parte aérea deve ser metálica);
- Recalque – flexível, encamisada e não metálica;
- Descarga a distância – flexível e não metálica (permeabilidade menor e igual a 2,0g.m².dia);
- As tubulações que trabalham sob pressão positiva deverão ser flexíveis, encamisadas e não metálicas;

Tubulações aéreas:

- Sucção, recalque, descarga e respiro – metálicas

C. Itens Gerais, comuns às instalações com SASC e SAAC



EM BRANCO

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SCTEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (08xx) 61 3316-1293, Fax: (08xx) 61 3307-1328 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Fl.	152
Proc.	091-06
Pub.	



Ofício nº 63 /2009 – CONTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 30 de março de 2009.

A Sua Senhoria o Senhor,
Durval Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial
América Latina Logística S.A. - ALL
Rua Emílio Bertolini, 100 – Cajuru
CEP: 82920-030 – Curitiba/PR
Tel: (41) 2141-7388 / Fax: (41) 2141-7358.

Assunto: Regularização das Unidades de Apoio da Malha Ferroviária Sul – Complexo de Cacequi (RS)
Processo nº 02001.007091/2006-23

Prezado Senhor,

1. Com o objetivo de orientar a elaboração dos estudos do Complexo de Cacequi (RS), a ser contemplado no Termo de Compromisso que será firmado entre IBAMA e ALL para regularização das Unidades de Apoio da Malha Ferroviária Sul, seguem algumas diretrizes a serem seguidas para a apresentação do diagnóstico e para a adequação do Complexo:
- O estudo deve contemplar os dados já apresentados ao IBAMA no documento intitulado "Diagnóstico Ambiental do Pátio Industrial de Cacequi", protocolo DILIC/DIQUA nº1761 de 13/02/2007.
 - Devem ser apresentados resultados de teste de estanqueidade do sistema de drenagem dos efluentes industriais, verificando-se a eficácia da segregação deste com relação à drenagem de água pluvial.
 - O Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos - PGRS deve ser atualizado e deve conter plano de adequação das irregularidades apontadas no diagnóstico e no relatório de vistoria do IBAMA (em anexo).
 - Deve ser interrompido o uso do desengraxante classificado como Risco II pela ANVISA, considerando a existência de similar "não-perigoso" e "biodegradável". Na impossibilidade de interrupção do uso, deve ser apresentada justificativa técnica pelo empreendedor comprovando a necessidade de sua utilização.
 - Adequar o armazenamento de produtos químicos e apresentar as Fichas de Informações de Segurança de Produtos Químicos de todos os produtos utilizados.
 - Apresentar relatório atualizado de avaliação de passivos, com respectivo plano de ação para eliminação e mitigação destes, contemplando, entre outros: plano de descomissionamento, investigação de contaminação e posterior recuperação da área do Separador de Água e Óleo (SAO) desativado; plano de investigação da contaminação na área do Complexo e área de entorno possivelmente atingida; plano de recuperação das áreas notadamente contaminadas, como é o caso da área ao lado da casa de bombas e a área de depósito irregular de resíduos.
 - Apresentar Estudo de Análise de Risco (EAR) atualizado do empreendimento.
 - Apresentar o projeto da ETEI contendo, no mínimo, as seguintes informações:

EM BRANCO



- Caracterização do efluente a ser tratado;
 - Descrição e justificativa do tratamento adotado;
 - Dimensionamento das operações unitárias do sistema e capacidade instalada;
 - Eficiência calculada para cada etapa do tratamento;
 - Eficiência global do sistema;
 - Caracterização qualitativa e quantitativa do lodo gerado;
 - Alternativas estudadas para a destinação do lodo e justificativa para a destinação adotada;
 - Plano de monitoramento para acompanhamento e verificação da eficiência do tratamento;
 - Indicação dos pontos de descarga do efluente tratado assinalados em planta, indicando o corpo receptor;
 - Medidas de contenção em caso de instabilidades no tratamento, para evitar contaminação do corpo receptor;
 - Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) recolhida por profissional habilitado.
- i) Incluir nos estudos da regularização um relatório das adequações já realizadas no Complexo desde a realização da vistoria em 2007.
2. As demandas apresentadas neste ofício são complementares àquelas ora apresentadas no Termo de Referência para os estudos da regularização.
3. Coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos.



Atenciosamente,


Eugênio Pio Costa

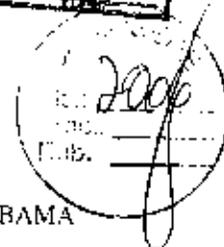
Coordenador de Licenciamento de Transportes
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

EM BRANCO

Fl. 154
Proc.: 71091/06
Rub.: 48



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação Geral de Transporte, Mineração e Obras Cíveis



Memorando nº 209/2009 DILIC/IBAMA

Brasília, 31 de março de 2009.

À Procuradoria Geral Especializada PROGE

Assunto: **Solicitação de Autos**
Ref: Processo nº 02001.007091/2006-23

Senhor Procurador,

1. Em atendimento ao Memorando nº 188/2009 – AGU/PFL/SEDE/GABIN (Protocolo nº 3.243 de 19/03/2009), encaminho o Processo nº 02001.007091/2006-23 referente às Unidades de Apoio da América Latina Logística S.A. para fins de análise jurídica do Termo de Compromisso.
2. Coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

SEBASTIÃO CUSTÓDIO PIRES
Diretor
DILIC/IBAMA

EM BRANCO



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

A gente nunca para.

Carta nº 200/GMA/09

Gerência de Meio Ambiente

Fl. 155
Proc. 7091-06
Assinatura

Curitiba, 30 de Abril de 2009.

Ao
 IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
 Ilmo. Sr. Eugenio Pio Costa
 Coordenador de Licenciamento de Transporte
 SCEN – Trecho 2, Edifício Sede do IBAMA – Bloco C – 1º andar
 70.818-900 - BRASÍLIA/DF



Assunto: Entrega de Estudos Ambientais Unidades Operacionais do Paraná e Santa Catarina

Prezado Senhor,

Vimos através desta, encaminhar os Estudos Ambientais e Planos Básicos Ambientais, de acordo com os Termos de Referência deste IBAMA, das unidades operacionais da ALL – América Latina Logística Malha Sul, dos estados do Paraná e Santa Catarina, conforme segue:

- ✓ Maringá;
- ✓ Guarapuava;
- ✓ Rio Negro;
- ✓ Paranaguá;
- ✓ Apucarana;
- ✓ Uvaranas e Usina de Trilhos Rio Verde;
- ✓ Pátio Iguaçu;
- ✓ Oficina de Curitiba;
- ✓ Araucária;
- ✓ Oficina de Ponta Grossa;
- ✓ Desvio Ribas;
- ✓ Mafra;
- ✓ Corupá;
- ✓ Lages.

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de consideração e apreço.

Atenciosamente,


 Durval Nascimento Neto
 Gerente de Meio Ambiente


 PROTOCOLO/IBAMA
 DILIC/DIQUA
 Nº: 5403
 DATA: 06/05/09
 RECEBIDO:

*Carta em
06/05/09 ELO*

A
DM. Mose aiente em 11/05/09 ~~11/05/09~~

Para providenciar

Att. 

Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMC / DLIC / IBAMA

08/05/2009

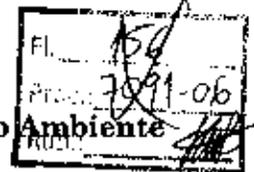


AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

Carta nº 235/GMA/09

Flon
PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 7036
DATA: *04/06* 09
RECEBIDO:

Gerência de Meio Ambiente



Curitiba, 01 de Junho de 2009



Ao

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
Ilmo. Sr. Eugenio Pio Costa
Coordenador de Licenciamento de Transporte
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede do IBAMA – Bloco C – 1º andar
70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: Entrega de Estudos Ambientais Unidades Operacionais do Rio Grande do Sul

Prezado Senhor,

Vimos através desta, encaminhar os Estudos Ambientais e Planos Básicos Ambientais, de acordo com os Termos de Referência deste IBAMA, das unidades operacionais da ALL – América Latina Logística Malha Sul, do estado do Rio Grande do Sul, conforme segue:

- ✓ Canoas;
- ✓ Terminal de Porto Alegre;
- ✓ Santa Maria;
- ✓ Cruz Alta;
- ✓ Cacequi;
- ✓ Rio Grande;
- ✓ Terminal Uruguaiana;

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de consideração e apreço.

Atenciosamente,

Renata Ramalho
Renata Twardowsky Ramalho
Gerência de Meio Ambiente

À

Dna Rose

Para análise e providências.

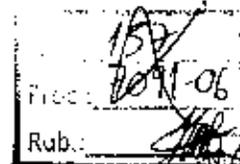
Att.


Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILUC / IBAMA

09.06.2009



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação Geral de Transporte, Mineração e Obras Cíveis



Memorando nº 292 /2009 - COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 19 de junho de 2009.

Ao Chefe do Núcleo de Licenciamento Ambiental do Paraná

Assunto: **Vistoria às Unidades de Apoio da ALL em Apucarana e Maringá (PR)**

Senhor Chefe,

1. No âmbito do licenciamento ambiental das Unidades de Apoio da ALL – América Latina Logística Malha Sul, informo que será realizada vistoria às Unidades de Apucarana e Maringá, nos dias 29 e 30/06 respectivamente.
2. Convido um técnico deste Núcleo a participar da vistoria, a qual será realizada a fim de complementar a análise dos estudos ambientais que serão posteriormente encaminhados ao NLA para manifestação.
3. Coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,


EUGÊNIO PIO COSTA
Coordenador
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

EM BRANCU

Fl.	158
Proc.	2091-06
Rub.	48



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
 INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
 SUPERINTENDÊNCIA DO ESTADO DO PARANÁ

IBAMA/PR
 Fis. Proc. Pub.
 2016

Memo nº 38/09- NLA/SUPES/IBAMA/PR.
 Assunto: Vistoria ALL- Bases Agrícolas e Maringá (29 e 30/06/2009).
 Curitiba, 19 de junho de 2009.

Senhor Coordenador,

Em atenção ao memo 298/2009-COTRA/CGTMO-DILIC de 19/06/09, vimos informar da impossibilidade da participação de Técnicos do NLA/PR visto que 1 (um) estará em gozo de férias neste período e os demais estarão nesta data, já comprometidos com vistoria, por determinação Judicial

Porém informamos, que irá participar da vistoria, a Analista Ambiental/Neusa Maria Emídio, do escritório regional do IBAMA/LONDRINA/PR. Quaisquer esclarecimentos adicionais poderão ser mantidos diretamente com esta Técnica que já está a par dos procedimentos de Licenciamento Ambiental ALL, através dos telefones: 43-3322-4956 ou - 43-9101-0588

Atenciosamente

Sergio Roberto Xavier
 Sergio Roberto Xavier
 Coordenador de Lic. Ambiental
 IBAMA/PR

Ao Senhor
 Eugênio Pio Costa
 Coordenador COTRA/CGTMO
 DILIC-Brasília
 Fax: 61-33161522

A Dr. Eugenio
 Ciências

IA

Para Rose

Para ciência e demais
providências.

Att. [Signature]

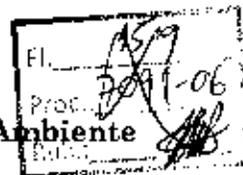
Engenheiro Vitor Costa
Coordenador de Transportes
e Manutenção de Veículos

24.06.2009

Carta nº 241/GMA/09

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 8160
DATA: 30/06/09
RECEBIDO:

Gerência de Meio Ambiente



Curitiba, 29 de Junho de 2009.



Ao

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

Ilmo. Sr. Eugenio Pio Costa

Coordenador de Licenciamento de Transporte

SCEN – Trecho 2, Edifício Sede do IBAMA – Bloco C – 1º andar

70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: Entrega de Estudos Ambientais Unidades Operacionais Sul de São Paulo

Prezado Senhor,

Vimos através desta, encaminhar os Estudos Ambientais e Planos Básicos Ambientais, de acordo com os Termos de Referência deste IBAMA, das unidades operacionais da ALL – América Latina Logística Malha Sul, do estado de São Paulo, conforme segue:

- ✓ Ourinhos;
- ✓ Tatuí;
- ✓ Itapeva.

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de consideração e apreço.

Atenciosamente,

Obs.: Por favor, enviar uma carta protocolada para o endereço do remetente.

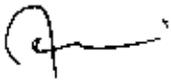
Renata Twardowsky Ramalho
Renata Twardowsky Ramalho
Gerência de Meio Ambiente

A COFVW
Em 30/06/09
f.

A

COTRA

Para providências .

Att. 

01/07/2009

Aos

Dra. Rose.

Dr. Daniel

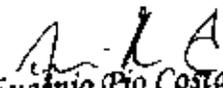
Dra. Laura

Dra. Induila

Dra. Tatiana

Dra. Viviane

Para análise e demais
providências .

Att. 

Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA

08/07/2009



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

Fls.: 160
Proc.: 02001.007091-06
Hubr.: [assinatura]



PARECER TÉCNICO N° 85 /2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Regularização das unidades de apoio da malha ferroviária sul. Análise do Estudo Ambiental (EA).

Processo n°. 02001.007091/2006-23

1 - INTRODUÇÃO

1. Trata o presente Parecer da avaliação dos Estudos Ambientais (EA) apresentado pelo grupo da ALL - América Latina Logística do Brasil, responsável por grande parte do transporte ferroviário de carga existente no país, com vista à regularização das unidades de apoio da malha ferroviária sul. Esta manifestação corresponde ao denominado *Bloco 1*, que compreende as seguintes unidades: (i) Rio Negro, no Estado do Paraná; (ii) Mafra, (iii) Corupá e (iv) Lages, no Estado de Santa Catarina.

2. Releva notar que, por se tratarem de empreendimentos já instalados, o licenciamento ambiental diferencia-se do convencional, sendo caracterizado como uma regularização da operação existente, não sendo aplicável a análise de alternativas locacionais para as referidas unidades.

2 - RESPONSÁVEIS

PELO EMPREENDIMENTO

3. As operações das Unidades de Apoio de Rio Negro (PR), Mafra (SC), Corupá (SC) e Lages (SC) é de responsabilidade da ALL - América Logística Malha Sul S/A, empresa inscrita no CNPJ sob o nº 01.258.944/0005-50, com sede na Rua Emílio Bertolini, 100 Vila Oficinas, Curitiba - PR, CEP 82.920-030.

PELOS ESTUDOS TÉCNICOS

4. Os estudos apresentados para subsidiar a regularização das referidas unidades de apoio são de autoria e responsabilidade da Assessoria Técnica Ambiental LTDA, registrada no CNPJ sob o nº 05.688.216/0001-05 e no CREA-PR sob o nº 41.043, com sede na Rua Capitão Souza Franco, nº 881, sala 136, Curitiba - PR, CEP 80.730-420.

EM BRANCO

3 - ANÁLISE

CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

5. As Unidades de Apoio de Rio Negro, Maíra, Corupá e Lages, situadas nos Estados do Paraná e de Santa Catarina, pertencem ao grupo da ALL - América Latina Logística do Brasil, responsável por grande parte do transporte ferroviário de carga existente no país. Os serviços prestados nessas unidades compreendem as atividades de manutenção de vagões e locomotivas, lavagem de vagões, lavagem e abastecimento de locomotivas e tratamento de efluentes.

6. No Posto de Manutenção de Vagões - PMV são realizadas as manutenções preventivas e corretivas nos vagões, como troca de truques, rodeiros e reparos de pequenas avarias. As instalações são em sua maioria construídas em alvenaria, em pavilhão coberto, com piso impermeabilizado. As atividades de reparos, nivelamento, lubrificação, alívio de tensão, entre outras manutenções rotineiras, são realizadas por meio da utilização de equipamentos hidráulicos (macacos hidráulicos e pontes rolantes) e de oxicorte (maçaricos de acetileno e oxigênio). A lavagem e lubrificação dos trucks e rolamentos são realizadas em área que possuem sistema de drenagem com envio para a caixa separadora água-óleo (SAO) ou para a estação de tratamento de efluentes (ETE), de acordo com as características de cada unidade.

7. No Posto de Manutenção de Locomotivas - PML são realizadas revisões e concertos elétricos, mecânicos, trocas de óleo e todos os demais ajustes que se fazem necessários para o bom funcionamento da locomotiva. As instalações do PMI são em sua maioria construídas em alvenaria, em pavilhão coberto, com piso impermeabilizado e sistema de drenagem com envio para caixa SAO ou para ETE, de acordo com as características das unidades.

8. O abastecimento das locomotivas ocorre em posto específico para esse fim, apresentando sinalização de advertência e segurança em toda sua extensão, não permitindo dessa forma que outras locomotivas ou composições aproximem-se durante o abastecimento. O sistema de abastecimento das locomotivas é composto por tanques de armazenamento de diesel, com capacidade máxima de 150m³, filtro de diesel, e tanques menores, com capacidade máxima de 20m³, destinados ao armazenamento temporário (pulmão) de diesel filtrado. Todo o sistema está instalado em área isolada e com bacia de contenção em concreto. Em algumas unidades, os tanques de armazenamento de diesel contam com linhas de interligação, de modo a viabilizar a operação de nivelamento de produto nos tanques.

9. O sistema apresenta também as válvulas de alinhamento, fluxímetros, bombas de transferência bem como painéis de comando e demais conexões, instaladas em base de concreto próximo aos tanques. Todos os equipamentos e instrumentos da área atendem aos requisitos para instalações elétricas em áreas classificadas. As operações de abastecimento dos tanques de armazenamento de diesel são realizadas por meio de conexões e linhas destinadas somente para este fim. As operações podem ser realizadas tanto por via ferroviária (vagões) quanto por caminhões-tanque, sendo definidas de acordo com a melhor logística para a unidade em questão. A área de abastecimento conta com bandejas de contenção, posicionadas entre trilhos, de forma a conter pequenos vazamentos ou derrames acidentais de óleo lubrificante e combustível da locomotiva durante a parada para o abastecimento.

10. Para o início do abastecimento, a locomotiva é desengatada dos vagões e deslocada para o ponto de abastecimento por meio de linha interna, tralheando até o ponto limite de manobra. O local é sinalizado, a fim de evitar a aproximação, tanto de pessoas não ligadas à operação de abastecimento como outras locomotivas. A locomotiva é então posicionada, calçada, aterrada e conectada ao sistema de abastecimento de combustível e sistema de abastecimento de óleo lubrificante, por meio de mangotes flexíveis. A bomba é acionada por painel de comando. Durante o abastecimento são realizadas inspeções das condições das locomotivas.

EM BRANCO



11. O sistema de abastecimento de óleo lubrificante é geralmente localizado em área próxima ao posto de abastecimento de combustível, permitindo a operação simultânea. Os tanques para armazenamento desse óleo, com capacidade máxima de 20 m³, estão instalados em área isolada e com bacia de contenção. O acionamento do sistema é feito por meio de painéis elétricos de comando. Como medidas de proteção contra incêndio, a área do posto de abastecimento de locomotiva conta com extintores para combate a incêndios localizados em pontos estratégicos, além de bombonas com I.GE (líquido gerador de espuma).

12. A lavagem de locomotivas ocorre em área isolada e destinada apenas para este fim. Apresenta piso em concreto com drenagem dos efluentes e encaminhamento para caixa SAO ou ETE, de acordo com as características das unidades.

13. A estação de tratamento de efluentes (ETE) é responsável por receber a carga líquida dos postos de manutenção de locomotivas e vagões, do lavador de vagões e demais áreas que possam vir a gerar efluente oleoso. A função básica da estação é a da separação da fase oleosa, por meio de caixa separadora água e óleo (SAO), e a remoção da fase dissolvida do efluente, por meio de processos de floculação e decantação. O resíduo oleoso e o lodo gerado no processo serão retirados por empresas terceiras especializadas, promovendo a destinação adequada destes resíduos. Ressalta-se que as unidades não providas de ETE são necessariamente providas de caixa SAO e devida destinação do resíduo oleoso.

I - Unidade de Apoio Rio Negro

14. A Unidade da ALL em Rio Negro - PR compreendem as atividades de manutenção de vagões, lavagem e abastecimento de locomotivas (posto de abastecimento - Classe 2) e tratamento de efluentes.

15. O lavador de locomotivas, estabelecido em área coberta e com piso impermeável, é dotado de canaletas de drenagem que direcionam o efluente até o separador, por meio de manilha. Próximo à área de lavagem está instalado um separador composto por chicanas de aço.

16. Na área de armazenamento de combustíveis e lubrificantes, o combustível é armazenado em três tanques, sendo a capacidade de cada um 155,53m³, 156,10m³ e o menor com capacidade de 15m³. O óleo lubrificante novo é armazenado em um tanque aéreo com capacidade de 20m³, que é conectado ao Posto de Manutenção de Locomotivas - PML e ao Posto de Abastecimento - PA através de tubulações. O óleo lubrificante de descarte é enviado do PML e PA, através de tubulações, diretamente para um tanque aéreo com capacidade de 15m³, localizado ao lado do tanque de óleo novo.

17. A casa de bombas, direcionada ao PML, está localizada junto aos tanques, em área coberta. Logo, ao lado do setor de armazenamento de óleo, está instalada a caixa separadora subterrânea de concreto e chapas de aço, para tratamento dos efluentes.

18. A unidade ainda conta com depósito de inflamáveis (óleos e graxas) em área coberta e piso impermeável. Em uma casa de alvenaria, é realizada a lavagem de peças, cujo efluente é enviado ao tratamento através de tubulação.

II - Unidade de Apoio Mafra

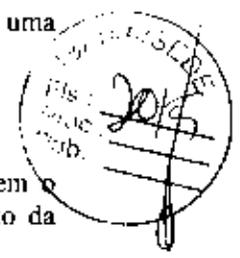
19. A Unidade da ALL em Mafra - SC, denominada Oficinas de Manutenção de Vagões, fornece serviços de manutenção, pintura, lavagem de peças e degaseificação de vagões.

20. Apresenta subdivisão entre os processos de manutenção, lavagem de rodeiros, truques e ferraria, de modo a facilitar a gestão de produção. A cabine de pintura está instalada neste mesmo pavilhão, sendo realizada em local totalmente isolado e dotado de estrutura para exaustão dos voláteis provenientes deste processo. As áreas destinadas à lavagem de rodeiros possuem sistema de captação e drenagem do efluente, através de canaletas dispostas no piso. O setor de ferraria está localizado em uma sala isolada dentro da oficina, de onde saem chaminés



EM BRANCO

para queima do carvão utilizado no ajuste de peças em fogo. Pequenos depósitos e casa de máquinas também estão presentes neste pavilhão. O processo de desgaseificação de vagões ocorre em pavilhão semi-coberto, com piso de concreto associado a estrutura de drenagem de efluente, ligado ao sistema de tratamento. A caldeira utilizada na combustão de madeira é uma maria-fumaça instalada junto à área de desgaseificação.



III - Unidade de Apoio Corupá

21. Os serviços prestados pela unidade da ALL em Corupá - SC compreendem o abastecimento de locomotivas. De acordo com a NBR 13.786, o posto de abastecimento da Unidade Corupá se enquadra na Classe 1, conforme o ambiente do seu entorno.
22. A área de abastecimento consiste de uma plataforma de concreto, com dois bicos para abastecimento de diesel e outros dois destinados ao óleo lubrificante. Os bicos estão conectados a uma bomba, separados para cada tipo de óleo com estrutura coberta ao lado da plataforma, em área sem bacia de contenção e piso permeável.
23. O óleo diesel permanece armazenado em tanques com capacidade de 154.000 e 14.890 litros, instalados em área aberta, com bacia de contenção. O lubrificante é armazenado em um tanque aéreo com capacidade para 9.800 litros, porém, sem bacia de contenção.
24. Nesse posto, a ALL construiu, em 2001, um areeiro para abastecimento dos reservatórios de areia das locomotivas. O areeiro consiste de armazenamento de areia e um elevador que conduz a areia até um silo suspenso, por onde é feito o abastecimento das locomotivas.

IV - Unidade de Apoio Lages

25. Os serviços prestados pela Unidade da ALL em Lages - SC compreendem o abastecimento de locomotivas. De acordo com a NBR 13.786, o posto de abastecimento da unidade de Lages se enquadra na Classe 1 conforme o ambiente no seu entorno.
26. A área de abastecimento consiste em bandeja coletora sobre a própria linha ferroviária. O combustível é armazenado em dois tanques, com capacidade de 145 m³ e 15 m³ cada, que estão conectados aos bicos de abastecimento por tubulações. Os tanques possuem bacia de contenção em concreto e sistema de drenagem. A infra-estrutura conta também com uma caixa subterrânea de concreto para separação da água e óleo. A unidade não trabalha com óleo lubrificante. Ao lado da área de abastecimento está instalado um container utilizado para armazenar o óleo retirado do separador, para posterior destinação final.
27. Há no posto um depósito de areia para abastecimento das locomotivas. O produto é recebido pronto, não sofre beneficiamento no local, como secagem e peneiramento. O abastecimento é de pequena monta e feito manualmente.
28. A Unidade de Lages conta também com instalações para o pernoite eventual de maquinistas em trânsito.

EM BRANCO

4 – DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

29. As áreas de influência para fins de diagnóstico foram assim delimitadas:

- Área Diretamente Afetada (ADA): em relação aos meios físico, biótico e sócio-econômico foi definida como sendo a área submetida diretamente às intervenções necessárias à implantação e a operação de cada uma das unidades de apoio.
- Área de Influência Direta – AID (para os meios físico e biótico):
 - ✓ a AID da *Unidade de Apoio Rio Negro* foi definida como sendo um raio de 500 metros a partir do perímetro desta unidade, incluindo a área de drenagem que contribui ao Rio Passa Três, estendendo-se até sua confluência a jusante com o Rio Negro, localizado a oeste.
 - ✓ a AID da *Unidade de Apoio Mafra* foi definida da seguinte maneira: (i) uma área de 500 metros a partir do perímetro da Oficina de Mafra e da estação; (ii) as áreas de drenagem do Rio da Lança (inserido no raio de 500m) até sua confluência com o Rio Negro, considerando-se a área contribuição do empreendimento para o escoamento. Para a estação foi adotado o mesmo critério para um córrego sem identificação que deságua no Rio Negro, dentro do raio de 500m para a estação.
 - ✓ a AID da *Unidade de Apoio Corupá* foi definida como sendo um raio de 500 metros a partir do perímetro desta unidade, e áreas de drenagem do Rio Novo e Rio Humboldt, em cotas de relevo mais baixas em relação a unidade de apoio.
 - ✓ a AID da *Unidade de Apoio Lages* foi definida como sendo um raio de 500 metros a partir do perímetro desta unidade, e a área de contribuição hídrica da microbacia do Rio Carahá (com trajeto dentro do raio de 500m) até sua confluência a jusante, na direção sul, com o Rio Caveiras.



MEIO FÍSICO

Clima

30. A cidade de Rio Negro caracteriza-se por ter clima temperado, com estações bem definidas. A temperatura média é de 17° C, sendo que a média-máxima registrada é de 28° C e a média-mínima de 6° C. As geadas são frequentes e fortes por ocasião do inverno, ocorrendo entre os meses de abril e agosto. A umidade relativa do ar da cidade fica em torno de 80% e sua precipitação média anual é de 1400 mm distribuídos irregularmente durante o ano.

31. O clima do município de Mafra é o subtropical úmido mesotérmico. A temperatura média da região é de 16,7° C, com temperatura máxima registrada no município de 36,5° C e, mínima de -6° C. A umidade relativa normalmente fica em torno de 83%. O índice pluviométrico anual é de cerca de 1855 mm/ano. Quanto ao regime de chuvas, a precipitação está distribuída ao longo de todo ano, não havendo estação seca. No verão as chuvas são mais abundantes, com médias mensais entre 150 e 170 mm. Nos meses de inverno a média fica em torno de 100 mm.

32. O município de Corupá possui clima subtropical úmido, sem estação seca, com verão quente e temperatura média anual de 22° C, podendo chegar a 4° C no inverno e a 40° C no verão. O índice pluviométrico médio anual é de 2200mm. A umidade relativa do ar fica em torno de 84%. Quanto ao regime de chuvas, o município de Corupá apresenta precipitação distribuída ao longo de todo ano, não havendo estação seca. Nos meses de verão, as chuvas são mais abundantes, com médias mensais entre 150 e 210 mm. Os meses mais secos são os de inverno com precipitação média mensal de 90 a 110 mm.

33. O clima do município de Lages é o subtropical, também classificado como temperado. Devido à altitude de quase 1.000 m, a temperatura média anual não ultrapassa os 16°

EM BRANCO

2017

C e, no inverno, alcança graduação negativa, com freqüente ocorrência de geadas e nevascas. A temperatura média anual em Lages é de 14,3° C, com máxima registrada de 35° C e, mínima de -7,4° C. Quanto ao regime de chuvas, a precipitação está distribuída ao longo de todo ano, não havendo estação seca. Os meses mais quentes (dezembro, janeiro, fevereiro e março) são, também, os mais chuvosos. Nos meses mais frios (maio, junho, julho e agosto) a precipitação é mais escassa apresentando valores entre 85 e 100 mm.

Geologia

34. As Unidades de Apoio de Rio Negro e Maíra estão situadas sobre rochas do Grupo Itararé, pertencente ao período geológico do Neocarbonífero-Permiano. Este grupo contém os registros sedimentares da glaciação gondwânica neopaleozóica na Bacia do Paraná, e repousa em discordância erosiva regional sobre folhelhos marinhos neodevonianos da Formação Ponta Grossa. O Grupo Itararé é subdividido em três formações: Rio do Sul (folhelhos e siltitos cinzentos, arenitos finos a médios, esbranquiçados, raras camadas de carvão), Maíra (arenitos, finos a grossos, esbranquiçados a amarelados, siltitos e ritmitos) e Campo do Tenente (arenitos, grossos, avermelhados, siltitos, ritmitos e diamictitos).

35. Especificamente, o substrato rochoso da região de Maíra é representado por rochas da Formação Maíra, composta por arenitos esbranquiçados, amarelos e vermelhos, de granulometria variada, ocorrendo desde arenitos finos, bem selecionados, com laminação ondulada e estratificação plano-paralela em espessos bancos, até arenitos médios e grossos, com estratificações cruzadas acanaladas e estruturas de escavações e preenchimento. Secundariamente são encontrados diamictitos, conglomerados, ritmitos e argilitos.

36. A Unidade de Apoio Corupá localiza-se sobre rochas arqueanas pertencentes ao Complexo Granulítico de Santa Catarina, composto por várias séries de metaígneas toleíticas a calcio-alcálinas. Subordinadamente ocorrem anortositos, trondhjenitos, anfíbolitos e metassedimentos.

37. A cidade de Lages encontra-se situada sobre a feição geológica denominada Domo de Lages, que se refere a uma intrusão ígnea alcalina, que causou o arqueamento e soerguimento das rochas sedimentares da Formação Botucatu e do Grupo Passa Dois. Além de rochas intrusivas, a geologia da região de Lages engloba as rochas sedimentares da Bacia do Paraná, o Grupo Passa Dois, Grupo Guatá e Grupo Itararé. Especificamente, a Unidade de Apoio Lages sobrepõe-se sobre depósitos marinhos da Formação Teresina, constituída por argilitos, folhelhos e siltitos cinza-escuros e esverdeados, ritmicamente intercalados com arenitos muito finos, cinza-claros. A Formação Teresina pertence ao Grupo Passa Dois.

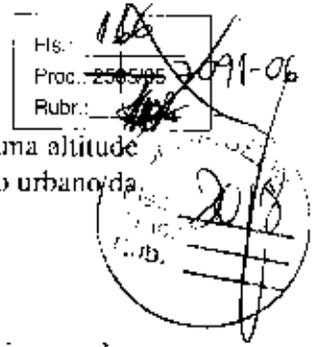
Geomorfologia

38. De acordo com estudos geomorfológicos (Maack, 1968), o Estado do Paraná está dividido em cinco paisagens naturais: litoral, serra do mar, primeiro, segundo e terceiro planaltos. A cidade de Rio Negro encontra-se no compartimento denominado Segundo Planalto Paranaense. De um modo geral, esse compartimento geomorfológico caracteriza-se por apresentar um relevo suavemente ondulado, com colinas e outeiros. A Unidade de Apoio Rio Negro está a uma altitude de 784 metros, em uma cota mais baixa em relação ao perímetro urbano da cidade. A área apresenta relevo ondulado plano, com pouca variação de altitude na região ao redor, variando entre 10 e 20 metros. A Unidade Maíra encontra-se na cota aproximada de 780 metros, em região de relevo suavemente ondulado, com altitudes variando de 765 a 880 metros.

39. No Estado de Santa Catarina, são discriminadas (Maack, 1952) as seguintes regiões: litoral, escarpa marginal e o plano de declive do planalto do interior. As Unidades de Apoio Corupá e Lages estão inseridas na paisagem da escarpa marginal. Localmente, a área da Unidade Corupá caracteriza-se por relevo pouco acidentado, estando localizado em um vale com a junção dos Rios Novo e Ano Novo, que formam o Rio Itapocu, sendo que em seu entorno apresenta um relevo muito acidentado a uma altitude de cerca de 65m, com rochas graníticas

Handwritten signature or mark at the bottom right corner.

EM BRANCO



para leste que variam em altitude de 150m a 950m. A área da Unidade Lages está a uma altitude de 887 metros, com relevo ondulado, em uma cota mais baixa em relação ao perímetro urbano da cidade de Lages.

Pedologia

40. Na área de influência da Unidade da ALL em Rio Negro – PR predominam solos resultantes de alteração dos sedimentos da Formação Itararé, classificado como Cambissolos. Os Cambissolos são argilosos, sendo uma associação de Cambissolos Álico Podzólico com textura argilosa com substrato de folhelhos siltíticos e solos Litólicos Álicos com textura média. O nível freático varia de 3,9 a 4,5 metros de profundidade em relação ao nível do terreno, sendo que a direção preferencial do fluxo subterrâneo apresenta a componente direcional para norte (clado obtido a partir da determinação do gradiente hidráulico medido nas sondagens a trado manual). Durante trabalhos investigativos (passivo ambiental) foram observadas concentrações de monoaromáticos e poliaromáticos em água, e com valores um pouco acima dos orientadores estabelecidos pelo IAP (Instituto Ambiental do Paraná) para benzo(k)fluoranteno e benzo(a)pireno, quatro vezes maior para o primeiro e 0,02µg/l acima da referência para o segundo. Também foram observadas a um metro de profundidade concentrações de VOC's, a jusante da área de manutenção de vagões e locomotivas, construídas há muitos anos atrás pela RFFSA.

41. A Unidade Mafra é composta por uma grande área de manutenção de vagões e uma área de degaseificação de vagões-tanque, portanto possui um grande potencial poluidor. O solo local apresenta composição argilo-siltosa, coloração marrom avermelhado, com horizontes mais profundos apresentando cor cinza escuro e preto. O fluxo do lençol freático desloca-se na porção oeste aproximadamente SE-NW, e na porção leste aproximadamente SW-NE, em direção ao Rio Negro. Em função da área de operação do estabelecimento, e da posição do lençol freático (até 15 metros) foram realizadas sondagens nos pontos de maiores concentrações de VOC e com maior potencial poluidor. A investigação de passivos ambientais na área da Unidade de Mafra seguiu os valores orientadores estabelecidos pelo IAP – Instituto Ambiental do Paraná. Os resultados da campanha de medição de gases no solo nos pontos de medição indicam concentrações de VOC acima de 2000 ppm (512ppm), nos pontos de medição de VOC no solo. A amostra de solo apresentou valores de benzo (a) antraceno, benzo (a) pireno e indeno (1,2,3 – cd) pireno, e a amostra de água apontou valores de benzo (a) antraceno, benzo (a) pireno e criseno, acima dos valores orientadores do IAP. Nas sondagens a trado não foram observadas fase livre ou explosividade. Portanto, em função dos resultados obtidos, o Estudo Ambiental recomendou à execução de Análise de Risco na área próxima à sondagem ST-01, para verificar a necessidade de implementação ou não de trabalhos de remediação.

42. Na área de influência da Unidade da ALL em Corupá – SC predominam solos resultantes de alteração das rochas granulíticas, classificado como Cambissolos Háplicos. Estes solos são predominantemente argilosos, sendo uma associação de Cambissolos Háplicos distróficos, com solos Cambissolos Húmico distróficos e Neossolo Litólico distrófico. Durante a execução das sondagens foram feitas análises de presença de gases no solo para determinação em campo da concentração de VOC's – compostos orgânicos voláteis a cada metro perfurado. Não foi observado nenhum valor referente à concentração de compostos orgânicos voláteis. O nível freático na área varia de 0,47 e 1,00m de profundidade em relação ao nível do terreno, podendo sofrer variações conforme as condições climáticas. A direção preferencial do fluxo subterrâneo apresenta a componente direcional de oeste para leste. A investigação de passivos ambientais na área da Unidade de Corupá seguiu a normativa da CETESB 2005 denominada "Procedimento para Identificação de Passivos Ambientais em Estabelecimentos com Sistema de Armazenamento Subterrâneo de Combustíveis". Os resultados das medições quantitativas de concentração de gases no solo (em ppm) a 0,5 m de profundidade indicaram concentrações máximas de 20 ppm (SV-12 e SV-13), que estão localizadas a norte da bomba de abastecimento.

EM BRANCO

Os resultados das medições quantitativas de concentração de gases no solo (em ppm) a 1,0m de profundidade indicaram concentrações máximas de 60 ppm (SV-07), e 20 e 40ppm (SV-02 e SV-06) que estão localizadas a oeste da área das bombas de abastecimento. Também foram observadas concentrações de poliaromáticos em água com valores acima dos orientadores, estabelecidos pela CETESB, para indeno (1,2,3-cd), pireno (0,026µg/l acima da referência). Para o solo foram verificadas alterações representadas por concentrações de poliaromáticos abaixo dos limites de quantificação.

43. Na área de influência da Unidade da A.I.I. em Lages – SC predominam solos resultantes de alteração dos sedimentos da Formação Teresina, classificado como Cambissolos Húmico distrófico. Estes solos são argilosos, sendo uma associação de Cambissolo Húmico Distrófico, Neossolo Litólico Húmico e Cambissolo Hálicos Tb Distrófico. Durante a execução das sondagens foram feitas análises de presença de gases no solo para determinação em campo da concentração de VOC's – compostos orgânicos voláteis a cada metro perfurado, tendo sido observado valores de 20 e 40 ppm referente à concentração de compostos orgânicos voláteis. O nível freático na área do empreendimento varia de 2 a 5 metros de profundidade em relação ao nível do terreno, podendo sofrer variações conforme as condições climáticas. A direção preferencial do fluxo subterrâneo apresenta a componente direcional para noroeste. A investigação de passivos ambientais na área da Unidade Lages seguiu a normativa da Cetesb 2005 denominada "Procedimento para Identificação de Passivos Ambientais em Estabelecimentos com Sistema de Armazenamento Subterrâneo de Combustíveis". Como não foram obtidos valores de voláteis, as sondagens foram realizadas em locais que apresentam potencial de contaminação observando o fluxo. As sondagens foram realizadas a montante da área e próximo ao SAO (ST01), na porção intermediária da área (ST04), próximo ao abastecimento (ST02 e ST05) e à jusante (ST03). De acordo com os resultados obtidos o Estudo Ambiental não indica, tanto para solo como para água subterrânea, a presença de hidrocarbonetos monoaromáticos e poliaromáticos com concentrações acima dos valores orientadores estabelecidos pela CETESB 2005.

Hidrogeologia

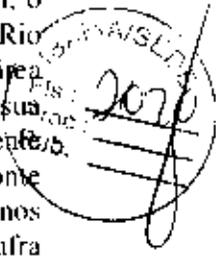
44. A água subterrânea, nas regiões onde se encontram as unidades de apoio, está inserida em dois sistemas aquíferos principais: o aquífero freático, zona onde o solo encontra-se saturado em água, e o aquífero profundo.

45. O estudo Ambiental aponta três tipos de aquíferos nas regiões de Rio Negro, Corupá e Lages. Dentre os sistemas de aquíferos os principais são aqueles alojados em fraturas e juntas estruturais do Embasamento Cristalino e/ou do Complexo Granulítico de Santa Catarina. Em relação à Unidade de Apoio Mafra, os aquíferos mais importantes estão associados as litologias sedimentares pertencentes à Formação Mafra.

Hidrologia superficial

46. O município de Rio Negro - PR integra a Bacia Hidrográfica do Rio Iguacu, sendo o Rio Negro um de seus principais afluentes. O Rio Negro enquadra-se na Classe 2, conforme Portaria SUREHMA nº 20/92, e está inserido nos limites da área de influencia direta da Unidade de Apoio Rio Negro, com proximidade variável de 400 a 500 metros, em cota de relevo quase equivalente. Em função da proximidade com a malha urbana sua área de preservação permanente - APP é irregular, sendo insuficiente em diversos pontos, conforme estabelecido no Código Florestal Lei nº 4771/65. Ao norte da referida unidade ocorre o Rio Passa Três, afluente da margem direita do Rio Negro, cuja proximidade com o empreendimento varia de 350 a 400 metros. A APP do Rio Passa Três está descaracterizada, sendo que o mesmo recebe o aporte de efluente doméstico proveniente da malha urbana.

EM BRANCO

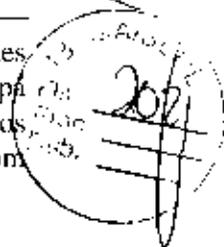


47. O município de Mafra está inserido na sub-bacia do Rio Negro. Sendo assim, o principal rio deste município é o próprio Rio Negro (afluente de margem esquerda do Rio Iguaçu) na divisa de Santa Catarina e Paraná. Este curso d'água está inserido nos limites da área de influência direta da oficina de vagões da Unidade Mafra. Possui vazão média de 66 m³/s e sua proximidade com o empreendimento varia de 100 a 200 metros, em cota de terreno levemente inferior. Por meio de uma bomba direcionada a uma caixa d'água instalada sobre a ponte ferroviária que adentra a oficina, a água desse rio é captada, sendo destinada a utilização nos processos operacionais. Outro curso d'água registrado na área de influência da Oficina de Mafra é o Rio da Lança, cuja confluência com o Rio negro ocorre logo ao lado do pátio da oficina. O efluente tratado no sistema de tratamento a partir dos processos de lavagem de peças, torneiros e utilização geral na oficina é lançado neste corpo hídrico através de manilha. Por mais eficiente que seja o tratamento o aporte deste efluente e o aspecto de coloração cinzenta indicam alteração da qualidade da água, sendo que também recebe carga orgânica de residências do entorno, ao longo de seu trajeto.

48. A cidade de Corupá está inserido na Bacia Hidrográfica do Rio Itapocu, que pertence a região hidrográfica do Vale do Itajaí. Os principais afluentes da Bacia do Rio Itapocu são: Rio Novo, Rio Humboldt e Rio Pedra. O pátio ferroviário da Unidade de Apoio da ALL em Corupá está situado à cerca de 550 metros da confluência dos Rios Humboldt e Novo. A partir dessa confluência o curso d'água recebe o nome de Rio Itapocu (enquadrado na Classe 2, pela Portaria n° 024/79). Na área de influência direta, a nordeste do pátio da unidade, é registrada a passagem do Rio Humboldt (também Classe 2), com a menor distância ao empreendimento, de 67 metros, em cota de relevo equivalente. O Estudo Ambiental não registra pontos de lançamento de efluente bruto ou tratado, dos processos operacionais da unidade, diretamente neste rio. Entretanto, foi verificada a passagem de um córrego sem nome que deságua no Rio Humboldt, a alguns metros no sentido leste do empreendimento, que recebe carga doméstica do entorno, aliada a efluente com vestígios de óleo. O estudo afirma que a manilha que lança efluente neste córrego foi observada a partir da canalização subterrânea realizada pela Prefeitura Municipal. A coloração cinzenta da água e o odor típico de alta carga orgânica dão base para a confirmação de contaminação das águas do córrego, e conseqüentemente do Rio Humboldt. A APP também está descaracterizada, em função de expansão desordenada.

49. O município de Lages conta com uma rede de pequenos rios bem distribuídos. Além do Rio Caveiras, cortam o município os seguintes cursos d'água: Lava Tudo, Pelotinhas, Pelotas e Canoas. De maneira geral, estes rios possuem águas pouco poluídas, com exceção das águas do Rio Caveiras, a jusante da cidade de Lages, assim como os córregos que cortam a cidade (Rio Passo Fundo, Carahá e Ponte Grande). Especificamente, o Rio Caveiras tem seu trajeto situado ao sul da Unidade de Apoio Lages, em cota de relevo levemente inferior (cerca de 10 m). O Rio Caveiras é enquadrado como Classe 1, conforme Portaria Estadual n° 024/79, por se tratar de corpo hídrico utilizado no abastecimento de água do município. Todavia, a ocupação desordenada nas proximidades de suas margens, interferem na manutenção necessária para garantir a estabilidade das bordas e proteção de seu leito. Afluente do Rio Caveiras registra-se a presença do Córrego Carahá canalizado e retilicado a uma distância variável de 450 a 470 metros do pátio da unidade. O seu trajeto na área urbana do município tem como conseqüência o freqüente aporte de carga residual doméstica e industrial em seu leito, sendo possível observar a disposição de resíduos em suas margens e o aspecto de esgoto a céu aberto. O Córrego Carahá possui relação com a Unidade de Apoio Lages, devido à existência de lançamento de efluente tratado no separador água e óleo, em córrego sem nome que deságua no Carahá.

EM BRANCO



5 - ANÁLISE INTEGRADA

50. Abaixo segue as descrições dos aspectos ambientais próprios das atividades desenvolvidas nas unidades de apoio (i) Rio Negro, no Estado do Paraná; (ii) Maíra, (iii) Corupá e (iv) Lages, no Estado de Santa Catarina, relacionados à geração de efluentes líquidos, resíduos sólidos, emissões atmosféricas, ruídos e vibrações e áreas de empréstimo os quais interagem com o meio ambiente onde está inserido o empreendimento.

1 - Unidade de Apoio Rio Negro

Efluentes líquidos

51. O fornecimento de água na unidade é realizado pela concessionária (SANEPAR), e por meio de captação por poço de água subterrânea.

Efluentes dos Processos Industriais

52. Na unidade de Rio Negro a geração de efluentes líquidos ocorre principalmente nos processos de lavagem de locomotivas, lavagem de peças, e na drenagem das áreas impermeabilizadas do Posto de Manutenção de Locomotivas - PML e do Posto de Abastecimento.

53. No Quadro 1 abaixo estão listadas as principais fontes de geração de efluentes líquidos industriais oriundos do PML e do PA, estando este inserido naquele.

Quadro 1: Efluentes Líquidos gerados no Posto de Manutenção de Locomotivas.

Local	Atividade	Efluente Líquido gerado	Caracterização	Quantidade Gerada	Sistema de Controle Ambiental	Monitoramento
- Posto de Manutenção de Locomotivas	Lavagem de locomotivas	Água contaminada com óleos, graxas e produtos para limpeza, especialmente detergentes, desengraxantes e solventes.	Água, EPL, óleos e graxas	Variável	Sistema de separação de água e óleo	Sim
	Lavagem de peças de locomotiva	Efluente oleoso contendo desengraxante	Água, EPL, óleos e graxas	Variável	Sistema de separação de água e óleo	Sim
	Abastecimento das locomotivas	Posíveis vazamentos e derramamentos de óleo diesel e óleo lubrificante	Óleos	Variável	Sistema de separação de água e óleo	

54. É informado no estudo que todo o efluente gerado no lavador de locomotivas passa por um pré-tratamento em um separador água/óleo subterrâneo (SAO), antes de se unir aos outros efluentes da unidade em um segundo SAO subterrâneo. Este SAO é constituído por concreto e chicanas separadoras em chapas de aço.

55. Os outros efluentes coletados na unidade são enviados para o segundo SAO, subterrâneo e em concreto. O óleo removido é acondicionado em tambores e destinado a Lwart. O efluente tratado é enviado para o Rio Negro, via tubulação subterrânea.

56. A Ilustração a seguir corresponde ao fluxograma apresentado no estudo ambiental, o qual se refere à geração e tratamento dos efluentes gerados na unidade de Rio Preto.

EM BRANCO

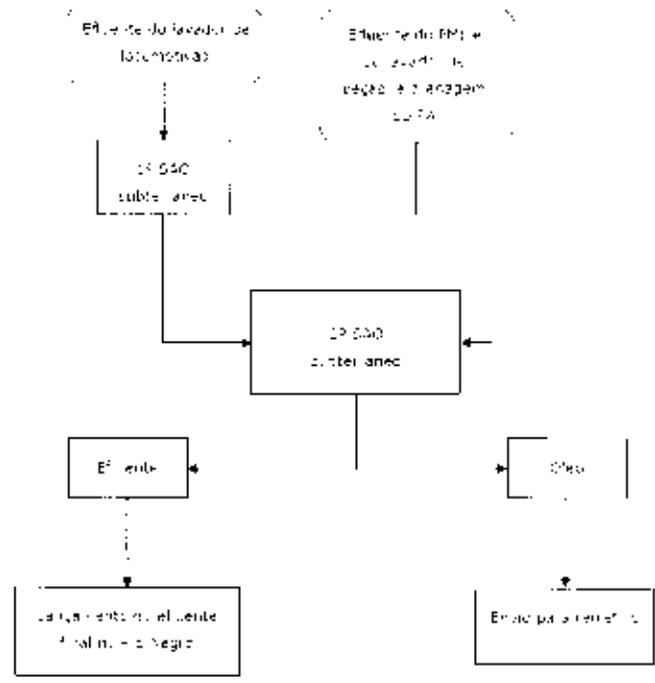


Ilustração 1: Fluxograma da geração e tratamento dos efluentes da unidade de Rio Negro.

57. Em relação ao monitoramento dos efluentes, é informado no estudo ambiental que estes devem ser monitorados na entrada do sistema, e na saída quanto aos parâmetros de DQO, DBO, óleos e graxas, pH e sólidos sedimentáveis.

58. É informado, ainda no estudo, que os resultados das análises do efluente final indicam que o sistema adotado apresenta, em geral, a eficiência na remoção de material oleoso, permitindo a redução das concentrações de óleos e graxas e de carga orgânica a níveis apropriados para o lançamento, mantendo-se o pH em valores próximos à neutralidade.

59. O estudo menciona que a empresa esta conduzindo ações de melhoria na estrutura de contenção, que até o momento possui a rede de drenagem com fluxo livre, sem registro para fechamento das linhas que conduzem ao separador de água e óleo, e linhas de combustível com trechos externos as contenções.

Efluentes Sanitários

60. Em relação aos efluentes sanitários, é informado no estudo ambiental que estes são encaminhados às fossas, para infiltração em solo. O estudo informa que a vazão máxima estimada para esse tipo de efluente é de aproximadamente 21,9 m³/dia, no entanto, não informa quais são suas possíveis fontes de geração. Infere-se, por meio da análise de outros trechos do estudo, que tais efluentes advenham das estruturas sanitárias do prédio administrativo.

Outorga

61. O estudo ambiental informa que a unidade do Rio Preto não possui outorga para captação subterrânea e lançamento de efluentes junto a SUDERHSA (Superintendência de Desenvolvimento de Recursos Hídricos e Saneamento Ambiental), e não há, ainda, controle das vazões captadas e lançadas, embora a ALL possua um programa corporativo de gestão do consumo de água, que disciplina a necessidade das referidas outorgas.

EM BRANCO

Resíduos Sólidos

62. A ALL conta com procedimento constante no seu Manual de Gestão Ambiental, para a correta gestão de resíduos sólidos.

63. No Quadro 2, tem-se a descrição dos resíduos sólidos gerados durante as atividades desenvolvidas na unidade de apoio do Rio Negro.

2023

Quadro 2 – Geração de Resíduos Sólidos – Unidade de Apoio de Rio Negro.

Local de Geração	Atividade	Resíduo gerado	Quantidade gerada por mês - estimada	Acondicionamento / Armazenamento temporário	Destinação final	Melhorias a serem adotadas
Posto de Manutenção de Locomotivas e Posto de Manutenção de Vagões	Serviços de troca de peças do material rodante e atividades de manutenção da via permanente	sucata ferrosa	Dado não disponível	Dado não disponível	Ferro velho na pessoa física. Ferro atualmente permanece na unidade, até que seja autorizada sua venda para clientes apropriados	
	Troca de óleo	Óleo lubrificante usado	Dado não disponível	Canque aéreo na área de tançagem, e o sobrenadante no sistema de separação de óleo e água, de onde é retirado e acondicionado em tambores de 200L vedados	Internar-se que é dada pela empresa I.WART	
Área Administrativa	Atividades de manutenção	Resíduos contaminados com óleo e graxa	Dado não disponível	Tambores de coleta seletiva de resíduos classe Lou diretamente nas equípilas recolhidas pela empresa responsável pela destinação final	Não está muito claro no estudo, mas este faz menção a empresa I.WART	
	Atividades administrativas	Papel, plástico de embalagens e outros descartáveis, e pequenas quantidades de madeira, vidro ou metal	Dado não disponível	Lixeiras de coleta seletiva ou tambores de 200L, para mesmo fim	Coletado pela Prefeitura Municipal para posterior disposição no aterro municipal.	

Emissões Atmosféricas

64. Na unidade de apoio de Rio Negro as principais fontes fixas geradoras de emissões atmosféricas são provenientes do processo de abastecimento de areia e do processo de soldagem. As fontes móveis são provenientes das locomotivas, autos de linha, maquinário a diesel que transitam ou passam pela unidade de apoio.

65. É informado no estudo ambiental que o abastecimento de areia nas locomotivas é um processo que, embora gere material particulado na atmosfera, trata-se de pequenas proporções, pouco significativas na alteração da qualidade da bacia aérea, pelo pequeno potencial dispersivo do material.

66. O processo de soldagem é realizado no PMV, em peças e vagões que necessitam de pequenos reparos. Esse processo gera uma pequena quantidade emissões atmosféricas, constituída por fumos metálicos (partículas solidas produzidas por condensação de vapores metálicos) cuja composição depende do metal que esta sendo soldado e da correta utilização do equipamento. Informa-se no estudo que, em muitos casos, apenas com a utilização dos EPIs e

[assinatura]

EM BRANCO

com uma boa ventilação do local onde ocorre a solda, ha uma redução significativa dos gases tóxicos, permitindo que os colaboradores trabalhem em um ambiente seguro.

Ruído e Vibração

67. O aspecto gerador de ruídos diz respeito a movimentação constante de locomotivas, composições e demais veículos rumo ao PMV e PML ou para abastecimento. O ruído proveniente da movimentação do material rodante na unidade de Rio Negro e sentido de forma mais intensa pelos maquinistas.

68. O estudo informa a obrigatoriedade da utilização dos EPI's (equipamentos de proteção individual), para redução dos níveis que atingem seu sistema auditivo.

69. Nos casos de residências localizadas em área de invasão, como ocorre em Apucarana, o ruído tem impacto direto no conforto e bem estar dos moradores.

70. Diante de uma possível incomodibilidade dos moradores residentes na proximidade da unidade, faz-se necessária a adoção de medidas que venham a mitigar o impacto causado, seja reduzindo a emissão dos ruídos provocados pelos equipamentos ou operação da unidade, criando dificuldades/barreiras à sua transmissão ou afastando os receptores sensíveis das fontes de ruído existentes.

Áreas de empréstimo

71. O estudo menciona que a regularização da unidade de apoio de Rio Negro não contempla a realização de atividades que necessitem de áreas de empréstimo, cortes e aterros, como obras civis de construção de novas estruturas ou ampliações das já existentes. No entanto, o estudo informa que este visa a adequação da referida unidade e seus serviços, junto ao órgão ambiental competente, bem como às exigências estabelecidas em legislação.

II Unidade de Apoio Mafra

Efluentes líquidos

72. A ALL conta com procedimento, constante no seu Manual de Gestão Ambiental, para controle de efluentes líquidos.

Captação de Água

73. A captação de água na unidade de Mafra (SC) é realizada por meio de um poço subterrâneo, bombeamento de águas superficiais do Rio Negro e pelo fornecimento de água pela concessionária (Casan – Companhia Catarinense de Águas e Saneamento).

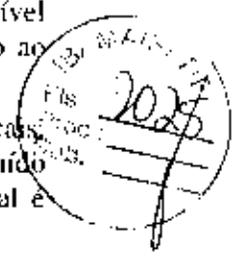
74. A água do poço artesiano e do Rio Negro é efetuada para uso nos processos da oficina e ainda nos sanitários e lavatórios da unidade.

75. Não há registro da vazão aduzida a partir destas fontes.

Efluentes dos Processos Industriais

76. Na unidade de Mafra (SC) a geração de efluentes líquidos ocorre principalmente nos processos de degaseificação de vagões tanque e da lavagem de peças e rodéis.

EM BRANCO



77. No processo de desgaseificação dos vagões tanque, o efluente gerado é constituído basicamente de água contaminada com resíduos do material combustível transportado pelo vagão, que caem em bandejas metálicas e são conduzidas por tubulação ao sistema de tratamento da unidade.

78. No processo de lavagem das peças e rodeiros ocorre em dois diferentes locais, ambos cobertos e com piso impermeável em concreto, sendo o efluente gerado constituído basicamente por água contaminada com óleo, graxas, desengraxantes e detergentes, o qual é encaminhado para o sistema de tratamento da unidade.

79. A água utilizada no processo de controle das emissões atmosféricas é reutilizada no processo até sua saturação, quando é enviada para a coleta por uma empresa terceirizada especializada.

80. A água utilizada no resfriamento dos compressores da oficina é lançada diretamente no Rio da Lança.

Tratamento dos efluentes

81. É informado no estudo que todo o efluente gerado nesta unidade passa por uma caixa retenção subterrânea, antes de serem conduzidos ao separador de água e óleo (SAO) principal, sendo seu efluente gerado conduzido para um segundo SÃO, sendo estes constituídos por concreto e chicanas separadoras em chapas de aço. Ao final do processo, o efluente passa por uma caixa de inspeção e segue para lançamento do Rio da Lança, via tubulação subterrânea.

82. O óleo separado nesta etapa é coletado e acondicionado em tambores para posterior destinação para refino.

83. A Ilustração a seguir corresponde ao fluxograma apresentado no estudo ambiental, o qual se refere à geração e tratamento dos efluentes gerados na unidade de Mafra.

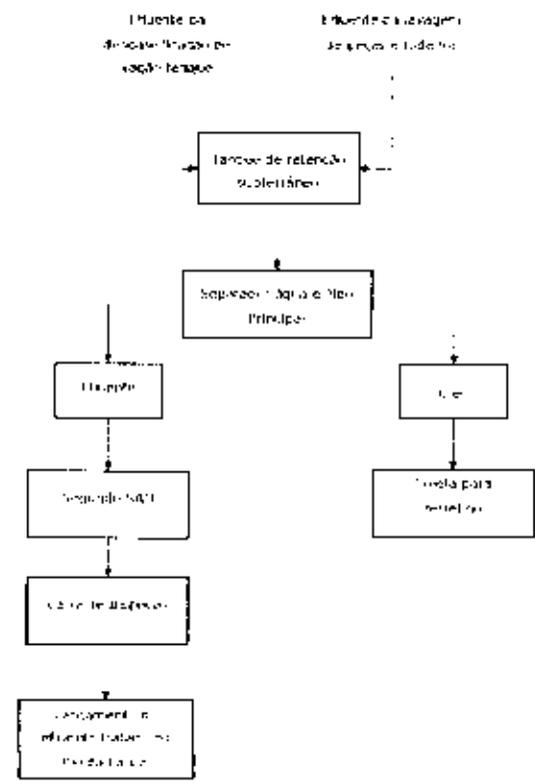
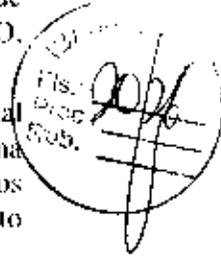


Ilustração 2: Fluxograma da geração e tratamento dos efluentes da unidade de Mafra.

[Handwritten signature]

EM BRANCO



84. Em relação ao monitoramento dos efluentes, é informado no estudo ambiental que estes devem ser monitorados na entrada do sistema, e na saída quanto aos parâmetros de DQO, DBO, óleos e graxas, pH e sólidos sedimentáveis.

85. É informado, ainda no estudo, que os resultados das análises do efluente final indica grande variabilidade no resultado, que podem refletir a condição quali-quantitativa na geração de efluentes. O estudo diz que o último resultado obtido indicam excelentes parâmetros de lançamento, porém ele ressalta que esta constatação só poderá ser representativa no momento que estabelecer uma tendência e manutenção destes padrões.

Efluentes Sanitários

86. Em relação aos efluentes sanitários, é informado no estudo ambiental que estes são encaminhados para a fossa, que periodicamente é esgota. O estudo informa que a vazão máxima estimada para esse tipo de efluente é de aproximadamente 13,5 m³/dia, no entanto, não informa quais são suas possíveis fontes de geração. Infere-se, por meio da análise de outros trechos do estudo, que tais efluentes advenham das estruturas sanitárias do prédio administrativo.

87. A contribuição gerada no restaurante passa previamente por caixa de gordura.

Outorga

88. O estudo ambiental informa que a unidade de Mafra não possui outorga para captação subterrânea e lançamento de efluentes junto a SUDERHSA (Superintendência de Desenvolvimento de Recursos Hídricos e Saneamento Ambiental), e não há, ainda, controle das vazões captadas e lançadas, embora a ALL possua um programa corporativo de gestão do consumo de água, que disciplina a necessidade das referidas outorgas.

Resíduos Sólidos

89. A ALL conta com procedimento constante no seu Manual de Gestão Ambiental, para a correta gestão de resíduos sólidos.

90. No Quadro 3, tem-se a descrição dos resíduos sólidos gerados durante as atividades desenvolvidas na unidade de apoio de Mafra.

Quadro 3 - Geração de Resíduos Sólidos – Unidade de apoio de Mafra.

Local de Geração	Atividade	Resíduo gerado	Quantidade gerada por mês - estimada	Acondicionament o / Armazenamento temporário	Destinação final	Melhorias a serem adotadas
Oficina de manutenção de vagões de Mafra	Serviços de troca de peças do material rodante e atividades de manutenção da via permanente	Sucata ferrosa, tais como chapas metálicas e demais peças dos vagões como talas de junção, molas, parafusos e peças de corte de vagão	Dado não disponível	Acondicionados em caixas de madeira, tambores ou caçambas metálicas	Ferro velho ou pessoa física. Porém atualmente permanece na unidade, até que seja autorizada sua venda para clientes apropriados	
	Troca de óleo	Óleo lubrificante usado	Dado não disponível	Ferique aéreo na área de tanagem, e o sobrenadante no sistema de separação de óleo	Encaminhado para empresas Petroquímica S.A. Ltda para refinação	

[Handwritten signature]

EM BRANCO



Área Administrativa	Atividades de manutenção	Resíduos contaminados com óleo e graxa	Dado não disponível	em água, de onde é retirado e acondicionado em tambores de 200L vedados	Não está muito claro no estudo, mas este faz menção à empresa L.WART
	Atividades administrativas	Papel, plástico de embalagens e copos descartáveis, e pequenas quantidades de madeira, vidro ou metal	Dado não disponível	Lixeiras de coleta seletiva ou tambores de 200L, para mesmo fim	Coletado pela Prefeitura Municipal para posterior disposição no aterro municipal
				Tambores de esbora seletiva de resíduos classe I ou, diretamente nas caçambas cedidas pela empresa responsável pela destinação final	

Emissões Atmosféricas

91. A ALL conta com procedimento, constante no seu Manual de Gestão Ambiental, para controle de emissões atmosféricas.

92. Na unidade de apoio de Mafra as principais fontes fixas geradoras de emissões atmosféricas são provenientes da queima de biomassa na caldeira, da pintura dos vagões, soldagem e da ferraria. As fontes móveis são provenientes das locomotivas que transitam ou passam pela unidade de apoio. Além dessas fontes geradores citadas anteriormente, o estudo mostra outras fontes de menor relevância tais como emissão de voláteis pelo emprego de solventes em lavagem de peças, e emissões difusas pela movimentação de veículos em áreas de solo exposto.

93. É informado no estudo ambiental que o abastecimento de areia nas locomotivas é um processo que, embora gere material particulado na atmosfera, trata-se de pequenas proporções, pouco significativas na alteração da qualidade da bacia aérea, pelo pequeno potencial dispersivo do material.

94. O processo de soldagem é realizado no PMV, em peças e vagões que necessitam de pequenos reparos. Esse processo gera uma pequena quantidade emissões atmosféricas, constituída por fumos metálicos (partículas solidas produzidas por condensação de vapores metálicos) cuja composição depende do metal que esta sendo soldado e da correta utilização do equipamento. Informa-se no estudo que, em muitos casos, apenas com a utilização dos EPIs e com uma boa ventilação do local onde ocorre a solda, ha uma redução significativa dos gases tóxicos, permitindo que os colaboradores trabalhem em um ambiente seguro.

[Handwritten signature]

EM BRANCO

Quadro 4 – Geração de Emissões Atmosféricas – Unidade de apoio de Maíra.

Local de Geração	Fonte de Geração	Emissões Atmosféricas geradas	Caracterização/ Composição Química	Frequência de geração	Medidas de Controle atuais	Medidas de Controle sugeridas
Oficina de Manutenção	Queima de biomassa na caldeira	Gases da combustão de diesel	Material Particulado (fuligem) CO ₂ , CO	Contínua	Chaminé, madeira com certificado de procedência	Implantação de Chaminé com sistema de exaustão com filtros
	Pintura dos vagões	Material particulado (VOC's)	Compostos orgânicos voláteis das tintas	Contínua	Cabine fechada, com estrutura em alvenaria, piso impermeável em concreto e portas em chapa de aço, exaustores sem filtro em uma das paredes, e exaustão com cortina d'água no outro	--
	Soldagem	Material particulado	Fumos da soldagem (partículas sólidas produzidas por condensação de	Assim que são verificados defeitos ou necessidade de revisão de locomotivas)	Realizado dentro da oficina de vagões de Maíra. O galpão é construído de alvenaria, com piso em concreto e com boa ventilação	
	Ferraria	Material particulado	Material Particulado (fuligem) CO ₂ , CO	Assim que são verificados defeitos ou necessidade de revisão de locomotivas)	exaustores sem filtro em uma das paredes, e exaustão com cortina d'água	
	Fontes Móveis	Gases da combustão de diesel	CO ₂ , SO ₂ , NO _x , CO, H ₂ O	Diária	manutenções periódicas de regulagem e prevenção	

Ruído e Vibração

95. A ALL conta com procedimento, constante no seu Manual de Gestão Ambiental, para o controle de ruídos gerados pela operação das unidades.

96. Uma das fontes expressivas de ruído, é a buzina, comprovadamente eficiente na redução do risco de acidentes, especialmente em passagens de nível, constituindo procedimento estabelecido em legislação.

97. Quanto à vibração, a única fonte identificada e correspondente a toda a ferrovia, é gerada pela movimentação do material rodante sobre a linha férrea do pátio da unidade.

Área de Empréstimo

98. A regularização da oficina de vagões de Maíra não contempla a realização de atividades que necessitem de áreas de empréstimo, como obras civis de construção de novas estruturas ou ampliações das já existentes.

III Unidade de Apoio Corupá

Efluentes Líquidos

99. A ALL conta com procedimento, constante no seu Manual de Gestão Ambiental, para controle de efluentes líquidos.

Handwritten signature and stamp.

Handwritten signature at the bottom right.

EM BRANCO

Captação de Água

100. A captação de água na unidade de Curupá (SC) é realizada por meio do fornecimento de água pela concessionária (Casan – Companhia Catarinense de Águas e Saneamento).



Efluentes dos Processos Industriais

101. De acordo com o estudo ambiental apresentado, os principais efluentes gerados na unidade de apoio de Curupá, são advindos da área de abastecimento das locomotivas, sendo esta área aberta, onde o abastecimento de óleo diesel ocorre de forma manual, realizado a partir de dois bicos de diesel e dois bicos de óleo lubrificante.

102. O óleo lubrificante novo é armazenado em um tanque aéreo com capacidade de 9,8 m³. Esta área não possui piso ou bacia de contenção em concreto contornado e dimensionada para casos de vazamento.

103. De acordo com o estudo na unidade não há processos que empreguem água e gerem efluentes de maneira regular.

Tratamento dos efluentes

104. O estudo ambiental informa que o efluente gerado no PA é direcionado para uma caixa de passagem subterrânea, com a função de realizar retenção do material oleoso constituída por chapas de aço, de onde o material segue para uma segunda caixa subterrânea, que a partir deste ponto é conduzido por tubulação subterrânea, no entanto o estudo não comprova o destino final dos efluentes gerados e sim supõe que ele esteja sendo direcionado para rede municipal.

105. O estudo não comprovou que as caixas de passagem subterrâneas instaladas operam de forma eficiente e não fez menção à compatibilidade de seu dimensionamento com a área de captação (área impermeabilizada associada aos dispositivos de drenagem). A empresa deve apresentar o projeto com memorial de cálculo que embasou o dimensionamento do sistema.

Monitoramento de efluentes

106. Conforme o Programa de Gestão Ambiental destinado ao controle de efluentes líquidos da ALL, os efluentes gerados devem ser monitorados, na entrada e saída dos sistemas de tratamento.

107. No Quadro 5, tem-se a descrição dos parâmetros e das frequências que os efluentes devem ser monitorados durante as atividades desenvolvidas na unidade de apoio de Curupá.



EM BRANCO

Quadro 5 – Monitoramento de Efluentes – Unidade de Apoio de Corupá.

Parâmetros a controlar	Tipo de tratamento e frequência de monitoramento.	
	SAO	ETE
Físicos	Temperatura	2 x dia
	Sólidos sedimentáveis	Mensal
	Cor	Diário
	Turbidez	Diário
	pH	2 x dia
Químicos	DBO	Mensal
	DQO	Mensal
	Óleos e graxas	Mensal



108. O estudo informa que na unidade de Corupá ainda não foram implantadas medidas para o monitoramento e controle do efluente final.

109. Sugere a apresentação de um cronograma para o início das coletas e análises e que seja estabelecido a apresentação de relatórios trimestrais de monitoramento.

Esgotamento Sanitário

110. De acordo com estudo ambiental apresentado, o esgoto sanitário gerado na área administrativa da unidade, não possui sistema de tratamento ou fossas sépticas capazes de atender a geração deste esgoto.

111. O estudo não comprovou a existência de rede de esgotamento sanitário instalada e em operação de forma eficiente e não fez menção à compatibilidade de seu dimensionamento com a fonte geradora. A empresa deve apresentar o projeto com memorial de cálculo que embasou o dimensionamento do sistema e que comprove a eficiência de seu tratamento.

112. De acordo com o estudo ambiental apresentado, estima-se que o esgoto sanitário seja conduzido ao mesmo local em que são lançados os efluentes do PA.

Outorga

113. O estudo ambiental informa que a unidade de Corupá não possui outorga para captação subterrânea e lançamento de efluentes junto a SUDERHISA (Superintendência de Desenvolvimento de Recursos Hídricos e Saneamento Ambiental), e não há, ainda, controle das vazões captadas e lançadas, embora a ALL possua um programa corporativo de gestão do consumo de água, que disciplina a necessidade das referidas outorgas.

Resíduos Sólidos

114. A ALL conta com procedimento constante no seu Manual de Gestão Ambiental, para a correta gestão de resíduos sólidos, bem como para a gestão do controle de dormentes.

EM BRANCO

Quadro 6 – Geração de Resíduos Sólidos – Unidade de Apoio de Corupá.

Fonte Geradora	Tipo de Resíduo	Forma de Acondicionamento
Sucata ferrosa	trilhos, presilhas e parafusos, além de tambores descartados pela unidade	Arrazados junto a linha do pátio
Sucata ferrosa reutilizada em composições	talas de junção, molas, engates e chapas	Armazenadas em um pequeno depósito coberto
Manutenção da via permanente	dormentes de madeira	-
Área administrativa	papel, plástico de embalagens e copos descartáveis, e pequenas quantidades de madeira, vidro ou metal	Lixeiras de coleta seletiva.
Resíduos perigosos (Classe I)	Óleo, Graça, Resíduos de varrição, Estopas, EPI's e Borracha contaminados de óleos	Acondicionada em tambores de 200 L ou bombonas tambores vedados

Emissões Atmosféricas

115. A ALL conta com procedimento, constante no seu Manual de Gestão Ambiental, para controle de emissões atmosféricas.

116. Na unidade de apoio de Corupá as principais fontes fixas geradoras de emissões atmosféricas são provenientes do abastecedor de areia, porém em pequenas proporções, pouco significativas na alteração da poluição da hacia aérea, já as fontes móveis, são provenientes das locomotivas que transitam ou passam pela unidade de apoio.

Ruído e Vibração

117. A ALL conta com procedimento, constante no seu Manual de Gestão Ambiental, para o controle de ruídos gerados pela operação das unidades

118. Na unidade de apoio de Corupá, o principal gerador de ruído advém da área de abastecimento das locomotivas, bem como da própria movimentação das composições no pátio.

119. De acordo com o estudo, quanto a vibração, a única fonte identificada e correspondente a toda a ferrovia, ocorre pela movimentação do material rolante sobre a linha férrea do pátio da unidade.

Áreas de empréstimo

120. O estudo menciona que a regularização da unidade de apoio de Corupá não contempla a realização de atividades que necessitem de áreas de empréstimo, cortes e aterros, como obras civis de construção de novas estruturas ou ampliações das já existentes. No entanto, o estudo informa que este visa a adequação da referida unidade e seus serviços, junto ao órgão ambiental competente, bem como às exigências estabelecidas em legislação.

iii – Unidade de Apoio de Lages

Efluentes Líquidos

121. A ALL conta com procedimento, constante no seu Manual de Gestão Ambiental, para controle de efluentes líquidos

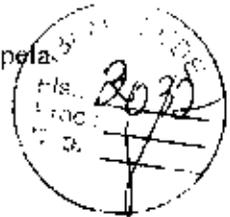


[Handwritten signature]

EM BRANCO

Captação de Água

122. O fornecimento de água na unidade é realizado exclusivamente pela concessionária de águas municipal (SEMASA).



Efluentes dos Processos Industriais

123. Na unidade de apoio de Lages a geração de efluentes líquidos ocorre principalmente das limpezas ou incidência de chuvas nas áreas impermeabilizadas do posto de abastecimento (PA).

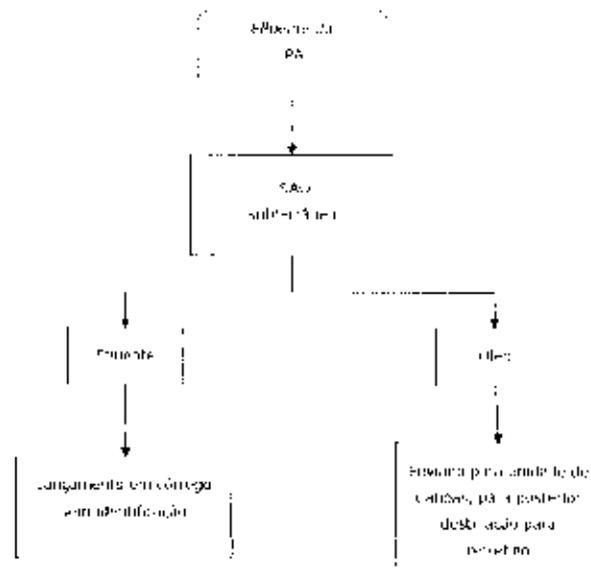
124. As áreas de descarregamento e abastecimento são providas de bandejas, pisos de concreto e canaletas de drenagem, com a função de coletar os líquidos e direcioná-los para um separador de água e óleo subterrâneo. O mesmo processo ocorre nas bacias de contenção em concreto dos tanques de combustível.

Tratamento dos efluentes

125. Os efluentes coletados no PA são direcionados por meio de canaletas de drenagem para o sistema de tratamento da unidade, que consiste em um separador água e óleo subterrâneo (SAO) em concreto composto por cinco chicanas separadoras e bacia de contenção.

126. O óleo removido manualmente do SAO é acondicionado em bombonas que posteriormente são encaminhadas para a unidade de Canoas, que o destina a uma empresa especializada (J.wart).

127. O efluente tratado é enviado para um córrego sem identificação que cruza a unidade.



Monitoramento de efluentes

128. Conforme o Programa de Gestão Ambiental destinado ao controle de efluentes líquidos da ALL, os efluentes gerados devem ser monitorados, na entrada e saída dos sistemas de tratamento.

EM BRANCO

129. No Quadro 7, tem-se a descrição dos parâmetros e das frequências que os efluentes devem ser monitorados durante as atividades desenvolvidas na unidade de apoio de Lages.

Quadro 7 – Monitoramento de Efluentes – Unidade de Apoio de Lages.

Parâmetros a controlar	Tipo de tratamento e frequência de monitoramento.		
	SAD	ETE	
Físicos	Temperatura	2 x dia	2 x dia
	Sólidos sedimentáveis	Mensal	Mensal
	Cor	Diário	Diário
	Turbidez	Diário	Diário
Químicos	pH	2 x dia	2 x dia
	DBO	Mensal	Mensal
	DQO	Mensal	Mensal
	Oleos e graxas	Mensal	Mensal



130. O estudo informa que na unidade de Lages ainda não foram implantadas medidas para o monitoramento e controle do efluente final.

131. Sugere a apresentação de um cronograma para o início das coletas e análises e que seja estabelecido a apresentação de relatórios trimestrais de monitoramento.

Esgotamento Sanitário

132. O esgoto gerado nos sanitários da estação e na edificação existente ao lado do PA é encaminhado para duas fossas de concreto conectadas à rede de coleta de esgoto do município.

Outorga

133. O estudo ambiental informa que a unidade de Lages não possui outorga para captação subterrânea e lançamento de efluentes junto a SUDERHSA (Superintendência de Desenvolvimento de Recursos Hídricos e Saneamento Ambiental), e não há, ainda, controle das vazões captadas e lançadas, embora a ALL possua um programa corporativo de gestão do consumo de água, que disciplina a necessidade das referidas outorgas.

Resíduos Sólidos

134. A ALL conta com procedimento constante no seu Manual de Gestão Ambiental, para a correta gestão de resíduos sólidos, bem como para a gestão do controle de dormentes.

Quadro 8 – Geração de Resíduos Sólidos – Unidade de Apoio de Lages.

Fonte Geradora	Tipo de Resíduo	Forma de Acondicionamento	Destino Final	Melhorias a serem adotadas
Unidade (Abastecimento das locomotivas)	Não é observada a geração de qualquer tipo de resíduo		Os resíduos de óleo são coletados e reaproveitados pela empresa LWART.	
Área administrativa	Papel, plástico de embalagens e copos descartáveis, e	Lixeiras de coleta seletiva.	É coletado pela Prefeitura Municipal	Implantação de

EM BRANCO

	pequenas quantidades de madeira, vidro ou metal		para posterior disposição no aterro sanitário.	coleta seletiva
Resíduos perigosos (Classe I)	Sobrenadante de óleo, Graça, Resíduos de variação, Estopas, EPI's e Borracha contaminados de óleos Tambores e bombonas com óleo residual	Acondicionada em bombonas para posterior encaminhamento para empresa especializada. Enviados para um contêiner instalado junto ao pátio	Os resíduos de óleo são coletados e reaproveitados pela empresa LWART.	Implantação de coleta seletiva e destinação adequada para os resíduos contaminados.

IBRAM/ALB
 Fis: 2034
 Proc.:
 Rubr:

Emissões Atmosféricas

135. A ALL conta com procedimento, constante no seu Manual de Gestão Ambiental, para controle de emissões atmosféricas.

136. Na unidade de apoio de Lages não há fontes fixas que gere poluição atmosférica, sendo as principais fontes geradoras provenientes das locomotivas, autos de linha e maquinário à diesel que transitam ou passam pela unidade de apoio, afetando diretamente a região local.

Ruído e Vibração

137. A ALL conta com procedimento, constante no seu Manual de Gestão Ambiental, para o controle de ruídos gerados pela operação das unidades

138. Na unidade de apoio de Lages, o principal gerador de ruído advém da área de abastecimento das locomotivas, bem como da própria movimentação das composições no pátio.

139. De acordo com o estudo, quanto a vibração, a única fonte identificada e correspondente a toda a ferrovia, ocorre pela movimentação do material rodante sobre a linha férrea do pátio da unidade.

Áreas de empréstimo

140. O estudo menciona que a regularização da unidade de apoio de Corupá não contempla a realização de atividades que necessitem de áreas de empréstimo, cortes e aterros, como obras civis de construção de novas estruturas ou ampliações das já existentes. No entanto, o estudo informa que este visa a adequação da referida unidade e seus serviços, junto ao órgão ambiental competente, bem como às exigências estabelecidas em legislação.

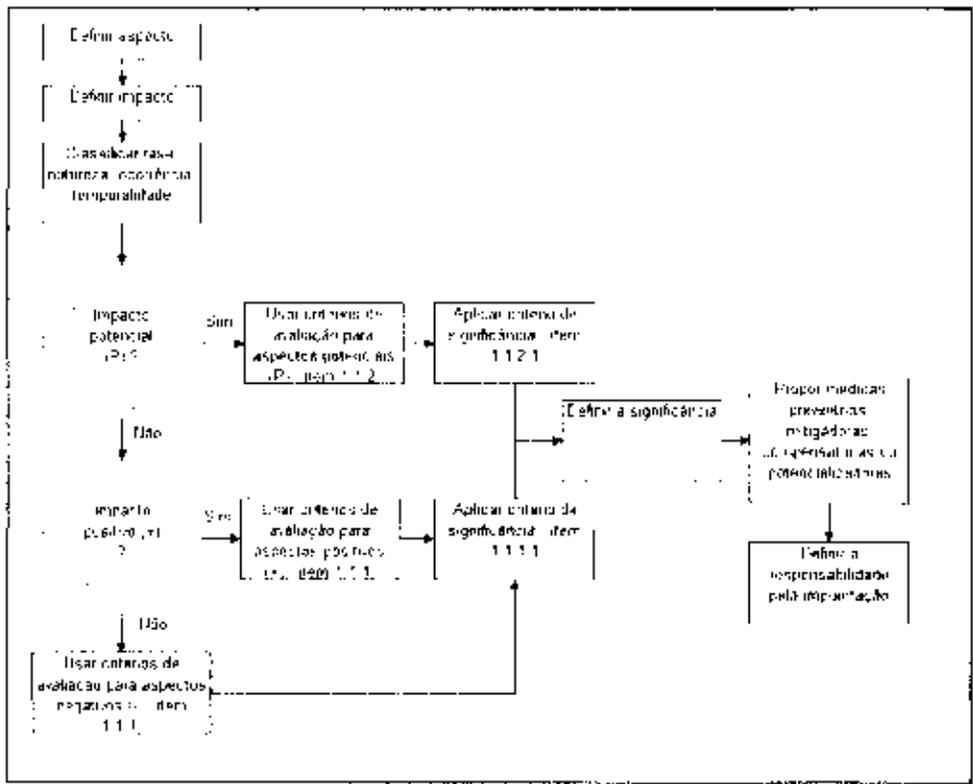
EM BRANCO

6 – AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS

USINA SEDE
 Fis.: 208
 Proc.:
 Sub.:
[Handwritten signature]

141. A metodologia adotada mostrou-se detalhada para as quatro unidades de apoio de responsabilidade da ALL – América Logística Malha Sul S/A (i) Rio Negro, no Estado do Paraná; (ii) Mafra, (iii) Corupá e (iv) Lages, no Estado de Santa Catarina para a caracterização dos impactos decorrentes da implantação e operação das unidades.

142. Para a avaliação de impactos emprega-se metodologia quantitativa, a partir de critérios de avaliação pré-determinados, com fatores numéricos associados a textos de interpretação. A determinação do índice de significância dos aspectos ambientais é realizada por multiplicação de índices numéricos atribuídos a diversos critérios, os quais são associados a um texto de interpretação.



EM BRANCO



ATA - [aspecto ambiental] / [impacto ambiental]			
Aspecto ambiental	[efeito causado no impacto ambiental, por ser diferente da atividade gerada e]		
Impacto ambiental	[efeito causado pelo aspecto, alteração das propriedades ou características do meio]		
Fase	[implantação ou operação]		
Natureza	[positivo ou negativo]		
Ocorrência	[real ou potencial]		
Temporalidade	[passado, atual ou futuro]		
Frequência (+) (-) ou probabilidade (P)	[1 a 3] [1 a 4]	Abrangência (+) (-)	[1 a 3]
Importância (+) ou severidade (-) (P)	[1 a 3] [1 a 4]	Duração (+) (-)	[1 ou 3]
Continuidade (+) ou reversibilidade (-)	[1 a 3] [1 a 3]	Índice de significância	[multiplicação dos índices]
Significância	[não significativo, significativo ou muito significativo]		
Medidas	Preventivas	[apresentação das medidas]	
	Mitigadoras	[apresentação das medidas]	
	Compensatórias	[apresentação das medidas]	
	Potencializadoras	[apresentação das medidas]	
Responsabilidades	[definição de responsabilidades para implementação de medidas]		

143. Na avaliação dos impactos ambientais foram considerados os impactos reais decorrentes da implantação e operação das unidades de apoio. Baseando-se nos critérios estabelecidos, na Tabela 6, (intensidade, abrangência, significância frequência, incidência, tendência, reversibilidade e efeito do impacto sobre o meio ambiente) abaixo, são descritos os impactos ambientais reais do empreendimento e suas medidas de controle e mitigação.

(i) Rio Negro

Tabela 6: Impactos reais e medidas de controle/mitigação da unidade de apoio de Rio Negro.

Impacto	Medida de Controle/ Potencialização
Alteração da qualidade de águas superficiais e/ou solo e águas subterrâneas	- Verificar junto à prefeitura e concessionária dos serviços de água e esgoto a disponibilidade de rede pública de coleta de esgotos na região, ou o planejamento para sua instalação; - Reavaliação dos sistemas de coleta e tratamento do esgoto, por meio de ligação com rede pública coletora, se em planejamento para curto prazo, ou adequação do tratamento existente às normas da ABNT. - Construção de cerca de contenção na área de armazenamento de produtos químicos.
Alteração da qualidade das águas superficiais	- Ajustar procedimentos de monitoramento do efluente tratado aos parâmetros e frequências estabelecidos no Programa de Gestão Ambiental - Solicitar outorga de lançamento de efluentes.
Depleção de recursos naturais	Obter outorga de uso da água junto à SUDERHSA e respeitar os limites de vazão captada e períodos nela estabelecidos, ou obter a dispensa de outorga.

[Handwritten signature]

EM BRANCO



Impacto	Medida de Controle/ Potencialização
Poluição de solo e visual	Evitar a disposição dos resíduos da via no terreno e a céu aberto, destinando os mesmos para tratamento final de forma ágil, evitando o acúmulo na unidade; - Atender as indicações existentes nos procedimentos PGA-002 e PGA-017.
Alteração da qualidade do ar	- Manter e aprimorar procedimento de monitoramento das emissões das locomotivas e demais veículos de linha a diesel (PGA-019), incluindo a elaboração e organização de relatórios de monitoramento. - Realizar regulagem dos motores a diesel visando a redução nas concentrações de poluentes nas emissões de combustão.
Prejuízo ao conforto acústico da comunidade	- Implantar programa de monitoramento, identificando pontos de maior sensibilidade, frequência, local e condições de execução de medições, elaboração de relatórios, e diretrizes para aplicação de medidas mitigadoras de maior porte, caso necessárias. - Implantação efetiva do Manual de Gestão Ambiental PGA-006 – Controle de Ruídos.
Poluição de solo, águas subterrâneas e águas superficiais	- Implementar de maneira fiel o procedimento de gestão de resíduos sólidos elaborado pela concessionária. - Proceder com coleta, armazenamento e destinação correta dos resíduos sólidos. - Providenciar cobertura para as caçambas de resíduos instaladas em área externa.
Contaminação de lastro, solo, água superficial e/ou água subterrânea	- Inserir critérios ambientais para a quantidade de óleos e graxas empregados nos procedimentos relacionados à lubrificação de estruturas da via; - Realizar a substituição do lastro contaminado sob os AMV's e pontos que recebem maior quantidade de óleo com a frequência necessária para evitar a lixiviação do material oleoso para o solo. - Manutenção do material rodante para evitar pontos de vazamento e gotejamento de fluidos. - Realização de investigação confirmatória de contaminação e, caso necessário, Análise de Risco e remediação.

(ii) Mafra

Tabela 7: Impactos reais e medidas de controle/mitigação da unidade de apoio de Mafra.

Impacto	Medida de Controle/ Potencialização
Alteração da qualidade de águas superficiais e/ou solo e águas subterrâneas	- Manter procedimentos de manutenção de limpeza periódicos da fossa séptica existente. - Treinar os colaboradores para manusear o produto com segurança, para reconhecer situações de risco e como proceder para minimizar impactos ambientais. - Construção de bacia de contenção na central de resíduos.
Alteração da qualidade das águas superficiais	- Ajustar procedimentos de monitoramento do efluente tratado aos parâmetros e frequências estabelecidos no Programa de Gestão Ambiental - Controle de Efluentes Líquidos da ALL, permitindo avaliação das condições de lançamento e da eficiência do sistema, e a necessidade de eventuais ações de melhoria.
Depleção de recursos naturais	- Implementar e manter o programa de gestão do consumo de água. - Obter outorga de uso da água para a captação no Rio Negro junto à ANA, ou efetivar cadastro simplificado, conforme enquadramento.
Poluição de solo e visual	Evitar a disposição dos resíduos da via no terreno e a céu aberto, destinando os mesmos para tratamento final de forma ágil, evitando o acúmulo na unidade; - Atender as indicações existentes nos procedimentos PGA-002 e PGA-017.
Alteração da qualidade do ar	- Manter e aprimorar procedimento de monitoramento das emissões das locomotivas e demais veículos de linha a diesel, incluindo a elaboração e organização de relatórios de monitoramento. - Realizar regulagem dos motores a diesel visando a redução nas concentrações de poluentes nas emissões de combustão. - Realizar periodicamente a manutenção do sistema de exaustão e cortina d' água da cabine de pintura, como forma de obtenção máxima da retenção do material particulado. - Manter os procedimentos dispostos no PGA-010 - pintura de locomotivas.

EM BRANCO



Impacto	Medida de Controle/ Potencialização
Prejuízo ao conforto acústico da comunidade	<ul style="list-style-type: none"> - Implantar programa de monitoramento, identificando pontos de maior sensibilidade, frequência, local e condições de execução de medições, elaboração de relatórios, e diretrizes para aplicação de medidas mitigadoras de maior porte, caso necessárias. - Implantação efetiva do Manual de Gestão Ambiental PGA-006 – Controle de Ruídos. - Evitar o funcionamento desnecessário das fontes vibratórias (material rodante)
Possuição de solo, águas subterrâneas e águas superficiais	<ul style="list-style-type: none"> - Implementar de maneira fiel o procedimento de gestão de resíduos sólidos elaborado pela concessionária. - Providenciar cobertura para as caçambas de resíduos instaladas em área externa. - Inserir critérios ambientais para a quantidade de óleos e graxas empregados nos procedimentos relacionados à lubrificação de estruturas da via. - Realizar a substituição do lastro contaminado sob os AMV's e pontos que recebem maior quantidade de óleo com a frequência necessária para evitar a lixiviação do material oleoso para o solo. - Manutenção do material rodante para evitar pontos de vazamento e gotejamento de fluidos; - Realização de investigação confirmatória de contaminação e, caso necessário, Análise de Risco e remediação.
Contaminação de lastro, solo, água superficial e/ou água subterrânea	<ul style="list-style-type: none"> - Manutenção do material rodante para evitar pontos de vazamento e gotejamento de fluidos; - Realização de investigação confirmatória de contaminação e, caso necessário, Análise de Risco e remediação.

(iii) *Corupá*

Tabela 8: Impactos reais e medidas de controle/mitigação da unidade de apoio de Corupá.

Impacto	Medida de Controle/ Potencialização
Ateração da qualidade de águas superficiais e/ou solo e águas subterrâneas	<ul style="list-style-type: none"> - Verificar junto à prefeitura e concessionária dos serviços de água e esgoto a disponibilidade de rede pública de coleta de esgotos na região, ou o planejamento para sua instalação. - Reavaliação dos sistemas de coleta e tratamento de esgoto, através de ligação com rede pública coletora ou adequação do tratamento existente às normas da ABNT.
Alteração da qualidade das águas superficiais	<ul style="list-style-type: none"> - Realização de testes para comprovação do destino dos efluentes; - Monitoramento da qualidade do efluente; - Implantação de um sistema de tratamento de efluentes na unidade; - Aplicar os procedimentos presentes no Programa de Gestão Ambiental 003 – Controle de Efluentes Líquidos da ALI.
Polluição de solo e visual	<ul style="list-style-type: none"> - Evitar a disposição dos resíduos da via no terreno e a céu aberto, destinando os mesmos para tratamento final de forma ágil, evitando o acúmulo na unidade; - Atender as indicações existentes nos procedimentos PGA-002 e PGA-017.
Alteração da qualidade do ar	<ul style="list-style-type: none"> - Manter e aprimorar procedimento de monitoramento das emissões das locomotivas e demais veículos de linha a diesel, incluindo a elaboração e organização de relatórios de monitoramento. - Realizar regulagem dos motores a diesel visando a redução nas concentrações de poluentes nas emissões de combustão
Prejuízo ao conforto acústico da comunidade	<ul style="list-style-type: none"> - Implantar programa de monitoramento, identificando pontos de maior sensibilidade, frequência, local e condições de execução de medições, elaboração de relatórios, e diretrizes para aplicação de medidas mitigadoras de maior porte, caso necessárias. - Evitar o funcionamento desnecessário das fontes vibratórias (material rodante)
Polluição de solo, águas subterrâneas e águas superficiais	<ul style="list-style-type: none"> - Implementar de maneira fiel o procedimento de gestão de resíduos sólidos elaborado pela concessionária - Proceder com coleta, armazenamento e destinação correta dos resíduos sólidos

[Handwritten signature]

EM BRANCO



Impacto	Medida de Controle/ Potencialização
Contaminação de lastro, solo, água superficial e/ou água subterrânea	<p>Inserir critérios ambientais para a quantidade de óleos e graxas empregados nos procedimentos relacionados a lubrificação de estruturas da via;</p> <p>Realizar a substituição do lastro contaminado sob os AMV's e pontos que recebem maior quantidade de óleo com a frequência necessária para evitar a lixiviação do material oleoso para o solo;</p> <p>Manutenção do material rodante para evitar pontos de vazamento e gotejamento de fluidos;</p> <p>Remoção de solo contaminado e absorção de material contaminante, quando necessário;</p> <p>Melhorar estrutura de armazenamento para óleos e lubrificantes;</p> <p>Atender as indicações existentes no procedimento PCA-002;</p> <p>Execução de detalhamento e avaliação de risco e de acordo com resultados verificar ações de remediação ou institucionais.</p>

(iv) Lages

Tabela 9: Impactos reais e medidas de controle/mitigação da unidade de apoio de Lages

Impacto	Medida de Controle/ Potencialização
Alteração da qualidade das águas superficiais	<p>Manter a medida já implantada de destinação dos esgotos sanitários à rede pública de coleta.</p> <p>Implantar procedimentos de monitoramento dos efluentes brutos e tratados, segundo os parâmetros e as frequências estabelecidas no Programa de Gestão Ambiental D03 – Controle de Efluentes Líquidos da AEL;</p> <p>Avaliar os resultados e a eventual necessidade de melhorias.</p>
Alteração da qualidade do ar	<p>Manter e aprimorar procedimento de monitoramento das emissões das locomotivas e demais veículos de linha a diesel, incluindo a elaboração e organização de relatórios de monitoramento.</p>
Prejuízo ao conforto acústico da comunidade	<p>Implantar programa de monitoramento, identificando pontos de maior sensibilidade, frequência, local e condições de execução de medições, elaboração de relatórios, e diretrizes para aplicação de medidas mitigadoras de maior porte, caso necessárias.</p> <p>Evitar o funcionamento desnecessário das fontes vibratórias (material rodante).</p>
Poluição de solo, águas subterrâneas e águas superficiais	<p>Implementar de maneira fiel o procedimento de gestão de resíduos sólidos elaborado pela concessionária.</p> <p>Proceder com coleta, armazenamento e destinação correta dos resíduos sólidos.</p>
Contaminação de lastro, solo, água superficial e/ou água subterrânea	<p>Inserir critérios ambientais para a quantidade de óleos e graxas empregados nos procedimentos relacionados à lubrificação de estruturas da via.</p> <p>Realizar a substituição do lastro contaminado sob os AMV's e pontos que recebem maior quantidade de óleo com a frequência necessária para evitar a lixiviação do material oleoso para o solo;</p> <p>Atender as indicações existentes no procedimento PCA-002;</p> <p>Execução de detalhamento e avaliação de risco e de acordo com resultados verificar ações de remediação ou institucionais.</p>

EM BRANCO

7 – CONCLUSÕES

144. Com base no exposto neste parecer e demais documentos constantes no processo de licenciamento ambiental referente às Unidades de Apoio, emite-se posicionamento favorável à regularização ambiental do empreendimento, com a emissão de Licença de Operação, desde que observadas as seguintes condicionantes:

- Comunicar, imediatamente, a ocorrência de qualquer acidente com o consequente impacto sobre o ambiente e/ou sobre a população litorânea, tanto ao IBAMA/Sede quanto à Superintendência do IBAMA no Estado de Paraná e em Santa Catarina.
- Em havendo necessidade de captação de água superficial ou perfuração de novo poço tubular profundo em quaisquer das unidades de apoio, obter autorização específica (outorga) junto ao órgão ambiental competente.
- Apresentar autorização ou outorga para o lançamento de efluentes, gerados na unidade de apoio, nos corpos d'água no entorno das unidades de apoio;
- Para a instalação de quaisquer novas estruturas nas quatro unidades de apoio deverá haver prévia comunicação ao IBAMA para determinação dos procedimentos de licenciamento ambiental.
- Além das adequações previstas no EA, considerar:

A) Resíduos Sólidos

1. Construir bacia de contenção na área de armazenamento de produtos químicos na unidade de apoio de Rio Negro.
2. - Realizar investigação confirmatória de contaminação do solo na unidade de apoio de Rio Negro e caso necessário, implementar análise de risco/remediação, bem como programa de recuperação de área degradada.
3. Construir bacia de contenção na central de resíduos na unidade de apoio de Mafra.

B) Efluentes Líquidos

1. Os sistemas de tratamento implantados devem ter sua eficiência avaliada; as coletas e análises devem ser realizadas com os efluentes bruto e tratado. Deve-se garantir o lançamento em corpos d'água dentro dos padrões legais exigidos (Resolução CONAMA 357/05). O detalhamento executivo do programa deve ser encaminhado ao IBAMA, bem como os resultados, apresentados anualmente no escopo do Relatório Anual de Atividades.
2. Interligar todas as unidades de apoio aos sistemas de tratamento de esgotamento sanitário. Não poderão ser lançados nos cursos d'água efluentes sanitários sem o prévio tratamento.
3. Realizar testes para comprovação do destino dos efluentes, bem como implementar o programa de monitoramento da qualidade do efluente na unidade de apoio de Corupá;

C) Ruídos

1. Implantar Programa de Investigação e Monitoramento de Ruídos em todas as unidades do Complexo de Oficinas, com frequência semestral, contemplando a realização de novas amostragens, além daquelas já monitoradas.
2. Devem ser apresentadas propostas e adotadas medidas que venham a mitigar o impacto causado à população residente no entorno do empreendimento. Devem ser avaliadas as possibilidades e implantadas medidas de redução da emissão dos ruídos provocados pelos equipamentos ou operação ferroviária, de criação de



Handwritten signature at the bottom right corner.

EMI BRANCO

dificuldades/barreiras à sua transmissão ou de afastamento dos receptores sensíveis das fontes de ruído existentes.

3. Os níveis de ruído emitidos pelo Complexo deverão atender à Norma NBR 10.151/2000 da ABNT, conforme Resolução CONAMA n°. 01/90.

D) Emissões Atmosféricas

1. Fica proibida a emissão de substâncias odoríferas na atmosfera que possam causar incômodos à vizinhança.
- Apresentar, anualmente, Relatório de Atividades com o andamento dos Programas Ambientais e Ações executados.
 - Em atenção à Resolução CONAMA 273/2000, devem ser encaminhados ao IBAMA os certificados expedidos pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normatização e Qualidade Industrial-INMETRO, ou entidade por ele credenciada, atestando a conformidade quanto à fabricação, montagem e comissionamento dos equipamentos e sistemas existentes no Posto de Abastecimento de Locomotivas.
 - Considerar, naquilo que lhe for aplicável, as determinações constantes na Resolução CONAMA n°. 362, de 23 de junho de 2005, referente a Óleos Lubrificantes.
 - Apresentar a capacidade de suporte das bacias de contenção sob os tanques de óleo lubrificante (novo e usado) existentes na Oficina. Caso seja comprovada a insuficiência do sistema diante da possibilidade de grandes vazamentos/derramamentos, as bacias deverão ter as suas dimensões adequadas.
 - Apresentar e implantar projeto de adequação do sistema de drenagem das unidades de apoio, de forma a contemplar a captação e destinação das águas pluviais em separado dos efluentes oleosos gerados na unidade. O novo sistema deve garantir a não contaminação do efluente pluvial. Antes de implantá-lo, o projeto deve ser encaminhado ao IBAMA.
 - Adequar a estrutura da área de Lavagem de Locomotivas da Oficina, contemplando o fechamento lateral dos galpões, de forma a conter a névoa gerada no processo, e a implantação de dispositivo no piso que permita a total contenção e destinação do efluente industrial para o sistema de tratamento local.
 - Apresentar inventário dos resíduos gerados, associado ao tempo de permanência na Central de Armazenamento Temporário de Resíduos, justificando o dimensionamento da Central e, caso seja constatado sub-dimensionamento, apresentar proposta de adequação.
 - Apresentar cópia de registro do pedido de autorização para funcionamento da tancagem de combustível na Agência Nacional de Petróleo – ANP.
 - Apresentar atestado de vistoria e aprovação do Corpo de Bombeiros para o Posto de Abastecimento de Locomotivas.
 - Para verificar a existência de vazamentos no sistema de abastecimento e distribuição de óleo diesel e lubrificante no complexo, deve ser realizado procedimento para avaliação de sua estanqueidade. Em atendimento à CONAMA 273/2000, deve ser enviado ao IBAMA certificado expedido pelo INMETRO ou entidade por ele credenciada, atestando a inexistência de vazamentos.



Handwritten signature or initials at the bottom right corner.

EM BRANCO

dificuldades/barreiras à sua transmissão ou de afastamento dos receptores sensíveis das fontes de ruído existentes.

3. Os níveis de ruído emitidos pelo Complexo deverão atender à Norma NBR 10.151/2000 da ABNT, conforme Resolução CONAMA nº. 01/90.



D) Emissões Atmosféricas

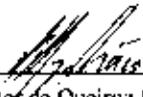
1. Fica proibida a emissão de substâncias odoríferas na atmosfera que possam causar incômodos à vizinhança.
- Apresentar, anualmente, Relatório de Atividades com o andamento dos Programas Ambientais e Ações executados.
- Em atenção à Resolução CONAMA 273/2000, devem ser encaminhados ao IBAMA os certificados expedidos pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normatização e Qualidade Industrial-INMETRO, ou entidade por ele credenciada, atestando a conformidade quanto à fabricação, montagem e comissionamento dos equipamentos e sistemas existentes no Posto de Abastecimento de Locomotivas.
- Considerar, naquilo que lhe for aplicável, as determinações constantes na Resolução CONAMA nº. 362, de 23 de junho de 2005, referente a Óleos Lubrificantes.
- Apresentar a capacidade de suporte das bacias de contenção sob os tanques de óleo lubrificante (novo e usado) existentes na Oficina. Caso seja comprovada a insuficiência do sistema diante da possibilidade de grandes vazamento/derramamentos, as bacias deverão ter as suas dimensões adequadas.
- Apresentar e implantar projeto de adequação do sistema de drenagem das unidades de apoio, de forma a contemplar a captação e destinação das águas pluviais em separado dos efluentes oleosos gerados na unidade. O novo sistema deve garantir a não contaminação do efluente pluvial. Antes de implantá-lo, o projeto deve ser encaminhado ao IBAMA.
- Adequar a estrutura da área de Lavagem de Locomotivas da Oficina, contemplando o fechamento lateral dos galpões, de forma a conter a névoa gerada no processo, e a implantação de dispositivo no piso que permita a total contenção e destinação do efluente industrial para o sistema de tratamento local.
- Apresentar inventário dos resíduos gerados, associado ao tempo de permanência na Central de Armazenamento Temporário de Resíduos, justificando o dimensionamento da Central e, caso seja constatado sub-dimensionamento, apresentar proposta de adequação.
- Apresentar cópia de registro do pedido de autorização para funcionamento da tancagem de combustível na Agência Nacional de Petróleo – ANP.
- Apresentar atestado de vistoria e aprovação do Corpo de Bombeiros para o Posto de Abastecimento de Locomotivas.
- Para verificar a existência de vazamentos no sistema de abastecimento e distribuição de óleo diesel e lubrificante no complexo, deve ser realizado procedimento para avaliação de sua estanqueidade. Em atendimento à CONAMA 273/2000, deve ser enviado ao IBAMA certificado expedido pelo INMETRO ou entidade por ele credenciada, atestando a inexistência de vazamentos.

EM BRANCO

Fls.: 191
Proc.: 250/05
Rubr.: 7091-06

É este o parecer que ora submetemos à apreciação de Vossa Senhoria.

Brasília, 14 de julho de 2009.



João Vitor de Queiroz Magalhães
Consultor IBAMA/PNUD



EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (Dxx) 61 3316-1071, Fax: (Dxx) 61 3225-4445 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Fls.:	194
Proc.:	02001/08
Rubr.:	



TERMO DE ABERTURA DE VOLUME

Aos quatro dias do mês de janeiro do ano de dois mil e dez, lavro o presente Termo de Abertura do Volume II do Processo nº 02001.007091/2006-23, referente ao Licenciamento Ambiental das Unidades de Apoio da Malha Ferroviária Sul, pertencente à América Latina Logística S.A., o qual tem início constituído a fl. 194.

ROSE MIRIAN HOFMANN
ANALISTA AMBIENTAL - Matrícula 1355073
TÉCNICO RESPONSÁVEL PELO PROCESSO

EM BRANCO



Serviço Público Federal
Ministério do Meio Ambiente
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA

PARECER TÉCNICO Nº 87 /09 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 17 de julho de 2009.

De: Érika Klen Panquestor Geógrafa Especialista em Gestão Ambiental e Ordenamento Territorial

Ao: Coordenador de Transportes
Eugênio Pio

Assunto: Análise do Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental da Unidade de Apoio de Apucarana - Paraná - PR

Processo nº: 02001.007091/2006-23

I – INTRODUÇÃO

Este parecer tem por objetivo apresentar a análise sócio econômica do Estudo Ambiental e do Plano Básico Ambiental da Unidade de Apoio da Malha Ferroviária Sul de Apucarana, Paraná, para fins de regularização do empreendimento em questão. Este projeto tem como empreendedor a América Latina Logística do Brasil S/A - ALL.

II – RESPONSÁVEIS

PELO EMPREENDIMENTO

A operação da Malha Ferroviária Sul de Maringá é de responsabilidade da ALL - América Logística Malha Sul S/A., empresa inscrita CNPJ sob o nº 01.258.944/0005-50 e Inscrição Estadual: 901222199-51 cuja atividade corresponde a: Transporte de cargas, localizada na Rua: Emílio Bertolini, 100 Vila Oficinas, Curitiba - PR, CEP: 82.920-030.

PELOS ESTUDOS TÉCNICOS

O estudo apresentado para subsidiar a regularização da Unidade de Apoio da Malha Ferroviária Sul de Maringá, Paraná é de responsabilidade da empresa consultora Assessoria Técnica Ambiental Ltda, empresa inscrita CNPJ sob nº 05.688.216/0001-05, Registro no CREA-PR: 41043, localizada na Rua Capitão Souza Franco, nº 881, sala 136, Curitiba/PR CEP: 80.730-420.



EM BRANCO

Fl.	196
Proc.	7091/06
Rub.	



III – CARACTERIZAÇÃO DA ATIVIDADE

Conforme informações fornecidas no Estudo Ambiental (EA), o empreendimento em questão localiza-se na cidade de Apucarana no Estado do Paraná.

A história sobre a ferrovia em questão registra com maior precisão a abertura da Estrada de Ferro Noroeste do Paraná, ligando Ourinhos a Cambará, por cafeicultores da região. Essa Ferrovia foi comprada por investidores ingleses da CTNP, os quais assumiram o seu controle em 1929 e mudaram o nome para Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná. Esses trilhos se conectavam a linha-tronco da Estrada de Ferro Sorocabana, atingindo assim o Porto de Santos.

Conforme o estudo ambiental, a CTNP iniciou a construção das linhas entre Cambará e Jataizinho, inaugurando-as em 1932. Prosseguiu estendendo trilhos até as zonas de loteamento, chegando a Londrina e depois a Cambé, Rolândia, Arapongas e atingindo Apucarana em 1943.

O Município de Apucarana ficou por muito tempo como ponto terminal da ferrovia, sendo chamada na época de "boca do sertão". Com o uso da estrada de ferro ficava assegurado o fluxo contínuo de colonizadores para as frentes pioneiras, o escoamento da produção agrícola e os fretes à ferrovia da companhia inglesa.

Segundo o estudo apresentado, em 1944, a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná foi vendida ao Governo Federal e repassada para o controle da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina (RVPS).

Em 1948, o governo do Estado do Paraná contratou estudos para a construção da ligação ferroviária entre Apucarana e Ponta Grossa, com o intuito de transportar por aquelas linhas a produção do Norte do Paraná, considerada naquele ano uma das mais altas do país, e que estavam sendo enviadas principalmente ao porto de Santos. Em 1949 iniciaram-se os trabalhos da construção da Estrada de Ferro Central do Paraná, partindo de Ponta Grossa, no ano seguinte iniciou-se a construção partindo de Apucarana dirigindo-se ao sul, visando o encontro das duas extremidades. Cabe ressaltar que as obras sofreram diversas interrupções e reinícios. Em 1961 ficou pronto o trecho Apucarana-Marilândia do Sul. Em 1972 os trilhos chegaram a Mauá. As obras foram concluídas somente em 1975. Nesse mesmo ano a ferrovia foi federalizada e passou para o controle da Rede Ferroviária Federal S.A. Atualmente, a linha Apucarana-Uvaranas está sob contrato de concessão à América Latina Logística - ALL.

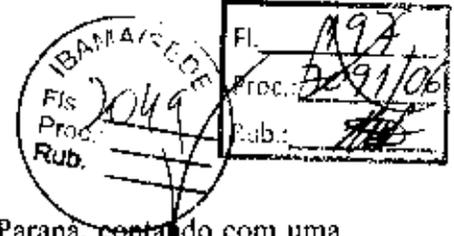
Quanto aos equipamentos a estação de Apucarana em 2000 era uma das poucas estações ainda em atividade e mantendo as características originais do prédio. Contava com oficina para reparos de vagões, posto de abastecimento e oficina para reparos e manutenção de locomotivas.

Dentro do Município de Apucarana outras estações foram edificadas: a de Pirapó e a do Jardim América. A de Pirapó, em 2002 encontrava-se abandonada e invadida para moradia de uma família.

Segundo o EA página 45, a Estação de Jardim América, inaugurada em 1960 quando da abertura do trecho Apucarana - Marilândia do Sul, em 2008 encontrava-se abandonada, tendo sido usada inclusive para moradia de índios que passavam pela cidade. Essa estação foi pouco usada por cargueiros e curiosamente nela foram desembarcados 80 passageiros, convidados para a viagem inaugural entre Apucarana e Uvaranas. Ainda existiam nela três linhas de desvios.



EM BRANCO



Apucarana é considerada cidade eixo entre as regiões Sul e Norte do Paraná, contando com uma excelente estrutura viária. Ali se cruzam às rodovias BR-376 (Rodovia do Café) e BR-369 (Rodovia Mello Peixoto), que cortam todo o Estado. A primeira no sentido sudoeste-noroeste e a outra, no sentido Nordeste-Sudoeste. Liga-se ao Estado de São Paulo e a Foz do Iguaçu no extremo oeste do Estado pela BR-369. De Paranaguá, passando pela Capital do Estado em direção ao Mato Grosso do Sul pela BR-376. Atualmente Apucarana apresenta problemas na região urbana, quanto à estrutura rodo-ferroviária e faz estudos na busca de soluções, dentre elas as possibilidades de se fazer um desvio ferroviário.

A unidade de apoio de Apucarana fornece os serviços de manutenção de vagões e locomotivas, lavagem de locomotivas e abastecimento de combustível do material rodante. São eles: posto de manutenção de vagões; armazém concedido à empresa terceirizada Compager; escritório da unidade e antiga estação; quadra poli esportiva e almoxarifado de materiais; armazenamento de combustíveis; posto de manutenção de locomotiva; lavador de locomotivas e ETE. A seguir são descritos todos os setores operacionais de interesse para o presente estudo, pertencentes à unidade de apoio e sob a responsabilidade da atual concessionária.

A antiga estação ferroviária no pátio de Apucarana foi incluída na concessão da atual empresa, que a utiliza como escritório administrativo da unidade. O prédio está dividido em sala de maquinistas, sala de supervisores, almoxarifado de material de expediente, copa, vestiários e sanitários. Uma das salas foi concedida para a empresa terceirizada A.S. Consultoria. Na parte externa está o estacionamento, utilizado pelos colaboradores e visitantes.

Prédio em alvenaria não concessionado utilizado pela empresa Compager para armazenamento de açúcar e fertilizantes.

Pequena casa com cobertura e piso de concreto, utilizada para armazenamento de cilindros de gases inflamáveis, sendo 4 de oxigênio e 2 de acetileno, e depósito de óleo lubrificante em tambores.

O posto de manutenção de vagões (PMV) está situado em galpão coberto com piso de concreto sem sistema de drenagem. Possui um escritório, almoxarifado de peças, refeitório e sanitários para utilização dos colaboradores e visitantes.

No lado oposto do pátio não há nenhuma estrutura construída, sendo que o terreno termina com uma cerca para evitar a passagem de moradores pelo pátio, obrigando-os a utilizarem a passarela sobre a unidade. Uma via pública passa paralelamente ao pátio por toda sua extensão para servir a vizinhança do entorno da unidade, caracterizada por residências e pequenos estabelecimentos comerciais.

Do mesmo lado do escritório da unidade, porém localizado na outra extremidade do pátio há uma rotunda/virador mecânico de locomotivas, utilizado para reordenar o sentido das locomotivas conforme a sua programação de deslocamento.

Em frente a rotunda está o lavador de locomotivas, situado em pavilhão coberto com piso impermeável de concreto dotado de canaletas de drenagem do efluente. Segundo informação dos colaboradores da concessionária o piso do lavador sofreu infiltração sendo modificada sua estrutura a partir da retirada de 100 m³ de brita abaixo da laje de concreto. A recomposição do piso se deu da seguinte maneira: a primeira camada formada por pedra, seguida de solo, posteriormente

EM BRANCO

Fl.	198
Proc.	209/06
Rub.	

sendo adicionada uma camada de pedrisco recoberta por placa de polipropileno com borda e por fim a concretagem. Ao lado do lavador encontra-se um tanque aéreo de óleo residual que recebe o efluente das canaletas, armazenando-os para tratamento posterior.

Logo ao lado do lavador encontra-se instalado o separador de água e óleo (SAO) do efluente final da atividade. Este sistema terá maior enfoque na seção que trata dos efluentes gerados no processo. Este setor possui uma casa de compressores, coberta e em alvenaria, localizada entre o lavador de locomotivas e o secador de areia. Dois tanques de ar comprimido estão instalados junto a casa de compressores, porém externamente.

Um secador de areia a diesel está instalado em galpão coberto junto ao abastecimento de areia do material rodante. São dois os pontos de abastecimento com dois bicos cada.

A área para armazenamento de resíduos situa-se em espaço coberto com divisória em baias para coleta seletiva. A central possui piso de concreto, porém não apresenta contenção adequada pra evitar eventuais extravasamentos de contaminantes.

Conforme estudo, o maior galpão da unidade é o do posto de manutenção de locomotivas, construído em alvenaria, piso de concreto e com canaletas de drenagem de fluidos. Neste setor são realizados os serviços de manutenção preventiva e corretiva nas locomotivas, bem como trocas de óleo lubrificante e Posto de Abastecimento (PA). De acordo com a NBR 13786, o posto de abastecimento da unidade de Apucarana se enquadra na Classe 2 conforme o ambiente no seu entorno.

Em área externa, junto ao posto encontram-se armazenados cilindros, em local fechado e devidamente identificado. São também armazenados em tambores de 200L, produtos utilizados nas atividades de revisão das locomotivas, dentre eles, destacam-se: solventes clétricos, inibidores de corrosão, desengraxante, e óleo lubrificante. Na unidade existe ainda uma casa de bombas de óleo ligada à rede de lubrificantes. Esta área encontra-se em local coberto, piso de concreto e cercado por grades para impedir o acesso de pessoas não autorizadas.

O armazenamento de diesel ocorre em 4 tanques aéreos em local com bacia de contenção e tubulação para envio do combustível ao posto de manutenção de locomotivas. O óleo lubrificante novo e de descarte também é armazenado no local, porém em tanques menores, com ligação direta ao PMI. – Posto de Manutenção de Locomotivas. A área de armazenamento de combustível possui identificação e isolamento.

Outra edificação é a que esta localizada após a área de armazenamento de combustíveis e lubrificantes, sendo um galpão em alvenaria utilizado como almoxarifado de materiais gerais para uso dos funcionários como: EPI's, tambores metálicos, baterias, mantas e lonas. No prédio anexo à área há uma área de lazer dos colaboradores com quadra de esportes e refeitório.

IV – ANÁLISES E CONSIDERAÇÕES

O diagnóstico ambiental apresentado para o Meio Sócio econômico, foi realizado por meio de levantamentos histórico-culturais e geográficos das áreas de influência do empreendimento em questão. Esse levantamento partiu de uma análise micro para uma análise macro, focando nos elementos sociais e econômicos do seu entorno e as características da população das áreas de influência. Utilizou-se de dados primários e secundários para o levantamento de informações além

EM BRANCO

Fl. 199
Proc. 29106
Pub. [assinatura]
Fl. 205
Pub. [assinatura]

de se considerar as leis necessárias para a elaboração do estudo ambiental. É importante deixar claro que o EA/PBA apresentado, abordou as Unidades de Apoio da Ferrovia Malha Sul de Apucarana - Paraná.

Segundo o EA/PBA, a área de influência diretamente afetada (ADA) corresponde a área submetida diretamente as intervenções necessárias à implantação e a operação do empreendimento, sendo considerada no presente estudo ambiental e plano básico ambiental, o terreno onde está estabelecida a unidade operacional. Já a área de influência direta (AID) corresponde àquela sujeita aos impactos diretos (ou de primeira ordem) decorrentes da implantação e operação do empreendimento, com delimitação em função das características sociais, econômicas, físicas e biológicas dos sistemas a serem estudados e das particularidades do empreendimento.

O município de Apucarana teve sua criação associada à atuação da Companhia de Terras Norte do Paraná. A forma irregular do município pode ser atribuída a seu relevo e ao fato de acompanhar o traçado da ferrovia. Isto evidencia que o traçado projetado da ferrovia é anterior à implantação de Apucarana, estabelecendo-se assim uma interação muito específica com esta.

O município foi projetado para uma população de cinco mil pessoas, cresceu de forma rápida desde a sua implantação, ultrapassando de forma marcante os limites pré-estabelecidos. A sua área urbana é, assim, segmentada por aspectos naturais, como seu relevo acidentado e os diversos rios que cortam o município. A segmentação produzida pela ferrovia e seu pátio de operações constitui, desta forma, apenas mais um elemento de segmentação. Mais recentemente, o avanço da rodovia contribuiu para aumentar essa divisão da cidade.

Segundo o estudo apresentado, o levantamento de informações da Unidade da antiga RFFSA que está sob a administração da ALL, considerou a situação anterior e após a concessão a respeito da cidade e as possibilidades de estreitar os laços entre cidade e empreendimento.

É importante ressaltar que o estudo apresentado, levou em consideração o levantamento de informações voltadas para os fundamentos da economia. Segundo o EA/PBA, a produção econômica surge em função do atendimento das necessidades humanas ilimitadas frente a recursos produtivos escassos. É justamente essa ótica que permeia as discussões em torno do desenvolvimento econômico, do qual faz parte a escolha do modal de transporte que sustentará este processo.

Atualmente após a concessão ferroviária no trecho, há 115 funcionários diretamente contratados pela ALL, incluindo-se maquinistas, que não fazem parte das operações de manutenção desenvolvidas na unidade. Ressalta-se que a maior parcela dos funcionários lotados na unidade de Apucarana são maquinistas. Apenas 19 exercem funções operacionais e 28 desenvolvem atividades relativas ao controle do pátio de manobras. O setor operacional fica praticamente todo a cargo de pessoal terceirizado. Dentre os funcionários da concessionária, parte deles é originária da antiga RFFSA, destacando-se os maquinistas. Por exercermos funções tipicamente técnicas, a maioria dos funcionários possuía no máximo ensino médio.

Duas empresas respondem pela contratação dos trabalhadores terceirizados. Segundo o estudo, são 67 funcionários, predominando as funções técnicas de mecânicos, lotados no PMI e PMV. Através do Grupo Schade são contratados 63 profissionais, dentre os quais três administrativos, 24 mecânicos no PML, três serviços gerais, 12 eletricitistas e 15 funcionários no PMV, dos quais, 14

[assinatura]

EM BRANCO

Fl. 200
Proc. 2091/06
Rub. 111

2050

mecânicos e um facilitador. Através da empresa G. A. Zanin, são contratados quatro funcionários para operar o areeiro na função de serviços gerais.

No caso de Apucarana, alguns imóveis sob a guarda da ALL convivem com outros ainda sob a responsabilidade da RFFSA. É o caso das antigas casas de funcionários da RFFSA. Há quatro casas no pátio em que residem pessoas que não apresentam nenhuma relação com a concessionária. É um grande complexo ferroviário que retrata um pouco do seu passado brilhante. O lento processo de extinção da Rede Ferroviária Federal dificulta que seja dado destino a estes bens.

Quanto ao funcionamento do empreendimento em questão, conforme estudo apresentado, em Apucarana pode-se observar a existência de diversos tipos de reflexos sobre a economia local. Desde a sua implantação até a falência do transporte ferroviário público foi possível observar uma forte interação entre a ferrovia e sua cidade. A própria fundação da cidade de Apucarana está fortemente associada à ferrovia.

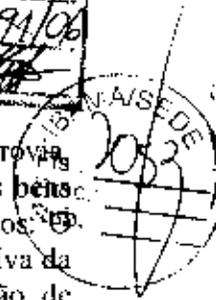
Em termos dos reflexos sobre a comunidade local, há que destacar primeiramente a proximidade de diversas residências dos limites do empreendimento. Esta situação é principalmente mais preocupante com relação aos moradores da Vila Regina. Nessa região predominam edificações com acabamento precário, muitas em situação de risco, em que se percebe a presença destacada de população com menores rendimentos. Outro tipo de conflito ocorre com relação à passagem de pessoas pela via. Atualmente já existe uma passarela e um viaduto para possibilitar a travessia do pátio. A construção da passarela foi uma conquista da comunidade local, mas ainda persistem pontos de travessia de pedestres através dos trilhos. Principalmente na altura da rua Oswaldo Cruz. É uma área próxima ao PMV, já no final do pátio, mas que também pode resultar em acidentes.

Além disso, não apresenta nenhum tipo de cercamento visando inibir o uso do pátio por moradores da região. Ocorrem também outros conflitos como roubo de carga de vagão e pedras atiradas nos maquinistas. O encaminhamento tem sido comunicar à empresa de segurança responsável pelo pátio e procurar estabelecer uma relação de confiança com a população do entorno através dos programas sociais desenvolvidos pelo Comitê de Gente, sob o âmbito do Instituto ALL.

Entendo que por se tratar de uma área cuja proximidade entre a linha ferroviária e as residências, deverá ser realizado um programa que contemple a informação e segurança da comunidade em questão. Para tanto a empresa responsável deverá apresentar um programa de monitoramento capaz de atender de forma eficaz essas comunidades próximas às áreas de travessia do trem. Dessa forma assegurando o bem estar e segurança de todas as pessoas da localidade.

Segundo o EA, atualmente os municípios mais beneficiados diretamente pela ferrovia são aqueles onde se localizam os postos operacionais ou então aqueles que sediam grandes empresas produtoras principalmente de commodities. Estas funções geram um estreitamento da relação com a cidade, pois gera emprego e renda, mesmo que através do trabalho terceirizado. Neste contexto, para estreitar relações com a comunidade local torna-se necessário priorizar estratégias que viabilizem a ocupação da população trabalhadora, estimulando o surgimento de atividades complementares, tais como prestadores de serviço para o setor de transporte multimodal. Pode-se assim dizer que para se desenvolver uma maior interação com a sociedade local é necessário estabelecer maiores relações de complementaridade produtiva.

EM BRANCO



O estudo apresentado propõe uma estratégia para aproximar comunidade e ferrovia, restabelecendo a antiga complementaridade existente, refere-se a devolver à ferrovia e seus bens operacionais a antiga identidade que possuíam com as cidades em que estavam localizados. O caminho aponta no sentido de intensificar ações como o Vagão do Conhecimento, de iniciativa da AIL, junto à comunidade para que se restabeleça o elo identitário destruído. A noção de pertencimento é condição fundamental para o desenvolvimento e, nesse processo, está inscrita a recuperação da história. Há também estratégias no sentido de reduzir pontos de conflito atualmente existentes. Assim, as iniciativas de interação com a comunidade do entorno podem ser intensificadas.

Segundo o estudo, o núcleo urbano de Apucarana iniciou em 1938, com a chegada do mineiro Benevides Mesquita, preposto da CTNP, para iniciar a venda dos lotes seguindo as diretrizes urbanísticas previstas nos planos Companhia. A fertilidade das terras e as facilidades de venda de lotes despertaram a ambição de pessoas de diversas etnias, gente de outros estados da federação, paulistas, mineiros, nordestinos, além de estrangeiros como japoneses, ucranianos, italianos, alemães, portugueses, libaneses.

Durante o ciclo cafeeiro se instalaram na cidade uma ampla rede bancária, empresas de comércio e serviços de todas as naturezas. A cidade contava com estação de TV, cinemas, hospitais, jornais, instituições de ensino técnico e superior.

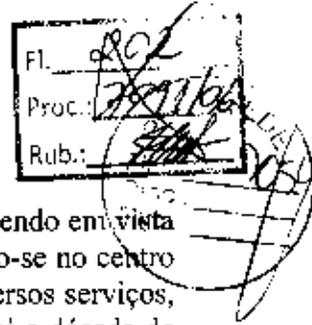
Na década de 70, a substituição do café por outras culturas como soja e trigo, a mecanização das lavouras e as violentas geadas ocorridas em 1975 destruindo grande parte dos cafezais geraram o desemprego na área rural fazendo com que o núcleo urbano inchasse com a população rural em êxodo, cidadãos de Apucarana ou migrantes vindos de outros municípios, chegando à formação de favelas na cidade.

Na década de 80, empresários de Apucarana forneceram bonés para o campeão da Fórmula 1, Ayrton Senna, tomando famosos os bonés de Apucarana. Atualmente, Apucarana é considerada a Capital Nacional do Boné, com 218 fabricantes do produto e respondendo por 86% da produção nacional, e 15% da produção tem como destino o mercado internacional. Esse segmento industrial emprega mais de 6.000 pessoas diretamente, além de gerar cerca de 8.000 empregos indiretos, o que torna o segmento responsável pela maioria dos postos de trabalho do Município.

A Companhia colonizadora construiu a ferrovia e a estação na parte mais baixa da cidade, às margens de um curso d'água, chamado de Córrego Barreiro, cuja água era necessária à maria-fumaça.

Conforme estudo, página 147, a estação ferroviária, no projeto original da CTNP estava a leste do núcleo urbano e não no local onde foi construída e inaugurada em 1943, com a chegada do primeiro trem, na Barra Funda. Previa-se sua localização na entrada da cidade, de quem vem de Londrina, e na confluência da Avenida Curitiba com Ponta Grossa e Antonina (de então). Essa área foi posteriormente ocupada pela SANEPAR, Corpo de Bombeiros e outras amplas edificações. O projeto original previa também uma ligação ferroviária para o sul, antecipando o traçado da Estrada Central do Paraná. No entanto, a CMNP preferiu edificar a estação do lado oposto ao previsto, fundando assim o bairro Barra Funda. Essa preferência deveu-se ao fato de que a região da Barra Funda pertencia à própria CTNP e não se confrontava com terras de outros proprietários localizadas na região norte.

EM BRANCO



Foi justamente a região da Barra Funda que teve maior dinamismo no crescimento, tendo em vista a importância da ferrovia e da estação para a economia do município, transformando-se no centro da cidade. Nas imediações instalaram-se rede bancária e hoteleira, empresas de diversos serviços, com as praças servindo também como área de recreação e lazer para os cidadãos, até a década de 1990. Nos finais de semana, para atender a população, eram montadas barracas de alimentos principalmente na praça da estação, para atender a população que acorria à região. A estação ferroviária e unidades da ALL encontram-se instaladas nesse bairro, além de inúmeras empresas, escolas, e fornecedores de serviços diversos.

Em 1992, a Rede Ferroviária inaugurou no bairro um posto de abastecimento e revisão de locomotivas, dos mais modernos do país, a um custo 3 milhões de dólares. Esse patrimônio foi herdado pela ALL, que o administra atualmente.

Segundo o estudo, o posto da Barra Funda conta com área coberta de 1.415m², onde as locomotivas podem ser abastecidas com rapidez e segurança, e com área para as revisões mecânicas. Conta ainda com dependências para engenheiros, refeitórios, vestiários, almoxarifados e ferramentarias, entre outras, além de área para secagem de areia, tanques reservatórios para combustíveis, lavador de locomotivas e girador de trens.

A partir da inauguração desse posto, Apucarana passou a centralizar todos os serviços de revisão e abastecimento de trens na região Norte do Estado, serviço anteriormente feito em Cornélio Procopio, de onde foram transferidos dezenas de trabalhadores da Rede. O objetivo do novo posto era reverter a posição deficitária da empresa na região Norte e Noroeste do Estado.

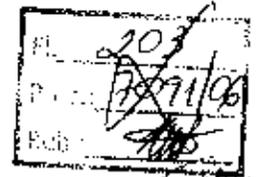
O pátio de Apucarana é considerado o maior entroncamento ferroviário do Norte do Paraná. Conta com pelo menos 18 linhas de desvio, atendendo a diversas unidades de serviço sob a administração da América Latina Logística - ALL. O entroncamento de Apucarana está inserido na rede nacional de ferrovias através de dois ramais ferroviários:

- a) com origem em Cianorte, passa por Maringá, Apucarana e Londrina, atingindo Ourinhos no Estado de São Paulo, de onde se conecta pela antiga Estrada de Ferro Sorocabana, da FEPASA, à capital paulista e ao porto de Santos;
- b) a Estrada de Ferro Central do Paraná parte de Apucarana, atinge Ponta Grossa, e dirige-se ao sul, rumo a Santa Catarina e Rio Grande do Sul e aos países do Mercosul, além de atingir por outro ramal à Curitiba e ao Porto de Paranaguá.

No estudo página 151, foram apresentadas informações quanto ao Patrimônio histórico e cultural, arqueológico, etnográfico e paisagístico. Quanto ao aspecto arqueológico os responsáveis pelo empreendimento deverão apresentar o levantamento da área em questão abordando essa temática conforme a legislação vigente.

Quanto ao mapeamento do uso e ocupação do solo atual abrangendo a área de influência situado no entorno do empreendimento, o estudo informou que a mesma apresenta-se atualmente como um importante elemento de segmentação da área urbana do município. A unidade da ALL localiza-se, de um lado, em local próximo à região central da área urbana de Apucarana e, de outro, em área de ocupação irregular, com forte adensamento populacional. Na área existe também uma forte concentração de empresas de maior porte na sua parte frontal. Os logradouros, no entorno onde está localizado o empreendimento em sua parte frontal, de ocupação mais antiga, são, dessa forma,

EM BRANCO



típicos de região altamente urbanizada e de características industriais e comerciais. Muitas destas empresas se instalaram naquela região no período áureo da ferrovia. É o caso, por exemplo, da Kowalski, que se instalou em 1952, e da Caramuru, em 1971. Poucas são as habitações com fins residenciais nessa região mais próxima ao empreendimento.

Quanto à arquitetura da estação o estudo afirma que ela está bem preservada, ao passo que os demais elementos arquitetônicos localizados na entrada do prédio apresentam-se com deficiências em termos de conservação.

Ainda há que considerar a existência de quatro casas da antiga RFFSA localizadas no pátio ferroviário. Nenhuma das casas é ocupada por funcionários ou terceirizados da ALL, segundo informações da concessionária obtidas nas visitas de campo. A ocupação destas casas é anterior ao início da concessão e a ALL não estabeleceu nenhum tipo de relação com os moradores. Como em muitas outras localidades, essas casas foram objeto de ocupação irregular, sendo necessária a intervenção pública para promover ou a relocação das famílias ou sua regularização fundiária. Essas quatro casas localizam-se muito próximas ao pátio ferroviário, apesar de manter uma distância acima de 100 metros dos tanques de combustíveis.

Entendo que por se tratar de uma área antiga cujo período data da fundação da ferrovia, a ALL deverá restaurar as estruturas para as futuras gerações como forma de conhecimento sobre o passado ferroviário de Apucarana.

O estudo também ressalta a proximidade da estrutura de manutenção da empresa à rua defronte do empreendimento e em relação a alguns estabelecimentos comerciais.

Nessa região há duas escolas municipais, posto de saúde e algumas igrejas. A Creche e Pré-Escola Serafim Colombo, a Unidade Básica de Saúde Mercedes da Silva Moreno e a Igreja de São Benedito, todos localizados na Praça Papa Paulo VI estão fora do raio de 100 metros do empreendimento. Já a Escola Municipal Papa João XXIII encontra-se muito próxima à área de passagem das composições. Defronte a escola localiza-se uma subestação da COPEL.

Entendo que nessa área onde existe a passagem das composições bem como a localização da escola, deverá ser criado um programa que contemple de forma específica essa condição. Pois muitas crianças estão expostas a riscos nessa localidade.

Quanto aos projetos municipais e a unidade de Apucarana no relacionamento da unidade de apoio da ALL com a sua cidade há que destacar duas importantes contribuições do poder público municipal: o Plano Diretor, segundo informações do estudo, o enquadramento da região da ALL como zona especial e o projeto de relocação da ferrovia e de todos os seus bens operacionais.

Segundo informações do estudo, página 167, em consulta à Prefeitura Municipal, foi confirmada a existência do projeto, mas ainda não foi desenvolvido o projeto de engenharia e o próximo passo será a busca de recursos financeiros junto ao Governo Federal. O projeto envolve tanto a ferrovia propriamente dita quanto os postos operacionais. Isto pode significar, no médio prazo, a retirada da unidade do local em que se encontra atualmente.

O Plano Diretor de Desenvolvimento de Apucarana foi instituído em dezembro de 2003, através da Lei N° 175, com o objetivo de definir os objetivos e diretrizes para o desenvolvimento das funções sociais da cidade, da propriedade imobiliária urbana, no desenvolvimento social e o



EM BRANCO

Fl.	204
Proc.	709/106
Sub.	116

206

saneamento ambiental no município. Em 2008, a Lei Nº. 243 altera alguns artigos da Lei Nº. 175/03 (Plano Diretor) e, também, as Leis Nº. 176/03 (Uso e Ocupação do Solo), Nº. 177/03 (Sistema Viário), Nº. 178/03 (Parcelamento do Solo) e Nº. 179/03 (Edificações do Município), além de dar outras providências.

A unidade da ALL de Apucarana está localizada, segundo o Macrozoneamento, no perímetro urbano, na Macrozona de Consolidação. O empreendimento está situado à Avenida Governador Roberto da Silveira; ao fundo passa a Rua 15 de Novembro. Um viaduto passa ao lado do empreendimento e uma passarela, que cruza a área da Unidade, possibilita o acesso dos moradores do bairro residencial, que fica nos fundos da ALL, à Avenida, uma das principais do município.

Os problemas com relação ao fluxo de tráfego do município é uma preocupação registrada no Plano Diretor de Apucarana. As vias férreas que cortam o perímetro urbano são citadas como gargalos, pois segmentam a cidade em três partes e poucos são os locais de travessia. Em 2001 foi inaugurado um viaduto sobre a linha férrea – próximo das instalações da Unidade da ALL – que liga a Av. Governador Roberto da Silveira à Vila Regina. O Plano Diretor (Lei Nº 173/03) adverte a necessidade da construção de, no mínimo, dois novos viadutos sobre as vias férreas, para melhorar a circulação intraurbana no município.

Não obstante, o transporte ferroviário e a infraestrutura instalada são vistos, pelo município, como vantagens locacionais na atração de novos empreendimentos industriais. Em relação ao Uso e Ocupação do Solo, a área do empreendimento é classificada como Zona Especial (ZE), “destinadas à manutenção de padrões urbanísticos específicos em áreas onde haja a presença de atividades, usos ou funções urbanas de caráter excepcional, não enquadráveis nas zonas definidas neste artigo” (Lei Nº 243/08, Art. 17).

Segundo o estudo apresentado, o que se constata hoje, é que a unidade não está em conflito com o Plano Diretor do município que, inclusive, reconhece a área como especial.

Quanto ao aspecto sócio econômico, praticamente todos os domicílios possuíam acesso aos serviços de abastecimento de água da rede geral. Algumas poucas moradias utilizam água de poço. Já, quanto ao atendimento de esgotamento sanitário, o município apresenta elevada precariedade, atendendo em torno de 35% da população, segundo informações obtidas em entrevistas na Prefeitura Municipal. Apenas 19,7% dos domicílios apresentavam-se ligados à rede geral, provavelmente pluvial. A coleta de lixo atende praticamente a totalidade da comunidade. Mesmo se tratando de área de ocupação irregular, a região é bem servida de serviços públicos, contando também com posto de saúde e duas escolas públicas muito bem conservados. Alguns destes indicadores relativos ao atendimento de serviços públicos são inclusive melhores no entorno do que a média municipal, provavelmente por contemplar a população rural no último caso.

Quanto ao número de moradores, a maioria dos domicílios possuía no máximo quatro moradores. O predomínio de casas é característica da ocupação da região. Por se tratar de área de ocupação irregular, há uma maior proporção de cômodos como moradias, em relação à média municipal. Isso denota o baixo rendimento de parte de seus moradores. O entorno mais próximo da unidade de Apucarana em 2000 contava com uma população de 1.966 pessoas, segundo as informações dos dois setores do Censo Demográfico. O seu perfil etário apresentava-se relativamente diferente da média do município, com uma maior proporção de crianças e jovens e menor proporção de idosos.

ENI BRAND

Fl. 205
Pág. 7946
Rubr. [assinatura]
[assinatura]
[assinatura]

Tendo como um dos seus determinantes a composição etária, a população do entorno apresenta um quadro menos satisfatório nos indicadores de escolaridade. A taxa de alfabetização do entorno era de 83,3%, enquanto em Apucarana, 89,0%. Entretanto, esse fenômeno só ocorre de forma pronunciada com a população de 25 anos e mais. Entre a população mais jovem, ainda em idade escolar, a taxa de alfabetização chega a ser mais elevada no entorno.

Segundo o estudo, a população do entorno mais diretamente afetada pelo empreendimento possuía em 2000, remuneração relativamente baixa, com predominância de população em grupos etários mais jovens, com um perfil de residência com acesso aos alguns bens básicos de infra-estrutura, mas com existência de muitas moradias precárias.

Apucarana é um dos maiores municípios do Paraná (11º lugar). Em 2007 possuía uma população estimada pelo IBGE de 115.323. A sua taxa de urbanização é bastante elevada, ao mesmo tempo em que a atividade agropecuária vem perdendo importância na sua economia. O município tem apresentado uma taxa de crescimento em torno de 1,0% a.a. desde a década passada, destacando-se a queda da população rural.

A expansão do processo de urbanização observado no Paraná, concentrado em poucos municípios, principalmente naqueles que apresentavam vantagens locais como Apucarana, estimulou também a concentração de serviços que geraram diversas melhorias nos indicadores sociais, em que pese ainda estarem inscritos em um quadro de elevada concentração da renda e de um número considerável de pobres e indigentes.

Cabe salientar que vários direitos constitucionais estabelecidos em 1988 levaram a maiores investimentos públicos, principalmente em educação e saúde, melhorando sensivelmente os respectivos indicadores para a maioria dos estados e municípios brasileiros.

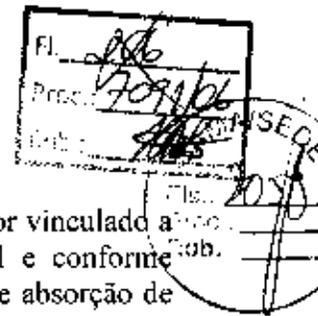
Segundo o estudo, como resultado desses diversos movimentos, tanto relacionados às melhorias expressivas nas áreas de educação e saúde como à modesta contribuição do indicador de renda, o IDH de Apucarana passou de 0,715 para 0,799 na década de 90, proporcionando-lhe a posição de município de médio desenvolvimento humano, ocupando a 25ª posição no Estado do Paraná.

O dinamismo da economia do município de Apucarana vinculou-se, em grande medida, ao desempenho das atividades de prestação de serviços e comércio de mercadorias, que entre 2002 e 2006, em termos reais cresceram 27,9% chegando ao final do período a representar quase dois terços (62,7%) do PIB de Apucarana.

Em seu conjunto, aproximadamente 58% da população ocupada em Apucarana não tinha rendimento ou recebia até dois salários mínimos mensais. Esta proporção de pessoas com baixos rendimentos era superior àquela observada para o total do Estado (55,6%) indicando um elevado nível de dificuldades de sobrevivência para considerável parcela da sua população bem como uma maior necessidade de oferta de serviços sociais públicos para atender às necessidades da sua população.

Do aumento de 10,7 mil postos de trabalho observados no município no período 2000/2007, cerca de 63,2% foram gerados nas atividades industriais, especialmente naquelas voltadas ao segmento têxtil, do vestuário e artefatos de tecidos (5,0 mil empregos) e, em menores proporções pelas indústrias de produtos alimentícios, bebidas e álcool etílico (448 postos), pelas indústrias do material elétrico e de comunicações (399 empregos) e pelas indústrias da borracha, fumo, couros,

EMI BRANCH



peles, similares, indústrias diversas (317 vagas). Apesar de menos importante, o setor vinculado a atividade agropecuária sempre apresentou forte interação com a economia local e conforme apresentado no estudo, a indústria têxtil no Município está em constante expansão e absorção de mão-de-obra. Junto com atividades de comércio de mercadorias e prestação de serviços, com destaque para o comércio varejista (2,0 mil postos de trabalho), administração pública direta e autárquica (971 empregos), transportes e comunicações (532 vagas), ensino (368 empregos), comércio e administração de imóveis, valores mobiliários (345 vagas) e serviços de alojamento, alimentação, reparação, manutenção (333 postos).

* AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS

A metodologia detalhada no estudo para a caracterização dos impactos decorrentes da operação da unidade considerou os seguintes aspectos: fase, natureza, temporalidade, ocorrência, frequência ou probabilidade, importância ou severidade, continuidade ou reversibilidade, significância e as medidas mitigadoras, bem como as responsabilidades a serem tomadas.

Segundo o EA, a avaliação dos aspectos provenientes da implantação e operação do empreendimento ou atividade sob análise é iniciada com a análise das atividades, produtos e serviços associados ao objeto do estudo, associada às condições ambientais identificadas na etapa de diagnóstico, visando identificar elementos que possam interagir com o meio ambiente, ocasionando um impacto. Este elemento é denominado de aspecto ambiental, sendo o impacto associado à efetiva ou potencial modificação adversa ou benéfica do meio ambiente, resultante em todo ou em parte dos aspectos ambientais.

Conforme EA foram segue abaixo a Identificação e avaliação de impactos ambientais sócio econômicos:

Ruído e vibração:

Ruído e conforto acústico da comunidade. Diversos estudos e publicações demonstram que os ruídos provenientes da operação ferroviária, dentre as demais relacionadas ao transporte, são os de menor impacto sobre o conforto acústico da população em geral, apontando-se como fontes mais impactantes, e conseqüentemente as que geram maiores reclamações, o tráfego urbano ou rodoviário, e o transporte aéreo.

Neste aspecto, a localização fixa da ferrovia gera vantagem no sentido de que o uso do solo do entorno pode ser planejado levando-se em consideração a sua presença. Como em geral as linhas ferroviárias em estudo são antigas, sabe-se que boa parte da ocupação do entorno foi realizada sabendo-se de sua existência naquele local, e de sua perpetuidade. Este tema pode levar a intermináveis discussões em várias esferas, jurídica, popular e de mídia, sobre direito adquirido, sobre o pré-conhecimento daqueles que optam por se estabelecer nas proximidades, sobre o zoneamento realizado ou não pelo poder público municipal, sobre a responsabilidade da empresa concessionária, e acerca de outras questões semelhantes. São todos aspectos controversos, mas que certamente devem ser levados em conta na busca pela resolução de eventuais transtornos identificados.

O ruído se faz presente com maior intensidade pela movimentação do material rodante no pátio de Apucarana. Nesta situação os mais afetados são os colaboradores da concessionária, porém a



EM BRANCO

própria empresa fica responsável por oferecer condições adequadas de trabalho e equipamentos de proteção individual, a fim de garantir a integridade física dos mesmos.

Conforme estudo página 261, não há registro de monitoramentos dos níveis de ruídos no entorno da unidade, tornando vaga à análise do real impacto do mesmo no entorno. Caberá a empresa responsável a importância da implantação de um programa de monitoramento, que gere dados capazes de subsidiar ações futuras visando a mitigação deste impacto, as quais devem ser necessariamente estudadas caso a caso em função da especificidade associada a cada fonte receptora e possivelmente impactada, como atividade, horários, distância, diferença de altura e barreiras existentes, dentre outras variáveis. Além da implantação efetiva do Manual de Gestão Ambiental PGA-006 - Controle de Ruídos.

Vibração, conforto da comunidade e prejuízo as construções civis:

Em menor magnitude, a vibração surge como um aspecto gerador de impacto quando ocorrente de maneira intensa por um longo período de tempo. A vibração proveniente da movimentação do material rodante e das atividades normais do site, não é suficiente, pelo menos numa primeira avaliação, para acarretar em impactos significativos quanto ao desconforto da comunidade. As ondas vibratórias perdem força na medida em que se dissipa sobre as demais linhas do pátio ou esbarra em barreiras físicas.

Por outro lado, esta exposição, em longo prazo, pode contribuir para desgaste de construções e estruturas mais antigas, que já apresentam desgaste por ausência de manutenção. O impacto no conforto da comunidade é perceptível, pois existem residências localizadas em área de invasão da faixa de domínio, portanto muito próximas da linha ferroviária o que ocorre na Unidade de Apucarana. Para tanto, um monitoramento se faz necessário junto às residências que sofrem riscos potenciais de desestabilização de estruturas que, por ventura, estejam comprometidas com as vibrações provenientes da movimentação do material rodante e das atividades do site.

Geração de emprego e renda diretos e indiretos:

O empreendimento tem sido responsável pela geração de emprego e renda tanto direto quanto indireto no município de Apucarana. Após anos de abandono, o modal ferroviário passou pelo processo de desestatização e voltou a receber investimentos em infra-estrutura e equipamentos. a Unidade em Apucarana significa a geração de 182 empregos diretos no município, sendo 115 contratados pela ALL e 67 por empresas terceirizadas.

Geração de receita tributária:

Por se tratar de atividade de serviços industriais, a unidade está sujeita a recolhimento tributário. Além disso, através dos empregos gerados contribuem para elevar o montante de impostos proporcionados pelo consumo dos salários. À medida que diversos projetos têm sido desenvolvidos pela ALL visando incrementar o volume transportado, a atividade da Unidade contribui efetivamente para a expansão dos serviços da ALL e conseqüentemente para a geração de receita tributária.

EM BRANCU

Fl.	1291/06
Proc.	1291/06
Assin.	[Assinatura]

1291/06

Maior dinamismo à economia local:

Conforme estudo, a facilidade de escoamento da produção tem significado elemento diferencial nas decisões locacionais de novos empreendimentos. Em Maringá, a presença dos trilhos da estrada de ferro constitui importante elemento favorecendo a atração de novas empresas. O entorno da unidade comprova a forte relação entre a ferrovia e a atividade industrial. Diversas empresas estão instaladas estrategicamente próximas à ferrovia visando facilitar o escoamento da produção. Nesse sentido, a retomada dos investimentos da unidade operacional da ALL após a privatização, nos anos 90, tem representado, assim como a ferrovia no seu conjunto, a perspectiva de um novo período de crescimento, assentado atualmente mais na intermodalidade.

Ademais, como observado anteriormente, a unidade utiliza, em diversas oportunidades, o comércio e os prestadores de serviço locais para o seu suprimento. Isso é fundamental para dinamizar a economia local, assim como o fortalecimento do transporte intermodal. Apucarana é o maior entroncamento rodoferroviário do Norte do Estado, sendo assim a intermodalidade elemento inerente ao seu crescimento econômico.

Aumento da produtividade do setor ferroviário:

O setor ferroviário passou por profundas alterações desde a sua chegada no final do século XIX. Não é mais usado para o transporte de passageiros nem para pequenas cargas. Aglutina basicamente os interesses de grandes produtores. Nesse contexto, os serviços de manutenção são fundamentais para conferir maior produtividade ao modal, contribuindo para intensificar o uso do transporte ferroviário para exportação, elevando as receitas cambiais.

Possibilidade de ocorrência de acidentes com moradores do entorno:

O pátio da ALL, assim como herdado da antiga RFFSA, apresenta-se desprotegido em parte substancial do trajeto das composições dentro do pátio, em que o cercamento da sua área é deficiente, de forma a evitar a passagem de moradores do entorno pelo local, assim como falta maior sinalização quanto aos perigos que cercam o uso do pátio para passagem de pedestres. É importante ressaltar que o pátio citado acima, tem apresentado várias deficiências quanto a manutenção da estrutura física que precisam ser objeto de um programa específico. Há problemas na manutenção predial, na capina do mato ao longo dos trilhos e na faixa de domínio e na limpeza do pátio de um modo geral. A solução destas deficiências é importante tanto na prevenção de acidentes, quanto no aumento da produtividade do modal ferroviário quanto na identidade do município com a ferrovia.

V - RECOMENDAÇÕES:

Com base no levantamento e avaliação de impactos ambientais e considerando, os passivos ambientais apurados, o EA/PBA apresentou medidas mitigadoras compensatórias, algumas medidas a serem adotadas de imediato e outras serão consolidadas na forma de uma série de Programas de Controle e Monitoramento Ambientais propostos. Cabe ressaltar que a aplicação das medidas apresentadas no EA/PBA serão em geral, de responsabilidade da ALL – que é a autoridade ferroviária responsável, que tem a função de coordenar e administrar os recursos para o cumprimento das diretrizes e objetivos aqui estabelecidos. Cabe também à ALL, a articulação com as demais autoridades e entidades públicas e privadas nas ações de caráter municipal e regional

[Assinatura]

EM BRANCO

relevantes a ferrovia entendendo que tudo que for feito bem como toda ação a ser tomada deverá ser reportada as entidades públicas federais, estaduais e municipais competentes.

Programas de Controle e Monitoramento

1. Programa de Educação Ambiental – tem por objetivos: desenvolver atividades de educação sócio-ambiental, aproveitando as experiências de projetos da ALL como o Trem Ambiental e o Vagão do Conhecimento, tendo como público alvo principalmente as famílias mais carentes do entorno da Unidade; instruir os funcionários da Unidade no sentido de adotar comportamento ambientalmente correto no desenvolvimento das suas atividades profissionais; estabelecer mecanismos de informação da comunidade sobre as questões ambientais relacionadas à Unidade, seus impactos e programas e medidas mitigadoras e compensatórias. Seguindo a idéia de que a Educação Ambiental deve ser um “ato político voltado para a transformação social” (JACOBI, 2003, p. 189), EA página 299.

2. Programa de Comunicação Social – tem por objetivos: estreitar o relacionamento com a imprensa, divulgando o trabalho da Unidade e sua importância estratégica na garantia da qualidade do transporte ferroviário; estabelecer um canal permanente de comunicação com a comunidade local, tal qual um ombudsman; disseminar internamente a prática da participação dos funcionários e terceirizados na solução de problemas que surjam no dia-a-dia da Unidade e no seu relacionamento com a comunidade; divulgar os projetos de caráter sócio-ambiental da empresa e seus principais resultados junto à comunidade local.

Após análise do EA/PBA apresentado ao IBAMA, o empreendedor deverá cumprir rigorosamente todos os programas bem como os planos propostos adequando-os as características individuais das comunidades afetadas direta e indiretamente pelo empreendimento em questão.

VI - CONCLUSÕES:

Diante do exposto, entendo que o Estudo Ambiental (EA) e o Plano Básico Ambiental (PBA) atenderam aos seus objetivos entretanto, existe um projeto de modificação do modal ferroviário atual de Apucarana incluindo a mudança de suas Unidades de Apoio. Para tanto, todos os programas bem como medidas mitigadoras e planos deverão ser adotados pelos responsáveis pela Unidade Ferroviária de Maringá no caso ALL, para fins de regularização, contemplando as particularidades apresentadas pela região onde se localiza o empreendimento, sejam estas localizadas nas áreas de influência direta bem como na indireta.

1. Recomendo que sejam apresentadas informações pertinentes a existência ou não de sítios arqueológicos da área de influência em questão.
2. Deverá ocorrer um monitoramento junto às residências que sofrem com as vibrações provenientes da movimentação do material rodante e das atividades do site.
3. Deverá ocorrer a implantação de um programa de monitoramento de ruídos, que gere dados capazes de subsidiar ações futuras visando à mitigação deste impacto, as quais devem ser necessariamente estudadas caso a caso em função da especificidade associada a cada fonte receptora e possivelmente impactada, como atividade, horários, distância, diferença de altura e

EM BRANCO



barreiras existentes, dentre outras variáveis. Além da implantação efetiva do Manual de Gestão Ambiental PGA-006 – Controle de Ruídos.

4. Apresentar declaração da prefeitura municipal de que o local e o tipo de empreendimento ou atividade da Unidade de Apoio estão em conformidade com o Plano Diretor.
5. Comunicar, imediatamente, a ocorrência de qualquer acidente com o conseqüente impacto sobre o ambiente e/ou sobre a população lideira, ao IBAMA/Sede, à Coordenação Geral de Emergências Ambientais (CGEMA) e à Superintendência do IBAMA no Paraná.
6. Observar e aplicar as Normas Regulamentadoras de Segurança e Saúde no Trabalho a todas as unidades de Apoio.
7. Ressalta-se que o município de Apucarana possui áreas de preservação histórica – cultural. Entendo que quaisquer intervenções que venham a ser adotadas no presente e no futuro, previamente as autoridades competentes deverão ser consultadas para quaisquer informações e posicionamentos a respeito dos patrimônios das áreas de influência em questão e que todas as áreas identificadas como patrimônio histórico/cultural tombadas ou não, deverão ser preservadas para as futuras gerações.
- 8 Solicito a apresentação de um Programa de Gestão ambiental voltado para o gerenciamento de todos os programas a serem executados além das demais atividades de gestão ambiental.
9. Apresentar programa que contemple as comunidades diretamente afetadas as margens da ferrovia incluindo escolas e demais equipamentos que existem nas imediações.
10. Qualquer alteração de traçado e de localização da unidade de apoio à empresa responsável deverá entrar com novo processo de licenciamento prévio junto ao Ibama.
11. Elaborar Programa de gestão do patrimônio histórico, cultural, artístico e arqueológico.

À consideração superior,


Geógrafa - Enka Klen Panquestor
CREA-DF 11277/D

De acordo


Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COMISSÃO DE LICENCIAMENTO

17/07/2009

EM BRANCO



Serviço Público Federal
Ministério do Meio Ambiente

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA

Fl. 214
Proc. 079106
Data: 17/07/09



PARECER TÉCNICO Nº 88 /09 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 17 de julho de 2009.

De: Érika Klen Panquestor – Geógrafa – Especialista em Gestão Ambiental e Ordenamento Territorial

Ao: Coordenador de Transportes
Eugênio Pio

Assunto: Análise do Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental da Unidade de Apoio de Maringá - Paraná – PR

Processo nº: 02001.007091/2006-23

I – INTRODUÇÃO

Este parecer tem por objetivo apresentar a análise sócio econômica do Estudo Ambiental e do Plano Básico Ambiental da Unidade de Apoio da Malha Ferroviária Sul de Maringá, Paraná, para fins de regularização do empreendimento em questão. Este projeto tem como empreendedor a América Latina Logística do Brasil S/A ALL.

II – RESPONSÁVEIS

PELO EMPREENDIMENTO

A operação da Malha Ferroviária Sul de Maringá é de responsabilidade da ALL - América Logística Malha Sul S/A., empresa inscrita CNPJ sob o nº 01.258.944/0005-50 e Inscrição Estadual: 901222199-51 cuja atividade corresponde a: Transporte de cargas, localizada na Rua: Emílio Bertolini, 100 Vila Oficinas, Curitiba – PR, CEP: 82.920-030.

PELOS ESTUDOS TÉCNICOS

O estudo apresentado para subsidiar a regularização da Unidade de Apoio da Malha Ferroviária Sul de Maringá, Paraná é de responsabilidade da empresa consultora Assessoria Técnica Ambiental Ltda, empresa inscrita CNPJ sob nº 05.688.216/0001-05, Registro no CREA-PR: 41043, localizada na Rua Capitão Souza Franco, nº 881, sala 136, Curitiba/PR CEP: 80.730-420.

1
A

LEVI BRANCO

Fl.	212
Proc.	231/9
Subj.	



III – CARACTERIZAÇÃO DA ATIVIDADE

Conforme informações fornecidas no Estudo Ambiental (EA), o empreendimento em questão localiza-se na cidade de Maringá no Estado do Paraná.

A ferrovia em questão pertenceu à Rede Viação Paraná-Santa Catarina e chegou a Maringá em 1954, fazendo parte do trecho Ourinhos-Cianorte. O prédio da estação foi reconstruído em 1970 pela Rede Ferroviária Federal S.A. e em 1991, com a perda de sua função de atender a passageiros, foi desativada e demolida.

Na década de 70, o pátio de manobras da Rede ferroviária Federal ficava bem no centro da cidade e os trilhos cortavam a cidade de leste-oeste. Em 1985, um novo projeto urbano foi desenhado para Maringá por Oscar Niemeyer e o pátio foi transferido para o bairro Parque Industrial, porém o trilho principal não foi retirado e o tráfego contínuo de trens de carga permaneceu trafegando no Novo Centro, com os transtornos que isso acarretava ao desenvolvimento imobiliário da região.

Para solucionar a questão acima, foi construído em 1997, um túnel de 1640 metros por 17 metros de largura, sob a cidade, dando passagem à linha do ramal, sendo os trilhos, que cortavam a zona urbana, removidos. Em 2007, passavam pelo túnel cerca de 15 vagões tanques por dia. Sobre o túnel foi pavimentada uma avenida que permitiu o processo de urbanização da região.

No ano de 2008, havia cerca de 30 prédios em construção no Centro-Novo. Também, em 1997, foi aberta uma nova estação chamada de Maringá-Nova, no bairro Parque Industrial, fora do centro urbano da cidade, atendendo apenas a trens cargueiros. Nessa estação, sob a administração da América Latina Logística (ALL), em 2008, era operado um Terminal Intermodal com capacidade estática para 42 mil toneladas de grãos.

Segundo o estudo apresentado, a ALL investiu cerca de R\$ 6,5 milhões na adaptação da estrutura de carga e descarga do Terminal de Maringá e no layout das linhas do corredor de exportação em Paranaguá. No pátio da Estação de Maringá havia 15 desvios, e operavam as seguintes Unidades: estação, terminal PPH, posto de lavagem e manutenção de vagões, estação de tratamento de água e escritório da via.

Os serviços prestados pela unidade de apoio Maringá localizada junto ao pátio ferroviário, compreendem as atividades de lavagem e carregamento de vagões.

As unidades de apoio foram descritas da seguinte forma:

* A primeira localidade indica o local da antiga estação de Maringá, construída em alvenaria, que atualmente vem sendo utilizada como escritório administrativo da unidade. Nesta mesma edificação ainda estão, uma copa, cozinha, sanitário e vestiários para utilização dos colaboradores.

* segunda localidade corresponde à pista de lavagem de vagões, realizada em área semi-coberta, com piso de concreto associado a um sistema de captação e drenagem de efluente. Ao lado da rampa de lavagem estão distribuídos tanques ou cisternas receptores da carga orgânica, que posteriormente é coletada em caçambas para destinação final,

* terceira localidade corresponde à estação compacta de tratamento de efluentes, instalado em área coberta, com piso de concreto. O sistema é composto por tanque de equalização, separador água e



EMI BRANCO

óleo, tanque pulmão de borra, flutador, neutralizador, tanque de correção de pH e tanques de decantação, além de duas lagoas de acração que estão desativadas. Em uma das linhas do pátio próxima a ETE é realizada a lavagem de vagão tanque, em área aberta. Uma rampa de concreto com canaleta de drenagem de líquidos foi construída sobre a linha de modo a garantir a impermeabilidade do local,

* quarta unidade é a de armazenamento de materiais da turma de via e peças de vagões, como presilhas e abraçadeiras é realizado em uma casa de menores dimensões e;

* quinta unidade possui um almoxarifado de materiais e máquinas em um pavilhão de madeira. Em uma linha férrea, paralela ao pavilhão do almoxarifado, são realizados pequenos reparos em vagões, como troca de sapatas de freio e verificação da temperatura dos rodeiros, porém se trata de serviços leves, diferentes daqueles realizados nos postos de manutenção de vagões. Além das estruturas acima descritas, a unidade conta com um pequeno posto de abastecimento de combustível próximo ao local de reparo dos vagões, que, segundo informações da concessionária, pertence à terceiro.

IV – ANÁLISES E CONSIDERAÇÕES

O diagnóstico ambiental apresentado para o Meio Sócio econômico, foi realizado por meio de levantamentos histórico-culturais e geográficos das áreas de influência do empreendimento em questão. Esse levantamento partiu de uma análise micro para uma análise macro, focando nos elementos sociais e econômicos do seu entorno e as características da população das áreas de influência. Utilizou-se de dados primários e secundários para o levantamento de informações além de se considerar as leis necessárias para a elaboração do estudo ambiental. É importante deixar claro que o EA/PBA apresentado, abordou as Unidades de Apoio da Ferrovia Malha Sul de Maringá - Paraná.

Segundo o EA/PBA, as Áreas de Influência do empreendimento correspondem à área circunvizinha ao empreendimento, estendendo-se em algumas situações ao município. Se os impactos urbanos mais significativos ocorrem na área circunvizinha ao empreendimento, há efeitos que são sentidos no conjunto do município. Assim, a ênfase dada e apresentada foi à avaliação dos 100 metros no seu entorno, considerando-se também o entorno de 500 metros. Também foi considerado o município e seu conjunto, como forma de averiguar a relação entre os postos da ALL e a dinâmica da cidade.

O estudo levou em consideração o levantamento de informações voltadas para os fundamentos da economia. Segundo o EA/PBA, a produção econômica surge em função do atendimento de necessidades humanas ilimitadas frente a recursos produtivos escassos. É justamente essa ótica que permeia as discussões em torno do desenvolvimento econômico, do qual faz parte a escolha do modal de transporte que sustentará este processo. É importante ressaltar que este tipo de levantamento informa de forma precisa o desenvolvimento local a qual o empreendimento se encontra demonstrando a importância do empreendimento em questão ao município o qual faz parte.

No estudo foram apresentadas informações do período anterior bem como posterior à concessão da ferrovia onde, foram consideradas as transformações decorrentes do processo de privatização e os rebatimentos positivos e negativos sobre a cidade.

EM BRANCO

Fl.	0214
Procl.	2691/06
Rub.	110

Segundo o estudo, assim como a ferrovia, vagões e locomotivas estavam sucateados quando do processo de privatização. A estrutura de manutenção ferroviária apresentava carência de investimentos e, na maioria dos casos, defasagem tecnológica. O sucateamento e a reduzida expansão de vários segmentos vinculados à infra-estrutura se constituíram em entrave ao crescimento econômico do país. Cabe ressaltar que a estrutura física da ferrovia foi praticamente mantida. Das edificações existentes, poucas são novas.

Uma das principais transformações citadas no estudo refere-se à gestão de pessoal. O quadro de funcionários foi redimensionado procurando atender às necessidades da empresa, tanto em termos de redução de custos como de flexibilidade na alocação dos trabalhadores e no seu perfil produtivo. O resultado foi a introdução da terceirização possibilitando uma redução de custos e flexibilidade da organização da empresa.

Atualmente, os funcionários diretamente contratados pela concessionária trabalham em postos associados principalmente na administração e fiscalização. O setor operacional fica praticamente todo a cargo do pessoal terceirizado. Em função disso, a rotatividade é uma característica entre eles. Além disso, na maioria dos casos, apresentam menor escolaridade.

Entendo que dentro do Programa de Educação Ambiental bem como de Comunicação Social os funcionários tanto da concessionária quanto os terceirizados deverão receber treinamento e informações necessárias ao bom entendimento das regras ambientais bem como de trabalho, segurança e saúde para o bom e correto andamento do processo produtivo ao qual estão vinculados.

Segundo o estudo, o resultado dos investimentos realizados na unidade e a reestruturação do quadro funcional podem ser observados na capacidade de lavagem de 50 vagões/dia, utilizando dois caminhões pipa. Dentro da unidade é realizado o trabalho de manutenção de vagões, restrito a pequenos consertos, tais como escotilha, furo na caixa e tremonha, com uma produção média de 10 a 15 vagões/dia.

No relacionamento da unidade com a cidade que a abriga, há que considerar que o funcionamento de qualquer empreendimento apresenta rebatimentos tanto positivos quanto negativos. São empregos diretos e indiretos, compras no comércio local, contratação de serviços de terceiros, atração de novos investimentos que se aproveitem das economias de escala geradas, entre outros.

No caso específico da unidade de apoio da A.L.U. de Maringá, sua atividade se refere à lavagem de vagões, transbordo caminhão-vagão, um pequeno posto de abastecimento, pertencente a terceiro, e manutenções simples de vagões. As manutenções atingem uma média entre 10 e 15 vagões/dia. A atividade de lavagem de vagões alcança uma produção de 50 vagões/dia com dois caminhões pipa. A unidade funciona em três turnos, ininterruptamente: 7:00 às 15 horas; 15:00 às 23:00 horas; 23:00 às 7:00 horas.

Estas atividades possibilitam a ocorrência de diversos tipos de reflexos sobre a economia local. A observação do pátio ferroviário por si só já permite constatar a forte interação do empreendimento com o setor industrial do município. O empreendimento é atualmente responsável pela geração de 79 empregos diretos e a contratação de 68 trabalhadores de quatro empresas terceirizadas. Essas empresas são responsáveis por: Removedor de Resíduos, Auxiliar Geral, Trabalhador de Via.

EM BRANCO

Apesar do processo de privatização ter levado à redução dos postos de trabalho diretamente contratados pela Unidade, a sua realização contribuiu para a manutenção do empreendimento, mesmo que sob novos moldes. Além disso, os postos de trabalho gerados pelas empresas terceirizadas são essencialmente operacionais e utilizam muitas vezes mão de obra com reduzida qualificação. É justamente esse grupo de trabalhadores que normalmente encontra maiores dificuldades de obter algum tipo de ocupação. Ademais, a ferrovia tem contribuído para atrair novos investimentos de grande porte para a região, principalmente devido à presença de terminais intermodais. É importante deixar claro que a Unidade assume papel importante ao garantir a qualidade na prestação do serviço de transporte ferroviário.

Outro ponto a ser considerado diz respeito a discussão em torno da maior interação entre comunidade e sistema ferroviário ou seja, a interação deverá estar relacionada a devolver à ferrovia e seus bens operacionais a antiga identidade que possuíam com as cidades em que estavam localizados. Para tanto, o estudo apresentou algumas ações sócio-ambientais como o Vagão do Conhecimento, de iniciativa da ALL, junto à comunidade para que se restabeleça o elo identitário. Atualmente a Unidade de Maringá participa de diversos projetos de inclusão social e relacionamento, tanto com a comunidade, como com seus funcionários. A Unidade dispõe de Comitê de Gente e desenvolve projetos para estreitar o relacionamento com a população interna e externa, tais como: o Portas Abertas e o Trem da Família, o Trem Ambiental e o Vagão do Conhecimento.

Entendo que essas ações deverão ser intensificadas a ponto de atingir o maior público possível da área de influência contribuindo dessa forma com a divulgação de informações esclarecedoras necessárias as comunidades envolvidas de Maringá.

Quanto ao patrimônio histórico/cultural o estudo apresentou bens tombados pelo Estado do Paraná e o Município de Maringá. Caberá ao empreendedor agir em parceria com as autoridades competentes com fins de assegurar a preservação desses bens históricos/culturais para as futuras gerações.

Sabe-se que quanto ao Uso e ocupação do solo na área de influência, a unidade de Maringá está localizada em área industrial: Distrito Industrial II. O pátio é circundado por diversas indústrias, ao mesmo tempo em que convive com a presença de algumas residências nas suas imediações. Principalmente as casas de funcionários erguidas pela RFFSA que convivem mais diretamente com os trilhos da ALL.

Atualmente, existem 30 casas da RFFSA nas proximidades do pátio ferroviário. Os moradores são ex-funcionários da Rede, atuais funcionários da ALL, além de pessoas que não apresentam nenhuma relação direta com estas duas empresas. Convivem não somente com os trilhos do trem, mas também com grandes silos. Os trilhos, além de passarem próximos, localizam-se em um patamar superior à rua em que estão situadas as casas, sem que haja proteção em caso de descarrilamento.

O resultado dessa mistura de indústrias e residências no entorno do pátio ferroviário é o seu uso para passagem de pedestres, muitas vezes bem ao lado dos trilhos. Sistemáticamente são vistas pessoas a pé ou de bicicleta passando pelo pátio. O destino ou a origem normalmente é a rua em que se localizam as casas da RFFSA.

EM BRANCO

Fl.	816
Proc.	709106
Rub.	

Entendo que estas famílias correm perigo caso aja algum tipo de acidente nas proximidades de suas casas bem como àquelas que são transeuntes. Caberá ao empreendedor criar meios eficazes de informação, limpeza e manutenção das passagens próximas e ao lado da ferrovia com o objetivo de prevenir e inibir quaisquer problemas às pessoas bem como às famílias que circulam nas imediações da linha dos trens assegurando dessa forma a vida de todos.

Foi descrito no EA que a área estudada apresenta alguns problemas de manutenção no pátio. O mato toma conta de uma grande parte da área limítrofe do empreendimento com casas e empresas, as valas de escoamento da água de chuva estão cheias de entulhos e há possibilidade de passagem de pessoas estranhas à A.I.L. Entendo que por segurança as áreas em questão deverão sofrer manutenção periódica visando o bem estar e a vida de todos que circulam nas suas imediações.

Quanto a caracterização da população residente na faixa de domínio e num raio de 100 metros do empreendimento verificou-se que é um espaço essencialmente industrial com poucas residências existentes nesta região, basicamente o que existe são casas da RFFSA e alguns caseiros nas unidades fabris.

A região que abriga o setor censitário, utilizado como referência do entorno mais imediato ao empreendimento, congrega 158 domicílios. Justamente por se tratar de área de ocupação mais antiga e consolidada, não havia domicílio improvisado.

Conforme estudo, em termos de acesso aos serviços públicos de abastecimento de água, apenas uma parte dos domicílios estava conectada à rede geral, 40,0% tinham como fonte de abastecimento, poço ou nascente. A maior parte dos domicílios não era servida por serviço público de esgotamento sanitário via rede geral, destinando à fossa séptica. O lixo era coletado pelo serviço público na maioria das moradias. Os indicadores relativos ao atendimento destes serviços são, em sua maioria, mais satisfatórios na média municipal do que no entorno.

Quanto ao número de moradores, a maioria dos domicílios possuía no máximo quatro moradores, indo ao encontro do perfil municipal. O predomínio de casas é uma característica da maioria dos bairros mais afastados do centro do município.

O entorno mais próximo da Unidade de Maringá, em 2000, contava com uma população de 564 pessoas, segundo as informações do Censo Demográfico. Apesar de o grupo etário até 14 anos ainda apresentar participação importante, é inferior à média municipal. A PIA – População em Idade Ativa é ligeiramente superior no entorno.

Quanto ao nível educacional, tomando o grau de alfabetização como referência, a população do entorno apresenta um quadro menos favorável em relação à média municipal. A taxa de alfabetização do entorno foi de 88,8% enquanto na média municipal era de 92,9%.

Em termos de remuneração, a população do entorno diferencia-se ao apresentar uma maior proporção de responsáveis pelo domicílio auferindo baixos rendimentos. A diferença mais favorável à população do entorno é a não existência de responsáveis pelo domicílio sem rendimento, contrariamente à média municipal que era de 5,2%.

Dessa forma, conforme estudo, essas informações indicam, que a população do entorno mais diretamente afetada pelo empreendimento possuía, em 2000, remuneração relativamente baixa, com predominância de grupos etários mais em idade produtiva, já se configurando redução

EMBRANCU

Fl.	207
Proc.	207/06
Rub.	110

absoluta da população até 14 anos. As moradias, em 2000, ainda não possuíam acesso garantido aos serviços de água e esgotamento sanitário.

Com vistas a compreender as diferentes interações que se estabelecem entre a cidade e a Unidade da A.I.L., serão analisadas sucintamente as características sociais e econômicas da área de influência direta. Considerando que o empreendimento está inserido no contexto socioeconômico de caráter macro, ou seja, o município, não se pode entender sua dinâmica sem se conhecer a realidade de Maringá.

Maringá é um município de caráter basicamente urbano. Está localizado a 350 km da capital, Curitiba. A taxa de urbanização em 2000 era de 98,4%. A população urbana vem crescendo de forma moderada já a população rural apresentou redução absoluta. A sua população vem alterando a composição etária, com redução da população jovem, inclusive variação absoluta negativa, ao passo que a população idosa cresceu a um ritmo superior ao observado nas demais faixas de idade, fruto das melhorias na área de saúde. Apesar disso, a população em idade ativa – PIA, em que se encontram as pessoas que são responsáveis financeiramente pela reprodução da estrutura familiar, aumentou a sua participação no total da população, resultando em uma acentuada redução da razão de dependência. Os indicadores de saúde apontam uma relativa melhoria na mortalidade infantil e na esperança de vida ao nascer.

Quanto ao aspecto educacional, o mesmo apresentou o melhor desempenho entre as variáveis consideradas no cálculo do IDH-M. Em 2000, a taxa de analfabetismo em Maringá era de apenas 6,4% entre a população adulta com 25 anos ou mais de idade. Houve redução expressiva no percentual de pessoas com baixa escolaridade: 21,5% possuíam menos de quatro anos de estudo e 48,2% menos de oito anos de estudo em 2000. A média de anos de estudo aumentou de 6,2 para 7,5 anos nos anos 90.

Quanto aos indicadores de rendimento e pobreza, observou-se um aumento real bastante significativo da renda per capita média de 42,3%, passando de R\$ 327,08 para R\$ 465,37 ao longo dos anos 90. Apesar disso, o índice de Gini, que mede o grau de concentração da riqueza, apresentou certa deterioração, passando de 0,51 para 0,56. A proporção de pobres também reduziu, situando-se em 8,3% da população.

O resultado do comportamento das variáveis citadas acima, foi um IDH elevado, situando o município como tendo alto desenvolvimento humano. O índice obtido em 2000 foi de 0,841. Entre os componentes do IDH geral, a dimensão saúde foi a que mais contribuiu para a melhoria do índice, que passou de 0,692 para 0,787, ainda situando-se como município de médio desenvolvimento humano. A educação contribuiu com 35,3% para a melhoria do IDH-M e a renda, com 41,8%.

Conforme EA, em termos de saneamento básico, o município conta com um altíssimo nível de atendimento da população pelos serviços públicos essenciais entretanto, ainda assim, esses serviços não beneficiam a totalidade da população.

Com o objetivo de compatibilizar o transporte ferroviário com os demais usos do solo, o Plano Diretor Municipal prevê a requalificação do eixo ferroviário, do qual o rebaixamento da linha férrea faz parte. Segundo o Plano Diretor Municipal, os objetivos da requalificação ferroviária são: "permitir o fluxo seguro, livre e contínuo entre a região norte e a região sul da malha urbana, hoje interceptada pela linha férrea; requalificar e compatibilizar o uso e ocupação do solo das áreas

EM BRANCO



contíguas à linha férrea, de acordo com os objetivos da Macrozona e da Área onde ela está inserida; requalificar e compatibilizar o uso e ocupação do solo da área do antigo aeroporto, de acordo com os objetivos da Macrozona e da Área onde está inserido" (PREFEITURA MUNICIPAL DE MARINGÁ, 2009).

Quanto ao Plano Diretor, a ALL deverá reportar-se ao seu conteúdo sempre que necessário obedecendo todas as regras contidas em seu texto quanto ao uso e ocupação do solo do empreendimento em questão.

A dinâmica social e econômica de Maringá não pode ser desvinculada da sua inserção na Região Metropolitana. Constituída em 1998, a Região Metropolitana de Maringá abrange os municípios de Ângulo, Iguaraçu, Mandaguçu, Mandaguari, Marialva, Paiçandu, Sarandi e o próprio município de Maringá.

Apesar da atividade agropecuária ser fundamental para a compreensão da história econômica do município, na composição do produto interno bruto a maior participação é do setor terciário. A produção leiteira e de ovos é também importante no município. A presença da ferrovia é de vital importância para a atividade agropecuária do município, que desloca parte da sua produção para o porto de Paranaguá, através do modal ferroviário.

Indo ao encontro do perfil produtivo do município, o setor terciário se destaca na absorção da mão de obra local. Enquanto a atividade agropecuária responde por 3,5% da mão de obra ocupada, a indústria absorve 24,1% dos trabalhadores e o comércio e serviços, 72,5%. Somente o comércio e reparação geram 23,9% dos postos de trabalho.

* AValiação dos Impactos

A metodologia detalhada no estudo para a caracterização dos impactos decorrentes da operação da unidade considerou os seguintes aspectos: fase, natureza, temporalidade, ocorrência, frequência ou probabilidade, importância ou severidade, continuidade ou reversibilidade, significância e as medidas mitigadoras, bem como as responsabilidades a serem tomadas.

Segundo o EA, a avaliação dos aspectos provenientes da implantação e operação do empreendimento ou atividade sob análise é iniciada com a análise das atividades, produtos e serviços associados ao objeto do estudo, associada às condições ambientais identificadas na etapa de diagnóstico, visando identificar elementos que possam interagir com o meio ambiente, ocasionando um impacto. Este elemento é denominado de aspecto ambiental, sendo o impacto associado à efetiva ou potencial modificação adversa ou benéfica do meio ambiente, resultante em todo ou em parte dos aspectos ambientais.

Conforme EA foram segue abaixo a Identificação e avaliação de impactos ambientais sócio econômicos:

Ruído e vibração:

Ruído e conforto acústico da comunidade. Diversos estudos e publicações demonstram que os ruídos provenientes da operação ferroviária, dentre as demais relacionadas ao transporte, são os de menor impacto sobre o conforto acústico da população em geral, apontando-se como fontes mais



EM BRANCL

Fl.	215
Proc.	70716
Rub.	

207

SEDF

impactantes, e conseqüentemente as que geram maiores reclamações, o tráfego urbano, o rodoviário, e o transporte aéreo.

Neste aspecto, a localização fixa da ferrovia gera vantagem no sentido de que o uso do solo do entorno pode ser planejado levando-se em consideração a sua presença. Como em geral as linhas ferroviárias em estudo são antigas, sabe-se que boa parte da ocupação do entorno foi realizada sabendo-se de sua existência naquele local, e de sua perpetuidade. Este tema pode levar a intermináveis discussões em várias esferas, jurídica, popular e de mídia, sobre direito adquirido, sobre o pré-conhecimento daqueles que optam por se estabelecer nas proximidades, sobre o zoneamento realizado ou não pelo poder público municipal, sobre a responsabilidade da empresa concessionária, e acerca de outras questões semelhantes. São todos aspectos controversos, mas que certamente devem ser levados em conta na busca pela resolução de eventuais transtornos identificados.

O ruído se faz presente com maior intensidade pela movimentação do material rodante no pátio de Maringá. Nesta situação os mais afetados são os colaboradores da concessionária, porém a própria empresa fica responsável por oferecer condições adequadas de trabalho e equipamentos de proteção individual, a fim de garantir a integridade física dos mesmos.

Conforme estudo página 215, não há registro de monitoramentos dos níveis de ruídos no entorno da unidade, tornando vaga à análise do real impacto do mesmo no entorno. Caberá a empresa responsável a importância da implantação de um programa de monitoramento, que gere dados capazes de subsidiar ações futuras visando a mitigação deste impacto, as quais devem ser necessariamente estudadas caso a caso em função da especificidade associada a cada fonte receptora e possivelmente impactada, como atividade, horários, distância, diferença de altura e barreiras existentes, dentre outras variáveis. Além da implantação efetiva do Manual de Gestão Ambiental PGA-006 – Controle de Ruídos.

Vibração, conforto da comunidade e prejuízo as construções civis:

Em menor magnitude, a vibração surge como um aspecto gerador de impacto quando ocorrente de maneira intensa por um longo período de tempo. A vibração proveniente da movimentação do material rodante e das atividades normais do site, não é suficiente, pelo menos numa primeira avaliação, para acarretar em impactos significativos quanto ao desconforto da comunidade. As ondas vibratórias perdem força na medida em que se dissipa sobre as demais linhas do pátio ou esbarra em barreiras físicas.

Por outro lado, esta exposição, em longo prazo, pode contribuir para desgaste de construções e estruturas mais antigas, que já apresentam desgaste por ausência de manutenção. O impacto no conforto da comunidade é perceptível, apenas nos casos das residências localizadas em área de invasão ou muito próximas a linha férrea, o que não ocorre, na unidade de Maringá. Para tanto, um monitoramento se faz necessário junto as residências que sofrem com as vibrações proveniente da movimentação do material rodante e das atividades do site.

Geração de emprego e renda diretos e indiretos:

O empreendimento tem sido responsável pela geração de emprego e renda tanto direto quanto indireto no município de Maringá. Após anos de abandono, o modal ferroviário passou pelo processo de desestatização e voltou a receber investimentos em infra-estrutura e equipamentos. A

EMI BRANCO

Fl.	20
Proc.	2012
Rub.	2012

retomada dos investimentos na unidade de apoio de Maringá significou a geração de 147 empregos diretos no município, sendo 79 contratados pela ALL e 68 por empresas terceirizadas.

Geração de receita tributária:

Por se tratar de atividade de serviços industriais, a unidade está sujeita a recolhimento tributário. Além disso, através dos empregos gerados contribuem para elevar o montante de impostos proporcionados pelo consumo dos salários. A medida que diversos projetos têm sido desenvolvidos pela ALL, visando incrementar o volume transportado, a atividade da Unidade contribui efetivamente para a expansão dos serviços da ALL e conseqüentemente para a geração de receita tributária.

Maior dinamismo à economia local:

Conforme estudo, a facilidade de escoamento da produção tem significado elemento diferencial nas decisões locacionais de novos empreendimentos. Em Maringá, a presença dos trilhos da estrada de ferro constitui importante elemento favorecendo a atração de novas empresas. O entorno da unidade comprova a forte relação entre a ferrovia e a atividade industrial. Diversas empresas estão instaladas estrategicamente próximas à ferrovia visando facilitar o escoamento da produção. Nesse sentido, a retomada dos investimentos da unidade operacional da ALL, após a privatização, nos anos 90, tem representado, assim como a ferrovia no seu conjunto, a perspectiva de um novo período de crescimento, assentado atualmente mais na intermodalidade.

Ademais, como observado anteriormente, a unidade utiliza, em diversas oportunidades, o comércio e os prestadores de serviço locais para o seu suprimento. Isso é fundamental para dinamizar a economia local, assim como o fortalecimento do transporte intermodal.

Aumento da produtividade do setor ferroviário:

O setor ferroviário passou por profundas alterações desde a sua chegada no final do século XIX. Não é mais usado para o transporte de passageiros nem para pequenas cargas. Aglutina basicamente os interesses de grandes produtores. Nesse contexto, os serviços de manutenção são fundamentais para conferir maior produtividade ao modal, contribuindo para intensificar o uso do transporte ferroviário para exportação, elevando as receitas cambiais.

Possibilidade de ocorrência de acidentes com moradores do entorno:

Conforme apresentado no estudo, o pátio da ALL, assim como herdado da antiga RFFSA, apresenta-se desprotegido em parte substancial do trajeto das composições dentro do pátio, em que o cercamento da sua área é deficiente, de forma a evitar a passagem de moradores do entorno pelo local, assim como falta maior sinalização quanto aos perigos que cercam o uso do pátio para passagem de pedestres. Diversas estruturas da ALL, assim como de outras empresas do setor, possuem equipamentos de proteção para o acesso controlado aos pátios. Sistemáticamente, moradores dos bairros do entorno utilizam o pátio para travessia e outros usos. Adentram ao espaço da empresa sem nenhum tipo de constrangimento, como observado anteriormente. É necessário que este acesso ao pátio seja disciplinado e controlado para a segurança de todos.

EM BRANCC

V - RECOMENDAÇÕES:

Com base no levantamento e avaliação de impactos ambientais e considerando, os passivos ambientais apurados, o EA/PBA apresentou medidas mitigadoras compensatórias, algumas medidas a serem adotadas de imediato e outras serão consolidadas na forma de uma série de Programas de Controle e Monitoramento Ambientais propostos. Cabe ressaltar que a aplicação das medidas apresentadas no EA/PBA serão em geral, de responsabilidade da ALL - que é a autoridade ferroviária responsável, que tem a função de coordenar e administrar os recursos para o cumprimento das diretrizes e objetivos aqui estabelecidos. Cabe também à ALL, a articulação com as demais autoridades e entidades públicas e privadas nas ações de caráter municipal e regional relevantes a ferrovia entendendo que tudo que for feito bem como toda ação a ser tomada deverá ser reportada as entidades públicas federais, estaduais e municipais competentes.

Programas de Controle e Monitoramento

1. Programa de Educação Ambiental - tem por objetivos: desenvolver atividades de educação sócio-ambiental, aproveitando as experiências de projetos da ALL como o Trem Ambiental e o Vagão do Conhecimento, tendo como público alvo principalmente as famílias mais carentes do entorno da Unidade; instruir os funcionários da Unidade no sentido de adotar comportamento ambientalmente correto no desenvolvimento das suas atividades profissionais; estabelecer mecanismos de informação da comunidade sobre as questões ambientais relacionadas à Unidade, seus impactos e programas e medidas mitigadoras e compensatórias. Seguindo a idéia de que a Educação Ambiental deve ser um "ato político voltado para a transformação social" (JACOBI, 2003, p. 189), EA página 260.

2. Programa de Comunicação Social - tem por objetivos: estreitar o relacionamento com a imprensa, divulgando o trabalho da Unidade e sua importância estratégica na garantia da qualidade do transporte ferroviário; estabelecer um canal permanente de comunicação com a comunidade local, tal qual um ombudsman; disseminar internamente a prática da participação dos funcionários e terceirizados na solução de problemas que surjam no dia-a-dia da Unidade e no seu relacionamento com a comunidade; divulgar os projetos de caráter sócio-ambiental da empresa e seus principais resultados junto à comunidade local.

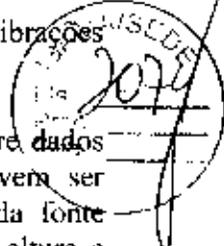
Após análise do EA/PBA apresentado ao IBAMA, o empreendedor deverá cumprir rigorosamente todos os programas bem como os planos propostos adequando-os as características individuais das comunidades afetadas direta e indiretamente pelo empreendimento em questão.

VI - CONCLUSÕES:

Diante do exposto, entendo que o Estudo Ambiental (EA) e o Plano Básico Ambiental (PBA) atenderam aos seus objetivos. Para tanto, todos os programas bem como medidas mitigadoras e planos deverão ser adotados pelos responsáveis pela Unidade Ferroviária de Maringá no caso ALL, para fins de regularização, contemplando as particularidades apresentadas pela região onde se localiza o empreendimento, sejam estas localizadas nas áreas de influência direta bem como na indireta.

1. Recomendo que sejam apresentadas informações pertinentes a existência ou não de sítios arqueológicos da área de influência em questão.

EMI BRANCO



2. Deverá ocorrer um monitoramento junto às residências que sofrem com as vibrações provenientes da movimentação do material rodante e das atividades do site.
3. Deverá ocorrer a implantação de um programa de monitoramento de ruídos, que gere dados capazes de subsidiar ações futuras visando à mitigação deste impacto, as quais devem ser necessariamente estudadas caso a caso em função da especificidade associada a cada fonte receptora e possivelmente impactada, como atividade, horários, distância, diferença de altura e barreiras existentes, dentre outras variáveis. Além da implantação efetiva do Manual de Gestão Ambiental PGA-006 – Controle de Ruídos.
4. Apresentar declaração da prefeitura municipal de que o local e o tipo de empreendimento ou atividade da Unidade de Apoio estão em conformidade com o Plano Diretor.
5. Comunicar, imediatamente, a ocorrência de qualquer acidente com o consequente impacto sobre o ambiente e/ou sobre a população lideira, ao IBAMA/Sede, à Coordenação Geral de Emergências Ambientais (CGEMA) e à Superintendência do IBAMA no Paraná.
6. Observar e aplicar as Normas Regulamentadoras de Segurança e Saúde no Trabalho a todas as unidades de Apoio.
7. Cabe ressaltar que o município de Maringá possui áreas de preservação histórica – cultural. Entendo que quaisquer intervenções que venham a ser adotadas no presente e no futuro, previamente as autoridades competentes deverão ser consultadas para quaisquer informações e posicionamentos a respeito dos patrimônios das áreas de influência em questão e que todas as áreas identificadas como patrimônio histórico/cultural tombadas ou não, deverão ser preservadas para as futuras gerações.
8. Solicito a apresentação de um Programa de Gestão ambiental voltado para o gerenciamento de todos os programas a serem executados além das demais atividades de gestão ambiental.
9. Apresentar programa que contemple as comunidades diretamente afetadas as margens da ferrovia.
10. Elaborar Programa de Gestão do Patrimônio Histórico, Cultural, Artístico e Arqueológico.

À consideração superior,

Geógrafa - Erika Klein Panquestor
CREA-DF 11277/D

De [assinatura]

Eugenio Pio Costa
Coordenador de Transportes
IBAMA/Paraná
17/07/2003

EM BRANCO

Fls. 23
Data: 28/08/09
Assinatura: [assinatura]



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação Geral de Transporte, Mineração e Obras Cíveis

Memorando nº 432/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 18 de agosto de 2009.

Ao Chefe do Núcleo de Licenciamento Ambiental do Paraná

Assunto: **Vistoria às Unidades de Apoio da ALL no Paraná**

Senhor Chefe,

1. No âmbito do licenciamento ambiental das Unidades de Apoio da ALL - América Latina Logística Malha Sul, informo que será realizada vistoria às Unidades de Apoio de Curitiba, Araucária, Ponta Grossa, Guarapuava e Paranaguá, com início no dia 24/08/2009 e término no dia 28/08/2009.
2. Convido um técnico deste Núcleo a participar da vistoria, a qual será realizada a fim de complementar a análise dos estudos ambientais que serão posteriormente encaminhados ao NLA para manifestação.
3. Coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,


EUGÊNIO PIO COSTA
Coordenador
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

FAX TRANSMITIDO EM:
18 / 08 / 09
ÀS 15 : 05 H
RESPONSÁVEL:
Rox M. H.
FAX Nº:

EMI BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco C, Brasília – DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1293, Fax: (0xx) 61 3307-1328 – URL: <http://www.ibama.gov.br>

Folha 129
Processo 028106
Assinatura: [assinatura]



Ofício nº 208/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 19 de agosto de 2009.

A Sua Senhoria o Senhor,
Durval Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial
América Latina Logística S.A. - ALL
Rua Emílio Bertolini, 100 – Cajuru
CEP: 82920-030 – Curitiba/PR
Tel: (41) 2141-7388 / Fax: (41) 2141-7358.

Assunto: Estudos Ambientais das Unidades de Apoio da ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A.

Senhor Gerente,

1. No âmbito do licenciamento ambiental corretivo das Unidades de Apoio da ALL Malha Sul, solicito que seja protocolada uma cópia dos Estudos Ambientais e Planos Básicos Ambientais nos órgãos estaduais de meio ambiente e nas Superintendências do IBAMA nos Estados, a fim de que estes possam se manifestar no processo.
2. Os protocolos devem ser encaminhados a esta Coordenação de Licenciamento de Transportes para anexação ao processo.
3. Coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,

Engenheiro Pío Costa

Coordenador de Licenciamento de Transporte
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

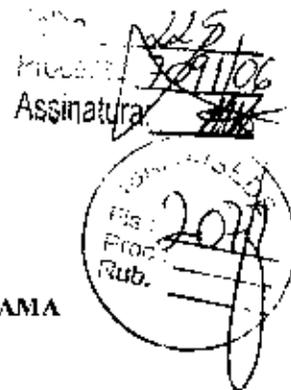
EM BRANCC



Serviço Público Federal
Ministério do Meio Ambiente

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA

PARECER TÉCNICO Nº 120/09 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA



Brasília, 21 de agosto de 2009.

De: Érika Klen Panquestor Geógrafa – Especialista em Gestão Ambiental e Ordenamento Territorial

Ao: Coordenador de Transportes
Eugênio Pio Costa

Assunto: Análise do Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental da Unidade de Apoio Rio Negro - Paraná – PR

Processo nº: 02001.007091/2006-23

I – INTRODUÇÃO

Este parecer tem por objetivo apresentar a análise sócio econômica do Estudo Ambiental e do Plano Básico Ambiental da Unidade de Apoio da Malha Ferroviária Sul no município de Rio Negro, Paraná, para fins de regularização do empreendimento em questão. Este projeto tem como empreendedor a América Latina Logística do Brasil S/A – ALL.

II – RESPONSÁVEIS

PELO EMPREENDIMENTO

A operação da Malha Ferroviária Sul do município de Rio Negro é de responsabilidade da ALL - América Logística Malha Sul S/A., empresa inscrita CNPJ sob o nº 01.258.944/0005-50 e Inscrição Estadual: 901222199-51 cuja atividade corresponde a: Transporte de cargas, localizada na Rua: Emílio Bertolini, 100 Vila Oficinas, Curitiba - PR, CEP: 82.920-030.

PELOS ESTUDOS TÉCNICOS

O estudo apresentado para subsidiar a regularização da Unidade de Apoio da Malha Ferroviária Sul do município de Rio Negro, Paraná é de responsabilidade da empresa consultora Assessoria Técnica Ambiental Ltda, empresa inscrita CNPJ sob nº 05.688.216/0001-05, Registro no CREA-PR: 41043, localizada na Rua Capitão Souza Franco, nº 881, sala 136, Curitiba/PR CEP: 80.730-420.

X 1

EM BRANCO

III – CARACTERIZAÇÃO DA ATIVIDADE

Conforme informações fornecidas no Estudo Ambiental (EA), o empreendimento em questão localiza-se na cidade de Rio Negro no Estado do Paraná.

No contexto histórico, a região de Rio Negro foi habitada pelos índios botocudos. A região era caminho que ligava Viamão, no Rio Grande do Sul, a Sorocaba, em São Paulo. O trecho era usado pelas tropas de muares, como local de pouso, quando se dirigiam a feira de Sorocaba. A estrada era precária e apresentava um grande desafio aos tropeiros, e muitos prejuízos. A construção da Estrada da Mata ocorreu no ano de 1826, a cargo de João da Silva Machado, o Barão de Antonina. Esse Barão foi também responsável pela fixação dos primeiros moradores, no lugar hoje denominado Rio Negro.

Nas imediações da região de Rio Negro instalaram-se vários imigrantes alemães e poloneses que acabaram por interferir na cultura e economia do município. A navegação fluvial pelo rio Negro foi também uma via de comunicação para relações comerciais da cidade com outras partes da Província, que ajudaram no seu desenvolvimento. O município recebeu a emancipação em 1870, quando foram eleitos os primeiros vereadores.

Conforme informações do estudo, a exploração industrial de Rio Negro teve início nos anos de 1870, quando se iniciou a exportação de madeira e de erva mate.

Em 1911 com a implantação de maior madeireira da América do Sul, pela Southern Brazil Lumber and Colonization Company, em Três Barras, subsidiária da empresa construtora da ferrovia São Paulo – Rio Grande se iniciou o extrativismo de madeiras nobres como imbuías, perobas e o pinheiro, impactando de forma contundente o meio ambiente. Nessa época, as obras do ramal ferroviário de São Francisco ainda estavam no início, por isso os grandes e pesados maquinários da serraria de Três Barras, trazidos dos EUA e da Europa, foram transportados de trem até Porto Amazonas, no início do trecho navegável do rio Iguaçu, e dali, com o auxílio de chatas até a foz do rio Negro e, por fim, rebocados por vapores até Três Barras.

Conforme informações do estudo, Carvalho (2008), a madeira serrada em Três Barras era enviada para São Paulo pela ferrovia, em volume tão grande que o sistema ferroviário chegou a ter seu ritmo de produção afetado em função da falta de vagões.

Atualmente, a indústria rio-negrense dedica-se aos segmentos de artefatos de madeira, móveis, processamento de fumo, fabricação de equipamentos fotográficos, confecção de roupas, bolsas térmicas, beneficiamento de couros e peles, fabricação de produtos químicos inorgânicos, fabricação de calçados, acessórios profissionais para segurança do trabalho, equipamentos para academias de ginástica, poliuretano expandido e peças em plástico e fibra de vidro para linha automotiva (PREFEITURA MUNICIPAL).

Quanto aos trilhos, conforme informação apresentada no estudo ambiental, em 1871 foi dada a concessão a um grupo de engenheiros, liderados por Antonio Pereira Rebouças, para construção de uma ferrovia entre Antonina e Curitiba, inaugurada em 1885, e denominada Estrada de Ferro do Paraná. Essa ferrovia foi ampliada, alcançando Ponta Grossa em 1894 e Rio Negro em 1895, sendo encampada pelo Governo Federal em 1904 e arrendada ao engenheiro Carlos Frojd Westerman, que em 1910 transferiu o contrato para a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande.

EM BRANCO

Por meio de concessões diversas, unificações e reformulações, uma extensa malha ferroviária foi construída no Paraná e Santa Catarina.

A estação de Rio Negro ficava um pouco antes do rio Negro. Do pátio da estação os trilhos seguiam pela Ponte Seca, assim denominada porque passava sobre uma rua, e daí cruzava o rio. Até 1913, a estação era a ponta do ramal de Rio Negro, ano em que a linha de São Francisco atingiu a margem esquerda do rio, atualmente a cidade de Mafra.

No início da década de 40, a Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande foi encampada pela Rede Viação Paraná – Santa Catarina, ampliando a malha do trecho denominado Tronco Sul, com os trilhos levados até Lages-SC, a partir de Rio Negro.

Atualmente, os trilhos da ALL – América Latina Logística cortam o perímetro urbano da cidade. Através de suas linhas, o município de Rio Negro está ligado aos grandes centros como Curitiba, Bauri, Argentina e aos Portos de Antonina e Paranaguá, no Paraná, distante 180 km, e ao Porto de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, a 120 km de distância.

Em 2001, no trecho entre Rio Negro e São Francisco do Sul, a ferrovia cortava diversos municípios e tinha cerca de cem cruzamentos com vias públicas. Somente em Rio Negro e na vizinha Mafra eram onze as passagens de nível no perímetro urbano. Cabe ressaltar que esse trecho citado em linhas anteriores possui registros de acontecimentos periódicos de acidentes. Caberá ao empreendedor intensificar os meios de sinalização e informação a todos que circulam nessa área para fins de preservar a vida de todos que por ali passam.

Os serviços prestados pela unidade de apoio Rio Negro, localizada junto ao pátio ferroviário, compreendem as atividades de manutenção de vagões, lavagem e abastecimento de locomotivas e tratamento de efluentes.

As unidades de apoio foram descritas da seguinte forma:

* Primeiro ponto indica o local da antiga estação de Rio Negro, construída em alvenaria, que atualmente vem sendo utilizada como escritório administrativo da unidade. Nesta mesma edificação ainda estão, um almoxarifado de produtos gerais, cozinha, sanitário e vestiários para utilização dos colaboradores. Ao lado está localizado um pernoite, em uma casa de alvenaria.

* Segundo ponto corresponde ao posto de manutenção de vagões, situado em um pavilhão coberto e piso de concreto. No local são realizadas as trocas de peças dos vagões, como truques, rodeiros, além de ajustes em sapatas de freio e demais estruturas mecânicas.

* Terceiro ponto corresponde ao posto de manutenção de locomotivas onde são realizadas revisões rotineiras de ordem mecânica e elétrica. O abastecimento com óleo diesel e lubrificante também é realizado no local, através de 6 bicos, sendo 3 destinados a diesel e 3 ao lubrificante. Devido a constante manipulação de óleo, o piso do posto possui canaletas de drenagem de líquido, direcionada ao sistema separador água e óleo. Conforme informações do EA, de acordo com a NBR 13785 de 2005, o posto de abastecimento da unidade de Rio Negro se enquadra na Classe 2, conforme o ambiente do seu entorno.

EM BRANCO

* Quarto ponto corresponde à área coberta e com piso impermeável dotado de canaletas de drenagem que direcionam o efluente até o separador, através de manilha. Próximo à área de lavagem está instalado um separador, em área coberta, composto por chicanas de aço. Ao lado do posto está localizado um pequeno depósito de cilindros de oxigênio e acetileno, bem sinalizado e protegido.

* Quinto ponto está estabelecido o abastecimento de areia ou areeiro. Possui um galpão coberto onde são depositados os bags de areia a serem utilizados, bem como estrutura alimentadora do elevador direcionado para um silo dosador e posteriormente bicos de abastecimento. Existe um secador de areia, porém os mesmo encontra-se desativado.

* Sexto ponto corresponde à área de armazenamento de combustíveis e lubrificantes. O combustível é armazenado em três tanques, sendo a capacidade de cada um 155,53 m³, 156,10 m³ e o menor com capacidade de 15,08 m³, possuem bacia de contenção em concreto e drenagem. O óleo lubrificante novo é armazenado em um tanque aéreo com capacidade de 20,0 m³, que é conectado ao PML e PA através de tubulações. O óleo lubrificante de descarte é enviado do PML e PA, através de tubulações, diretamente para um tanque aéreo com capacidade de 15,0 m³, localizado ao lado do tanque de óleo novo. A casa de bombas, direcionada ao PML está localizada junto aos tanques, em área coberta. Logo ao lado do setor de armazenamento de óleo, está instalada a caixa separadora subterrânea de concreto e chapas de aço, para tratamento dos efluentes. Conforme informações do EA, a unidade ainda conta com depósito de inflamáveis (óleos e graxas) em área coberta e piso impermeável. Em uma casa de alvenaria, está o setor de lavagem de peças, cujo efluente é enviado ao tratamento através de tubulação.

O complexo ferroviário da ALL em Rio Negro, atualmente conta com as seguintes unidades operacionais: Posto de Manutenção de Locomotivas (PML), Posto de Abastecimento (PA), Posto de Manutenção e Lavagem de Vagões (PMV e PLV), além de um Terminal Intermodal em parceria com a Standart. Na foto abaixo se pode observar as linhas do pátio de Rio Negro.

Conforme informações do EA, em 2008 eram desenvolvidas no PML serviços de manutenções preventivas e corretivas em locomotivas 622B, SD e C30. Em 2008 foram atendidas 110 locomotivas por mês nesse posto.

No mesmo prédio do PML eram abastecidas diariamente cerca de dez locomotivas. Ao lado do PML ficava o PMV onde eram feitos pequenos reparos em cerca de cem vagões por mês. Na Estação Ferroviária de Rio Negro está também o Terminal Intermodal de Rio Negro, em parceria com a Standart, contando com recarga de energia com cinco tomadas contêineres reefer. Escoam a produção das indústrias para o Porto de Paranaguá, São Francisco do Sul e Navegantes.

IV – ANÁLISES E CONSIDERAÇÕES

O diagnóstico ambiental apresentado para o Meio Sócio econômico, foi realizado por meio de levantamentos histórico-culturais e geográficos das áreas de influência do empreendimento em questão. Esse levantamento segundo informações do estudo, partiu de uma análise micro para uma análise macro, focando nos elementos sociais e econômicos do seu entorno e as características da população das áreas de influência. Utilizaram-se para o estudo de dados primários e secundários para o levantamento de informações além de se considerar as leis necessárias para a elaboração do estudo ambiental. É importante deixar claro que o EA/PBA apresentado, abordou as Unidades de Apoio da Ferrovia Malha Sul do município de Rio Negro - Paraná.

EM BRANCO

Segundo o EA/PBA, a área de influência diretamente afetada (ADA) corresponde a área submetida diretamente as intervenções necessárias à implantação e a operação do empreendimento, sendo considerada no presente estudo ambiental e plano básico ambiental, o terreno onde está estabelecida a unidade operacional. Já a área de influência direta (AID) corresponde àquela sujeita aos impactos diretos (ou de primeira ordem) decorrentes da implantação e operação do empreendimento, com delimitação em função das características sociais, econômicas, físicas e biológicas dos sistemas a serem estudados e das particularidades do empreendimento.

Também foi analisaram o município e seu conjunto, como forma de averiguar a relação entre os postos da ALL e a dinâmica da cidade.

O estudo levou em consideração o levantamento de informações voltadas para os fundamentos da economia. Segundo o EA/PBA, a produção econômica surge em função do atendimento de necessidades humanas ilimitadas frente a recursos produtivos escassos. É justamente essa ótica que permeia as discussões em torno do desenvolvimento econômico, do qual faz parte a escolha do modal de transporte que sustentará este processo. É importante ressaltar que este tipo de levantamento informa de forma precisa o desenvolvimento local a qual o empreendimento se encontra demonstrando a importância do empreendimento em questão ao município o qual faz parte.

No estudo foram apresentadas informações do período anterior bem como posterior à concessão da ferrovia onde, foram consideradas as transformações decorrentes do processo de privatização e os rebatimentos positivos e negativos sobre a cidade.

Segundo o estudo, assim como a ferrovia, vagões e locomotivas estavam sucateados quando do processo de privatização. A estrutura de manutenção ferroviária apresentava carência de investimentos e, na maioria dos casos, defasagem tecnológica. O sucateamento e a reduzida expansão de vários segmentos vinculados à infra-estrutura se constituíam em entrave ao crescimento econômico do país. Cabe ressaltar que a estrutura física da ferrovia foi praticamente mantida. Das edificações existentes, poucas são novas.

Uma das principais transformações citadas no estudo refere-se à gestão de pessoal. O quadro de funcionários foi redimensionado tendo em vista atender às necessidades da empresa, tanto em termos de redução de custos como de flexibilidade na alocação dos trabalhadores e no seu perfil produtivo. O resultado foi a introdução da terceirização possibilitando uma redução de custos e flexibilidade da organização da empresa. Entretanto, conforme o EA, a classe trabalhadora sofreu alguns prejuízos em termos de direitos sociais por causa das privatizações.

Atualmente, os funcionários diretamente contratados pela concessionária trabalham em postos associados principalmente na administração e fiscalização. O setor operacional fica praticamente todo a cargo do pessoal terceirizado. Em função disso, a rotatividade é uma característica entre eles. Além disso, na maioria dos casos, apresentam menor escolaridade. Cabe ressaltar que os 84 funcionários da ALL trabalham em postos associados principalmente na administração e fiscalização. Já o setor operacional fica praticamente todo a cargo do pessoal terceirizado, totalizando 230 profissionais alocados para atuar no pátio de Rio Negro.

Entendo que dentro do Programa de Educação Ambiental bem como de Comunicação Social os funcionários tanto da concessionária quanto os terceirizados deverão receber treinamento e

X

EM BRANCO

informações necessárias ao bom entendimento das regras ambientais bem como de trabalho, segurança e saúde para o bom e correto andamento do processo produtivo ao qual estão vinculados.

Segundo o estudo, o resultado dos investimentos realizados na unidade e a reestruturação do quadro funcional podem ser observados na capacidade de produção onde são abastecidas dez locomotivas por dia; no PMV são realizadas 110 pequenas revisões por mês; no PML, 100 reparos preventivos e corretivos por mês; e na lavagem de locomotivas, duas por dia. Para desenvolver este trabalho, são repostos diariamente de um a dois vagões de diesel de 40 a 55 mil litros. A unidade dispõe de dois reservatórios de diesel de 153 mil litros cada um, um reservatório de diesel de 15 mil litros, um reservatório de óleo lubrificante de 20 mil litros e um reservatório de óleo sujo de 15 mil litros.

No relacionamento da unidade com a cidade que a abriga, há que considerar que o funcionamento de qualquer empreendimento apresenta rebatimentos tanto positivos quanto negativos. São empregos diretos e indiretos, compras no comércio local, contratação de serviços de terceiros, atração de novos investimentos que se aproveitem das economias de escala geradas, entre outros.

Segundo o EA, o porte da empresa dificulta maior interação com a economia local. A predominância de pequenas e médias empresas dificulta operações com preços competitivos. É o caso, por exemplo, de material de limpeza, que é adquirido através da unidade de Curitiba, e da destinação de resíduo por uma empresa de Chapcô, que realiza o mesmo procedimento em outras unidades da ALL. Apesar disso, há alguns produtos que são adquiridos no comércio local, como material de construção.

Entendo que a empresa deverá entrar em contato com a associação comercial do Município de Rio Negro com intuito de criar meios que possibilitem a interação comercial entre a ALL e o comércio local visando o desenvolvimento econômico no município.

Um ponto a ser considerado no EA diz respeito ao trânsito de pessoas na área da unidade de apoio. A empresa deverá criar meios eficientes de informar e até mesmo de impedir a circulação de qualquer pessoa não autorizada pela empresa nas imediações, visando à segurança e bem estar de todos bem como o bom funcionamento sem riscos dos vagões.

Cabe ressaltar que a empresa ALL deverá apresentar informações detalhadas das distâncias entre os postos de abastecimento e as residências localizadas próximas a estes postos citados no EA página, 141.

Outro ponto a ser considerado diz respeito à discussão em torno da maior interação entre comunidade e sistema ferroviário, ou seja, a interação deverá estar relacionada a devolver à ferrovia e seus bens operacionais a antiga identidade que possuíam com as cidades em que estavam localizados. Para tanto, o estudo apresentou algumas ações sócio-ambientais como o Vagão do Conhecimento, de iniciativa da ALL, junto à comunidade para que se restabeleça o elo identitário. Atualmente a Unidade de Rio Negro participa de diversos projetos de inclusão social e relacionamento, tanto com a comunidade, como com seus funcionários. A Unidade dispõe de Comitê de Gente e desenvolve projetos para estreitar o relacionamento com a população interna e externa, tais como: o Portas Abertas e o Trem da Família, o Trem Ambiental e o Vagão do Conhecimento.



EMI BRANCO

Entendo que essas ações deverão ser intensificadas a ponto de atingir o maior público possível da área de influência contribuindo dessa forma com a divulgação de informações esclarecedoras necessárias as comunidades envolvidas de Rio Negro.

Quanto ao patrimônio histórico/cultural o estudo apresentou bens tombados pelo Estado do Paraná e o Município de Rio Negro. Caberá ao empreendedor agir em parceria com as autoridades competentes com fins de assegurar a preservação desses bens histórico/culturais para as futuras gerações.

Quanto ao Uso e ocupação do solo na área de influência, a ferrovia e seu pátio ferroviário constituem elemento de segmentação em Rio Negro tendo em vista o histórico de ocupação no entorno da mesma. Cabe ressaltar que o município de Rio Negro é contíguo a Mafra. Um deles está no estado do Paraná e outro no estado de Santa Catarina. Apenas o Rio Negro os separa.

Conforme o estudo, o bairro em que está inserida a ALL em Rio Negro apresenta-se como um mosaico de classes sociais. Apesar da existência de uma parcela importante de moradores de baixa renda, há também construções de padrão mais elevado. A região mais segmentada pela ferrovia e seu pátio constitui a área do bairro Passa Três.

Segundo estudo, página 151 existem 17 casas que comportam ex-funcionários da RFFSA, funcionários da ALL e moradores sem relação com as duas empresas. Algumas bem conservadas outras em estado precário, estas se situam bem próximas aos trilhos.

Entendo que a ALL deverá apresentar um documento ao IBAMA informando sobre a localização exata das casas junto aos trilhos dando distância exata, pois caso seja constatado que as mesmas estejam muito próximas, as famílias que habitam essas 17 casas deverão ser relocadas para uma área com infra-estrutura igual, ou melhor, a localidade a qual se encontram.

É de extrema importância que a empresa ALL dê total atenção ao fator segurança e informação as pessoas que transitam próximas a unidade de apoio bem como as proximidades dos trilhos e demais estruturas ferroviárias. Que exista o acompanhamento constante de seguranças previamente treinados para lidar com os transeuntes assegurando a todos o bem estar e a vida.

O trecho onde se localiza a entrada principal da ALL conforme informação página 152, é uma importante via de deslocamento na área urbana de Rio Negro. A placa colocada logo após o portão de entrada da ALL indica que esta via constitui importante eixo viário, por isto tão utilizada. Ressalta-se também que, além das casas da RFFSA, há muitas outras construções às margens da ferrovia, denotando seu caráter irregular. Essa é uma região com diversos pontos com ocupação irregular.

Entendo que a unidade de apoio de Rio Negro só poderá ser regularizada conforme a legislação vigente, caso problemas como os citados acima venham a ser sanados dentre eles a segurança, as ocupações irregulares as margens da ferrovia bem como as famílias que moram nas 17 casas que se localizam próximas aos trilhos.

Entendo que estas famílias correm perigo caso aja algum tipo de acidente nas proximidades de suas casas bem como àquelas que são transeuntes. Caberá ao empreendedor criar meios eficazes de informação, limpeza e manutenção das passagens próximas e ao lado da ferrovia com o

EM BRANCO

objetivo de prevenir e inibir quaisquer problemas às pessoas bem como às famílias que circulam nas imediações da linha dos trens assegurando dessa forma a vida de todos.

Conforme página 160, a região que abriga o setor censitário, utilizado como referência do entorno mais imediato ao empreendimento, congrega 759 domicílios. Justamente por se tratar de área de ocupação mais antiga e consolidada, não havia domicílio improvisado. Praticamente todos os domicílios possuíam acesso aos serviços públicos de abastecimento de água da rede geral. Parte dos domicílios não era servida por serviço público de esgotamento sanitário via rede geral, destinando a fossa séptica e outros escoadouros. O lixo era coletado pelo serviço público na maioria das residências. Os indicadores relativos ao atendimento destes serviços são melhores no entorno do que a média municipal. Essa relação, entretanto, sofre influência do peso do setor rural. Pode ser função também da proximidade ao centro municipal.

Quanto ao aspecto financeiro, em termos de remuneração, a população do entorno diferencia-se ao apresentar uma maior proporção de responsáveis pelo domicílio nos grupos de mais de dois a três salários mínimos e mais de três a cinco. Sua participação é relativamente menor nos grupos de renda de até dois salários mínimos e de dez e mais salários mínimos. Este padrão de remuneração condiz com o padrão de moradias da região. Há uma grande proporção de domicílios de classe média baixa, algumas moradias mais precárias e outras de classes de renda mais elevada.

O estudo apresentou informações sobre o município de Rio Negro para fins de entendimento da situação macro a qual o empreendimento em questão está inserido.

Foi informado que o município é de médio porte, e que ainda apresenta baixa taxa de urbanização em relação à média do Estado. É importante destacar que sua instalação ocorreu em 1870. Quanto à população o EA informou que vem crescendo a ritmo bastante modesto, indicando a existência de processos migratórios. Normalmente estes processos migratórios estão associados a mudanças na estrutura produtiva, principalmente no campo. Ademais, a economia urbana não tem sido capaz de absorver todo o aumento do contingente populacional resultante do processo de êxodo rural.

Quanto ao crescimento populacional do município, o mesmo apresenta taxas baixas em relação ao estado. Um ponto de destaque diz respeito à população rural onde a mesma apresentou uma variação no seu crescimento pouco expressiva, isso se dá em virtude da importância que existe para o município da atividade agrícola e a sua industrialização, além da presença expressiva de pequenas propriedades.

Conforme estudo página 168, o município de Rio Negro passou por um processo inicial de industrialização. Entretanto, a geração de emprego foi insuficiente para absorver todo o aumento da sua população em idade ativa, resultando em migração. Muitos outros municípios, da mesma forma, viram seus parques industriais crescerem sem, no entanto, resolver os problemas sociais. A maioria das conquistas sociais, principalmente nos anos 90, sempre esteve relacionada aos investimentos públicos e, de forma menos expressiva, aos avanços econômicos. Vários novos direitos constitucionais estabelecidos em 1988 levaram a maiores gastos por parte do poder público, principalmente municipal, basicamente em educação e saúde.

Os indicadores de saúde em Rio Negro apresentaram avanços significativos. Na área da educação, apesar do desempenho menos significativo, o município já apresentava em 1991 níveis de alto desenvolvimento humano. Quanto à taxa de analfabetismo, o EA informou que o município possui uma população ainda com problemas educacionais onde a falta de preparo para funções que

EM BRANCO

exijam maior escolaridade poderá colaborar com a geração de dificuldades na obtenção de um posto de trabalho, podendo inclusive, constituir um obstáculo a processos mais continuados de desenvolvimento. Indústrias mais modernas tecnologicamente demandam mão de obra mais qualificada e com maior escolaridade.

Entendo que a empresa ALL poderá em parceria com os representantes da área educacional do município criar medidas que promovam a formação da população em cursos técnicos. Para que a mão de obra local possa ser absorvida sempre que necessário e também para criem oportunidades de trabalho a população local.

Quanto à infra-estrutura a caracterização social básica de Rio Negro, expressa melhorias no acesso aos serviços básicos. Apesar disso, chama atenção a relativamente baixa proporção de domicílios com acesso a água encanada, que atingiu 94,1% em 2000. Isto se deve basicamente a taxa de urbanização. Conforme estudo, os dados da SANEPAR dão conta de uma evolução positiva deste indicador, existindo, em 2007, 7.615 unidades residenciais atendidas e 6.985 ligações. Os serviços de energia elétrica apresentaram elevação de 93,9% para 99,0% da população, atingindo, assim, praticamente a totalidade dos domicílios. Já o esgotamento sanitário estava disponível em 2007 segundo a SANEPAR a 2.823 unidades residenciais, através de 2.519 ligações. Isto corresponde a pouco mais de um terço da população local.

Conforme o estudo página 178, em 2007 foram gerados cerca de 6,7 mil postos de trabalho formais em Rio Negro, em sua grande maioria no meio urbano. Destes, 55,0% nas atividades de comércio de mercadorias e de prestação de serviços, com destaque para o comércio varejista (23,9%) e a administração pública (11,2%) e nas atividades industriais, sobressaindo aquelas vinculadas ao segmento de madeira e mobiliário (14,3%), de química de produtos farmacêuticos, veterinários e de perfumaria (5,6%), de borracha, fumo, couros, peles e similares (4,9%), de têxtil, do vestuário e artefatos de tecidos (4,4%) e de papel, papelão e editoria e gráfica (4,2%).

Não consta no EA informações sobre o Plano Diretor do Município de Rio Negro. Entendo que a ALL deverá informar ao IBAMA sobre os detalhes desse plano em conformidade com o Estatuto das Cidades Lei nº 10257/01.

* AValiação DOS IMPACTOS

A metodologia detalhada no estudo para a caracterização dos impactos decorrentes da operação da unidade considerou os seguintes aspectos: fase, natureza, temporalidade, ocorrência, frequência ou probabilidade, importância ou severidade, continuidade ou reversibilidade, significância e as medidas mitigadoras, bem como as responsabilidades a serem tomadas.

Segundo o EA, a avaliação dos aspectos provenientes da implantação e operação do empreendimento ou atividade é iniciada com a análise das atividades, produtos e serviços associados ao objeto do estudo, associada às condições ambientais identificadas na etapa de diagnóstico, visando identificar elementos que possam interagir com o meio ambiente, ocasionando um impacto. Este elemento é denominado de aspecto ambiental, sendo o impacto associado à efetiva ou potencial modificação adversa ou benéfica do meio ambiente, resultante em todo ou em parte dos aspectos ambientais.

Conforme EA segue abaixo a identificação e avaliação dos impactos ambientais sócio econômicos:

EM BRANCO

Ruído e vibração:

Ruído e conforto acústico da comunidade. Diversos estudos e publicações demonstram que os ruídos provenientes da operação ferroviária, dentre as demais relacionadas ao transporte, são os de menor impacto sobre o conforto acústico da população em geral, apontando-se como fontes mais impactantes, e conseqüentemente as que geram maiores reclamações, o tráfego urbano ou rodoviário, e o transporte aéreo.

Neste aspecto, a localização fixa da ferrovia gera vantagem no sentido de que o uso do solo do entorno pode ser planejado levando-se em consideração a sua presença. Como em geral as linhas ferroviárias em estudo são antigas, sabe-se que boa parte da ocupação do entorno foi realizada sabendo-se de sua existência naquele local, e de sua perpetuidade. Este tema pode levar a intermináveis discussões em várias esferas, jurídica, popular e de mídia, sobre direito adquirido, sobre o pré-conhecimento daqueles que optam por se estabelecer nas proximidades, sobre o zoneamento realizado ou não pelo poder público municipal, sobre a responsabilidade da empresa concessionária, e acerca de outras questões semelhantes. São todos aspectos controversos, mas que certamente devem ser levados em conta na busca pela resolução de eventuais transtornos identificados.

Segundo o EA no contexto urbano no qual o empreendimento está inserido existe uma complexidade e sensibilidade a fatores como emissão de ruídos, pela proximidade dos locais onde são realizadas as atividades operacionais em relação às residências presentes no entorno. Diferentemente de uma oficina de vagões, neste caso o aspecto gerador de ruídos diz respeito à movimentação constante de locomotivas, composições e demais veículos rumo ao PMV e PML ou para abastecimento. O ruído proveniente da movimentação do material rodante na unidade de Rio Negro é sentido de forma mais intensa pelos maquinistas. Em razão disto, é obrigatória a utilização dos EPI's (equipamentos de proteção individual) para redução dos níveis que atingem seu sistema auditivo. Porém em casos de residências localizadas em área de invasão como ocorre em Rio Negro o ruído tem impacto direto no conforto e bem estar destes moradores.

Vibração, conforto da comunidade e prejuízo as construções civis:

Em menor magnitude, a vibração surge como um aspecto gerador de impacto quando ocorrente de maneira intensa por um longo período de tempo. A vibração proveniente da movimentação do material rodante e das atividades normais do site, não é suficiente, pelo menos numa primeira avaliação, para acarretar em impactos significativos quanto ao desconforto da comunidade. As ondas vibratórias perdem força na medida em que se dissipa sobre as demais linhas do pátio ou esbarra em barreiras físicas.

Por outro lado, esta exposição, em longo prazo, pode contribuir para desgaste de construções e estruturas mais antigas, que já apresentam desgaste por ausência de manutenção. O impacto no conforto da comunidade é perceptível, pois existem residências localizadas em área de invasão da faixa de domínio, portanto muito próximas da linha ferroviária o que ocorre na Unidade de Apucarana. Para tanto, um monitoramento se faz necessário junto às residências que sofrem riscos potenciais de desestabilização de estruturas que, por ventura, estejam comprometidas com as vibrações provenientes da movimentação do material rodante e das atividades do site.

[assinatura]

EM BRANCO

Geração de emprego e renda diretos e indiretos:

O empreendimento tem sido responsável pela geração de emprego e renda tanto direto quanto indireto no município de Rio Negro. Após anos de abandono, o modal ferroviário passou pelo processo de desestatização e voltou a receber investimentos em infra-estrutura e equipamentos. A Unidade em Rio Negro significa a geração de 314 empregos diretos no município, sendo 84 contratados pela ALL e 230 por empresas terceirizadas.

Geração de receita tributária:

Por se tratar de atividade de serviços industriais, a unidade está sujeita a recolhimento tributário. Além disso, através dos empregos gerados contribuem para elevar o montante de impostos proporcionados pelo consumo dos salários. À medida que diversos projetos têm sido desenvolvidos pela ALL visando incrementar o volume transportado, a atividade da Unidade contribui efetivamente para a expansão dos serviços da ALL e conseqüentemente para a geração de receita tributária.

Maior dinamismo à economia local:

Conforme estudo, a facilidade de escoamento da produção tem significado elemento diferencial nas decisões locacionais de novos empreendimentos. Em Rio Negro, a presença dos trilhos da estrada de ferro constitui importante elemento favorecendo a atração de novas empresas. O entorno da unidade comprova a forte relação entre a ferrovia e a atividade industrial. Diversas empresas estão instaladas estrategicamente próximas à ferrovia visando facilitar o escoamento da produção. Nesse sentido, a retomada dos investimentos da unidade operacional da ALL após a privatização, nos anos 90, tem representado, assim como a ferrovia no seu conjunto, a perspectiva de um novo período de crescimento, assentado atualmente mais na intermodalidade.

Ademais, como observado anteriormente, a unidade utiliza, em diversas oportunidades, o comércio e os prestadores de serviço locais para o seu suprimento. Isso é fundamental para dinamizar a economia local, assim como o fortalecimento do transporte intermodal.

Aumento da produtividade do setor ferroviário:

O setor ferroviário passou por profundas alterações desde a sua chegada no final do século XIX. Não é mais usado para o transporte de passageiros nem para pequenas cargas. Aglutina basicamente os interesses de grandes produtores. Nesse contexto, os serviços de manutenção são fundamentais para conferir maior produtividade ao modal, contribuindo para intensificar o uso do transporte ferroviário para exportação, elevando as receitas cambiais.

Segmentação da Área Urbana:

O pátio da ALL, assim como herdado da antiga RFFSA, apresenta-se com uma forte segmentação do espaço urbano. Diversas estruturas da ALL, assim como de outras empresas do setor, possuem equipamentos de proteção para o acesso controlado aos pátios. Mesmo a parte mais próxima da trincheira possui cercamento. Sistemáticamente moradores dos bairros do entorno utilizam o pátio em diversos locais, concentrando-se principalmente nas proximidades da Estação. Atualmente há passarelas, porém os moradores insistem em não utilizá-las. É importante deixar claro que a empresa necessita colocar em prática o programa de segurança bem como de educação e

EM BRANCO

comunicação social para informar as pessoas quanto a segurança e o respeito às regras que são necessárias ao bom funcionamento da ferrovia e todo seu equipamento bem como a segurança de todos que circulam nas imediações do empreendimento.

V - RECOMENDAÇÕES:

Com base no levantamento e avaliação de impactos ambientais e considerando, os passivos ambientais apurados, o EA/PBA apresentou medidas mitigadoras compensatórias, algumas medidas a serem adotadas de imediato e outras serão consolidadas na forma de uma série de Programas de Controle e Monitoramento Ambientais propostos. Cabe ressaltar que a aplicação das medidas apresentadas no EA/PBA serão em geral, de responsabilidade da ALL – que é a autoridade ferroviária responsável, que tem a função de coordenar e administrar os recursos para o cumprimento das diretrizes e objetivos aqui estabelecidos. Cabe também à ALL, a articulação com as demais autoridades e entidades públicas e privadas nas ações de caráter municipal e regional relevantes a ferrovia entendendo que tudo que for feito bem como toda ação a ser tomada deverá ser reportada as entidades públicas federais, estaduais e municipais competentes.

Programas de Controle e Monitoramento

1. Programa de Educação Ambiental – tem por objetivos: desenvolver atividades de educação sócio-ambiental, aproveitando as experiências de projetos da ALL como o Trem Ambiental e o Vagão do Conhecimento, tendo como público alvo principalmente as famílias mais carentes do entorno da Unidade; instruir os funcionários da Unidade no sentido de adotar comportamento ambientalmente correto no desenvolvimento das suas atividades profissionais; estabelecer mecanismos de informação da comunidade sobre as questões ambientais relacionadas à Unidade, seus impactos e programas e medidas mitigadoras e compensatórias. Seguindo a idéia de que a Educação Ambiental deve ser um “ato político voltado para a transformação social” (JACOBI, 2003, p. 189), EA página 299.

2. Programa de Comunicação Social – tem por objetivos: estreitar o relacionamento com a imprensa, divulgando o trabalho da Unidade e sua importância estratégica na garantia da qualidade do transporte ferroviário; estabelecer um canal permanente de comunicação com a comunidade local, tal qual um ombudsman; disseminar internamente a prática da participação dos funcionários e terceirizados na solução de problemas que surjam no dia-a-dia da Unidade e no seu relacionamento com a comunidade; divulgar os projetos de caráter sócio-ambiental da empresa e seus principais resultados junto à comunidade local.

Após análise do EA/PBA apresentado ao IBAMA, o empreendedor deverá cumprir rigorosamente todos os programas bem como os planos propostos adequando-os as características individuais das comunidades afetadas direta e indiretamente pelo empreendimento em questão.

VI - CONCLUSÕES:

Diante do exposto, entendo que o Estudo Ambiental (EA) e o Plano Básico Ambiental (PBA) atendeu em partes aos seus objetivos, pois foram constatados problemas de segurança, bem como ocupações irregulares as margens da ferrovia e 17 casas ocupadas que se localizam próximas aos trilhos.

EM BRANCO

Dando continuidade, todos os programas bem como medidas mitigadoras e planos deverão ser adotados pelos responsáveis pela Unidade Ferroviária de Rio Negro no caso ALL, para fins de regularização, contemplando as particularidades apresentadas pela região onde se localiza o empreendimento, sejam estas localizadas nas áreas de influência direta bem como na indireta.

1. Recomendo que sejam apresentadas informações pertinentes à existência ou não de sítios arqueológicos da área de influência em questão.
2. Deverá ocorrer um monitoramento junto às residências que sofrem com as vibrações provenientes da movimentação do material rodante e das atividades do site.
3. Deverá ocorrer a implantação de um programa de monitoramento de ruídos, que gere dados capazes de subsidiar ações futuras visando à mitigação deste impacto, as quais devem ser necessariamente estudadas caso a caso em função da especificidade associada a cada fonte receptora e possivelmente impactada, como atividade, horários, distância, diferença de altura e barreiras existentes, dentre outras variáveis. Além da implantação efetiva do Manual de Gestão Ambiental PGA-006 – Controle de Ruídos.
4. Apresentar declaração da prefeitura municipal de que o local e o tipo de empreendimento ou atividade da Unidade de Apoio estão em conformidade com o Plano Diretor.
5. Comunicar, imediatamente, a ocorrência de qualquer acidente com o conseqüente impacto sobre o ambiente e/ou sobre a população lindeira, ao IBAMA/Sede, à Coordenação Geral de Emergências Ambientais (CGEMA) e à Superintendência do IBAMA no Paraná.
6. Observar e aplicar as Normas Regulamentadoras de Segurança e Saúde no Trabalho a todas as unidades de Apoio.
7. Ressalta-se que o município de Rio Negro possui áreas de preservação histórica – cultural. Entendo que quaisquer intervenções que venham a ser adotadas no presente e no futuro, previamente as autoridades competentes deverão ser consultadas para quaisquer informações e posicionamentos a respeito dos patrimônios das áreas de influência em questão e que todas as áreas identificadas como patrimônio histórico/cultural tombadas ou não, deverão ser preservadas para as futuras gerações.
- 8 Solicito a apresentação de um Programa de Gestão ambiental voltado para o gerenciamento de todos os programas a serem executados além das demais atividades de gestão ambiental.
9. Apresentar programa que contemple as comunidades diretamente afetadas as margens da ferrovia incluindo escolas e demais equipamentos localizados nas imediações.
10. Elaborar Programa de gestão do patrimônio histórico, cultural, artístico e arqueológico.
11. Deverá ser apresentado um levantamento detalhado das famílias que moram ao lado dos trilhos da ferrovia.

EM BRANCO

12. A ALL deverá informar ao IBAMA sobre todos os detalhes do Plano Diretor de Rio Negro, em conformidade com o estatuto das Cidades Lei nº 10257/01.
13. Caberá ao empreendedor intensificar os meios de sinalização e informação a todos que circulam nessa área para fins de preservar a vida de todos que por ali passam.
14. A ALL deverá apresentar informações detalhadas das distâncias entre postos de abastecimento e residências.
15. A ALL deverá apresentar um documento ao IBAMA informando sobre a localização exata das 17 casas junto aos trilhos, pois caso seja constatado que as mesmas estejam muito próximas, as famílias deverão ser relocadas para uma área segura a ser definida.
16. Elaborar Programa Específico para Relocação de famílias.
17. É de extrema importância que a empresa ALL dê total atenção ao fator segurança e informação as pessoas que transitam próximas a unidade de apoio bem como as proximidades dos trilhos e demais estruturas ferroviárias. Que exista o acompanhamento constante de seguranças previamente treinados para lidar com os transeuntes assegurando a todos o bem estar e a vida.

À consideração superior,


Erika Klen Panquestor
Geógrafa - CREA 11277/D
Consultora Técnica

EM BRANCO



Serviço Público Federal
Ministério do Meio Ambiente

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA

PARECER TÉCNICO Nº 119/09 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Folha 239
Processo 709/106
Assinatura: [assinatura]



Brasília, 21 de agosto de 2009.

De: Érika Klen Panquestor – Geógrafa – Especialista em Gestão Ambiental e Ordenamento Territorial

Ao: Coordenador de Transportes
Eugênio Pio Costa

Assunto: Análise do Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental da Unidade de Apoio de Mafra – Santa Catarina - SC

Processo nº: 02001.007091/2006-23

I – INTRODUÇÃO

Este parecer tem por objetivo apresentar a análise sócio econômica do Estudo Ambiental e do Plano Básico Ambiental da Unidade de Apoio da Malha Ferroviária Sul no município de Mafra, Santa Catarina, para fins de regularização do empreendimento em questão. Este projeto tem como empreendedor a América Latina Logística do Brasil S/A - ALL.

II – RESPONSÁVEIS

PELO EMPREENDIMENTO

A operação da Malha Ferroviária Sul no município de Mafra - SC é de responsabilidade da ALL - América Logística Malha Sul S/A., empresa inscrita CNPJ sob o nº 01.258.944/0005-50 e Inscrição Estadual: 901222199-51 cuja atividade corresponde a: Transporte de cargas, localizada na Rua: Emilio Bertolini, 100 Vila Oficinas, Curitiba – PR, CEP: 82.920-030.

PELOS ESTUDOS TÉCNICOS

O estudo apresentado para subsidiar a regularização da Unidade de Apoio da Malha Ferroviária Sul do município de Mafra, Santa Catarina é de responsabilidade da empresa consultora Assessoria Técnica Ambiental Ltda, empresa inscrita CNPJ sob nº 05.688.216/0001-05, Registro no CREA-PR: 41043, localizada na Rua Capitão Souza Franco, nº 881, sala 136, Curitiba/PR CEP: 80.730-420.

[assinatura] 1

EM BRANCO



III – CARACTERIZAÇÃO DA ATIVIDADE

Conforme informações fornecidas no Estudo Ambiental (EA), o empreendimento em questão localiza-se na cidade de Mafra no Estado de Santa Catarina e trata da unidade de apoio da estação ferroviária bem como das oficinas de vagões.

Quanto ao histórico do empreendimento, sabe-se que a estação ferroviária de Mafra, hoje denominada Estação da Memória, foi possivelmente aberta em 1913, inicialmente para substituir a estação de Rio Negro. Mas ambas estiveram abertas simultaneamente por um longo período. Em 1921 foram feitas modificações na estação de Mafra visando dar maior conforto aos passageiros. Em 1963 o prédio de madeira da Estação de Mafra foi substituído por outro mais imponente quando da inauguração da linha Mafra-Lages, e já então atendia aos moradores de Mafra e também da cidade vizinha, Rio Negro. Os últimos trens de passageiros passaram pela estação em 1985. O prédio da estação foi recuperado em 2006 e atualmente abriga um órgão da Prefeitura de Mafra.

Os trilhos que atualmente cruzam Mafra são da América Latina Logística (ALL), desde 1997, mas pertenceram a C. E. F. São Paulo - Rio Grande (1913-1942), à Rede de Viação Paraná - Santa Catarina (1942-1975), e à RFFSA (1975-1996). Mafra forma um entroncamento ligando os três Estados do Sul, com as linhas Mafra/Porto de São Francisco do Sul, Mafra/Lages/Porto Alegre e Mafra/Curitiba/Paranaguá.

Segundo o estudo ligação entre Mafra e Porto União está desativada. Em 2004 o trecho mais utilizado pela empresa era entre Mafra e o Porto de São Francisco do Sul por onde escoava a safra agrícola do Paraná, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás. A madeira transportada vinha das reservas gaúchas e paranaenses e o mesmo acontecendo com os combustíveis que provêm das duas refinarias da Petrobras, no Sul do país.

Em 2008, a Unidade da ALL em Mafra, denominada Oficinas de Manutenção de Vagões, localizada na região central da cidade era responsável pela manutenção geral de vagões da companhia, se utilizando inclusive de serviços terceirizados para a consecução de projetos, como por exemplo: fabricação de peças e equipamentos ferroviários para toda malha sul ferroviária e revestimento de tanques com inox (TBL, 2007).

A Unidade de Mafra, de outubro de 2006 a junho de 2007, recuperou 101 vagões. A previsão para os anos de 2008 e 2009 era recuperar cerca de 100 vagões/mês.

As unidades de apoio foram descritas da seguinte forma:

* Primeiro ponto corresponde ao escritório administrativo e está localizado num prédio de alvenaria, amplo de dois pavimentos, onde se concentram os colaboradores responsáveis por toda a atividade de controle de produção da oficina, bem como as atividades administrativas (financeiro, compras, dentre outros). Possui varias salas, com infra-estrutura adequada, sanitários, vestiário e um refeitório explorado por empresa terceirizada.

* Segundo ponto corresponde a oficina de vagões está estabelecida no pavilhão principal, coberto, com piso de concreto, cuja construção remete a época da RFFSA, porém em bom estado de conservação, junto ao prédio da administração. Apresenta subdivisão entre os processos de



EM BRANCO

manutenção, lavagem de rodeiros, truques e ferraria, de modo a facilitar a gestão de produção. A cabine de pintura está instalada neste mesmo pavilhão, sendo realizada em local totalmente isolado e dotado de estrutura para exaustão dos voláteis provenientes deste processo. As áreas destinadas a lavagem de rodeiros possuem sistema de captação e drenagem do efluente, através de canaletas dispostas no piso. O setor de ferraria está localizado em uma sala isolada dentro da oficina, de onde saem chaminés para queima do carvão utilizado no ajuste de peças em fogo. Pequenos depósitos e casa de máquinas também estão presentes neste pavilhão.

* Terceiro ponto corresponde à área onde ocorre o processo de desgaseificação de vagões em pavilhão semi-coberto, com piso de concreto associado à estrutura de drenagem de efluente, ligado ao sistema de tratamento. A caldeira utilizada na combustão de madeira é uma maria-fumaça instalada junto à área de desgaseificação.

* Quarto ponto corresponde à área ao lado do terceiro ponto, ou seja, é uma casa coberta e com piso impermeável de concreto e sistema de drenagem, é realizada a lavagem de peças provenientes da oficina. As informações referentes ao processo e os efluentes gerados serão apresentadas na seção que trata dos efluentes, no item 0. Um depósito de inflamáveis, com estrutura de contenção e drenagem de líquidos, está localizado em frente, em uma casa de alvenaria, isolada e devidamente identificada. No local são armazenados tambores de querosene e óleo lubrificante.

* Quinto ponto é à área que indica o tratamento de efluentes em um separador água e óleo com chicanas de chapa de aço, instalado em área semi-coberta.

* Sexto ponto corresponde ao almoxarifado da oficina está estabelecido em um galpão coberto em alvenaria, construído na época da RFFSA, localizado na porção leste do terreno. No local são armazenados os equipamentos de manutenção individual, materiais de escritório e produtos de limpeza. Próximo ao almoxarifado, em casa de alvenaria, devidamente sinalizada e isolada está a central de GLP e depósito de cilindros de oxigênio e acetileno, utilizados principalmente no processo de soldagem de vagões e peças. Em uma outra sala separada, com piso impermeável, são armazenados tambores de óleo lubrificante e tinta.

É importante destacar que no estudo foram citados alguns galpões estabelecidos no terreno da oficina, construídos na época da RFFSA, que hoje em dia estão em mal estado de conservação. Estes locais não são de responsabilidade da ALL, uma vez que não fazem parte da concessão.

Entendo que mesmo não fazendo parte da concessão a ALL deverá providenciar a manutenção dos galpões localizados na área da oficina.

Foi informado no EA que a cerca de 370 m a noroeste da oficina de Mafra estão estabelecidos a estação e o pátio de Mafra. A estação não vem sendo utilizada operacionalmente pela ALL, pois corresponde a escritório administrativo da Prefeitura Municipal de Mafra, através da Secretaria Municipal da Criança e Ação Social. Entretanto, o pátio é utilizado para manobras de vagões e passagem de composições.

IV – ANÁLISES E CONSIDERAÇÕES

O diagnóstico ambiental apresentado para o Meio Sócio econômico, foi realizado por meio de levantamentos histórico-culturais e geográficos das áreas de influência do empreendimento em questão. Esse levantamento partiu de uma análise micro para uma análise macro, focando nos



EM BRANCO

elementos sociais e econômicos do seu entorno e as características da população/das áreas de influência. Utilizou-se de dados primários e secundários para o levantamento de informações além de se considerar as leis necessárias para a elaboração do estudo ambiental. É importante deixar claro que o EA/PBA apresentado, abordou as Unidades de Apoio da Ferrovia Malha Sul do município de Mafra - Santa Catarina.

Segundo o EA/PBA, a área de influência diretamente afetada (ADA) corresponde à área submetida diretamente as intervenções necessárias à implantação e a operação do empreendimento, sendo considerada no presente estudo ambiental e plano básico ambiental, o terreno onde está estabelecida a unidade operacional. Já a área de influência direta (AID) corresponde àquela sujeita aos impactos diretos (ou de primeira ordem) decorrentes da implantação e operação do empreendimento, com delimitação em função das características sociais, econômicas, físicas e biológicas dos sistemas a serem estudados e das particularidades do empreendimento.

Também foi considerado o município e seu conjunto, como forma de averiguar a relação entre os postos da ALL e a dinâmica da cidade.

O estudo levou em consideração o levantamento de informações voltadas para os fundamentos da economia. Segundo o EA/PBA, a produção econômica surge em função do atendimento de necessidades humanas ilimitadas frente a recursos produtivos escassos. É justamente essa ótica que permeia as discussões em torno do desenvolvimento econômico, do qual faz parte a escolha do modal de transporte que sustentará este processo. É importante ressaltar que este tipo de levantamento informa de forma precisa o desenvolvimento local a qual o empreendimento se encontra demonstrando a importância do empreendimento em questão ao município o qual faz parte.

No estudo foram apresentadas informações do período anterior bem como posterior à concessão da ferrovia onde, foram consideradas as transformações decorrentes do processo de privatização e os rebatimentos positivos e negativos sobre a cidade.

Segundo o estudo, assim como a ferrovia, vagões e locomotivas estavam sucateados quando do processo de privatização. A estrutura de manutenção ferroviária apresentava carência de investimentos e, na maioria dos casos, defasagem tecnológica. O sucateamento e a reduzida expansão de vários segmentos vinculados à infra-estrutura se constituíam em entrave ao crescimento econômico do país. Cabe ressaltar que a estrutura física da ferrovia foi praticamente mantida. Das edificações existentes, poucas são novas.

Uma das principais transformações citadas no estudo refere-se à gestão de pessoal. O quadro de funcionários foi redimensionado tendo em vista atender às necessidades da empresa, tanto em termos de redução de custos como de flexibilidade na alocação dos trabalhadores e no seu perfil produtivo. O resultado foi a introdução da terceirização possibilitando uma redução de custos e flexibilidade da organização da empresa. Entretanto, conforme o EA, a classe trabalhadora sofreu alguns prejuízos em termos de direitos sociais por causa das privatizações.

Atualmente, os funcionários diretamente contratados pela concessionária trabalham em postos associados principalmente na administração e fiscalização. O setor operacional fica praticamente todo a cargo do pessoal terceirizado totalizando 178 trabalhadores. As principais funções são de mecânico, auxiliar mecânico, vigia, torneiro e auxiliar geral.



EM BRANCO

Entendo que dentro do Programa de Educação Ambiental bem como de Comunicação Social os funcionários tanto da concessionária ALL quanto os terceirizados deverão receber treinamento e informações necessárias ao bom entendimento das regras ambientais bem como de trabalho, segurança e saúde para o bom e correto andamento do processo produtivo ao qual estão vinculados.

Segundo o estudo, o resultado dos investimentos realizados na Oficina e a reestruturação do quadro funcional podem ser observados na capacidade de reforma de aproximadamente 110 vagões por mês. Em média, a Unidade de Mafra realiza sessenta revisões gerais (válida para seis anos), quarenta revisões preventivas e dez revisões anuais.

O papel da unidade também pode ser constatado na reforma de vagões da antiga Rede que seriam descartados. Conforme o contrato de concessão, os vagões considerados sucatas poderiam ser devolvidos à RFFSA. Somente no trecho da FERROBAN, FERRONORTE e NOVOESTE que a ALL assumiu o controle, 42% dos vagões, o equivalente a 5,3 mil vagões, estavam impossibilitados de uso. Destes, aproximadamente três mil seriam descartados. Reavaliando estes vagões, a ALL decidiu recuperá-los em suas Unidades de Sorocaba, Rio Claro, Ponta Grossa e Mafra.

No relacionamento da unidade com a cidade que a abriga, há que considerar que o funcionamento de qualquer empreendimento apresenta rebatimentos tanto positivos quanto negativos. São empregos diretos e indiretos, compras no comércio local, contratação de serviços de terceiros, atração de novos investimentos que se aproveitem das economias de escala geradas, entre outros.

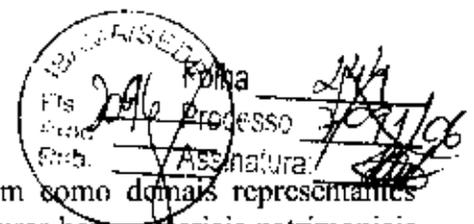
Conforme estudo, a Unidade em questão contrata serviços de pequenos prestadores de serviço, ligados principalmente à manutenção predial, como é o caso de serviços de pintura. Além disso, são utilizados serviços de fotocópia regularmente. Algumas poucas peças para substituição nos vagões são encomendadas sob medida à empresa da região.

Segundo o EA, o porte da empresa dificulta maior interação com a economia local. A predominância de pequenas e médias empresas dificulta operações com preços competitivos. É o caso, por exemplo, de material de limpeza, que é adquirido através da unidade de Curitiba, e da destinação de resíduo por uma empresa de Chapcô, que realiza o mesmo procedimento em outras unidades da ALL. Apesar disto, há alguns produtos que são adquiridos no comércio local, como material de construção.

Outro ponto de conflito citado no EA e que foi considerado menos relevante, consiste no transporte dos vagões até o pátio de manutenção. Há que considerar que o volume de vagões transportados equivale a uma composição por mês, representando impacto muito inferior àquele do transporte regular pelo modal ferroviário. Normalmente uma composição possui entre 80 e 110 vagões. Os vagões para manutenção são transportados em pequeno número (em torno de cinco), interrompendo o fluxo de automóveis para travessia nas passagens de nível por período muito reduzido.

No EA foi apresentado também, página 143, alguns outros locais com manutenção deficiente. Dentre essas foi citada a área do pátio junto ao rio, nele existe uma ponte que apesar de não compor o conjunto de edificações arrendadas pela concessionária, é utilizada para abrigar parte do sistema de captação de água do rio. Além do mato alto, a edificação está praticamente abandonada.

EM BRANCC



Entendo que a empresa ALL em parceria com a Prefeitura bem como demais representantes comerciais de Mafra deverão entrar em comum acordo para restaurar bens materiais patrimoniais com intuito de resgatar a história do município para as futuras gerações.

Consta no estudo que o município de Mafra que apesar da importância que existe do seu setor rural, o setor industrial também se destaca, tanto na geração do PIB quanto de emprego. A atividade da Unidade de Mafra enquadra-se, assim, num cenário urbano em que a indústria assume especial importância para o seu dinamismo econômico.

A população de Mafra tem sofrido uma baixa um tanto elevada tendo em vista a migração de sua população para outros lugares. Isto significa que, mesmo diante da presença de forte segmento industrial, a oferta de empregos ainda está aquém do crescimento da demanda. Para tanto, torna-se necessário estabelecer estratégias que viabilizem a ocupação da população trabalhadora, estimulando o surgimento de atividades complementares. Muitas indústrias, ao se fixarem no município, principalmente em função do rol de incentivos fiscais concedidos pela Prefeitura de Mafra, não estabelecem relacionamento maior com as empresas locais nem favorecem o surgimento de outros empreendimentos. O grau de complementaridade é mínimo. Estabelecem-se como verdadeiros enclaves no meio da cidade.

Entendo que a empresa deverá entrar em contato com a associação comercial do Município de Mafra com intuito de criar meios que possibilitem a interação comercial entre a ALL e o comércio local visando o desenvolvimento econômico no município.

Entendo também que as ações de interação entre empresa ALL e a comunidade de Mafra deverão ser intensificadas a ponto de atingir o maior público possível da área de influência contribuindo dessa forma com a divulgação de informações esclarecedoras promovendo o retorno ferroviário as comunidades.

É importante esclarecer que o município de Mafra fica na margem esquerda do Rio Negro, no Estado de Santa Catarina. E que este foi instalado em 08 de setembro de 1917, desmembrando-se do município de Rio Negro pelo acordo de limites territoriais firmado entre os Estados do Paraná e Santa Catarina, em consequência da Guerra do Contestado (1912-1916). Nessa época, Mafra contava com aproximadamente 1.500 habitantes.

Os habitantes primitivos da região foram os indígenas das tribos Kaingang e Xokleng. O processo de povoamento pelo homem branco iniciou-se com a abertura da Estrada da Mata, que ligava as províncias de São Paulo ao Rio Grande do Sul. Mafra fazia parte do município de Rio Negro, porém ficava fora do perímetro urbano e servia de passagem e de potreiro para tropas de mulas, cavalos e bestas durante o período denominado Tropeirismo. Em 1829 chegaram à região imigrantes alemães, procedentes de Thier; depois de 1870 vieram os bucovinos (alemães procedentes da Baviera), ucranianos, italianos, polacos e tchecos.

Com relação ao desenvolvimento econômico de Mafra segundo informações do EA este, iniciou-se com o extrativismo da erva-mate e da madeira pelos imigrantes europeus e pelos colonos e caboclos estabelecidos na região como posseiros, vindos do Rio Grande do Sul e Paraná. Com o tempo, o município de Mafra passou a apresentar uma economia diversificada, com predominância da indústria madeireira e moveleira. Possui comércio e prestação de serviços heterogêneos, destacando-se como pólo comercial da região. Na agricultura, evidencia-se pela produção de

EM BRANCO

batata, milho, feijão em grão, fumo em folha, soja e trigo em grãos. Os principais produtos da pecuária são: bovinos, suínos, aves e ovinos. Importante destacar que o município é cortado pelas rodovias federais BR-116 e BR-280, pela estadual SC-21 e por rodovias municipais.

Quanto aos trilhos da ferrovia, o EA destacou que o município de Mafra se constituiu em um entroncamento ferroviário, cruzando-se as seguintes linhas: da antiga Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande e o Tronco Sul. No caso da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande informaram que a ligação entre Mafra e Porto União foi iniciada em 1912. Essa estrada tinha por finalidade a integração e defesa do território nacional, além de levar para São Paulo e Rio de Janeiro, então a capital do país, os produtos das terras do vale do rio do Peixe, ao sul de Santa Catarina. A erva-mate e a madeira constavam na lista dos principais produtos.

Esses trilhos se estenderam pelo território denominado de Contestado, assim denominado por ter sido uma região de litígios de limites entre os estados do Paraná e Santa Catarina e palco do conflito armado denominado Guerra do Contestado (1912-1916). Segundo o EA a construção dessa ferrovia foi motivo suficiente para ser declarado esse conflito armado.

Foram descritos também, os trechos que ligam Mafra ao porto marítimo de São Francisco do Sul, Mafra e Porto União, Tronco-Sul ligando São Paulo ao Rio Grande do Sul, passando por Mafra e Lages e Mafra e o Rio Ponte Alta do Norte.

Entendo que a ALL deverá dentro do Programa de Educação Ambiental informar sobre o passado histórico que permeia a ferrovia localizada no município de Mafra resgatando o passado histórico bem como a sua importância para as futuras gerações assim como para as atuais.

Quanto ao patrimônio histórico/cultural o estudo apresentou bens tombados pelo Estado do Paraná e o Município de Mafra. Caberá ao empreendedor agir em parceria com as autoridades competentes com fins de assegurar a preservação desses bens histórico/culturais para as futuras gerações.

Importante destacar que segundo EA foram raros os estudos encontrados que se referem ao desenvolvimento da cidade co-relacionada com a ferrovia, sua estação e oficinas, demonstrando a pouca interligação da sociedade com os trilhos. Mafra sempre foi um ponto de passagem desde o tropeirismo até a atualidade, com os trilhos servindo para a passagem de trens e cargas. Cabe a empresa resgatar junto à comunidade o momento histórico que envolve os tropeiros, pois os mesmos significaram muito para o município em questão.

Quanto ao Uso e ocupação do solo na área de influência, a ferrovia e seu pátio ferroviário constituem elemento de segmentação em Mafra tendo em vista o histórico de ocupação no entorno da mesma. Cabe ressaltar que o município de Mafra é contíguo ao de Rio Negro. Um deles está no estado de Santa Catarina e o outro no Estado do Paraná. Apenas o Rio Negro os separa.

Conforme o estudo, a unidade de vagões da ALL em Mafra, localiza-se na avenida Cel. José Severiano Maia, região central da cidade. Sua construção remonta à atuação da antiga RFFSA. A sua localização seguiu a proximidade à linha do trem, principalmente em função da necessidade de otimizar o uso das pontes metálicas que faziam a travessia para Rio Negro, cidade gêmea de Mafra. O logradouro onde está localizado o empreendimento é atualmente região altamente urbanizada, completamente ocupada, existindo poucas residências e sem terrenos vagos para

[assinatura]

EM BRANCO



construções. É, assim, uma região valorizada em termos comerciais. Constitui um dos principais acessos ao município por via rodoviária.

A região do entorno do empreendimento é caracterizada como área essencialmente comercial. Conforme estudo, além da estação, foram identificados diversos estabelecimentos comerciais no entorno mais próximo como: uma cancha de bocha, um restaurante, uma farmácia de manipulação, escritórios de profissionais liberais, como dentistas e advogados, um açougue, a Câmara de Vereadores (localizada na antiga escola de ferroviários da RFFSA), entre outros.

As residências localizadas no entorno do empreendimento não configuram degradação na área. São residências em bom estado de conservação, denotando que o entorno da Unidade não tem se configurado como área de degradação social. Por estar praticamente às margens do rio Negro, a expansão da área urbana se deu a partir dela e não exatamente no seu entorno.

O EA informou que a Unidade da ALL está sujeita às disposições do Plano Diretor Participativo Lei nº 3.148/06, tanto em relação ao zoneamento e uso do solo quanto às atividades nele permitidas. No estudo destacou que o empreendimento (Unidade) além de estar localizado em área urbana e central do município, existe no fundo do terreno o limite com o Rio Negro.

Importante destacar que no macrozoneamento municipal, a Unidade de Apoio de Mafra, localiza-se em Zona Tradicional (ZT), que destina-se preferencialmente à localização das atividades de comércio e prestação de serviços, conjugada com o uso residencial, estimulando a densidade populacional e habitacional (Plano Diretor, Subseção II, Art. 88). Entre as diretrizes do uso do solo está a intenção de ampliar a densidade urbana, principalmente na área central e promover o adensamento urbano na área central tradicional e nos corredores de transporte coletivo. Tais diretrizes podem vir a gerar pressão ao empreendimento da ALL, tanto do ponto de vista econômico, com a valorização crescente dos imóveis, quanto do ponto de vista ambiental, devido à produção de ruídos inerentes à atividade da Unidade e que podem ser alvo de reclamações por parte da população. Justamente em função disto, o horário de funcionamento da Unidade restringe-se ao comercial, entre 7:00 e 17:00 horas.

O Plano Diretor faz menção à necessidade de qualificação do traçado urbano da ferrovia e a busca da intermodalidade, em seu capítulo VI, artigo 63. Conforme informação da Prefeitura Municipal, a Unidade se enquadra no conceito de "uso tolerado". Segundo o Plano Diretor, entende-se por usos tolerados "os usos não permitidos para a zona determinada em decorrência da superveniência da lei, mas que por razão de direito adquirido serão admitidos" (Plano Diretor, 2006, artigo 94, §1º). Assim, mesmo se tratando de atividade industrial, sua atuação não contraria a normatização do Plano Diretor Municipal.

Entendo que o empreendimento em questão deverá estar em conformidade com o Plano Diretor do Município de Mafra e o Estatuto das Cidades Lei nº 10257/01 adequando-se no que for necessário às normas estabelecidas para fins de regularização.

Como a Unidade está localizada numa área central do município, encontram-se no entorno muitos estabelecimentos que concentram pessoas, com atividades comerciais e de prestação de serviços, como por exemplo: restaurante, academia de ginástica, lojas, farmácia, cancha de bocha, etc., além de residências. No prédio ao lado, à direita do escritório da Unidade, está a Câmara de Vereadores do município. Bem em frente ao prédio da Unidade, encontra-se, também, o terminal rodoviário de

EM BRANCO

Mafra. Importante destacar que a Unidade está localizada às margens do rio Negro, que divide Mafra com o município de Rio Negro, no Paraná.

No estudo foi informado também que na faixa de terreno localizada no fundo da Unidade, na parte mais baixa, ocorrem alagamentos quando há transbordamento do Rio Negro. As cheias, no entanto, não chegam a atingir a parte da Unidade. Essa ocorrência limita naturalmente o uso do solo para fins de ocupação urbana. A Praça do Correio, localizada poucos metros à frente da Unidade, sofre as conseqüências dos transbordamentos do Rio.

Importante destacar que a ALL tem a intenção de fazer uma Operação Urbana Consorciada com o município, propondo uma revitalização da área ao fundo do empreendimento, para melhorar a paisagem, minimizar os impactos causados pelas cheias, além de evitar futuras ocupações ilegais por parte da população e contribuir, também, com a melhoria da qualidade ambiental do município. Tudo isso baseado no Plano Diretor do Município, no Artigo 51, do Capítulo IV, da Qualificação do Ambiente Natural.

Entendo que iniciativa de se fazer uma Operação Urbana Consorciada deverá ser detalhada num Programa específico a ser colocado em prática pela ALL em parceria com a prefeitura, escolas e comunidade em geral de modo a estabelecer vínculos e responsabilidades a todos os envolvidos contribuindo com o equilíbrio entre meio social e ambiental.

Quanto à caracterização sócio-econômica o estudo informou que a área abrangida por um raio de 100 metros do empreendimento constitui-se em espaço essencialmente comercial. Poucas são as residências existentes nesta região. Num raio aproximado de 100 metros no entorno do prédio da Unidade foram identificadas pouco mais de dez moradias. A presença da rodoviária defronte ao empreendimento sinaliza o caráter comercial do local. À medida que se eleva o preço do solo, as moradias cedem espaço para imóveis comerciais. Ademais, a população de menor renda paulatinamente transfere-se para áreas menos valorizadas, cujo preço do solo urbano é inferior.

Na parte dos fundos da Unidade, por onde entram os caminhões necessários à retirada de resíduos e fornecimento de material, há apenas uma residência. Por ser área sujeita a inundação, praticamente não é utilizada nem para moradia nem comercialmente. Há, também, um campo de futebol, com arquibancada parcialmente destruída, com utilização muito restrita. O pequeno fluxo de veículos na via existente destina-se basicamente a atender à Unidade.

É importante destacar que o município está bem consolidado principalmente tendo em vista que constitui área de ocupação mais antiga possibilitando estabelecer um paralelo entre o conjunto da população do município e o local onde o empreendimento está inserido.

Foi informado no estudo que a região do entorno mais imediato ao empreendimento onde foram feitos os levantamentos congrega 467 domicílios. Justamente por se tratar de área de ocupação mais antiga e consolidada nela, havia apenas dois domicílios improvisados e um domicílio coletivo. Praticamente todos os domicílios possuíam acesso aos serviços públicos de abastecimento de água da rede geral. A maior parte dos domicílios não era servida por serviço público de esgotamento sanitário via rede geral, destinando à fossa séptica. O lixo era coletado pelo serviço público. Já os indicadores relativos ao atendimento destes serviços são melhores no entorno do que a média municipal. Essa relação, entretanto, sofre influência do peso do setor rural.

EM BRANCO

O estudo apresentou informações sobre o município de Mafra para fins de entendimento da situação macro a qual o empreendimento em questão está inserido.

O EA informou que após levantamento constatou-se que a maioria dos domicílios possuía no máximo quatro moradores, indo ao encontro do perfil da região, com ocupação relativamente mais antiga. É uma proporção de famílias menores superior à média municipal. O predomínio de casas confere uma característica bastante agradável ao local, apesar de conviver com uma atividade comercial e de serviços bastante significativa. Considerando que o Plano Diretor Municipal estimula o adensamento populacional na área urbana, essa região deve sofrer processo de verticalização, como pôde ser observado por algumas edificações em construção.

Já o entorno mais próximo da Unidade de Mafra, em 2000, contava com uma população de 1.470 pessoas. Apesar de o grupo etário até 14 anos ainda apresentar participação importante, é inferior à média municipal. A PIA – População em Idade Ativa é ligeiramente superior no entorno. Destaca-se, entretanto, o grupo etário de idosos. Por ser região de ocupação mais antiga, o peso das pessoas com mais de 65 anos no entorno é substancialmente maior. Enquanto na média municipal era de 6,4%, no entorno atingiu 11,6%.

Foi informado no EA que o Município de Mafra passa por um processo conhecido como janela demográfica, em que se dispõe de um elevado contingente de população em idade ativa, ao mesmo tempo em que a razão de dependência é relativamente reduzida, configurando condições mais propícias para o desenvolvimento econômico.

Quanto ao aspecto educacional, a população do entorno apresenta um quadro bem mais satisfatório. Para todos os grupos etários considerados, a proporção de pessoas alfabetizadas no seu respectivo grupo foi sempre mais elevada no entorno comparativamente a Mafra.

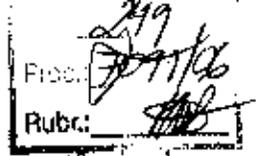
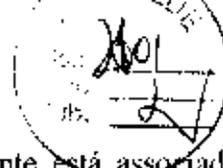
Em termos de remuneração, a população do entorno diferencia-se ao apresentar uma maior proporção de responsáveis pelo domicílio auferindo rendimentos mais elevados. Enquanto na média municipal, 55,2% dos responsáveis auferiam até três salários mínimos, no entorno esse percentual era de 30,0%. Em sentido contrário, nas faixas de renda mais elevadas a população do entorno apresentava participação relativamente mais elevada. Assim, acima de cinco salários mínimos eram 45,9% dos responsáveis residentes no entorno, enquanto a média municipal reduzia-se a menos da metade, para 22,2% dos responsáveis.

O EA destacou que mesmo com a decadência do transporte ferroviário, o entorno da Unidade ainda permanece como um local valorizado comercialmente, abrigando a estação rodoviária, a Câmara de Vereadores, entre outros imóveis comerciais que atribuem maior valorização à área.

O município de Mafra está localizado a 206,8 km da capital, Florianópolis. É composto por uma área de 1.788,1 km², situando-se numa altitude de 793 metros. Sua densidade demográfica é de 28,0 hab/km². A instalação do município ocorreu em 1917. É um município de médio porte, apresentando ainda baixa taxa de urbanização em relação à média do país. Sua população vem crescendo a ritmo bastante modesto, indicando a existência de processos migratórios. Nos anos 90, a população cresceu à taxa anual de 1,0%, enquanto entre 2000 e 2007 houve um ritmo ainda menor, 0,3% a.a. A população rural apresentou redução absoluta, dando continuidade a uma realidade que se faz presente desde os anos 70, ao passo que a urbana cresceu a apenas 1,5% a.a. Isto explica o baixo crescimento da taxa de urbanização. Esta característica de um volume ainda



EM BRANCU



significativo de população rural, como se verá mais à frente está associada à importância da atividade agrícola e à sua industrialização, além da presença expressiva de pequenas propriedades.

O município passou por um processo inicial de industrialização, assentado em grande parte na concessão de incentivos fiscais. A guerra fiscal foi característica marcante das estratégias de desenvolvimento dos anos 80 e 90. Entretanto, muitos municípios viram seus parques industriais crescerem sem, no entanto, resolver os problemas sociais. No caso de Mafra, a maioria das conquistas sociais está mais relacionada aos investimentos públicos e, de forma menos expressiva, aos avanços econômicos. Vários novos direitos constitucionais estabelecidos em 1988 levaram a maiores gastos por parte do poder público, principalmente municipal, basicamente em educação e saúde.

Quanto à caracterização da infra-estrutura social básica, como acesso a serviços de água e esgoto, pode ser observada através das informações do censo demográfico, expressas no Perfil Municipal do Atlas do Desenvolvimento Humano do PNUD. Houve melhorias expressivas no acesso aos serviços básicos. Apesar disso, chama atenção a relativamente baixa proporção de domicílios com acesso à água encanada, que atingiu 93,4% em 2000. Isto se deve basicamente à baixa taxa de urbanização.

Importante destacar que entre 2002 e 2005, o Produto Interno Bruto – PIB de Mafra representou no máximo 0,83% do PIB do Estado de Santa Catarina, oscilando nos limites, em termos reais, a preços de 2005, entre R\$ 559,55 milhões em 2002 e R\$ 682,46 milhões em 2005, um considerável aumento de 22,0%. A intensidade deste aumento também pode ser observada através da evolução do seu PIB per capita que, diante do pouco crescimento da sua população, passou de R\$ 11.022,89 em 2002 para R\$ 13.270,55 em 2005, um crescimento de 20,4%. O dinamismo da sua economia vinculou-se, em grande medida, ao desempenho das atividades de prestação de serviços e comércio de mercadorias, que entre 2002 e 2005 representavam quase 50% do seu PIB e cresceram a uma taxa de 17,8%.

Pouco mais de metade dos empregos foram gerados pelas 875 empresas vinculadas às atividades de prestação de serviços e comércio de mercadorias. Embora pulverizados em inúmeros segmentos, destacaram-se a administração pública e o comércio varejista. Já as atividades agropecuárias empregaram 5,1% dos postos de trabalho com destaque para aqueles vinculados às lavouras temporárias, especialmente na produção de soja e milho e, em menores proporções trigo, fumo, feijão e cevada.

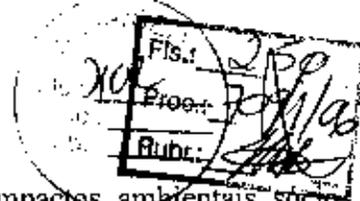
*** AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS**

A metodologia detalhada no estudo para a caracterização dos impactos decorrentes da operação da unidade considerou os seguintes aspectos: fase, natureza, temporalidade, ocorrência, frequência ou probabilidade, importância ou severidade, continuidade ou reversibilidade, significância e as medidas mitigadoras, bem como as responsabilidades a serem tomadas.

Segundo o EA, a avaliação dos aspectos provenientes da implantação e operação do empreendimento ou atividade sob análise é iniciada com a análise das atividades, produtos e serviços associados ao objeto do estudo. As condições ambientais uma vez identificadas na etapa de diagnóstico, visam interagir com o meio ambiente, ocasionando um impacto. Este elemento é denominado de aspecto ambiental, sendo o impacto associado à efetiva ou potencial modificação adversa ou benéfica do meio ambiente, resultante em todo ou em parte dos aspectos ambientais.



EM BRANCO



Conforme EA foram segue abaixo a Identificação e avaliação de impactos ambientais socioeconômicos:

Ruído e vibração:

Ruído e conforto acústico da comunidade. Diversos estudos e publicações demonstram que os ruídos provenientes da operação ferroviária, dentre as demais relacionadas ao transporte, são os de menor impacto sobre o conforto acústico da população em geral, apontando-se como fontes mais impactantes, e conseqüentemente as que geram maiores reclamações, o tráfego urbano ou rodoviário, e o transporte aéreo.

Logicamente o ruído gerado pelo transporte rodoviário tem maior abrangência, assim como a própria passagem de um avião gera um ruído que atinge maiores áreas. Neste aspecto, a localização fixa da ferrovia gera vantagem no sentido de que o uso do solo do entorno pode ser planejado levando-se em consideração a sua presença. Como em geral as linhas ferroviárias em estudo são antigas, sabe-se que boa parte da ocupação do entorno foi realizada sabendo-se de sua existência naquele local, e de sua perpetuidade. Este tema pode levar a intermináveis discussões em várias esferas, jurídica, popular, e de mídia, sobre direito adquirido, sobre o pré-conhecimento daqueles que optam por se estabelecer nas proximidades, sobre o zoneamento realizado ou não pelo poder público municipal, sobre a responsabilidade da empresa concessionária, e acerca de outras questões semelhantes. São todos aspectos controversos, mas que certamente devem ser levados em conta na busca pela resolução de eventuais transtornos identificados.

O ruído na área em questão, é um aspecto atuante na planta operacional, seja ele proveniente do trânsito do material rodante ou da manutenção de vagões. A localização urbana e a conseqüente proximidade da unidade com as residências do entorno potencializa a questão do desconforto da comunidade ocasionado pela operação do pátio e realização dos processos operacionais. A extensão da unidade e a existência de divisas com um campo de futebol, com o rio Negro e com uma avenida movimentada reduzem a significância deste impacto sobre a comunidade do entorno.

No EA é sugerido que seja implantado um programa de monitoramento que gere dados capazes de subsidiar ações futuras visando a mitigação deste impacto, as quais devem ser necessariamente estudadas caso a caso em função da especificidade associada a cada fonte receptora e possivelmente impactada, como atividade, horários, distância, diferença de altura e barreiras existentes, dentre outras variáveis. Além da implantação efetiva do Manual de Gestão Ambiental PGA-006 - Controle de Ruídos.

Vibração, conforto da comunidade e prejuízo as construções civis:

Em menor magnitude, a vibração surge como um aspecto gerador de impacto quando ocorrente de maneira intensa por um longo período de tempo. A vibração proveniente da movimentação do material rodante e das atividades normais do site, não é suficiente, pelo menos numa primeira avaliação, para acarretar em impactos significativos quanto ao desconforto da comunidade. A vibração emitida não representa risco imediato às edificações do entorno à estrutura pedológica do terreno, porém existe o risco potencial de desestabilização de estruturas que, por ventura, estejam comprometidas.

EM BRANCO

Entendo que deverá ser feito um estudo mais detalhado sobre vibração, conforto da comunidade e possíveis prejuízos as construções civis para que possíveis dúvidas sejam sanadas e caso ocorra a detecção de problemas que estes possam ser solucionados a tempo.

Geração de emprego e renda diretos e indiretos:

O empreendimento tem sido responsável pela geração de emprego e renda tanto direto quanto indireto no município de Mafra. Após anos de abandono, o modal ferroviário passou pelo processo de desestatização e voltou a receber investimentos em infra-estrutura e equipamentos. Conforme estudo, página 263 estima-se que a Unidade de Mafra contribua com 193 empregos diretos e 610 indiretos.

Geração de receita tributária:

Por se tratar de atividade de serviços industriais, a unidade está sujeita a recolhimento tributário. Além disso, através dos empregos gerados contribuem para elevar o montante de impostos proporcionados pelo consumo dos salários. À medida que diversos projetos têm sido desenvolvidos pela ALL visando incrementar o volume transportado, a atividade da Unidade contribui efetivamente para a expansão dos serviços da ALL e consequentemente para a geração de receita tributária.

Maior dinamismo à economia local:

Conforme estudo, a facilidade de escoamento da produção tem significado elemento diferencial nas decisões locacionais de novos empreendimentos. Em Mafra, a presença dos trilhos da estrada de ferro constitui importante elemento favorecendo a atração de novas empresas. O entorno da unidade comprova a forte relação entre a ferrovia e a atividade industrial. Diversas empresas estão instaladas estrategicamente próximas à ferrovia visando facilitar o escoamento da produção. Nesse sentido, a retomada dos investimentos da unidade operacional da ALL após a privatização, nos anos 90, tem representado, assim como a ferrovia no seu conjunto, a perspectiva de um novo período de crescimento, assentado atualmente mais na intermodalidade.

Ademais, como observado anteriormente, a unidade utiliza, em diversas oportunidades, o comércio e os prestadores de serviço locais para o seu suprimento. Isso é fundamental para dinamizar a economia local, assim como o fortalecimento do transporte intermodal.

Aumento da produtividade do setor ferroviário:

O setor ferroviário passou por profundas alterações desde a sua chegada no final do século XIX. Não é mais usado para o transporte de passageiros nem para pequenas cargas. Aglutina basicamente os interesses de grandes produtores. Nesse contexto, os serviços de manutenção são fundamentais para conferir maior produtividade ao modal, contribuindo para intensificar o uso do transporte ferroviário para exportação, elevando as receitas cambiais.

Descaracterização Urbana:

Segundo o EA, a manutenção dos bens operacionais da antiga RFFSA é condição necessária para garantir a qualidade e produtividade do setor ferroviário. Além disso, há alguns bens que fazem parte da história do próprio modal e da cidade em que se encontra inscrito. Em Mafra, em função

EM BRANCO

da presença do rio Negro, diversas pontes metálicas precisaram ser erguidas. Na divisa com o pátio há uma ponte metálica remanescente do período áureo da estrada de ferro. Não se constituindo atualmente em bem operacional, ela tem sido utilizada como infra-estrutura para o bombeamento e reservatório da água captada no rio. Neste contexto, cabe a manutenção daquela ponte que é um dos símbolos da estrada de ferro na região.

Ademais, apesar da maior parte do pátio estar em ótimas condições de conservação, a ponte e a área adjacente, inclusive dentro dos limites do pátio, estão com manutenção deficiente, podendo comprometer a qualidade do serviço ferroviário.

Caberá a empresa responsável à manutenção periódica desses bens tanto para conservar a qualidade do serviço ferroviário bem como para a preservação da memória histórica do município.

V - RECOMENDAÇÕES:

Com base no levantamento e avaliação de impactos ambientais e considerando, os passivos ambientais apurados, o EA/PBA apresentou medidas mitigadoras compensatórias, algumas medidas a serem adotadas de imediato e outras serão consolidadas na forma de uma série de Programas de Controle e Monitoramento Ambientais propostos. Cabe ressaltar que a aplicação das medidas apresentadas no EA/PBA serão em geral, de responsabilidade da ALL que é a autoridade ferroviária responsável, que tem a função de coordenar e administrar os recursos para o cumprimento das diretrizes e objetivos aqui estabelecidos. Cabe também à ALL, a articulação com as demais autoridades e entidades públicas e privadas nas ações de caráter municipal e regional relevantes a ferrovia entendendo que tudo que for feito bem como toda ação a ser tomada deverá ser reportada as entidades públicas federais, estaduais e municipais competentes.

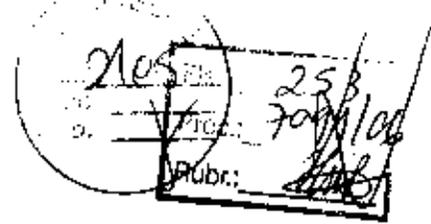
Programas de Controle e Monitoramento

1. Programa de Educação Ambiental – tem por objetivos: desenvolver atividades de educação sócio-ambiental, aproveitando as experiências de projetos da ALL como o Trem Ambiental e o Vagão do Conhecimento, tendo como público alvo principalmente as famílias mais carentes do entorno da Unidade; instruir os funcionários da Unidade no sentido de adotar comportamento ambientalmente correto no desenvolvimento das suas atividades profissionais; estabelecer mecanismos de informação da comunidade sobre as questões ambientais relacionadas à Unidade, seus impactos e programas e medidas mitigadoras e compensatórias. Seguindo a idéia de que a Educação Ambiental deve ser um "ato político voltado para a transformação social" (JACOBI, 2003, p. 189), EA página 280.

2. Programa de Comunicação Social – tem por objetivos: estreitar o relacionamento com a imprensa, divulgando o trabalho da Unidade e sua importância estratégica na garantia da qualidade do transporte ferroviário; estabelecer um canal permanente de comunicação com a comunidade local, tal qual um ombudsman; disseminar internamente a prática da participação dos funcionários e terceirizados na solução de problemas que surjam no dia-a-dia da Unidade e no seu relacionamento com a comunidade; divulgar os projetos de caráter sócio-ambiental da empresa e seus principais resultados junto à comunidade local.

Após análise do EA/PBA apresentado ao IBAMA, o empreendedor deverá cumprir rigorosamente todos os programas bem como os planos propostos adequando-os as características individuais das comunidades afetadas direta e indiretamente pelo empreendimento em questão.

EM BRANCO



VI - CONCLUSÕES:

Diante do exposto, entendo que o Estudo Ambiental (EA) e o Plano Básico Ambiental (PBA) atenderam aos seus objetivos. Para tanto, todos os programas bem como medidas mitigadoras e planos deverão ser colocados em prática pelos responsáveis pela Unidade Ferroviária de Mafra no caso ALL, para fins de regularização, contemplando as particularidades apresentadas pela região onde se localiza o empreendimento, sejam estas localizadas nas áreas de influência direta bem como na indireta.

1. Recomendo que sejam apresentadas informações pertinentes a existência ou não de sítios arqueológicos da área de influência em questão.
2. Deverá ocorrer um monitoramento junto às residências que sofrem com as vibrações provenientes da movimentação do material rodante e das atividades do site.
3. Deverá ocorrer a implantação de um programa de monitoramento de ruídos, que gere dados capazes de subsidiar ações futuras visando à mitigação deste impacto, as quais devem ser necessariamente estudadas caso a caso em função da especificidade associada a cada fonte receptora e possivelmente impactada, como atividade, horários, distância, diferença de altura e barreiras existentes, dentre outras variáveis. Além da implantação efetiva do Manual de Gestão Ambiental PGA-006 - Controle de Ruídos.
4. Apresentar declaração da prefeitura municipal de que o local e o tipo de empreendimento ou atividade da Unidade de Apoio estão em conformidade com o Plano Diretor.
5. Comunicar, imediatamente, a ocorrência de qualquer acidente com o conseqüente impacto sobre o ambiente e/ou sobre a população lindeira, ao IBAMA/Sede, à Coordenação Geral de Emergências Ambientais (CGEMA) e à Superintendência do IBAMA no Paraná.
6. Observar e aplicar as Normas Regulamentadoras de Segurança e Saúde no Trabalho a todas as unidades de Apoio.
7. Ressalta-se que o município de Mafra possui áreas de preservação histórica - cultural. Entendo que quaisquer intervenções que venham a ser adotadas no presente e no futuro, previamente as autoridades competentes deverão ser consultadas para quaisquer informações e posicionamentos a respeito dos patrimônios das áreas de influência em questão e que todas as áreas identificadas como patrimônio histórico/cultural tombadas ou não, deverão ser preservadas para as futuras gerações.
8. Solicito a apresentação de um Programa de Gestão ambiental voltado para o gerenciamento de todos os programas a serem executados além das demais atividades de gestão ambiental.
9. Elaborar Programa de Gestão do patrimônio histórico, cultural, artístico e arqueológico abordando também informações sobre os Tropeiros bem como a Guerra do Contestado.

EM BRANCO

10. Elaborar Programa de Operação Urbana Consorciada para o município propondo uma revitalização da área ao fundo do empreendimento, para melhorar a paisagem, minimizar os impactos causados pelas cheias, além de evitar futuras ocupações ilegais por parte da população e contribuir, também, com a melhoria da qualidade ambiental do município.

11. A ALL deverá entrar em contato com a associação comercial do Município de Mafra com intuito de criar meios que possibilitem a interação comercial entre a ALL e o comércio local visando o desenvolvimento econômico no município.

12. O empreendimento em questão deverá estar em conformidade com o Plano Diretor do Município de Mafra e o Estatuto das Cidades Lei nº 10257/01, adequando-se no que for necessário às normas estabelecidas para fins de regularização.

13. Deverá ser feito um estudo mais detalhado sobre vibração, conforto da comunidade e possíveis prejuízos as construções civis para que possíveis dúvidas sejam sanadas e caso ocorra a detecção de problemas que estes possam ser solucionados a tempo.

14. Caberá a ALL à manutenção periódica dos bens patrimoniais tanto para conservar a qualidade do serviço ferroviário bem como para a preservação da memória histórica do município.

À consideração superior,


Erlina Klen Panquestor
Geógrafa - CREA 11277/D
Consultora Técnica

EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
SUPERINTENDÊNCIA DO ESTADO DO PARANÁ

Fls.: 255
Proc.: 2107/09
Pubr.: [assinatura]

Memo nº 57 /09- NLA/SUPES/IBAMA/PR.
Assunto: Vistoria às Unidades de Apoio da ALL no Paraná.
Curitiba, 20 de agosto de 2009.

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA

Nº: 10.977

DATA: 25/08/09

RECEBIDO:

[assinatura]

Senhor Coordenador,

Em atenção ao Memorando nº 432/209-COTRA/CGTMO/DILIC de 18/08/09, vimos informar que irá participar da Vistoria (A.L.L.) no período de 24 a 28/08/09, juntamente com os técnicos da DILIC, o Analista Ambiental (Eng. Civil) Michel M. Kawashita, lotado no NLA/IBAMA/PR.

Desde já, agradecemos a Vossa atenção.

[assinatura]

Sergio Roberto Xavier
Coordenador de Lic. Ambiental
IBAMA/PR

A COTRA
de conformidade
24/8/09

R. Gen. Wilson Zago Lins
Programa de Gestão de
Empresas Públicas e OBRAS

Ao Senhor
Eugênio Pio Costa
Coordenador COTRA/CGTMO/DILIC
IBAMA/Brasília
Fax: 61-3307-1328

A COTMO
em 25/08/09
+

DA. MOSE

Para providencia

Att

Eugenio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / COTMO / DUC / USAMA

03/09/2003



SERVÍCIO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA



Fis.: 256
Proc.: 209/13
Fabr.: 410

RELATÓRIO DE VISTORIA nº 61/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 21 de setembro de 2009.

Dos Técnicos: Ludmila Ladeira Alves de Brito
Neusa Emídio

Ao Coordenador: Eugenio Pio Costa
Coordenador de Licenciamento de Transportes

Assunto: Relatório de vistoria realizada no Complexo de Oficinas de Apucarana, sob concessão da ALF., nos municípios de Apucarana, Paraná.

Data da Vistoria: 29/06/09

Processo nº: 02001.007091/2006-23

INTRODUÇÃO

1. No dia 29 de junho de 2009 foi realizada vistoria no pátio de Apucarana, no Paraná, sob concessão da América Latina Logística S.A., com embasamento da análise para concessão da Licença de Operação. Participaram da vistoria as analistas ambientais Ludmila Ladeira Alves de Brito e Viviane Lourenço de Amorim, da COTRA/DILIC e a analista Neusa Emídio, do ESREG Londrina.
2. O pátio de Apucarana é destinado à formação de composições, carregamento (eventual), e possui posto de abastecimento, oficina de manutenção de locomotivas, oficina de manutenção de vagões e lavagem de locomotivas.

DESENVOLVIMENTO DA VISTORIA E CONSIDERAÇÕES

Pátio de Cruzamento e Formação

3. O pátio de Apucarana possui oito linhas, para formação de composições, e recebe os mais variados tipos de carga, como cereais (milho, soja, dentre outros), cimento, combustível, containers de carga geral, inclusive refrigerados, dentre outros (FIGURA 1).



(a)

10

EM BRANCO

2109



(b) (c)
FIGURA 1 – Esquema (a) e Vista geral do pátio de Apucarana ((b) e (c)).

Tancagem de óleo diesel e lubrificante

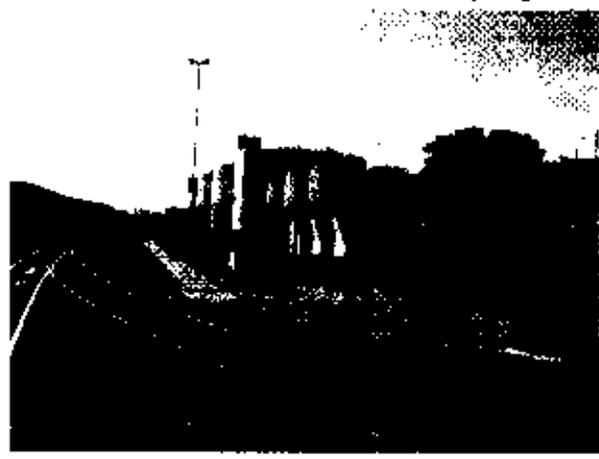
4. A tancagem de óleo diesel fica próxima a oficina de manutenção de locomotiva se é composta por 4 tanques (três de 150m³ aproximadamente e um de 9,5m³) todos inseridos na mesma bacia, que de acordo com o empreendedor é toda impermeabilizada, mas se encontra preenchida de brita (e plantas) (FIGURA 2). Foi identificado que a tancagem está muito próxima a via de acesso ao complexo de Apucarana.

5. O abastecimento de diesel e lubrificante é feito por meio de vagões tanque, em linha exclusiva, não coberta, protegida parcialmente por bandejas metálicas, que destinam os possíveis vazamentos para a estação de tratamento, ao lado do PML (FIGURAS 3, 4 e 5). Vale destacar que os vagões ali estacionados durante a vistoria estavam devidamente aterrados, mas a sinalização do transporte de produto perigoso estava em desacordo com o determinado pela Resolução ANTT nº420/04 (FIGURA 6). O diesel é transferido então para os tanques, e destes para os pontos de abastecimento por meio de um conjunto de bombas, localizadas próximas à tancagem, em área isolada, coberta e com piso concretado (FIGURA 7).

6. Toda esta tubulação está localizada em uma canaleta que sai da área de abastecimento dos vagões até a oficina, coberta por placas de concreto não soldadas, e que inclusive apresentava acúmulo de óleo e água no fundo. Essa canaleta está indicada em várias figuras.

7. O armazenamento de óleo lubrificante é contíguo ao de óleo diesel, e é composto por três tanques menores (FIGURA 2). A bacia de contenção destes tanques é exclusiva, e possui uma vala mais profunda na parte mais próxima às linhas.

8. Ambas as bacias de contenção estão ligadas ao separador água e óleo por tubulações que compartilham a mesma canaleta citada no parágrafo 06, acima.



(a)



(b)

FIGURA 2 – Área da tancagem de óleo diesel e lubrificante. (a) vista geral da tancagem; (b) proximidade entre a tancagem e a via de acesso ao complexo de Apucarana.

10

EM BRANCL

21/10



FIGURA 3 – Local de descarregamento de óleo dos vagões. A seta indica a canaleta na qual se localizam todas as tubulações de transferência.



FIGURA 4 – Detalhe do bandejamento de proteção da área, e de seu ponto de descarga.



FIGURA 5 – Registro que regula a transferência de combustível para os tanques de armazenamento.

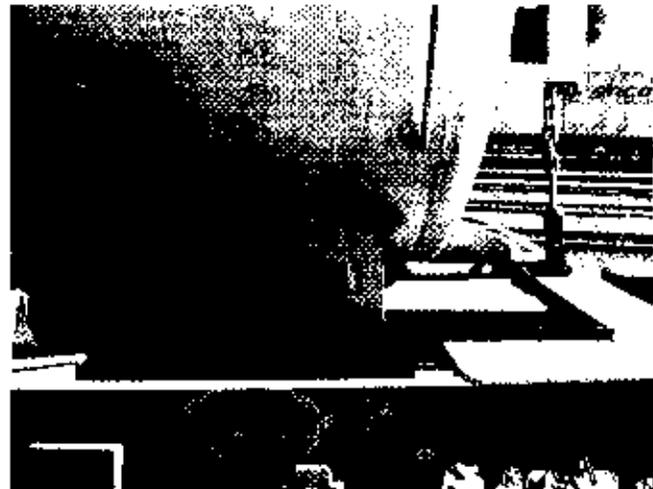


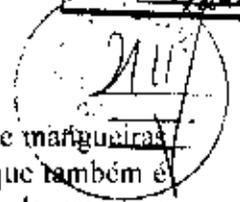
FIGURA 6 – Sinalização de produtos perigosos em desacordo com a Resolução nº420/04.



FIGURA 7 – Área das bombas para abastecimento, (a) vista frontal e (b) lateral. As setas indicam a canaleta comum a todas as tubulações, que segue desde o ponto de descarregamento até o ponto de abastecimento no interior da oficina.

B

EM BRANCO



9. No entorno da área de abastecimento foram observados pontos de conexão de mangueiras para combate a incêndio, que seriam alimentadas pela caixa d'água existente na oficina, e que também é responsável pelo abastecimento de toda a área. Vale ressaltar que esta água é proveniente de um poço artesiano, e clorada por um sistema dosador, conforme ilustrado pelas FIGURAS 8 a 11.



FIGURA 8 – Ponto de encaixe de mangueiras para combate a incêndio



FIGURA 9 – Vista da caixa d'água, que abastece todo o pátio.



FIGURA 10 – Sistema de cloração da água, com bomba dosadora.

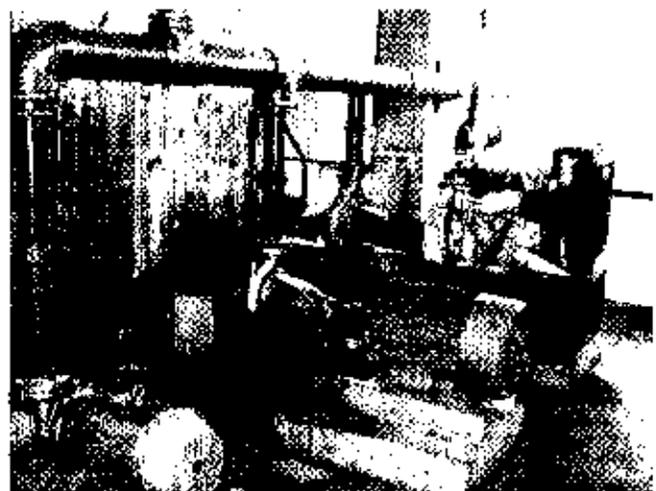


FIGURA 11 – Sistema de bombeamento de água e espuma, localizado abaixo da caixa d'água.

Oficina de Manutenção de Locomotivas – PML

10. O galpão de oficina de manutenção de locomotivas de Apucarana possui duas valas, sendo a da direita destinada ao abastecimento de óleo diesel, lubrificante e óleo de mancal, bem como para o esgotamento de óleo lubrificante, e a da esquerda para manutenção (FIGURAS 12 e 13).

11. De acordo com um funcionário da empresa, são atendidas em torno de 12 a 13 locomotivas por dia, sendo realizada ali manutenção leve de locomotivas, incluindo troca de rodeiros e pequenos serviços de chaparia.

12. Dentro da oficina foi observado um sistema ineficiente de segregação de peças e resíduos, com destaque para baterias sem identificação de novas/usadas apoiadas diretamente no chão, bombonas acondicionadas por toda a oficina, mistura de resíduos na linha de coleta seletiva, dentre outros (FIG. 14).

[assinatura]

EM BRANCO

117

13. Embora o fundo das valas de manutenção esteja conectado ao separador água e óleo, a oficina não apresenta nenhum sistema para coleta de águas pluviais, ou mesmo para coleta de possíveis efluentes que possam escoar de dentro da oficina (FIGURAS 15 e 17).

14. Foi observada a existência de pias separadas para a lavagem de mãos com óleo e graxa, mas dentro da mesma foi observado um acúmulo de água e óleo, não tendo sido visualizado o sistema de esgotamento da mesma. (FIGURA 16).



FIGURA 12 – Vista externa do PML.



FIGURA 13 – Detalhe das duas valas de manutenção do PML. A seta indica as mangueiras do sistema de abastecimento.



(a)



(b)



(c)



(d)



(e)



(f)

FIGURA 14 - Disposição aleatória de insumos e resíduos na oficina. (a) sapatas fenólicas novas; (b) bombonas de aditivo; (c) baterias; (d) tambor de óleo lubrificante; (e) resíduo de graxa; (f) partes de rodéiro.

13

EM BRANCO

213



FIGURA 15 – Canaleta para coleta de óleo no fundo da vala de manutenção.



FIGURA 16 – Sistema de lavagem de mãos, para óleo (primeiro plano) e lavagem normal (segundo plano).

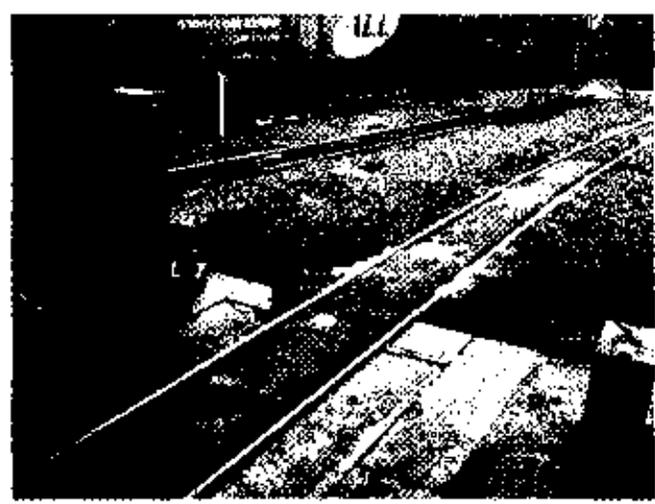


FIGURA 17 – Falta de isolamento da oficina em relação à área externa.



FIGURA 18 – Mancha forte de vazamento de óleo de locomotivas entre as linhas de entrada/saída da oficina.

15. Durante a vistoria, a equipe presenciou uma atividade semelhante a um teste de aceleração de motor, realizado do lado de fora da oficina, em local aberto.

16. Na parte de trás da oficina está localizado o abastecimento de areia, que é secada em um equipamento que fica em galpão a parte, ao lado do PMI., e é movido por um gerador a óleo diesel. Esta tancagem de óleo diesel não possui bacia de contenção ou outro isolamento pertinente.

3

EM BRANCO



(a)



(b)



(c)

FIGURA 19 – Sistema de abastecimento de areia. (a) vista dos “aplicadores”; (b) secador de areia e armazenamento; (c) tanque de óleo para o gerador que alimenta o secador.

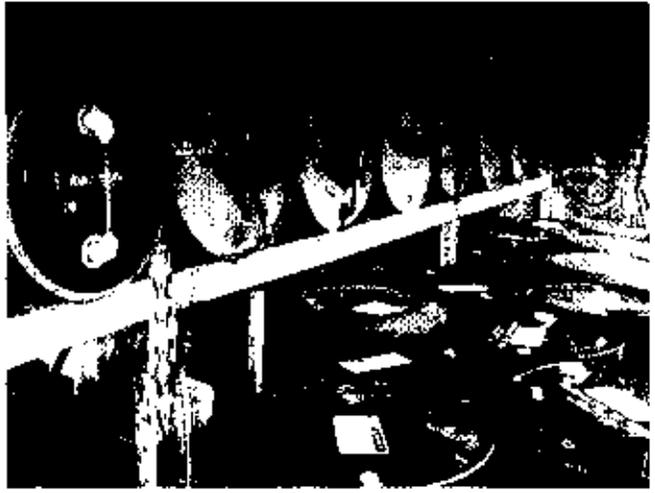


FIGURA 20 – Armazenamento de óleo lubrificante e similares e sistema de abastecimento do mesmo.



FIGURA 21 – Rodeiros usados.



FIGURA 22 – Girador de vagões e locomotivas elétrica, em funcionamento.

[Handwritten mark]

EM BRANCO

215

Lavador de Locomotivas e Estação de Tratamento de Efluentes

17. A lavagem de locomotivas é realizada em uma área coberta, parcialmente drenada, e utiliza água extraída de poço artesiano. O efluente é todo coletado, destinado a um separador água e óleo – SAO – seguindo para uma ETEI, descrita abaixo. O piso da área onde é realizada a lavagem é contínuo ao da área de armazenamento de óleo, resíduos contaminados por óleo e SAO, e ladeado por uma pequenina mureta de proteção (FIGURA 23)

18. A lavagem é feita com sabão e desengraxante, cujas marcas variam, sem determinação prévia por parte da empresa responsável pelo tratamento do efluente. O antigo separador de água e óleo, localizado ao lado do galpão de lavagem, hoje é utilizado como tanque de equalização, e como o tempo de residência permite ainda uma nova retirada de óleo, a água é retirada por baixo e encaminhada para a estação, enquanto o óleo é retirado somente quando do esgotamento do reservatório (FIGURA 25).

19. O SAO (FIGURA 24) é constituído por três câmaras, enterradas no chão da oficina. Não ficou claro a maneira como é retirada de óleo, mas o mesmo é armazenado num tanque de óleo usado (FIGURA 27) e retirado pela I.wart.

20. Após a passagem pelo SAO, o efluente é encaminhado ao tratamento, pela adição de policloreto, coagulação/floculação e posterior filtração em areia. O filtro de areia sofre retro-lavagens periódicas, e quando saturado, o leito é substituído e destinado como resíduo contaminado. De acordo com os responsáveis pela ETE, o efluente produzido tem se enquadrado nos parâmetros exigidos para lançamento.

21. O ponto final de lançamento é um curso d'água que fica aproximadamente a um quilômetro do pátio, mas não ficou claro se o lançamento da oficina ocorre diretamente nesse córrego ou via sistema de esgotamento pluvial da prefeitura.

22. Com relação à melhorias na ETE, existe previsão apenas de cobertura da mesma.



(a)



(b)

FIGURA 23 – Vista do lavador de locomotivas (a) geral e (b) interna

18

EM BRANCO



FIGURA 24 - SAO atualmente utilizado.



FIGURA 25 - Antigo SAO, hoje utilizado como tanque de equalização.

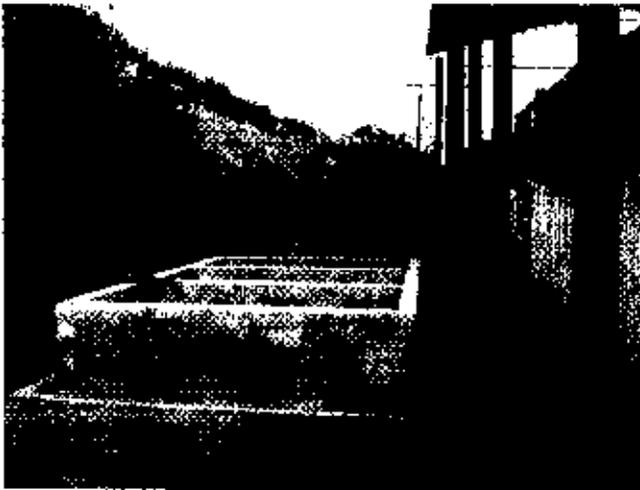


FIGURA 26 - Vista geral da ETE.



FIGURA 27 - Vista do tanque de armazenamento de óleo usado.

Oficina de Manutenção de Vagões

23. O movimento da oficina de vagões depende da inspeção realizada a todas as composições que chegam ao pátio de Apucarana, pois são os vagões identificados ali que são retirados e encaminhados à manutenção. Existe apenas uma vala para manutenção, e a parte de fora da oficina também é utilizada para atividades de solda, como registrado pela FIGURA 31.

24. Não foi identificada área exclusiva para manutenção de freios, e a segregação de resíduos apresentava o mesmo problema que das outras unidades avaliadas, conforme descrito abaixo.

210

EM BRANCO

211
157



FIGURA 28 – Vista externa da oficina de vagões.



FIGURA 29 – Vista interna da oficina de vagões.



FIGURA 30 – Rodeiros defeituosos acumulados ao lado da oficina.

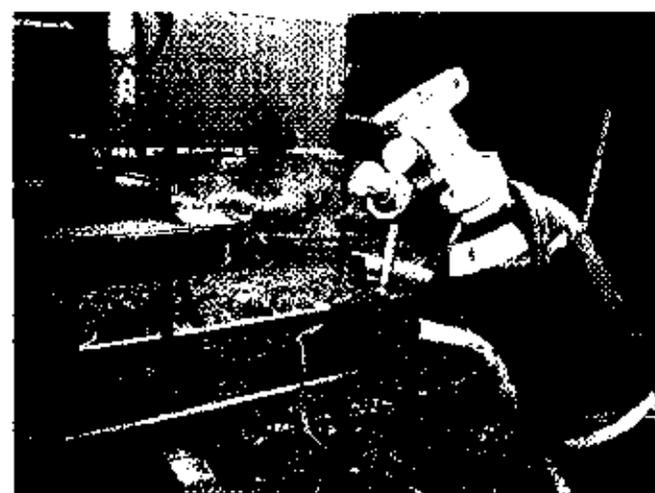


FIGURA 31 - solda em vagão tanque (plataforma) sendo realizada fora da oficina.

Aspectos de controle e demais observações

A) GESTÃO DE RESÍDUOS

25. Embora tenham sido identificadas várias iniciativas referentes a gestão dos resíduos gerados no complexo de Apucarana, descritas abaixo, foi possível detectar a falta de uma coordenação deste processo, refletida em uma série de falhas em sua condução, também descritas abaixo.

- Resíduos contaminados: os resíduos contaminados identificados nesta oficina são os diversos insumos sujos de óleo e graxa, gerados durante o abastecimento e a manutenção de locomotivas, como estopa, flanelas, papelão, borracha, dentre outros. Estes resíduos são acondicionados em duas caçambas, localizadas entre o PML e o PLL, sobre uma área concretada e protegida por uma pequena mureta, ladeada por uma canaleta de coleta de água de chuva (sem destinação). A empresa CEURIC é contratada pela ALL para a remoção e destinação final destes resíduos, e de acordo com a ferrovia, as licenças da mesma foram encaminhadas junto ao estudo apresentado. Ainda, para a redução de resíduos contaminados, a empresa realiza a prensagem dos filtros de óleo retirados das locomotivas, e reduzindo o volume a ser destinado, e vendendo seu invólucro como sucata.

3

EM BRANCO



FIGURA 32 - Acúmulo de resíduos contaminados por graxa e óleo, em caçamba exclusiva.

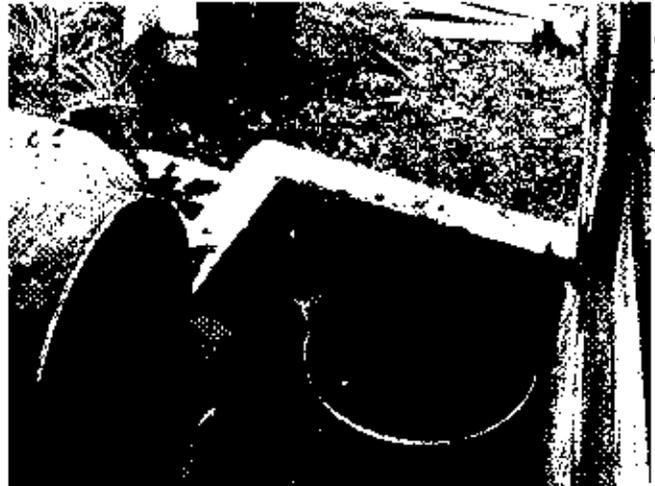


FIGURA 33 - Mureta de contenção do piso de onde ficam.

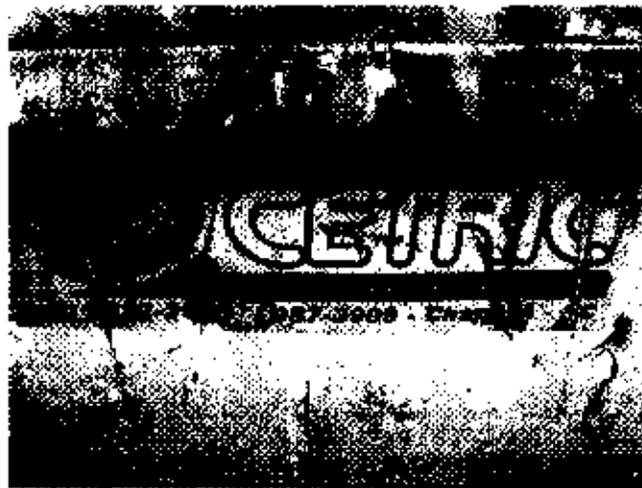


FIGURA 34 - Empresa CETRIC, responsável pelo recolhimento dos resíduos.



(a)



(b)

FIGURA 35 - Armazenamento e prensa de filtros de óleo.

EM BRANCO

2119

- Resíduo comum: a empresa tem como premissa a segregação de resíduos desde a sua geração, realizando coleta seletiva por meio de coletores de resíduos recicláveis e não recicláveis (FIGURA 36), instalados em todas as unidades administrativas e 'industriais' do complexo. Além disso, existe uma estrutura de armazenamento temporário de resíduos, ilustrados pela FIGURA 35, que pretendia segregar os resíduos recicláveis, e aqueles a serem destinados junto a prefeitura; no entanto, observou-se que a segregação está longe do ideal, com diversos resíduos contaminados misturados ao resíduo comum. As sucatas metálicas são armazenadas em caçamba específica, tendo sido também observada mistura com resíduos contaminados com óleo e graxa (FIGURA 37).

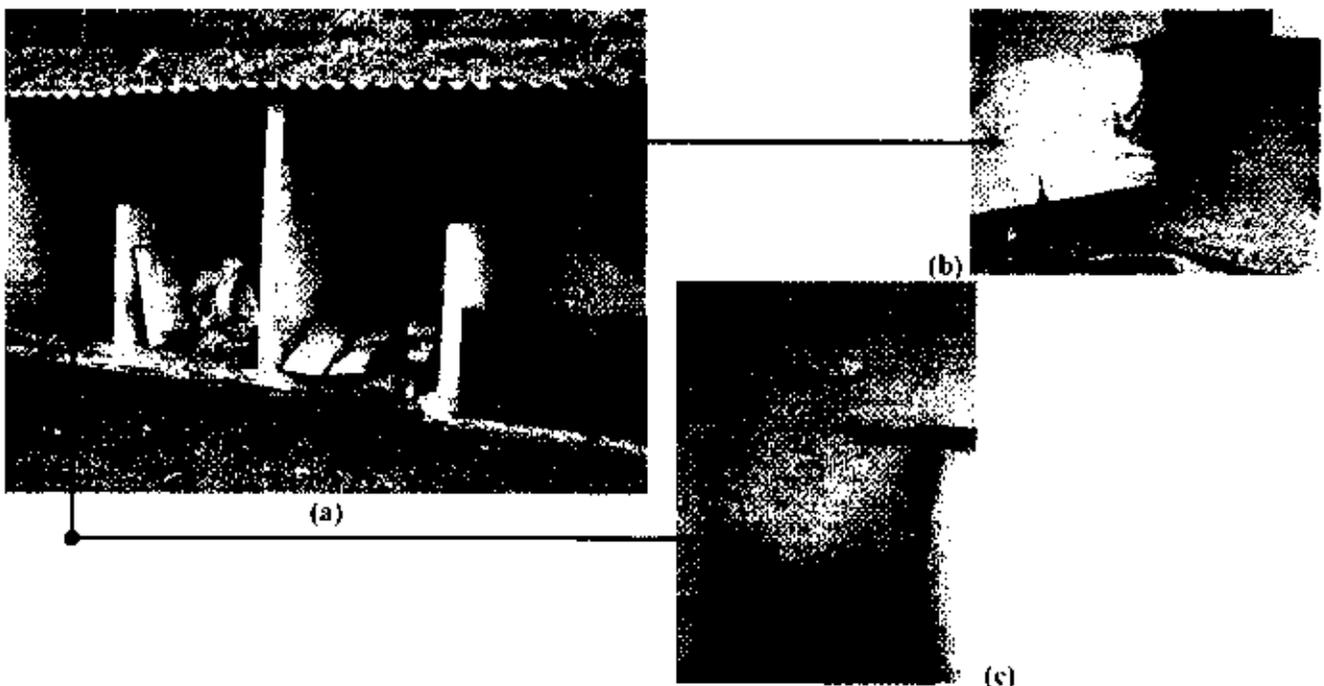


FIGURA 35 – Central de resíduos sólidos. (a) vista geral; (b) papelão contaminado, destinado indevidamente; (c) sucata de sapatas fenólicas.

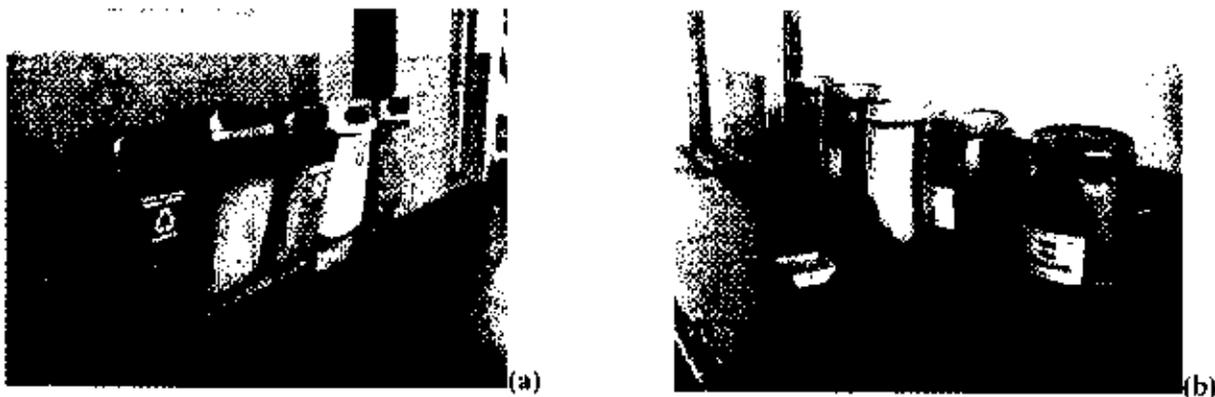


FIGURA 36 – Centrais de coleta seletiva, todas com mistura entre os vasilhames.

18

EM BRANCO

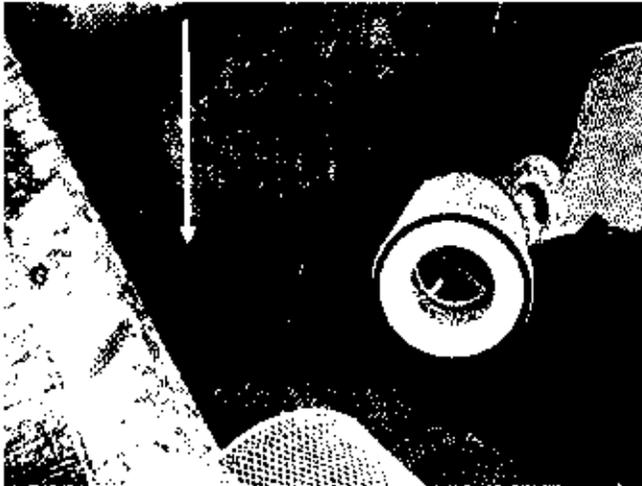


FIGURA 37- Caçamba destinada a sucata metálica, com lata de graxa em seu interior.

B) BASE DE APOIO A EMERGÊNCIAS

26. A base de apoio a emergências do complexo de Apucarana é constituída de um galpão para armazenamento de material destinado ao atendimento, e de uma pequena carreta, onde ficam também guardados materiais para combate a emergências. Foram observados diversos insumos para combate, como ferramentas (pás, picaretas, bombonas, etc.), equipamentos (bombas, mangueiras de diversos calibres e materiais, equipamentos de proteção individual), materiais de contenção e absorção de produtos oleosos (barreiras - aproximadamente 10m, turfa absorvente), dentre outros.



(a) (b)
FIGURA 38 - Vista interna da base de apoio de emergências.

C) GESTÃO DE EFLUENTES SANITÁRIOS

27. Nos foi informado que todo os efluentes sanitários da oficina são tratados por sistemas fossa-sumidouro, totalizando 4 unidades. A limpeza é realizada com caminhão limpa-fossa, mas não foi informada a freqüência que é realizada.

[assinatura]

EM BRANCO

28. A FIGURA 39, ao lado, ilustra um galpão utilizado para armazenamento de grãos e cimento, que são transportados por composições carregadas por pás carregadeiras na linha adjacente ao galpão. Embora este local venha sendo utilizado pela ALL, no momento da vistoria não pode ser comprovado o armazenamento ou o carregamento, sendo que a linha dedicada a esse fim estava ocupada com o trem de socorro.



FIGURA 39 – Galpão de armazenamento de granéis e cimento e linha para carregamento.

29. Vale ressaltar ainda que existem moradores próximos ao pátio, ilustrados na FIGURA 38.

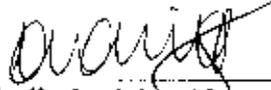


FIGURA 38 - Moradores próximos ao pátio.



FIGURA 39 – vista da estação, característica dos imóveis da RFFSA.

À consideração superior.


Ludmila Ladeira Alves de Brito
Analista Ambiental/Bióloga e Sanitarista

Neusa Maria Emídio
Analista Ambiental/Bióloga

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

RELATÓRIO DE VISTORIA nº 62/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 21 de setembro de 2009.

Dos Técnicos: Ludmila Ladeira Alves de Brito
Neusa Emídio

Ao Coordenador: Eugênio Pio Costa
Coordenador de Licenciamento de Transportes

Assunto: Relatório de vistoria realizada no Complexo de Oficinas de Apucarana, sob concessão da ALL, nos municípios de Apucarana, Paraná

Data da Vistoria: 30/06/09

Processo nº: 02001.007091/2006-23

INTRODUÇÃO

- No dia 30 de junho de 2009 foi realizada vistoria no pátio de Maringá, no Paraná, sob concessão da América Latina Logística S.A., com embasamento da análise para concessão da Licença de Operação. Participaram da vistoria as analistas ambientais Ludmila Ladeira Alves de Brito e Viviane Lourenço de Amorim, da COTRA/DILIC e a analista Neusa Emídio, do ESRI/CG Londrina.
- O pátio de Maringá é destinado à formação de composições, e possui posto de lavagem de vagões e respectivos sistemas de controle. Dele partem uma série de ramais de terceiros para carregamentos (Votorantim, Copanger, Hall, Usina Santa Teresinha).

DESENVOLVIMENTO DA VISTORIA E CONSIDERAÇÕES

Pátio de Cruzamento e Formação

- O pátio de Maringá possui sete linhas, para formação de composições, e recebe os mais variados tipos de carga, com preferência para graneis sólidos, como soja (grão e farelo), milho, uréia, dentre outros.



(a)

(b)

FIGURA 1 – vista do pátio de formação de Maringá à esquerda (a) e à direita a partir da Estação.



EM BRANCO

Posto de Lavagem de Vagões

4. A lavagem de vagões realizada no pátio envolve o processo de varrição e limpeza, feito na primeira linha, e o processo de lavagem, realizado na segunda (FIGURA 2). Ambas as linhas estão protegidas por uma pequena bacia de contenção de concreto (FIGURA 3), que destina todo o efluente gerado tanto na lavagem quanto por águas pluviais à ETEI, localizada entre elas.

5. Na linha de limpeza, são utilizadas bombonas partidas ao meio (FIGURA 4) para coletar o resíduo gerado, que encaminhado à ORGANOESTE (empresa que recebe e trata resíduos orgânicos).

6. Existe uma linha para lavagem de vagões contendo óleo vegetal, cuja responsabilidade era da contratada TIT, mas esta atividade está interrompida. De acordo com a empresa, todo o efluente gerado por esta lavagem era coletado, e a própria TIT tratava e destinava em local próprio.



FIGURA 2 – Vista geral do Posto de Lavagem de vagões.



(a)



(b)

FIGURA 3 – Impermeabilização de concreto das linhas de limpeza (a) e lavagem (b).

11

EM BRANCO

2124
[assinatura]



FIGURA 4 – Detalhe da meia bombona utilizada para recolhimento de resíduos.



(a)



(b)

FIGURA 5 – Vista da ETEI frontal (a) e das lagoas de equalização (b).

7. Atualmente, a ETEI instalada está praticamente parada, devido as seguintes questões:
- o afluente a ETEI é extremamente inconstante, devido a diversidade de produtos transportados nos vagões lavados neste posto; os principais parâmetros de variação, de acordo com a ALL, são a carga orgânica e a alcalinidade (e pH), que acabam gerando um efeito tampão;
 - não existe autorização da prefeitura para lançamento do efluente tratado;
8. Hoje o afluente passa apenas pelas etapas de gradeamento e floculação, e então é recolhido integralmente pela ECOSERVICE que trata em sua própria ETEI.

À consideração superior,

[assinatura]

Ludmila Ladeira Alves de Brito
Analista Ambiental/Bióloga e Sanitarista

Neusa Maria Emídio
Analista Ambiental/Bióloga

EM BRANCO



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
Controlando o futuro

Gerência de Meio Ambiente

Fl.: 223/
Proc.: 7071/09
Rubr.: *[assinatura]*

Carta nº 299/GMA/09

Curitiba, 16

223
16/09/09

Ao
IBAMA
At. Eugenio Pio Costa
Coordenador de Licenciamento de Transportes
Av. L4 norte - Bloco C - Edifício Sede do IBAMA
70.800-200 - BRASÍLIA/DF

F107
PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 11.767
DATA: *22/09/09*
RECEBIDO:

Assunto: Solicitação de Extensão do Prazo Ofício nº 63/2009
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Caçema / RS

Prezado Senhor,

Servimo-nos da presente, para solicitar a extensão do prazo de resposta ao Ofício nº 63/2009- COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

O pedido deve-se a necessidade de apresentarmos o Projeto da ETE (Estação de Tratamento de Efluentes) existente no complexo operacional. Porém, estamos realizando melhoria na estrutura da ETE, com implantação de tratamento primário (Polimento) promovendo assim uma melhoria na eficiência global da mesma e melhorando a qualidade do efluente descartado.

Como houveram problemas relacionados com o clima da região, tivemos atraso na conclusão das obras, que interferem no atendimento a todas as informações solicitadas no Ofício, motivo pelo qual solicitamos mais 90 (noventa) dias a partir da desta, para respondermos o mesmo.

Atenciosamente,

[Assinatura]
Frederico Dias Furquim Vieira
Gerência de Meio Ambiente

*A cotra
primário tratado
02/09/09*

*Renata Helena Zapp-Loes
Coordenadora Geral de
Licenciamento, Monitoração e Obras
do PROCEL/DILIC/IBAMA*

*A cotra
em 22/09/09
f.*

A Analista
Rox

para providenciar

Ron 29/9/08

Tatiana Veil

Tatiana Veil de Souza
Concededora de Licenciamento de Transportes
Subsistema / Matrícula 1319417
CONTRACÇÃO CURRAMA

Fia.: 234
Proc.: 707/06
Rubr.: [assinatura]

PROTOCOLO/IBAMA

DILIC

Nº: 12.000/b.

DATA: 29/09/09

RECEBIDO: [assinatura]



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

RELATÓRIO DE VISTORIA Nº 065/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 22 de setembro de 2009.

Dos Técnicos: Rose Mirian Hofmann – Analista Ambiental
Daniel Santos Pinho – Analista Ambiental
Laura Maria Silva Magalhães – Analista Ambiental

Ao Coordenador: Eugênio Pio Costa
COTRA/CGTMO/DILIC

Assunto: Vistoria realizada em 26.08.09 a Estação Desvio Ribas (km 232+426) no município de Ponta Grossa/PR, sob concessão da ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A., com vistas à regularização do empreendimento.

Processo: 02001.007091/2006-23

INTRODUÇÃO

Em 26.08.09 foi vistoriada a Unidade de Apoio da ALL denominada Estação Desvio Ribas (km 232+426), no município de Ponta Grossa/PR, a fim de subsidiar a regularização do empreendimento.

DESENVOLVIMENTO DA VISTORIA

A vistoria foi iniciada na Estação Ferroviária, onde atualmente estão concentradas as atividades administrativas (Foto 01). Nas proximidades da estação existem 4 casas da extinta RFFSA, sendo uma delas desativada (Foto 02) e as demais utilizadas como refeitório, unidade de revisão e dormitório para maquinistas (pernoite).

Lavador de Vagões

A principal operação realizada na Estação Desvio Ribas consiste na lavagem de vagões graneleiros (Foto 03), onde se tem como principal aspecto a geração de efluentes líquidos com alta carga orgânica. A lavagem é precedida de aspersão a ar dos vagões, o que provoca a dissipação de material particulado (Foto 16). O resíduo seco é direcionado para bombonas dispostas sob as principais saídas do vagão, conforme foto (Fotos 05 e 06). Verificou-se, no entanto, que os dispositivos citados

[Assinaturas]

A CONTRA
em 29/09/09
f.

A CONTRA
p/ promissões
em 6.10.09

Rose Helena Zago Loes
Coordenadora Geral de
Transporte, Licitação e Obras
COTRAC/DTM/DILIC/BAMA

A Analista
Rose

para promissões.

em 2/10/09
Tatiana Veil

Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transportes
Sobrinhas / Matrícula 1319417
COTRAC/DTM/DILIC/BAMA

acima não são suficientes para armazenar todo o resíduo proveniente da lavagem dos vagões. Tal fato, somado às instalações ineficientes da estrutura de lavagem, tem provocado o acúmulo de grãos no solo (Foto 06), resíduo que vem sendo transportado, juntamente com a água utilizada na lavagem dos veículos, para um curso d'água situado bem próximo do local, sem nenhum controle.

A água utilizada na lavagem dos vagões é captada do lençol freático e do córrego (escoamento superficial) próximo, porém a empresa não tem outorga de uso expedida pelo órgão estadual de recursos hídricos.

O galpão é dotado de piso impermeabilizado com canaleta de drenagem para coleta do efluente; e de cobertura superior, não havendo contenção lateral (Foto 07).

Próximo à canaleta de drenagem foi verificado um talude com solo exposto, apresentando sinais de processos erosivos. Este talude deverá ser revegetado, evitando-se assim a formação de maiores processos erosivos e carreamento de material para o córrego (Foto 11).

Alguns registros de água no local apresentam vazamento, favorecendo o desperdício de água e ocasionando carreamento de material para uma drenagem, situada paralelamente ao galpão de lavagem (Fotos 09, 13, 14). O empreendedor deve providenciar a manutenção corretiva do sistema, além de testar o restante do encanamento para garantir que não existem outros pontos de vazamento.

Foram verificados danos estruturais no piso (Foto 18), que permitem a infiltração do efluente da lavagem no solo, além de várias rupturas que não evitam a liberação do efluente gerado para o ambiente externo ao galpão. A ausência de contenção lateral, associada às dimensões reduzidas do galpão, permitem ainda a dispersão de material particulado para áreas externas das canaletas e no solo.

Foi constatada grande quantidade de efluente no solo, em área externa ao galpão, decorrente do extravazamento da caixa elevatória (foto 15) que direciona os efluentes à ETE. Tal vazamento, associado à liberação provocada pela ausência de estanqueidade no sistema, afetaram uma canaleta de drenagem contígua ao galpão. Ressalta-se que além da poluição de recursos hídricos, a presença de matéria orgânica em decomposição provoca fortes odores, que podem gerar incômodos aos moradores do entorno, além de favorecerem a proliferação de vetores.

Para limpeza da caixa elevatória foi contratada empresa especializada em limpezas de fossa, a qual não pôde concluir o serviço por ter atolado o caminhão atrás do galpão de lavagem de vagões.

Em função dessas irregularidades verificadas na estrutura de lavagem de locomotivas, constatou-se que a água proveniente do vazamento dos registros juntamente com a água extravasada pela canaleta danificada estaria sendo direcionada, sem tratamento, para uma canaleta de drenagem e desta, diretamente para o córrego, contaminando-o com resíduos de grãos (Fotos 12 e 13).

Foram observadas também, além de resíduos de grãos em local inadequado, manchas de óleo expostas no solo (Foto 17). Tal fato também indica vazamento ou disposição inadequada desse tipo de efluente.

O resíduo seco de grãos retirados das locomotivas é vendido para fábricas de ração animal, enquanto o resíduo úmido é encaminhado para aterro classe II. O armazenamento temporário dos resíduos é apresentado nas fotos 20 a 22.

Os efluentes coletados na lavagem dos vagões graneliros são direcionados para Estação de Tratamento de Efluentes (ETE) (Foto 23) construído no pátio. Registra-se que a ETE foi construída sem prévia comunicação e autorização do IBAMA. O projeto foi anexado ao Estudo Ambiental protocolado no IBAMA e será avaliado no Parecer Técnico sobre a regularização da Unidade.



EM BRANCC

O tratamento é composto pelas seguintes operações unitárias: gradamento → equalização com ajuste de pH → flotação → estabilizador de pH → aeração → decantador → floculação → decantação → filtração (filtro de areia, pedra e carvão) → cloração. Segundo o empreendedor, o efluente dá entrada na ETE com uma DBO aproximada de 64.000 mg/O₂ e sai do tratamento com uma DBO de 170 a 200 mg/O₂. O lodo gerado, após adensamento, é destinado para aterro classe I.

Parte da Estação de Tratamento de Efluente estava desativada para manutenção. Verifica-se na foto 23 que o filtro não estava em operação e a foto 24 mostra uma das lagoas em manutenção devido ao rompimento da membrana. O sistema existente pode operar de forma contínua e por batelada, no entanto, deve-se atentar para o fato de que a interrupção de etapas do tratamento sem *by-pass* compromete a eficiência global do tratamento.

Foi informado pelo empreendedor que houve substituição recente (uma semana) da empresa terceirizada responsável pela operação da Estação de Tratamento de Efluentes e pela atividade de lavagem dos vagões graneleiros.

Segundo informação prestada durante a vistoria, parte do efluente tratado é reutilizada na lavagem dos vagões e outra parte é descartada em córrego. Embora haja informação de que o percentual reaproveitado seja de 50%, o sistema não conta com medidor de vazão para este controle e acompanhamento. Ao volume de água que é reaproveitado, adiciona-se água coletada em córrego nas proximidades do pátio.

O empreendedor deve ser notificado a regularizar o pleno funcionamento da ETE imediatamente, bem como cessar a diluição do efluente para reúso. A eficiência do sistema deve ser tal que permita o reúso do efluente tratado diretamente, sem adição de água captada para diluição.

Registra-se ainda que a captação de água e o lançamento de efluente tratado deve ser objeto de outorga pelo órgão estadual competente.

Os resíduos de construção civil dispostos no pátio, conforme foto 04, devem ser destinados em conformidade com a Resolução 307/2002, para posterior recuperação da área.

Concluída a vistoria, os técnicos do IBAMA reuniram-se com o coordenador da Estação a fim de informá-lo das irregularidades identificadas e adverti-lo da necessidade de medidas corretivas urgentes a fim de cessar o dano ambiental e promover as medidas necessárias ao controle da operação.

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Diante das constatações relatadas neste documento, esta equipe recomenda o envio das informações à Fiscalização, a fim de autuar o empreendedor pelas irregularidades identificadas.

1. Adequar a estrutura do galpão a fim de garantir a contenção de todo efluente gerado e o devido encaminhamento à ETE.
2. Garantir a contenção do material particulado que vem sendo liberado nas operações de sopragem dos vagões, por meio de aplicação de barreiras físicas ou adequação da técnica utilizada na limpeza (ex. substituição da sopragem dos vagões por aspiração).
3. Promover a limpeza e recuperação da área degradada pelo vazamento de efluente.
4. Providenciar teste na tubulação de abastecimento de água para identificação dos pontos de vazamento, os quais devem ser alvo de manutenção corretiva.

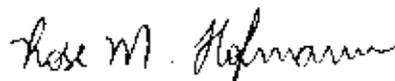


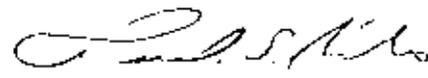
EM BRANCO

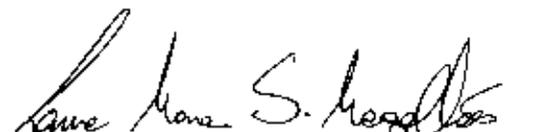
Fls	277
Prnc	10/12
Rubr	11/24

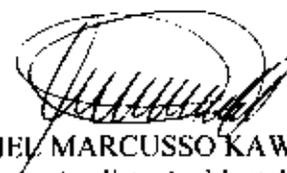


5. Apresentar outorga para captação de água e lançamento de efluente tratado.
6. Regularizar o funcionamento da ETE e garantir a qualidade do efluente final conforme estipulado pela Resolução CONAMA nº 357/2005 ou limites mais restritivos definidos pelo órgão estadual e/ou municipal competente. Não havendo limite determinado para DBO e DQO, o tratamento deve garantir, no mínimo, o atendimento aos seguintes limites: DQO<150 mg/l e DBO<60 mg/l.
7. Os resíduos de construção civil dispostos no pátio devem ser destinados em conformidade com a Resolução 307/2002, para posterior recuperação da área.
8. O talude existente ao lado do galpão de lavagem de vagões deve ser alvo de medidas de controle de processos erosivos.


ROSE MIRIAN HOFMANN
Analista Ambiental


DANIEL SANTOS PINHO
Analista Ambiental


LAURA MARIA SILVA MAGALHÃES
Analista Ambiental


MICHEL MARCUSSO KAWASHITA
Analista Ambiental
SUPES-PR

EM BRANCO

Fls.: 238
Proc. 7991/03
Rubr. *[Handwritten]*

ANEXO FOTOGRÁFICO



Foto 01. Estação Desvio Ribas (km 232+426).



Foto 02. Casas da extinta RFFSA.



Foto 03. Galpão de lavagem de vagões.



Foto 04. Dormentes de concreto e resíduos de construção civil depositados ao lado do galpão de lavagem de vagões.



Foto 05. Detalhe da vala de drenagem no galpão de lavagem de vagões e bombonas dispostas de modo a conter o resíduo vazado dos vagões.



Foto 06. Coleta do resíduo orgânico úmido em bombonas.

[Handwritten signature and initials]

EM BRANCO



Foto 07. Valas transversais ineficientes, destinadas à retenção de resíduos sólidos.



Foto 08. Resíduos orgânicos sobre a linha férrea paralela ao galpão de lavagem de vagões exalando forte odor pela decomposição.



Foto 09. Canaleta de drenagem paralela ao galpão de lavagem de locomotivas.

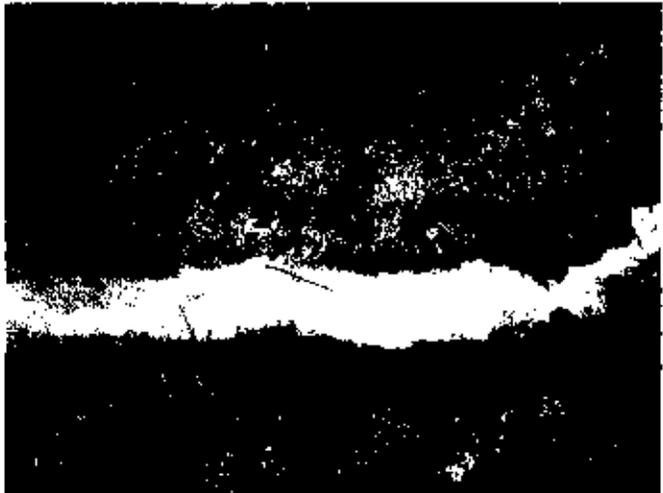


Foto 10. Detalhe da carga vazada na canaleta de drenagem.



Foto 11. Detalhe dos processos erosivos no talude ao lado da canaleta de drenagem.



Foto 12. Talude com solo exposto ao lado da canaleta de drenagem

[assinatura]

ENI BRANDU



Foto 13. Estrutura lateral rompida permitindo o extravasamento do efluente.



Foto 14. Estrutura lateral rompida permitindo o extravasamento do efluente.



Foto 15. Caixa elevatória de efluentes para encaminhamento destes à ETE.



Foto 16. Dispersão de poeira na operação de sopragem do vagão.



Foto 17. Sinais de resíduos oleosos no solo.



Foto 18. Estrutura lateral rompida permitindo o extravasamento do efluente.

[Handwritten signatures and initials]

EM BRANCO

ANSE
21/3

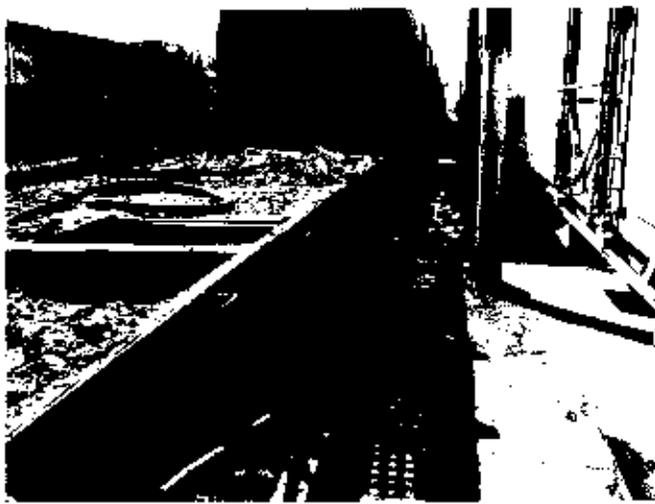


Foto 19. Resíduos orgânicos sobre a linha férrea paralela ao galpão de lavagem de vagões exalando forte odor pela decomposição.

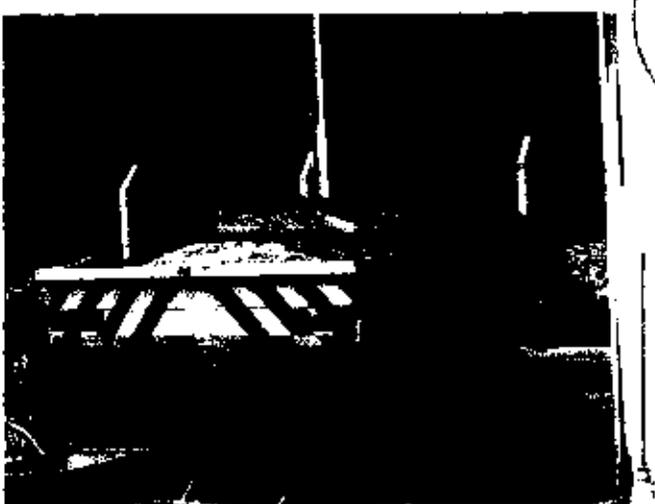


Foto 20. Caçamba para armazenamento de carga orgânica úmida.



Foto 21. Depósito de resíduo orgânico seco a ser vendido para fábricas de ração animal.



Foto 22. Vista geral do local de armazenamento temporário dos grãos.



Foto 23. Lagoas da Estação de Tratamento.
A) Efluente tratado (metade é reutilizado e metade é descartado no ambiente). B) Lagoa aerada. C) Lagoa em manutenção.



Foto 24. Lagoa desativada para reforma.

[Assinaturas]

EMI BRANCO

Fls.: 23

Proc. 791/96

Rubr. [assinatura]

234



Foto 25. Lagoa de reservação onde ocorre diluição do efluente tratado pela adição de água potável captada em poço (seta para mangueira da água de poço).

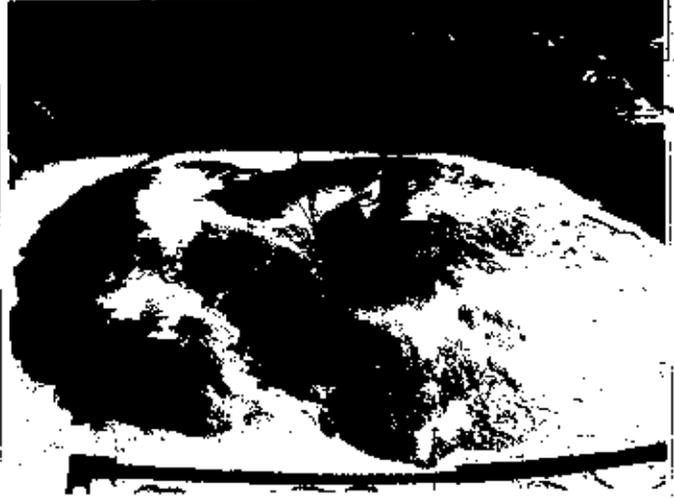


Foto 26. Lagoa aerada.

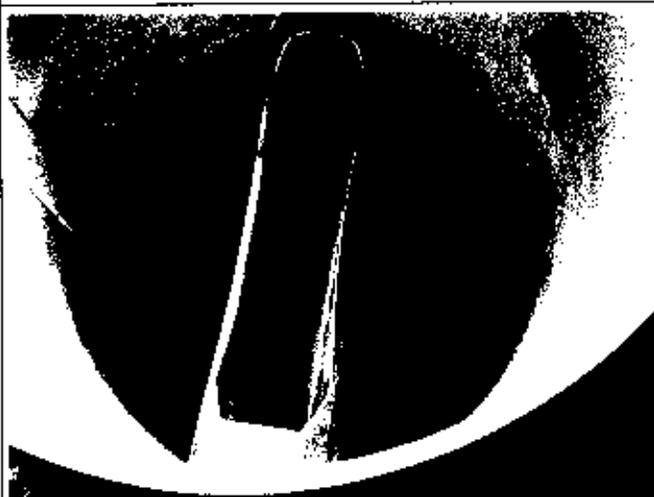


Foto 27. Filtro de areia, pedra e carvão.



Foto 28. Bombonas vazias na ETE -- recipientes de produto químico corrosivo.

[assinatura]

EM BRANCO

Fis.: 213
Proc.: 207/09
Rubr.: *[assinatura]*

2135



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação Geral de Transporte, Mineração e Obras Cíveis

Memorando nº 563 /2009 - COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 30 de setembro de 2009.

Ao Chefe do Núcleo de Licenciamento Ambiental de São Paulo

Assunto: **Vistoria à Malha Ferroviária e às Unidades de Apoio da ALL em São Paulo**

Senhor Chefe,

1. No âmbito do licenciamento corretivo da malha ferroviária e das unidades de apoio da ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A., informo que será realizada vistoria técnica no período de 05 a 09/10/2009 com a seguinte programação:

- 04/10 – Deslocamento Brasília/DF – Londrina/PR à noite. Pernoite em Londrina/PR.
- 05/10 – Deslocamento Londrina/PR – Presidente Epitácio/SP. Vistoria do km 837 ao km 621 (Quatá). Pernoite em Assis/SP.
- 06/10 – Vistoria do km 621 ao km 444. Vistoria na Unidade de Apoio de Ourinhos/SP. Pernoite em Ourinhos/SP.
- 07/10 – Vistoria do km 449 ao km 274 (Rubião Júnior). Pernoite em Tatuí/SP.
- 08/10 – Vistoria do km 139 (Iperó/SP), com parada em Tatuí para vistoria da Unidade de Apoio, seguindo até o km 335 (Itapeva). Pernoite em Itapeva/SP.
- 09/10 – Vistoria na Unidade de Apoio de Itapeva e ao trecho entre o km 335 e km 378 (Pinhalzinho), incluindo ramal de Apiaí/SP. Deslocamento até Curitiba/PR. Pernoite em Curitiba/PR.
- 10/10 – Deslocamento Curitiba/PR – Brasília/DF.

2. Convido um técnico deste Núcleo a participar da vistoria, a qual será realizada a fim de complementar a análise dos estudos ambientais que serão posteriormente encaminhados ao NIA para manifestação.

3. Coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,

Tatiana Veil
TATIANA VEIL DE SOUZA
Coordenadora de Licenciamento de Transportes
Substituta
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

FAX TRANSMITIDO EM:
02/10/09
AS 8:30 H
RESPONSÁVEL:
[assinatura]
FAX Nº: *[assinatura]*

EM BRANCO

Fls.: 284
Proc.: 7091/09
Rubr.: [assinatura]



Serviço Público Federal
Ministério do Meio Ambiente
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA

133

PARECER TÉCNICO Nº 157/09 - CONTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 05 de outubro de 2009.

De: Érika Klen Panquestor – Geógrafa Especialista em Gestão Ambiental e Ordenamento Territorial

Ao: Coordenador de Transportes
Eugênio Pio Costa

Assunto: Análise do Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental da Unidade de Apoio de Lages - SC

Processo nº: 02001.007091/2006-23

I – INTRODUÇÃO

Este parecer tem por objetivo apresentar a análise sócio econômica do Estudo Ambiental e do Plano Básico Ambiental da Unidade de Apoio da Malha Ferroviária Sul no município de Lages, Santa Catarina, para fins de regularização do empreendimento em questão. Este projeto tem como empreendedor a América Latina Logística do Brasil S/A – ALL.

II – RESPONSÁVEIS

PELO EMPREENDIMENTO

A operação da Malha Ferroviária Sul do município de Rio Negro é de responsabilidade da ALL - América Logística Malha Sul S/A., empresa inscrita CNPJ sob o nº 01.258.944/0005-50 e Inscrição Estadual: 901222199-51 cuja atividade corresponde a: Transporte de cargas, localizada na Rua: Emílio Bertolini, 100 Vila Oficinas, Curitiba – PR, CEP: 82.920-030.

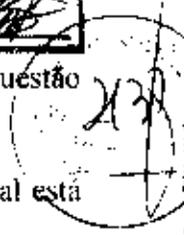
PELOS ESTUDOS TÉCNICOS

O estudo apresentado para subsidiar a regularização da Unidade de Apoio da Malha Ferroviária Sul do município de Rio Negro, Paraná é de responsabilidade da empresa consultora Assessoria Técnica Ambiental Ltda, empresa inscrita CNPJ sob nº 05.688.216/0001-05, Registro no CREA-PR: 41043, localizada na Rua Capitão Souza Franco, nº 881, sala 136, Curitiba/PR CEP: 80.730-420.

f'

EM BRANCO

Fis.:	289
Proc.:	709/96
Rubr.:	



III – CARACTERIZAÇÃO DA ATIVIDADE

Conforme informações fornecidas no Estudo Ambiental (EA), o empreendimento em questão localiza-se na cidade de Lages no Estado de Santa Catarina.

A unidade em questão possui em Lages um Posto de Abastecimento de Locomotivas, o qual está instalado no bairro Ferrovia, distante do centro da cidade.

A capacidade de armazenamento de combustível da unidade é de 145 mil litros. O consumo mensal do posto é de cerca de 150 mil litros, maior do que no passado. As novas locomotivas SD-30 possuem reservatórios de 10 ou 12 mil litros, são mais potentes, porém, consomem mais combustível. Em 2001 a ALI fez investimentos no posto trocando as bombas de abastecimento. Há no posto um depósito de areia para abastecimento das locomotivas. O produto é recebido pronto, não sofre beneficiamento neste Posto, como secagem e peneiramento. Este abastecimento é de pequena monta e feito manualmente.

No pátio da estação de Lages passam cerca de cinco trens por dia com composições que variam de 50 a 60 vagões. Os trens que viajam para o Rio Grande do Sul transportam grãos (soja, milho), produtos industrializados, de siderurgia e álcool. Os trens que passam em sentido contrário levam combustível da Refinaria Alberto Pasquali (RS) em direção ao Paraná e São Paulo e produtos agrícolas, como o arroz.

Consta no estudo que a ALI em parceria com a Klabin inaugurou o Terminal Ferroviário de Lages com intuito de que o terminal seria "usado na exportação de papel das fábricas de Otacilio Costa e Correia Pinto (SC) pelo porto de Paranaguá (PR) e para a Argentina". O investimento foi de cerca de R\$ 6 milhões, com a reforma de vagões, construção do terminal multimodal, terminal de contêineres e reforma de trilhos.

A unidade de Lages conta também com instalações para o pernoite eventual de maquinistas em trânsito entre Rio Negro e Lages ou Vacaria e Lages. A maioria dos maquinistas reside na cidade e não necessitam pernoitar na estação.

Importante informar que os serviços prestados pela unidade de apoio Lages, localizada junto ao pátio ferroviário, compreendem o abastecimento de locomotivas.

As unidades de apoio foram descritas da seguinte forma:

* Primeiro ponto indica o local da antiga estação de Lages, a estação é construída em alvenaria e possui sala de reunião, sala de maquinistas, sala de materiais para atendimento de acidentes, copa, vestiário, sanitários e pernoite.

* Segundo ponto corresponde à área de abastecimento de locomotivas, que ocorre em bandeja coletora sobre a própria linha ferroviária. Estão instalados três bicos, sendo um desativado, abastecidos por duas bombas. O combustível é armazenado em dois tanques, com capacidade de 145 m³ e 15 m³ cada, que estão conectados aos bicos de abastecimento por tubulações. Os tanques possuem bacia de contenção em concreto e sistema de drenagem. A infra-estrutura conta também com uma caixa subterrânea de concreto para separação da água e óleo. A unidade não trabalha com óleo lubrificante.



EM BRANCO

Fis.:	286
Proc.:	2001/0
Rubr.:	186

230

De acordo com a NBR 13786, o posto de abastecimento da unidade de Lages se enquadra na Classe 1 conforme o ambiente no seu entorno.

Entendo que toda a área correspondente à unidade, deverá estar em perfeito estado de conservação, limpeza, manutenção e segurança.

IV – ANÁLISES E CONSIDERAÇÕES

O diagnóstico ambiental apresentado para o Meio Sócio econômico, foi realizado por meio de levantamentos histórico-culturais e geográficos das áreas de influência do empreendimento em questão. Esse levantamento segundo informações do estudo, partiu de uma análise micro para uma análise macro, focando nos elementos sociais e econômicos do seu entorno e as características da população das áreas de influência. Utilizaram-se para o estudo de dados primários e secundários para o levantamento de informações além de se considerar as leis necessárias para a elaboração do estudo ambiental. É importante deixar claro que o EA/PBA apresentado, abordou a Unidade de Apoio da Ferrovia Malha Sul do município de Lages - Santa Catarina.

Segundo o EA/PBA, a área de influência diretamente afetada (ADA) corresponde à área submetida diretamente as intervenções necessárias à implantação e a operação do empreendimento, sendo considerada no presente estudo ambiental e plano básico ambiental, o terreno onde está estabelecida a unidade operacional. Já a área de influência direta (AID) corresponde àquela sujeita aos impactos diretos (ou de primeira ordem) decorrentes da implantação e operação do empreendimento, com delimitação em função das características sociais, econômicas, físicas e biológicas dos sistemas a serem estudados e das particularidades do empreendimento.

Também foi analisado o município e seu conjunto, como forma de averiguar a relação entre os postos da ALL e a dinâmica da cidade.

O estudo levou em consideração o levantamento de informações voltadas para os fundamentos da economia. Segundo o EA/PBA, a produção econômica surge em função do atendimento de necessidades humanas ilimitadas frente a recursos produtivos escassos. É justamente essa ótica que permeia as discussões em torno do desenvolvimento econômico, do qual faz parte a escolha do modal de transporte que sustentará este processo. É importante ressaltar que este tipo de levantamento informa de forma precisa o desenvolvimento local a qual o empreendimento se encontra demonstrando a importância do empreendimento em questão ao município o qual faz parte.

No estudo foram apresentadas informações do período anterior bem como posterior à concessão da ferrovia onde, foram consideradas as transformações decorrentes do processo de privatização e os rebatimentos positivos e negativos sobre a cidade.

Conforme informações do estudo, a estrutura física da unidade foi praticamente mantida. Das edificações existentes, poucas são novas. Os tanques de combustível, principal foco da Unidade, são anteriores à privatização. Apenas as bombas de abastecimento foram trocadas em 2001.

Os dois tanques de abastecimento têm capacidade de 15 mil e 145 mil litros. Atualmente, em função da maior capacidade de armazenamento das locomotivas C-30, o movimento da Unidade é reduzido. No mês de fevereiro foram consumidos 150 mil litros de combustível, ao passo que

X

EM BRANCO

Fis.: 287
Proc.: 2019
Rubr.:
Assin: [assinatura]

anteriormente eram gastos de 50 a 80 mil litros de diesel por dia. Como a unidade não areeiro nos moldes do tradicionalmente utilizado pela concessionária, o abastecimento das locomotivas é feito por meio de areia ensacada.

Quanto à estrutura operacional consta no estudo que a Unidade é bastante enxuta, haja vista a reduzida gama de atividades atualmente desenvolvidas. Ao todo, são 28 funcionários da ALL e doze trabalhadores de empresas terceirizadas que, além do posto de abastecimento, cuidam da revisão de passagem e do teste de pistola. A Unidade também dispõe de um espaço para pernoite. Dos 30 funcionários da ALL, 26 são maquinistas e apenas dois trabalham no pátio. Dentre os funcionários oriunda da RFFSA, um é maquinista e um é operador de produção.

Os postos de trabalho gerados a partir da unidade de Lages são essencialmente operacionais e utilizam mão de obra com menor qualificação. É justamente esse grupo de trabalhadores que normalmente encontra maiores dificuldade de obter algum tipo de ocupação.

É importante considerar que dentro do Programa de Educação Ambiental bem como de Comunicação Social os funcionários, mesmo com um número reduzido, tanto da concessionária quanto os terceirizados deverão receber treinamento e informações necessárias ao bom entendimento das regras ambientais bem como de trabalho, segurança e saúde para o bom e correto andamento do processo produtivo ao qual estão vinculados.

No relacionamento da unidade com a cidade que a abriga, há que considerar que o funcionamento de qualquer empreendimento apresenta rebatimentos tanto positivos quanto negativos. São empregos diretos e indiretos, compras no comércio local, contratação de serviços de terceiros, atração de novos investimentos que se aproveitem das economias de escala geradas, entre outros.

Segundo o EA, o porte da empresa dificulta maior interação com a economia local. A contratação de serviços e a compra de forma centralizada permitem reduções expressivas de custo, reduzindo as possibilidades de interações mais expressivas com a economia local.

Entendo que a empresa deverá entrar em contato com a associação comercial do Município de Lages com intuito de criar meios que possibilitem a interação comercial entre a ALL e o comércio local visando o desenvolvimento econômico no município permitindo maior interação entre todos.

Outro ponto a ser considerado diz respeito à discussão em torno da maior interação entre comunidade e sistema ferroviário, ou seja, a interação deverá estar relacionada a devolver à ferrovia e seus bens operacionais a antiga identidade que possuíam com as cidades em que estavam localizados. Para tanto, o estudo apresentou algumas ações sócio-ambientais como o Vagão do Conhecimento, de iniciativa da ALL, junto à comunidade para que se restabeleça o elo identitário. Atualmente a Unidade de Rio Negro participa de diversos projetos de inclusão social e relacionamento, tanto com a comunidade, como com seus funcionários. A Unidade dispõe de Comitê de Gente e desenvolve projetos para estreitar o relacionamento com a população interna e externa, tais como: Portas Abertas e o Trem da Família, o Trem Ambiental e o Vagão do Conhecimento.

Entendo que essas ações deverão ser intensificadas a ponto de atingir o maior público possível, sejam crianças ou adultos da área de influência, contribuindo dessa forma com a divulgação de informações esclarecedoras necessárias as comunidades envolvidas de Lages.

[assinatura]

EM BRANCO

Fis.: 238
Proc.: 7091/06
Rubr.:
ALL

Quanto ao patrimônio histórico/cultural o estudo informou que Lages teve uma participação expressiva nas lutas da Guerra do Contestado (1912-1916). Entre setembro e dezembro de 1914, Lages foi alvo dos sertanejos rebelados. Lages contava mais de 20 mil habitantes no núcleo urbano e para sua defesa foram feitas fortificações e trincheiras no entorno do centro da cidade. O conflito armado foi gerado pelo descontentamento de sertanejos, posseiros, imigrantes e desempregados que habitavam no entorno da ferrovia Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande.

Foi informado também, que os objetivos da ferrovia eram estratégico-militares e não econômicos ou sociais. Em 1961 foi criada a Comissão Coordenadora de Construção do TPS, cuja obra partiria de Brasília e passaria por Uberlândia, Campinas, São Paulo, Ponta Grossa, Rio Negro, e, no Estado de Santa Catarina, pelas cidades de Mafra, Ponte Alta do Norte, Lages, e seguiria para o Rio Grande do Sul por Vacaria, Pelotas até o porto de Rio Grande, numa extensão de 2.967 km. Definiu-se que o trecho catarinense seria feito pelo 2º Batalhão Ferroviário, com sede em Rio Negro, para o trecho Rio Negro-Ponte Alta do Norte, e pelo 2º Batalhão Rodoviário, com sede em Lages, para o trecho Ponte Alta do Norte-Rio Pelotas, na divisa com o Rio Grande do Sul. Entre 1963 e 1965 ficaram unidas pela ferrovia as cidades de Mafra e Lages. Caberá ao empreendedor agir em parceria com as autoridades competentes com fins de resgatar e assegurar a história do município para as futuras gerações.

Consta no EA que todos os patrimônios históricos culturais estão localizados no centro da cidade, ou próximos dele. Nenhum está próximo das linhas da ALL.

Quanto ao Uso e ocupação do solo na área de influência, a Unidade de Lages, localizada na Avenida Castelo Branco, no bairro ferrovia, possui uma área de pátio de 1.750 metros de comprimento por 70 metros de largura. É uma região próxima ao parque industrial do município, ao mesmo tempo em que está situado a poucos metros de bairro tipicamente residencial, inclusive com ocupações irregulares, antes da concessão.

Conforme estudo, algumas moradias estão nas imediações da unidade. Essas são moradias apresentam padrão médio a precário de construção, principalmente entre aquelas que estão em situação irregular, em áreas de propriedade da RFFSA.

Há ainda um conjunto de 27 casas que foram edificadas pela RFFSA e que atualmente encontram-se ocupadas, sendo uma delas por funcionário da ALL e quatro por funcionários da antiga RFFSA. As demais são ocupadas por moradores que não possuem relação direta com a ALL ou com a Rede. Estas casas estão relativamente distantes do pátio ferroviário.

As moradias mais próximas ao pátio e que estão mais sujeitas a riscos em função da presença da ferrovia ocupam área irregular, pertencente à RFFSA. São moradias com padrão construtivo precário, sem acesso a alguns serviços essenciais, como esgotamento sanitário. Algumas casas despejam o esgoto doméstico diretamente em córregos e rios.

Entendo que deverão ser encaminhadas ao Ibama informações sobre a localização e distâncias exatas das casas nas proximidades da Unidade de Apoio bem como um programa de relocação familiar para todos que ocupam áreas próximas aos equipamentos da ferrovia. Cabe destacar que fazem parte desses pontos de risco uma escola e uma igreja.

Outro ponto a ser destacado diz respeito ao fator segurança e informação das pessoas que transitam próximas a unidade de apoio bem como as proximidades dos trilhos e demais estruturas

EM BRANCO

ferroviárias. Entendo que deverá existir o acompanhamento constante de segurança previamente treinados para lidar com os transeuntes, todas as áreas deverão estar sinalizadas e bem preservadas assegurando a todos o bem estar e a vida.

Segundo estudo, a área abrangida por um raio aproximado de 100 metros do empreendimento constitui-se em espaço com usos múltiplos. Há moradias, área de pasto e parque industrial convivendo neste entorno. Muitas das residências são de precário padrão construtivo, ocupando irregularmente áreas da União.

Conforme página 156, o entorno mais próximo da Unidade de Lages congrega 176 domicílios. Praticamente todos os domicílios possuíam em 2000, acesso aos serviços públicos de abastecimento de água da rede geral. A maior parte dos domicílios não era servida por serviço público de esgotamento sanitário via rede geral, destinando à fossa rudimentar e vala predominantemente. O lixo era coletado pelo serviço público na maior parte dos domicílios. O problema mais grave da região é a falta de coleta e tratamento do esgoto. Na frente do pátio ferroviário foi observada a presença de diversas casas que jogavam o esgoto diretamente no rio. Só mais recentemente este problema tem sido objeto de ação específica da Prefeitura Municipal.

Quanto ao nível educacional, tomando o grau de alfabetização, a população do entorno apresenta um quadro bem próximo à média municipal. Para todos os grupos etários considerados, a proporção de pessoas alfabetizadas no seu respectivo grupo foi muito parecida aos valores observados na média do município. A taxa de alfabetização das pessoas de 25 anos ou mais do entorno era de 89,5%, enquanto em Lages, 89,7%.

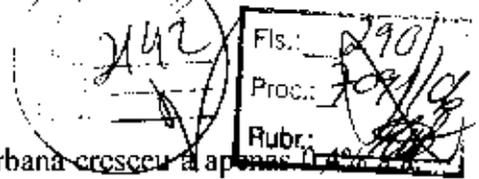
Em termos de remuneração, a população do entorno diferencia-se ao apresentar uma menor proporção de responsáveis pelo domicílio auferindo rendimentos de até um salário mínimo e sem rendimento, ao mesmo tempo em que nas faixas mais elevadas de rendimento a sua participação é inferior à média. De certa forma, isto indica que há um menor grau de concentração de renda no entorno. As diversas famílias apresentam uma situação mais homogênea entre si, diferentemente da média municipal.

Essas informações indicam assim, que a população do entorno mais diretamente afetada pelo empreendimento possuía em 2000 uma proporção maior de famílias de menores rendimentos, mas com maior grau de homogeneidade entre elas. Há predominância de grupos etários mais jovens, compondo principalmente a população em idade ativa, com um perfil de moradia com acesso a alguns bens básicos de infra-estrutura. Há, entretanto, uma deficiência importante em termos de saúde pública que é a falta de tratamento de esgoto sanitário, existindo inclusive moradias que jogam os resíduos domésticos no rio.

Quanto à área diretamente afetada pelo empreendimento foi informado que o município Lages está localizado a 176,5 km da capital, Florianópolis. Está composto por uma área de 2.651,4 km², situando-se numa altitude de 884 metros. Sua densidade demográfica é de 59,0 hab/km². A instalação do município ocorreu em 1765.

Quanto ao aspecto demográfico, foi informado que Lages é um município de médio porte, apresentando elevada taxa de urbanização em relação à média do país. Sua população vem crescendo a ritmo bastante modesto, indicando a existência de processos migratórios. Nos anos 90, a população cresceu à taxa anual de 1,17%, enquanto entre 2000 e 2007 houve um ritmo ainda menor, 0,3% a.a. A população rural apresentou redução absoluta, dando continuidade a uma

EM BRANCO



realidade que se faz presente desde os anos 70, ao passo que a urbana cresceu a apenas 1,2%. Isto explica o baixo crescimento da taxa de urbanização.

Do ponto de vista econômico, 59,4 mil pessoas ocupadas, 67,5% estavam vinculadas às inúmeras atividades de comércio de mercadorias (19,1%) e prestação de serviços, em especial nos serviços domésticos (7,8%), na educação (7,3%), na administração pública, defesa e segurança social (7,0%), de transporte, armazenagem e comunicação (6,6%) e nos serviços de intermediação financeira e atividades imobiliárias, aluguéis e serviços prestados às empresas (5,9%).

As indústrias também são responsáveis por considerável parcela do emprego municipal, 18,5%. Agregando-se a estes os empregos gerados pela construção civil (7,9%), o conjunto das indústrias instaladas no município era responsável pela geração de pouco mais de um quarto do total do emprego gerado em Lages em 2000, inferior a mesma proporção em relação à importância das indústrias na geração de emprego do total do Estado de Santa Catarina.

Já a agropecuária, segundo informações do EA, gerou parcela menos expressiva do emprego do município (6,1%) e do Estado (19,3%). Mesmo assim superou a sua participação na geração do seu PIB, sugerindo a menor produtividade da agropecuária em relação aos demais setores.

Já do ponto de vista ao acesso a equipamentos básicos, Lages apresentou melhorias quanto ao acesso à água potável, energia elétrica bem como ao acesso a equipamentos de saúde e educação. O problema existente atualmente no município diz respeito às ocupações irregulares e ao lançamento de esgoto a céu aberto. Entretanto, segundo informações do EA, estão sendo implantados 44,6 mil metros de rede coletora de esgoto nos bairros Ponte Grande, Vila Mariza, Habitação, Coral e Sagrado Coração de Jesus.

Após análise do estudo verificou-se a diversidade econômica bem como social existente no município de Lages. Para tanto os Programas socioeconômicos deverão contemplar todas essas diversidades buscando melhorar e promover a interação social existente. Cabe ressaltar que os bens históricos materiais ou imateriais deverão ser divulgados, promovidos e restaurados. Cabe destacar também que todos os órgãos competentes deverão ser consultados para quaisquer intervenções e informações.

* AValiação dos Impactos

A metodologia detalhada no estudo para a caracterização dos impactos decorrentes da operação da unidade considerou os seguintes aspectos: fase, natureza, temporalidade, ocorrência, frequência ou probabilidade, importância ou severidade, continuidade ou reversibilidade, significância e as medidas mitigadoras, bem como as responsabilidades a serem tomadas.

Segundo o EA, a avaliação dos aspectos provenientes da implantação e operação do empreendimento ou atividade é iniciada com a análise das atividades, produtos e serviços associados ao objeto do estudo, associada às condições ambientais identificadas na etapa de diagnóstico, visando identificar elementos que possam interagir com o meio ambiente, ocasionando um impacto. Este elemento é denominado de aspecto ambiental, sendo o impacto associado à efetiva ou potencial modificação adversa ou benéfica do meio ambiente, resultante em todo ou em parte dos aspectos ambientais.

Conforme EA segue abaixo a identificação e avaliação dos impactos ambientais sócio econômicos:

EM BRANCO

Ruído e vibração:

Ruído e conforto acústico da comunidade. Diversos estudos e publicações demonstram que os ruídos provenientes da operação ferroviária, dentre as demais relacionadas ao transporte, são os de menor impacto sobre o conforto acústico da população em geral, apontando-se como fontes mais impactantes, e conseqüentemente as que geram maiores reclamações, o tráfego urbano ou rodoviário, e o transporte aéreo.

Neste aspecto, a localização fixa da ferrovia gera vantagem no sentido de que o uso do solo do entorno pode ser planejado levando-se em consideração a sua presença. Como em geral as linhas ferroviárias em estudo são antigas, sabe-se que boa parte da ocupação do entorno foi realizada sabendo-se de sua existência naquele local, e de sua perpetuidade. Este tema pode levar a intermináveis discussões em várias esferas, jurídica, popular e de mídia, sobre direito adquirido, sobre o pré-conhecimento daqueles que optam por se estabelecer nas proximidades, sobre o zoneamento realizado ou não pelo poder público municipal, sobre a responsabilidade da empresa concessionária, e acerca de outras questões semelhantes. São todos aspectos controversos, mas que certamente devem ser levados em conta na busca pela resolução de eventuais transtornos identificados.

Conforme exposto no EA, o ruído se faz presente com maior intensidade pela movimentação do material rodante no pátio de Lages, já que outras possíveis formas de geração ocorrem em área protegida, o que reduz significativamente seu impacto sobre a comunidade do entorno, que é predominantemente industrial, com poucas residências. Nesta situação os mais afetados são os colaboradores da concessionária, porém a própria empresa fica responsável por oferecer condições adequadas de trabalho e equipamentos de proteção individual, a fim de garantir a integridade física dos mesmos. Não há registro de monitoramentos dos níveis de ruídos no entorno da unidade, tornando vaga a análise do real impacto do mesmo no entorno.

Vibração, conforto da comunidade e prejuízo as construções civis:

Em menor magnitude, a vibração surge como um aspecto gerador de impacto quando ocorrente de maneira intensa por um longo período de tempo. A vibração proveniente da movimentação do material rodante e das atividades normais do site, não é suficiente, pelo menos numa primeira avaliação, para acarretar em impactos significativos quanto ao desconforto da comunidade. As ondas vibratórias perdem força na medida em que se dissipa sobre as demais linhas do pátio ou esbarra em barreiras físicas.

Por outro lado esta exposição, em longo prazo pode contribuir para desgaste de construções e estruturas mais antigas, que já apresentam desgaste por ausência de manutenção. O impacto no conforto da comunidade é perceptível apenas nos casos das residências localizadas em área de invasão ou muito próximas a linha férrea, o que não ocorre, na unidade de Lages.

Geração de emprego e renda diretos e indiretos:

O empreendimento tem sido responsável pela geração de emprego e renda tanto direto quanto indireto no município de Lages. Após anos de abandono, o modal ferroviário passou pelo processo de desestatização e voltou a receber investimentos em infra-estrutura e equipamentos. Mesmo considerando que parte dos funcionários é contratada como mão de obra terceirizada, o

EM BRANCO

funcionamento da unidade operacional de Lages significa a geração de 42 empregos diretos no município, sendo 30 contratados pela ALL e 12 por empresas terceirizadas.

Geração de receita tributária:

Por se tratar de atividade de serviços industriais, a Unidade está sujeita a recolhimento tributário. Além disso, através dos empregos gerados contribuem para elevar o montante de impostos proporcionados pelo consumo dos salários. À medida que diversos projetos têm sido desenvolvidos pela ALL, visando incrementar o volume transportado, como é exemplo a parceria com a Klabin em Lages, a atividade da Unidade contribui efetivamente para a expansão dos serviços da ALL e conseqüentemente para a geração de receita tributária.

Maior dinamismo à economia local:

A facilidade de escoamento da produção tem significado elemento diferencial nas decisões locacionais de novos empreendimentos. Em Lages, a presença dos trilhos da estrada de ferro constitui importante elemento favorecendo a atração de novas empresas. É o caso por exemplo da Klabin que desenvolveu projeto de transporte intermodal com a ALL, reforçando os efeitos irradiadores da ferrovia. Nesse sentido, a nova estruturação das unidades de apoio e da ferrovia no seu conjunto após a privatização nos anos 90 tem representado a perspectiva de um novo período de crescimento, assentado atualmente mais na intermodalidade.

Aumento da produtividade do setor ferroviário:

O setor ferroviário passou por profundas alterações desde a sua chegada no final do século XIX. Não é mais usado para o transporte de passageiros nem para pequenas cargas. Aglutina basicamente os interesses de grandes produtores. Os serviços das unidades operacionais são fundamentais para conferir maior produtividade ao modal, contribuindo para intensificar o uso do transporte ferroviário para exportação, elevando as receitas cambiais.

Possibilidade de acidentes com moradores do entorno e ciclistas:

O pátio da ALL, assim como herdado da antiga RFFSA, apresenta-se como uma segmentação ao espaço urbano, desprotegido em parte substancial do trajeto das composições em que não existe nenhum tipo de cercamento, de forma a evitar a passagem de moradores do entorno pelo local. Diversas estruturas da ALL, assim como de outras empresas do setor, possuem equipamentos de proteção para o acesso controlado aos pátios.

Sistematicamente moradores dos bairros do entorno utilizam o pátio em diversos locais, concentrando-se principalmente nas proximidades da Estação. Para garantir a qualidade do modal ferroviário e evitar acidentes com a população do entorno.

V - RECOMENDAÇÕES:

Com base no levantamento e avaliação de impactos ambientais e considerando, os passivos ambientais apurados, o EA/PBA apresentou medidas mitigadoras compensatórias, algumas medidas a serem adotadas de imediato e outras serão consolidadas na forma de uma série de Programas de Controle e Monitoramento Ambientais propostos. Cabe ressaltar que a aplicação das medidas apresentadas no EA/PBA serão em geral, de responsabilidade da ALL - que é a

EM BRANCO

autoridade ferroviária responsável, que tem a função de coordenar e administrar os recursos para o cumprimento das diretrizes e objetivos aqui estabelecidos. Cabe também à ALL, a articulação com as demais autoridades e entidades públicas e privadas nas ações de caráter municipal e regional relevantes a ferrovia entendendo que tudo que for feito bem como toda ação a ser tomada deverá ser reportada as entidades públicas federais, estaduais e municipais competentes.

Programas de Controle e Monitoramento

1. Programa de Educação Ambiental – tem por objetivos: desenvolver atividades de educação sócio-ambiental, aproveitando as experiências de projetos da ALL como o Trem Ambiental e o Vagão do Conhecimento, tendo como público alvo principalmente as famílias mais carentes do entorno da Unidade; instruir os funcionários da Unidade no sentido de adotar comportamento ambientalmente correto no desenvolvimento das suas atividades profissionais; estabelecer mecanismos de informação da comunidade sobre as questões ambientais relacionadas à Unidade, seus impactos e programas e medidas mitigadoras e compensatórias.

2. Programa de Comunicação Social – tem por objetivos: estreitar o relacionamento com a imprensa, divulgando o trabalho da Unidade e sua importância estratégica na garantia da qualidade do transporte ferroviário; estabelecer um canal permanente de comunicação com a comunidade local, tal qual um ombudsman; disseminar internamente a prática da participação dos funcionários e terceirizados na solução de problemas que surjam no dia-a-dia da Unidade e no seu relacionamento com a comunidade; divulgar os projetos de caráter sócio-ambiental da empresa e seus principais resultados junto à comunidade local.

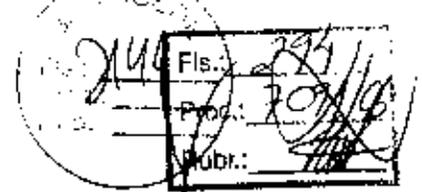
Após análise do EA/PBA apresentado ao IBAMA, o empreendedor deverá cumprir rigorosamente todos os programas bem como os planos propostos adequando-os as características individuais das comunidades afetadas direta e indiretamente pelo empreendimento em questão.

VI - CONCLUSÕES:

Diante do exposto, entendo que o Estudo Ambiental (EA) e o Plano Básico Ambiental (PBA) atendeu em partes aos seus objetivos. Para tanto, todos os programas bem como medidas mitigadoras e planos deverão ser adotados pelos responsáveis pela Unidade Ferroviária de Lages no caso ALL, para fins de regularização, contemplando as particularidades apresentadas pela região onde se localiza o empreendimento, sejam estas localizadas nas áreas de influência direta bem como na indireta.

1. Recomendo que sejam apresentadas informações pertinentes a existência ou não de sítios arqueológicos da área de influência em questão.
2. Deverá ocorrer um monitoramento junto às residências que sofrem com as vibrações provenientes da movimentação do material rodante e das atividades do site.
3. Deverá ocorrer a implantação de um programa de monitoramento de ruídos, que gere dados capazes de subsidiar ações futuras visando à mitigação deste impacto, as quais devem ser necessariamente estudadas caso a caso em função da especificidade associada a cada fonte receptora e possivelmente impactada, como atividade, horários, distância, diferença de altura e barreiras existentes, dentre outras variáveis. Além da implantação efetiva do Manual de Gestão Ambiental PGA-006 – Controle de Ruídos.

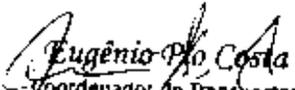
EM BRANCO



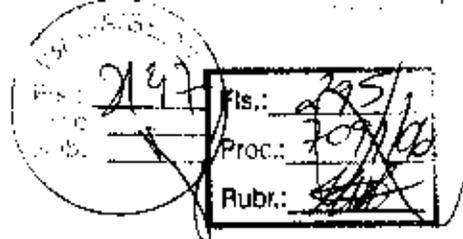
4. Apresentar declaração da prefeitura municipal de que o local e o tipo de empreendimento ou atividade da Unidade de Apoio estão em conformidade com o Plano de Uso e Ocupação do Solo.
5. Comunicar, imediatamente, a ocorrência de qualquer acidente com o consequente impacto sobre o ambiente e/ou sobre a população lideira, ao IBAMA/Sede, à Coordenação Geral de Emergências Ambientais (CGEMA) e à Superintendência do IBAMA no Paraná.
6. Observar e aplicar as Normas Regulamentadoras de Segurança e Saúde no Trabalho a todas as unidades de Apoio.
7. Ressalta-se que todos os bens históricos/culturais deverão ser preservados. Entendo que quaisquer intervenções que venham a ser adotadas no presente e no futuro, previamente as autoridades competentes deverão ser consultadas para quaisquer informações e posicionamentos a respeito dos patrimônios das áreas de influência em questão e que todas as áreas identificadas.
8. Solicito a apresentação de um Programa de Gestão ambiental voltado para o gerenciamento de todos os programas a serem executados além das demais atividades de gestão ambiental.
9. Elaborar programa específico de relocação familiar de todos que são afetados diretamente pelo empreendimento incluindo escolas e demais equipamentos localizados nas imediações.
10. Elaborar Programa de gestão do patrimônio histórico, cultural, artístico e arqueológico.
11. Para quaisquer intervenções, a AII. deverá obedecer o Estatuto das Cidades Lei nº 10257/01 bem como o Plano de Uso e Ocupação do Solo municipal.
12. Caberá ao empreendedor intensificar os meios de sinalização e informação a todos que circulam próximos as passagens de nível.
13. Entendo que a unidade de apoio de Lages só poderá ser regularizada conforme a legislação vigente, após a relocação das famílias com residências próximas aos trilhos.
14. É necessário que os acessos ao pátio sejam disciplinados e controlados. Pois por não existirem passarelas ou viadutos locais a população que circula por essa área corre risco constante de vida.
15. Em termos de manutenção as faixas de domínio deverão estar preservadas a fim de se ter melhor visão de todo o trecho correspondente da ferrovia.

À consideração superior,


Erika Klen Panquestor
Geógrafa - Crea: 11277/D

de acordo

Eugênio P. Costa
Coordenador de Transportes
CDTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA
05/10/2008

EM BRANCO



Serviço Público Federal
Ministério do Meio Ambiente

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA

PARECER TÉCNICO Nº 156/09 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 05 de outubro de 2009.

De: Érika Klen Panquestor – Geógrafa – Especialista em Gestão Ambiental e Ordenamento Territorial

Ao: Coordenador de Transportes
Eugênio Pio Costa

Assunto: Análise do Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental da Unidade de Apoio de Corupá - SC

Processo nº: 02001.007091/2006-23

I – INTRODUÇÃO

Este parecer tem por objetivo apresentar a análise sócio econômica do Estudo Ambiental e do Plano Básico Ambiental da Unidade de Apoio da Malha Ferroviária Sul no município de Corupá, Santa Catarina, para fins de regularização do empreendimento em questão. Este projeto tem como empreendedor a América Latina Logística do Brasil S/A – ALL.

II – RESPONSÁVEIS

PELO EMPREENDIMENTO

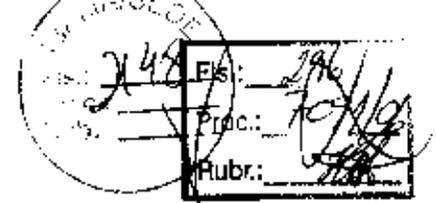
A operação da Malha Ferroviária Sul do município de Corupá é de responsabilidade da ALL - América Logística Malha Sul S/A., empresa inscrita CNPJ sob o nº 01.258.944/0005-50 e Inscrição Estadual: 901222199-51 cuja atividade corresponde a: Transporte de cargas, localizada na Rua: Emílio Bertolini, 100 Vila Oficinas, Curitiba – PR, CEP: 82.920-030.

PELOS ESTUDOS TÉCNICOS

O estudo apresentado para subsidiar a regularização da Unidade de Apoio da Malha Ferroviária Sul do município de Corupá, Santa Catarina, é de responsabilidade da empresa consultora Assessoria Técnica Ambiental Ltda, empresa inscrita CNPJ sob nº 05.688.216/0001-05, Registro no CREA-PR: 41043, localizada na Rua Capitão Souza Franco, nº 881, sala 136, Curitiba/PR CEP: 80.730-420.

1
d

EM BRANCO



III – CARACTERIZAÇÃO DA ATIVIDADE

Conforme informações fornecidas no Estudo Ambiental (EA), o empreendimento em questão localiza-se na cidade de Corupá no Estado de Santa Catarina.

A estação de Corupá possui um Posto de Abastecimento de Locomotivas (PA) cujo tanque comporta 154 mil litros de óleo, e outro de 14,89 mil litros de óleo centrifugado. Nesse PA, a A.I.I. construiu, em 2001, um arceiro para abastecimento dos reservatórios de areia das locomotivas. A máquina se utiliza da areia para funções tanto de tração como de freio.

Os serviços prestados pela unidade de apoio de Corupá, localizada junto ao pátio ferroviário, compreendem as atividades de abastecimento de locomotivas. Para melhor entendimento, as unidades de apoio foram descritas da seguinte forma:

* Primeiro ponto indica a antiga estação ferroviária, construída junto à linha ferroviária, após a concessão, passou a ser utilizada como escritório administrativo, como é o caso de Corupá. A estação é construída em alvenaria e possui sala de reunião, copa, vestiário e sanitários.

* Segundo ponto indica o setor de abastecimento de areia de locomotivas, que conta com um depósito em alvenaria destinado aos materiais e máquinas operacionais e garagem da via. O arceiro consiste no armazenamento de areia e um elevador que conduz a areia até um silo suspenso, por onde é feito o abastecimento das locomotivas.

* Terceiro ponto indica a área de abastecimento está localizada junto à linha do pátio e consiste de uma plataforma de concreto, dois bicos para abastecimento de diesel e outros dois destinados ao óleo lubrificante. Os bicos estão conectados a uma bomba, separados para cada tipo de óleo com estrutura coberta ao lado da plataforma, em área sem bacia de contenção e piso permeável.

De acordo com a NBR 13785 de 2005, o posto de abastecimento da unidade Corupá se enquadra na Classe 1, conforme o ambiente do seu entorno. O óleo diesel permanece armazenado em tanques com capacidade de 154.000 e 14.890 litros, instalados em área aberta, com bacia de contenção. O lubrificante é armazenado em um tanque aéreo com capacidade para 9.800 litros, porém, sem bacia de contenção. Próximo ao abastecimento de locomotivas está a ferramentaria da unidade de apoio, em uma casa de madeira, construída na época da RFFSA, porém componente da área operacional.

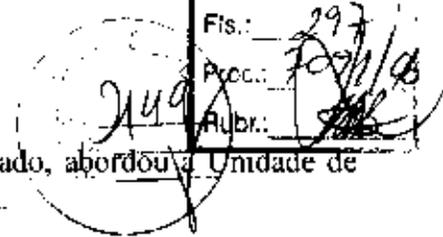
Entendo que toda a área correspondente à unidade, deverá estar em perfeito estado de conservação, limpeza, manutenção e segurança.

IV – ANÁLISES E CONSIDERAÇÕES

O diagnóstico ambiental apresentado para o Meio Sócio econômico, foi realizado por meio de levantamentos histórico-culturais e geográficos das áreas de influência do empreendimento em questão. Esse levantamento segundo informações do estudo, partiu de uma análise micro para uma análise macro, focando nos elementos sociais e econômicos do seu entorno e as características da população das áreas de influência. Utilizaram-se para o estudo de dados primários e secundários para o levantamento de informações além de se considerar as leis necessárias para a elaboração do

EM BRANCO

estudo ambiental. É importante deixar claro que o EA/PBA apresentado, abordou a Unidade de Apoio da Ferrovia Malha Sul do município de Corupá - Santa Catarina.



Segundo o EA/PBA, a área de influência diretamente afetada (ADA) corresponde à área submetida diretamente as intervenções necessárias à implantação e a operação do empreendimento, sendo considerado no presente estudo ambiental e plano básico ambiental, o terreno onde está estabelecida a unidade operacional. Já a área de influência direta (AID) corresponde àquela sujeita aos impactos diretos (ou de primeira ordem) decorrentes da implantação e operação do empreendimento, com delimitação em função das características sociais, econômicas, físicas e biológicas dos sistemas a serem estudados e das particularidades do empreendimento.

O estudo informa que foram analisados o município e seu conjunto, como forma de averiguar a relação entre os postos da ALL e a dinâmica da cidade.

O estudo levou em consideração o levantamento de informações voltadas para os fundamentos da economia. Segundo o EA/PBA, a produção econômica surge em função do atendimento das necessidades humanas ilimitadas frente a recursos produtivos escassos. É justamente essa ótica que permeia as discussões em torno do desenvolvimento econômico, do qual faz parte a escolha do modal de transporte que sustentará este processo. É importante ressaltar que este tipo de levantamento informa de forma precisa o desenvolvimento local a qual o empreendimento se encontra demonstrando a importância do empreendimento em relação ao município do qual faz parte.

No estudo foram apresentadas informações do período anterior bem como posterior à concessão da ferrovia onde, foram consideradas as transformações decorrentes do processo de privatização e os rebatimentos positivos e negativos sobre a cidade.

Segundo o estudo, assim como a ferrovia, vagões e locomotivas estavam sucateados quando do processo de privatização. A estrutura de manutenção ferroviária apresentava carência de investimentos e, na maioria dos casos, defasagem tecnológica. O sucateamento e a reduzida expansão de vários segmentos vinculados à infra-estrutura se constituíam em entrave ao crescimento econômico do país. Cabe ressaltar que a estrutura física da ferrovia foi praticamente mantida. Das edificações existentes, poucas são novas. Entretanto, o arreeiro foi objeto de nova edificação. Os tanques de combustível, de 154 mil e 14,89 mil litros, ainda são os mesmos do período em que a ferrovia era administrada pela RFFSA.

Uma das principais transformações citadas no estudo refere-se à gestão de pessoal. O quadro de funcionários foi redimensionado tendo em vista atender às necessidades da empresa, tanto em termos de redução de custos como de flexibilidade na alocação dos trabalhadores e no seu perfil produtivo. Os 29 funcionários da ALL trabalham em postos associados principalmente a administração e fiscalização. O setor operacional fica praticamente todo a cargo do pessoal terceirizado (49), totalizando 78 trabalhadores.

O estudo considera que a base da atuação desta Unidade e do abastecimento, poucos funcionários terceirizados atuam efetivamente na estrutura local de manutenção. Das três empresas terceirizadas, a maioria trabalha na manutenção da via. Das ocupações dos trabalhadores terceirizados predominam os trabalhadores de via permanente, condutores de auto de linha e

EM BRANCO

auxiliar geral. Importante destacar que a atuação da Unidade é de pequena monta em relação a outras unidades operacionais da concessionária, restringindo-se ao posto de abastecimento.

Mesmo sendo esta Unidade de pequeno porte, entendo que dentro do Programa de Educação Ambiental bem como de Comunicação Social os funcionários tanto da concessionária quanto os terceirizados deverão receber treinamento e informações necessárias ao bom entendimento das regras ambientais bem como de trabalho, segurança e saúde para o bom e correto andamento do processo produtivo ao qual estão vinculados.

Quanto ao relacionamento da unidade com a cidade de Corupá, há que considerar que o funcionamento de qualquer empreendimento apresenta rebatimentos tanto positivos quanto negativos. São empregos diretos e indiretos, compras no comércio local, contratação de serviços de terceiros, atração de novos investimentos que se aproveitem das economias de escala geradas, entre outros.

Segundo o EA, o porte da empresa dificulta maior interação com a economia local. A predominância de pequenas e médias empresas dificulta operações com preços competitivos. É o caso, por exemplo, de material de limpeza, que é adquirido através da unidade de Curitiba.

Entendo que a empresa deverá entrar em contato com a associação comercial da cidade de Corupá com intuito de criar meios que possibilitem a interação comercial entre a ALL e o comércio local visando o desenvolvimento econômico no município.

Outro ponto de conflito, ocasionado pelo crescimento da cidade sobre a malha da ferrovia, consiste no número excessivo de passagens de nível pela região central da cidade, tendo em vista o crescimento da cidade ao redor da ferrovia.

Esse trânsito de pessoas poderá gerar sérios problemas de segurança. Entendo que a empresa deverá criar meios eficientes de informar e até mesmo de impedir a circulação de qualquer pessoa não autorizada pela empresa nas imediações, visando à segurança e bem estar de todos bem como o bom funcionamento da unidade sem riscos a vida. Cabe ressaltar que nas passagens de nível, todos os trechos deverão estar bem sinalizados alertando a todos que circulam os riscos a segurança.

Foi informado no estudo que existem algumas casas próximas aos equipamentos da ferrovia. Os responsáveis pela empresa ALL deverão apresentar informações detalhadas das distâncias entre os postos de abastecimento e o arceiro em relação às residências.

Quanto à economia de Corupá, em 2008, o estudo informou que a mesma era baseada nas indústrias têxteis e metalmecânicas. Ao todo, totalizavam 112 estabelecimentos e representavam 70% da economia local. A agricultura participa com 12% da economia, sendo os principais produtos a banana, arroz e a avicultura. É o maior produtor de bananas do Estado de Santa Catarina.

Foi informado também, que em Corupá desenvolve-se o ecoturismo. Em seu território contam-se 67 cachoeiras, dezenas de rios e ribeirões, inúmeras grutas e grande área de Mata Atlântica, preservada.

EM BRANCO

Fls.: 299
Proc.: 729/16
Subr.: [assinatura]

Segundo o estudo, em 2004 Corupá tinha problemas de infra-estrutura, principalmente nos bairros Bomplandt, Vila Ruthes e Plantagem, com o desabastecimento de água no período do verão.

Outro ponto a ser considerado no estudo corresponde a algumas ações sócio-ambientais como o Vagão do Conhecimento, de iniciativa da ALL, junto à comunidade para que se restabeleça o elo identitário. Atualmente a Unidade de Corupá participa de diversos projetos de inclusão social e relacionamento, tanto com a comunidade, como com seus funcionários. A Unidade dispõe de Comitê de Gente e desenvolve projetos para estreitar o relacionamento com a população interna e externa, tais como: Portas Abertas e o Trem da Família, o Trem Ambiental e o Vagão do Conhecimento.

Entendo que essas ações deverão ser intensificadas a ponto de atingir o maior público possível da área de influência contribuindo dessa forma com a divulgação de informações esclarecedoras necessárias as comunidades envolvidas de Corupá.

Quanto ao patrimônio histórico/cultural o estudo informou não existir museu ou qualquer outra edificação destinada à preservação da memória da cidade. A construção do antigo Hotel Kreppling, que ficava junto ao prédio da Estação encontra-se em fase de demolição. Outro edifício de interesse histórico cultural é o prédio de pernoite da ferrovia, atualmente utilizado como escritório da via permanente e que a Prefeitura aspira transformá-lo em um museu ferroviário. As obras de arte da ferrovia também estão elencadas nos patrimônios históricos da cidade. São cinco os túneis do percurso Corupá - São Bento do Sul. O primeiro, tem uma extensão de 200 metros escavado na rocha. Esse túnel pode ser visto em passeios de Maria Fumaça, que saem de Corupá eventualmente.

O Seminário Sagrado Coração de Jesus, construído em 1929 com tijolos aparentes e amarração com presilhas de ferro, sempre se dedicou à educação, e atualmente abriga o Museu de História Natural da cidade, com animais taxidermizados de várias espécies.

Entendo que os responsáveis pela empresa ALL deverão entrar em contato com os órgãos responsáveis pelo patrimônio histórico da cidade para que em comum acordo possam promover o resgate histórico/cultural do município, principalmente com a restauração dos bens imóveis existentes. Preservando dessa forma a memória histórica e cultural de Corupá.

Quanto ao Uso e ocupação do solo na área de influência, a ferrovia e seu pátio ferroviário constituem elemento de segmentação em Corupá tendo em vista o histórico de ocupação no entorno da mesma.

Conforme estudo, diversas moradias estão localizadas a menos de 100 metros dos trilhos e mesmo dos tanques de combustíveis. Além das casas da antiga RFFSA, construídas originalmente para abrigar seus funcionários, há muitas outras moradias edificadas de forma irregular, anteriormente a concessão, dentro da faixa de domínio, importante destacar que bem próximo aos trilhos também existe uma escola de educação básica o que põem em risco todos aqueles que fazem o percurso de suas casas a escola.

Para tanto, entendo que a unidade em questão deverá ser regularizada somente quando os moradores das áreas próximas aos trilhos bem como, aos tanques de combustíveis, forem retirados dos locais em questão, pois os mesmos correm risco de vida caso permaneçam nesses locais.

5

EM BRANCO

2152

Fis.:	300
Proc.:	2091/06
Rubr.:	

É de extrema importância que a empresa ALL dê total atenção ao fator segurança e informação as pessoas que transitam próximas a unidade de apoio bem como as proximidades dos trilhos e demais estruturas ferroviárias. Que exista o acompanhamento constante de seguranças previamente treinados para lidar com os transeuntes assegurando a todos o bem estar e a vida.

Entendo que os responsáveis pela ALL deverão apresentar ao IBAMA um Programa de Relocação Familiar contemplando todas as famílias diretamente afetadas as margens da ferrovia incluindo escolas e demais equipamentos existentes nas imediações.

Segundo estudo, a área abrangida por um raio de 100 metros do empreendimento constitui espaço essencialmente residencial, mas com grande movimentação de pessoas e veículos. A população é um misto de diversas classes sociais, havendo moradias de acabamento mais refinado ao lado de outras muito pequenas, em madeira. O centro comercial está localizado a menos de duas quadras da estação ferroviária. O município apresenta alguns problemas de infra-estrutura de serviços essenciais básicos, principalmente com relação ao esgotamento sanitário.

Conforme página 143, o entorno mais próximo da unidade de Corupá, em 2000, contava com uma população de 921 pessoas, segundo as informações censitárias. Apesar de o grupo etário até 14 anos ainda apresentar participação importante (20,7%), e inferior a média municipal (26,5%), apontando a característica predominante de tratar-se de área de ocupação mais antiga. A participação da PIA - População em Idade Ativa é a mesma no entorno e na média municipal (65,7%). Destaca-se, entretanto, o grupo etário de idosos. Por ser região de ocupação mais antiga, o peso das pessoas com mais de 65 anos no entorno é substancialmente maior. Enquanto na média municipal era de 7,8%, no entorno atingiu 13,5%. A presença das casas da Rede já demonstra a associação entre o crescimento do bairro e a história da ferrovia, resultando numa ocupação mais antiga.

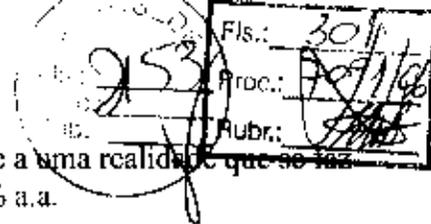
Quanto ao nível educacional, tomando o grau de alfabetização como base, a população do entorno apresenta um quadro um pouco mais satisfatório, mas as diferenças não são muito pronunciadas. O município apresenta boas condições em termos de nível educacional e seu IDH-M para esta variável equivale ao de países com alto desenvolvimento humano.

A população do entorno mais diretamente afetada pelo empreendimento possuía em 2000 remuneração relativamente elevada, com predominância de grupos etários mais avançados, compondo principalmente a população em idade ativa, com certo destaque para a população mais idosa. Apesar do acesso a maioria dos bens essenciais em termos de infra-estrutura social, o município como um todo apresenta carências em termos de coleta e tratamento de esgoto sanitário.

Quanto à área diretamente afetada pelo empreendimento foi informado que o município de Corupá está localizado a 147,2 km da capital, Florianópolis. Está composto por uma área de 407,9 km², situando-se numa altitude de 75 metros e sua densidade demográfica é de 29,0 hab/km². A instalação do município ocorreu em 1958.

Quanto ao aspecto demográfico, Corupá é um município de pequeno porte e, mesmo assim, apresenta elevada taxa de urbanização em relação à média do país. Sua população vem crescendo a ritmo bastante modesto, indicando a existência de processos migratórios. Nos anos 90, a população cresceu a taxa anual de 1,53%, enquanto entre 2000 e 2007 houve um ritmo ainda menor, 1,0%

EM BRANCO



a.a. A população rural apresentou redução absoluta, dando continuidade a uma realidade que se faz presente desde os anos 70, ao passo que a urbana cresceu a apenas 1,3% a.a.

Quanto a economia, em 2007, foram gerados cerca de 3,4 mil postos de trabalho em Corupá, sendo 60,8% nas atividades industriais, especialmente a têxtil, do vestuário e artefatos de tecidos (26,1%). Em menores proporções, sobressairam as atividades de prestação de serviços (15,8%), com destaque para a administração pública direta e autárquica (9,2%), e o comércio de mercadorias (14,5%), especialmente o varejista (9,8%). As atividades agropecuárias foram responsáveis por 8,9% do total dos postos de trabalho gerados no município em 2007.

Já do ponto de vista ao acesso a equipamentos básicos, Corupá apresentou melhorias quanto ao acesso à água potável, energia elétrica bem como ao acesso a equipamentos de saúde e educação. Quanto ao esgoto, houve liberação de recursos para a solução das deficiências em esgotamento sanitário para o município.

Após análise do estudo verificou-se a diversidade econômica bem como social existente no município de Corupá. Para tanto os Programas socioeconômicos deverão contemplar todas essas diversidades buscando melhorar e promover a interação social existente. Cabe ressaltar que os bens históricos materiais ou imateriais deverão ser divulgados, promovidos e restaurados. Cabe destacar também que todos os órgãos competentes deverão ser consultados para quaisquer intervenções e informações.

*** AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS**

A metodologia detalhada no estudo para a caracterização dos impactos decorrentes da operação da unidade considerou os seguintes aspectos: fase, natureza, temporalidade, ocorrência, frequência ou probabilidade, importância ou severidade, continuidade ou reversibilidade, significância e as medidas mitigadoras, bem como as responsabilidades a serem tomadas.

Segundo o EA, a avaliação dos aspectos provenientes da implantação e operação do empreendimento ou atividade é iniciada com a análise das atividades, produtos e serviços associados ao objeto do estudo, associada às condições ambientais identificadas na etapa de diagnóstico, visando identificar elementos que possam interagir com o meio ambiente, ocasionando um impacto. Este elemento é denominado de aspecto ambiental, sendo o impacto associado à efetiva ou potencial modificação adversa ou benéfica do meio ambiente, resultante em todo ou em parte dos aspectos ambientais.

Conforme EA segue abaixo a identificação e avaliação dos impactos ambientais sócio econômicos:

Ruído e vibração:

Ruído e conforto acústico da comunidade. Diversos estudos e publicações demonstram que os ruídos provenientes da operação ferroviária, dentre as demais relacionadas ao transporte, são os de menor impacto sobre o conforto acústico da população em geral, apontando-se como fontes mais impactantes, e conseqüentemente as que geram maiores reclamações, o tráfego urbano ou rodoviário, e o transporte aéreo.

O ruído se faz presente com maior intensidade pela movimentação do material rodante no pátio de Corupa, já que outras possíveis formas de geração ocorrem em área protegida, o que reduz

EM BRANCO

significativamente seu impacto sobre a comunidade do entorno. Nesta situação são os colaboradores da concessionária, porém a própria empresa fica responsável por oferecer condições adequadas de trabalho e equipamentos de proteção individual, a fim de garantir a integridade física dos mesmos. Não há registro de monitoramentos dos níveis de ruídos no entorno da unidade, tornando vaga a análise do real impacto do mesmo no entorno.

Vibração, conforto da comunidade e prejuízo as construções civis:

Em menor magnitude, a vibração surge como um aspecto gerador de impacto quando ocorrente de maneira intensa por um longo período de tempo. A vibração proveniente da movimentação do material rodante e das atividades normais da unidade não e suficiente, pelo menos numa primeira avaliação, para acarretar em impactos significativos quanto ao desconforto da comunidade.

Por outro lado, existem residências localizadas muito próximas da linha ferroviária. A vibração emitida não representa risco imediato a estas edificações e a estrutura pedológica do terreno, porem existe o risco potencial de desestabilização de estruturas que, por ventura, estejam comprometidas.

Geração de emprego e renda diretos e indiretos:

O empreendimento tem sido responsável pela geração de emprego e renda tanto direto quanto indireto no município de Corupá. Apos anos de abandono, o modal ferroviário passou pelo processo de desestatização e voltou a receber investimentos. A retomada de investimentos nas unidades de apoio significou a geração de 78 empregos diretos no município, sendo 29 contratados pela ALL e 49 por empresas terceirizadas.

Geração de receita tributária:

Por se tratar de atividade de serviços industriais, a unidade está sujeita a recolhimento tributário. Além disso, através dos empregos gerados contribuem para elevar o montante de impostos proporcionados pelo consumo dos salários. À medida que diversos projetos têm sido desenvolvidos pela ALL visando incrementar o volume transportado, a atividade da Unidade contribui efetivamente para a expansão dos serviços da ALL e conseqüentemente para a geração de receita tributária.

Maior dinamismo à economia local:

A facilidade de escoamento da produção tem significado elemento diferencial nas decisões locacionais de novos empreendimentos. Nesse sentido, a retomada dos investimentos no modal ferroviário apos à privatização nos anos 90 tem representado, assim como a ferrovia no seu conjunto, a perspectiva de um novo período de crescimento, assentado atualmente mais na intermodalidade. Ademais, e fundamental que se busque uma maior interação com a economia local visando o seu fortalecimento.

Aumento da produtividade do setor ferroviário:

O setor ferroviário passou por profundas alterações desde a sua chegada no final do século XIX. Não é mais usado para o transporte de passageiros nem para pequenas cargas. Aglutina basicamente os interesses de grandes produtores. Nesse contexto, os serviços de manutenção são

EM BRANCO

fundamentais para conferir maior produtividade ao modal, contribuindo para intensificar o uso do transporte ferroviário para exportação, elevando as receitas cambiais.

Possibilidade de acidentes com moradores do entorno e obstrução do tráfego da área urbana:

O pátio da ALL, assim como herdado da antiga RFFSA, apresenta-se como segmentação ao espaço urbano, desprotegido em parte substancial do trajeto das composições em que não existe nenhum tipo de cercamento, de forma a evitar a passagem de moradores do entorno pelo local. Diversas estruturas da ALL, assim como de outras empresas do setor, possuem equipamentos de proteção para o acesso controlado aos pátios. Sistemáticamente moradores residentes no entorno utilizam o pátio em diversos locais, concentrando-se principalmente nas proximidades da Estação. Atualmente há passarelas, porém os moradores insistem em não utilizá-las. É importante deixar claro que a empresa necessita colocar em prática o programa de segurança bem como de educação e comunicação social para informar as pessoas quanto a segurança e o respeito às regras que são necessárias ao bom funcionamento da ferrovia e todo seu equipamento bem como a segurança de todos que circulam nas imediações do empreendimento. Entretanto, cabe destacar que todas as famílias residentes próximas aos trilhos deverão ser relocadas para áreas seguras distantes dos trilhos.

Conforme EA é necessário estabelecer novas estratégias para a passagem de composições pelo pátio de forma a reduzir, ou mesmo eliminar, o tempo de obstrução do trafego nas passagens de nível mais próximas a Estação.

V - RECOMENDAÇÕES:

Com base no levantamento e avaliação de impactos ambientais e considerando, os passivos ambientais apurados, o EA/PBA apresentou medidas mitigadoras compensatórias, algumas medidas a serem adotadas de imediato e outras serão consolidadas na forma de uma série de Programas de Controle e Monitoramento Ambientais propostos. Cabe ressaltar que a aplicação das medidas apresentadas no EA/PBA será em geral, de responsabilidade da ALL que é a autoridade ferroviária responsável, que tem a função de coordenar e administrar os recursos para o cumprimento das diretrizes e objetivos aqui estabelecidos. Cabe também à ALL, a articulação com as demais autoridades e entidades públicas e privadas nas ações de caráter municipal e regional relevantes a ferrovia entendendo que tudo que for feito bem como toda ação a ser tomada deverá ser reportada as entidades públicas federais, estaduais e municipais competentes.

Programas de Controle e Monitoramento

1. Programa de Educação Ambiental – tem por objetivos: desenvolver atividades de educação sócio-ambiental, aproveitando as experiências de projetos da ALL como o Trem Ambiental e o Vagão do Conhecimento, tendo como público alvo principalmente as famílias mais carentes do entorno da Unidade; instruir os funcionários da Unidade no sentido de adotar comportamento ambientalmente correto no desenvolvimento das suas atividades profissionais; estabelecer mecanismos de informação da comunidade sobre as questões ambientais relacionadas à Unidade, seus impactos e programas e medidas mitigadoras e compensatórias.

2. Programa de Comunicação Social – tem por objetivos: estreitar o relacionamento com a imprensa, divulgando o trabalho da Unidade e sua importância estratégica na garantia da qualidade

EM BRANCO

do transporte ferroviário; estabelecer um canal permanente de comunicação com a comunidade local, tal qual um ombudsman; disseminar internamente a prática da participação dos funcionários e terceirizados na solução de problemas que surjam no dia-a-dia da Unidade e no seu relacionamento com a comunidade; divulgar os projetos de caráter sócio-ambiental da empresa e seus principais resultados junto à comunidade local.

Após análise do EA/PBA apresentado ao IBAMA, o empreendedor deverá cumprir rigorosamente todos os programas bem como os planos propostos adequando-os as características individuais das comunidades afetadas direta e indiretamente pelo empreendimento em questão.

VI - CONCLUSÕES:

Diante do exposto, entendo que o Estudo Ambiental (EA) e o Plano Básico Ambiental (PBA) atendeu em partes aos seus objetivos. Para tanto, todos os programas bem como medidas mitigadoras e planos deverão ser adotados pelos responsáveis pela Unidade Ferroviária de Corupá no caso ALL, para fins de regularização, contemplando as particularidades apresentadas pela região onde se localiza o empreendimento, sejam estas localizadas nas áreas de influência direta bem como na indireta.

1. Recomendo que sejam apresentadas informações pertinentes a existência ou não de sítios arqueológicos da área de influência em questão.
2. Deverá ocorrer um monitoramento junto às residências que sofrem com as vibrações provenientes da movimentação do material rodante e das atividades do site.
3. Deverá ocorrer a implantação de um programa de monitoramento de ruídos, que gere dados capazes de subsidiar ações futuras visando à mitigação deste impacto, as quais devem ser necessariamente estudadas caso a caso em função da especificidade associada a cada fonte receptora e possivelmente impactada, como atividade, horários, distância, diferença de altura e barreiras existentes, dentre outras variáveis. Além da implantação efetiva do Manual de Gestão Ambiental PGA-006 – Controle de Ruídos.
4. Apresentar declaração da prefeitura municipal de que o local e o tipo de empreendimento ou atividade da Unidade de Apoio estão em conformidade com o Plano de Uso e Ocupação do Solo.
5. Comunicar, imediatamente, a ocorrência de qualquer acidente com o conseqüente impacto sobre o ambiente e/ou sobre a população lincera, ao IBAMA/Sede, à Coordenação Geral de Emergências Ambientais (CGEMA) e à Superintendência do IBAMA no Paraná.
6. Observar e aplicar as Normas Regulamentadoras de Segurança e Saúde no Trabalho a todas as unidades de Apoio.
7. Ressalta-se que todos os bens históricos/culturais deverão ser preservados. Entendo que quaisquer intervenções que venham a ser adotadas no presente e no futuro, previamente as autoridades competentes deverão ser consultadas para quaisquer informações e posicionamentos a respeito dos patrimônios das áreas de influência em questão e que todas as áreas identificadas.

EM BRANCO

27
Fis.: 305
Proc.: 709/06
Rubr.: *[assinatura]*

- 8 Solicito a apresentação de um Programa de Gestão ambiental voltado para o gerenciamento de todos os programas a serem executados além das demais atividades de gestão ambiental.
9. Elaborar programa específico de relocação familiar de todos que são afetados diretamente pelo empreendimento incluindo escolas e demais equipamentos localizados nas imediações.
10. Elaborar Programa de gestão do patrimônio histórico, cultural, artístico e arqueológico.
11. Para quaisquer intervenções, a ALL deverá obedecer o Estatuto das Cidades Lei nº 10257/01 bem como o Plano de Uso e Ocupação do Solo municipal.
12. Caberá ao empreendedor intensificar os meios de sinalização e informação para todos que circulam próximos as passagens de nível.
13. Entendo que a unidade de apoio de Corupá só poderá ser regularizada conforme a legislação vigente, após a relocação das famílias com residências próximas aos trilhos.
14. É necessário que os acessos ao pátio sejam disciplinados e controlados. Pois por não existirem passarelas ou viadutos locais a população que circula por essa área corre risco constante de vida.
15. Em termos de manutenção, as faixas de domínio deverão estar preservadas a fim de se ter melhor visão de todo o trecho correspondente da ferrovia.

À consideração superior,

[assinatura]
Érika Klen Panquestor
Geógrafa - Crea: 11277/D

[assinatura]
[assinatura]
Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILUC / IBAMA
05/10/2009

EM BRANCO



M M A
INSTITUTO BRASILEIRO DO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
DIRETO: ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS
COORD. GERAL DE ADMINISTRAÇÃO
DIVISÃO COMUNICAÇÕES ADMINISTRATIVAS



TERMO DE ENCERRAMENTO DE VOLUME

Aos 28 dias do mês de agosto de 2012 procedemos ao encerramento deste vol n° XI do processo de n° 02.047.00353400-4 intendo 199 folhas. Abrindo-se em seguida o volume de n° XI Assim sendo subscrevo e assino.


dos Supervisores
chefes da Divisão

