



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

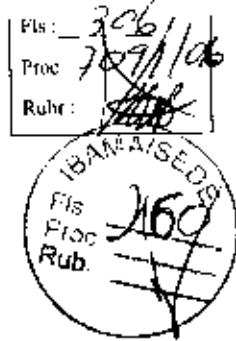
Aos 28 dias do mês de agosto de 2012, procedemos abertura do volume nº III do processo de nº 02011-00534/00-42, que se inicia com folha nº 2159 Para constar subscrevo e assino.

Luciana dos Santos Oliveira
Chefe de Seção





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 69/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 05 de outubro 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 25.08.09 o Complexo Ferroviário de Araucária (Araucária/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 25.08.09 foi vistoriado a Unidade de Araucária/PR, sob concessão da ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A., a fim de subsidiar a regularização do empreendimento. As principais estruturas da unidade são: Posto de Manutenção de Vagões (PMV); posto de lavagem de vagões tanque e Estação de Tratamento de Efluentes (ETE)

DESENVOLVIMENTO DA VISTORIA

Já na chegada ao local foi verificada a construção de um galpão que ocupa, em parte, a faixa de domínio da ferrovia concedida à ALL (Foto 1). Segundo informação prestada durante a vistoria, trata-se de uma fábrica de polipropileno para a qual está previsto um ramal de carregamento para escoamento da produção pela malha ferroviária. Na mesma foto da construção, verifica-se a contaminação do solo por óleo na linha férrea.

O galpão do PMV (Foto 2) possui duas linhas para manutenção, uma destinada à manutenção preventiva e outra para a manutenção corretiva. Os vagões sujeitos à manutenção não são previamente desgaseificados, elevando-se o risco de acidentes em caso de vagões de produtos inflamáveis. Segundo informação de funcionário da unidade, todos os cuidados com o aparelho de solda e quaisquer ferramentas que possam provocar faíscas são rigorosamente seguidos nos procedimentos. Esta questão deve ser corrigida no escopo do Programa de Gerenciamento de Risco exigido para a regularização.

Os principais resíduos gerados são sucatas metálicas, não havendo geração significativa de efluentes na oficina. A segregação dos resíduos não está sendo efetiva, devendo ser reforçada a educação ambiental para os colaboradores. Quanto aos resíduos não-recicláveis, há apenas um tambor para todos os resíduos, sem segregação entre os resíduos perigosos e não-perigosos (Foto 3). Deve ser

1 / 12

EM BRANCU

adotado o tambor laranja especificamente para os resíduos perigosos. No pátio foram encontrados depósitos de sucatas metálicas (Foto 4) e de sapatas de freio (Foto 5) a céu aberto e sobre o solo sem cobertura.

A Foto 13 mostra uma lixeira no pátio, subdimensionada, sem sistemas de controle associados e sem preparo para a coleta seletiva, já deficiente no interior do PMV e do posto de lavagem. Da mesma forma, há uma caçamba para coleta de resíduos na área do posto de lavagem de vagões (Foto 33), sem segregação alguma entre as diferentes tipologias de resíduos. A unidade deve ter o gerenciamento de resíduos readequado.

A foto 44 mostra uma manilha com resíduos de fogueira, ao lado do campo de futebol. O empreendedor deve ser orientado a não promover queima de resíduos e outros materiais na unidade.

Na área externa à oficina há um depósito de produtos inflamáveis em área coberta, mas sem bacia de contenção (Foto 6). O mesmo ocorre com o depósito de produtos químicos (Foto 7). No momento da vistoria o depósito de produtos químicos estava vazio, mas foi informado que o local é reservado ao armazenamento de óleo HD125. As estruturas devem ser adequadas de acordo com as normas da ABNT vigentes.

Na lateral da oficina foi encontrado depósito de óleo diesel para locomotivas em tambores de 200L, dispostos sobre a calçada e abaixo do beiral do galpão, sem bacia de contenção apropriada (Foto 8). O armazenamento é precário e há indícios de vazamento (Foto 9). O diesel estocado deve ser removido do local, devendo avaliar a necessidade de remediação do solo contaminado e a possível contaminação de águas subterrâneas.

Registra-se que no processo de regularização não está prevista a atividade de abastecimento nesta unidade, devendo ser desmobilizada qualquer estrutura associada. Fica proibido o abastecimento de locomotivas até a construção de posto de abastecimento previamente licenciado pelo IBAMA.

As linhas que dão acesso à oficina apresentam contaminação por óleo (Foto 10), onde deve ser providenciada substituição da brita, com a destinação devida da brita contaminada. A Foto 12 apresenta uma pilha de dormentes de concreto dispostos no pátio, os quais, segundo informação dos técnicos da unidade, pertencem à extinta RFFSA e não tem destino definido.

Seguiu-se para vistoria do Posto de Lavagem de Vagões, cuja operação é mostrada na Foto 14. Nesta atividade, há descarte de borra de óleo vegetal, óleo diesel, álcool e gasolina. As borras são depositadas em tanques de superfície, apresentados nas fotos 15, 17, 18, 22, ou em tanque subterrâneo, apresentado na Foto 21. Todos os tanques em superfície apresentam irregularidades nas bacias de contenção, quando estas estão presentes. Para escoamento da água pluvial foram realizadas aberturas na base das bacias de contenção, sem que haja uma válvula de controle. Desta forma, a função de contenção é inutilizada.

Foram identificadas falhas de procedimento na atuação dos profissionais na área de lavagem de vagões, que incluem o descarte de bituca de cigarro em latão de resíduos contendo material impregnado com óleo, além da falta de EPI's para limpeza interna dos vagões, que consistem em espaços confinados com risco de incêndio e explosão. Os funcionários devem passar por treinamento baseado nas normas regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego.

A lavagem dos vagões ocorre sobre área impermeabilizada, o que anteriormente ocorria sobre pátio britado. Não houve investigação de contaminação do solo e das águas subterrâneas por ocasião do calçamento, sendo necessária tal avaliação no âmbito da regularização da unidade.

As fotos 28 e 29 destacam as falhas na estanqueidade do processo, o que permite a contínua contaminação do solo e percolação do efluente na área do posto de lavagem. A unidade deve ser alvo de projeto de adequação, a fim de atender as normas da ABNT vigentes, além da necessidade de plano de recuperação da área degradada.




 2 / 12

EM BRANCO

As instalações administrativas encaminham o efluente sanitário para uma fossa que estava transbordando, como pode ser verificado na Foto 36. O empreendedor acionou a empresa limpa fossa durante a vistoria para correção da irregularidade verificada. Além da intervenção imediata requerida, deve ser apresentada alternativa técnica ao tratamento atualmente adotado, com dimensionamento compatível, visto que o sistema existente não tem sido eficaz.

O efluente gerado na lavagem de vagões é encaminhado para ETE ao lado das instalações (Foto 23), que estava desligada durante a vistoria. O efluente final é lançado em córrego que passa dentro da área da Unidade (Foto 31 e 32). No âmbito da regularização deve ser solicitada outorga para lançamento do efluente tratado, além da recuperação da APP do córrego no qual é feito o lançamento do efluente tratado, onde foi constatada a disposição de entulho (Foto 45 e 46).

A ETE não possui medidor de vazão e o controle do operador se restringe ao controle de pH para o correto funcionamento das operações unitárias. O controle de qualidade da entrada e saída é executado por laboratório especializado, cujos laudos de análise foram apresentados em anexo ao estudo ambiental para regularização do empreendimento.

O posto de lavagem de vagões conta com duas áreas de depósito de materiais. A primeira, apresentada na foto 25 e 26, fica em frente à área de lavagem, apresentando aspectos críticos de organização e conservação, com destaque para a precariedade das instalações elétricas. A segunda (Foto 34 e 35), anexa ao espaço de convívio dos empregados (copa e banheiro), armazena produtos inflamáveis, equipamentos e outros produtos inertes sem identificação. Faz-se necessária a organização do local, adequação da identificação dos produtos e implantação dos sistemas de controle devidos.

A água utilizada na lavagem dos vagões é fornecida pela Companhia de Saneamento do Estado (SANEPAR), devendo ser fixadas metas de eliminação do desperdício, controle de vazamentos, além de projeto de recirculação da água.

Ao lado da estação de lavagem de vagões há uma área de responsabilidade do INMETRO onde é realizada aferição e calibração de vagões (Foto 40). Por estar em área de responsabilidade da ALL, a área degradada nas instalações do INMETRO deve ser recuperada, ou deve ser encaminhado comunicado ao responsável para adoção das medidas cabíveis.

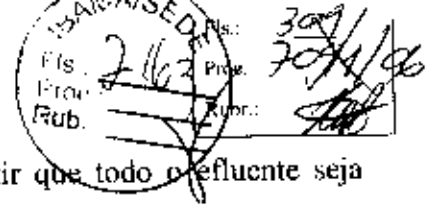
A Foto 43 mostra o campo de futebol existente na unidade, onde o solo exposto bem próximo à APP é sujeito ao carreamento de sedimentos pela ação das chuvas. A área deve ser revegetada, concomitantemente à recuperação da APP já mencionada neste relatório.

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

A partir do exposto neste relatório, conclui-se que a unidade necessita de intervenções imediatas, as quais são listadas a seguir. As demais constatações e recomendações serão tratadas no parecer técnico da regularização da unidade.

1. Adequar todas as etapas de gerenciamento de resíduos sólidos (geração, segregação, identificação, acondicionamento, armazenamento temporário, transporte, destinação), promovendo ações regulares de educação ambiental para os funcionários.
2. A execução de manutenção em vagões tanque deve ser precedida de desgaseificação dos mesmos, no caso de vagões que apresentem risco de incêndio e explosão.
3. Corrigir as falhas de procedimentos presenciadas durante a vistoria no que se refere ao risco de incêndio e explosão associado a atividade de manutenção e lavagem de vagões tanque. Promover treinamento dos funcionários com relação ao programa de gerenciamento de riscos e às normas regulamentadoras no Ministério do Trabalho e Emprego.
4. Adequar as estruturas de controle associadas à lavagem de vagões, contemplando: correção das bacias de contenção garantindo que vazamentos sejam contidos e que a água da chuva com possíveis resíduos oleosos sejam encaminhados para um Separador de Água e Óleo;

EM BRANCO



imperfeições na contenção do efluente gerado, de forma a garantir que todo o efluente seja encaminhado à ETE.

5. Apresentar alternativa técnica à fossa que recebe o efluente sanitário gerado nas instalações do lavador de vagões, com dimensionamento compatível e eficiência que garanta o atendimento aos limites preconizados pela Resolução CONAMA nº 357/2005 ou limites mais restritivos definidos pelo órgão estadual e/ou municipal competente.
6. Garantir o pleno 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.
7. Recuperar a APP do córrego que passa nos limites da Unidade.
8. Dar destinação adequada aos resíduos e entulho depositados em APP.
9. Adequar todos os depósitos de produtos inflamáveis da unidade, com implantação de identificação e sistemas e controle pertinentes (controle de vazamentos com bacia de contenção, extintores para combate a incêndio, dentre outros julgados pertinentes).
10. Adequar as o galpão de equipamentos existente no lavador de vagões com foco na organização, identificação dos produtos armazenados, manutenção e reparo em fontes de risco de acidentes (rede elétrica, produtos inflamáveis).
11. Diagnosticar os vazamentos de água na Unidade, como foco principal na lavagem de vagões. Implantar metas de eliminação do desperdício, controle de vazamentos, além de projeto de recirculação da água.
12. Acionar o INMETRO para recuperação da área de sua responsabilidade, após proceder o descarte dos resíduos lançados no solo.
13. Revegetar a área do campo de futebol a fim de evitar o carregamento de sedimentos.
14. Promover inspeção em toda área da unidade, a fim de identificar vazamentos de óleo, a exemplo daqueles apontados neste relatório, promovendo a limpeza e recuperação destes locais.

Rose M. Hofmann
ROSE MIRIAN HOFMANN
Analista Ambiental

Daniel S. Pinho
DANIEL SANTOS PINHO
Analista Ambiental

Laura Maria S. Magalhães
LAURA MARIA SILVA MAGALHÃES
Analista Ambiental

MICHEL MARCUSSO KAWASHITA
Analista Ambiental

EM BRANCO

INS 710
7/10/06
P. 10
P. 11
P. 12
P. 13
P. 14
P. 15
P. 16
P. 17
P. 18
P. 19
P. 20
P. 21
P. 22
P. 23
P. 24
P. 25
P. 26
P. 27
P. 28
P. 29
P. 30
P. 31
P. 32
P. 33
P. 34
P. 35
P. 36
P. 37
P. 38
P. 39
P. 40
P. 41
P. 42
P. 43
P. 44
P. 45
P. 46
P. 47
P. 48
P. 49
P. 50
P. 51
P. 52
P. 53
P. 54
P. 55
P. 56
P. 57
P. 58
P. 59
P. 60
P. 61
P. 62
P. 63
P. 64
P. 65
P. 66
P. 67
P. 68
P. 69
P. 70
P. 71
P. 72
P. 73
P. 74
P. 75
P. 76
P. 77
P. 78
P. 79
P. 80
P. 81
P. 82
P. 83
P. 84
P. 85
P. 86
P. 87
P. 88
P. 89
P. 90
P. 91
P. 92
P. 93
P. 94
P. 95
P. 96
P. 97
P. 98
P. 99
P. 100

ANEXO FOTOGRÁFICO

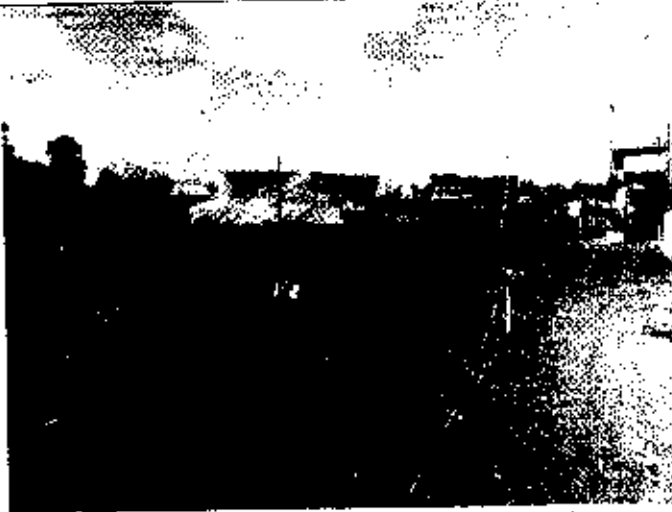


Foto 1 - Construção de fábrica de polipropileno ao fundo e detalhe da contaminação do solo por óleo nos trilhos.

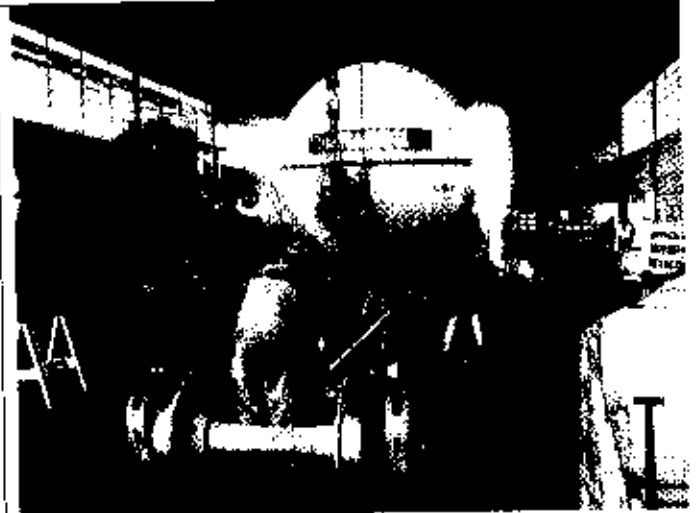


Foto 2 - Posto de Manutenção de Vagões (PMV).

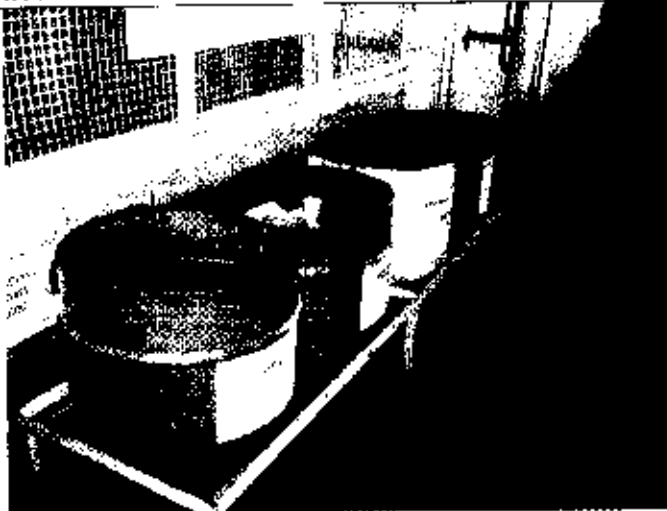


Foto 3 - Latões para coleta seletiva no PMV.

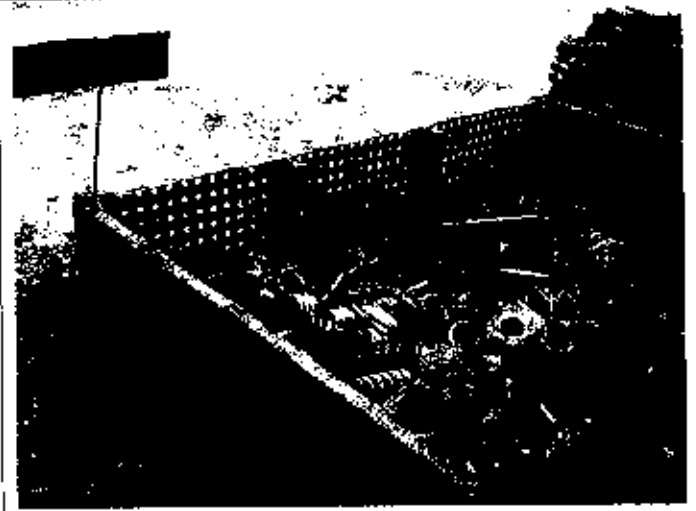


Foto 4 - Sucata armazenada a céu aberto.



Foto 5 - Sapatas fenólicas armazenadas a céu aberto.



Foto 6 - Depósito de inflamáveis em área coberta, mas sem bacia de contenção.

[Handwritten signature]

EM BRANCO



Foto 7 - Armazenamento de produtos químicos ao lado do depósito de inflamáveis.



Foto 8 - Depósito de óleo diesel ao lado do PMV.



Foto 9 - Indícios de vazamento no armazenamento precário de óleo diesel.



Foto 10 - Óleo vazado na linha na entrada do PMV.

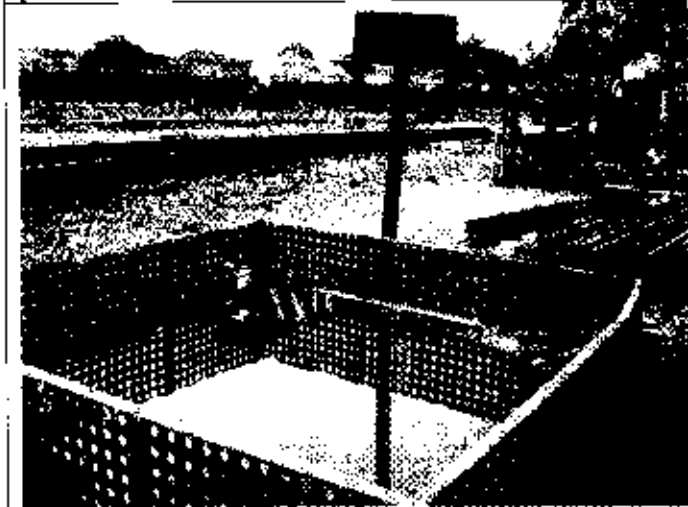


Foto 11 - Área de armazenamento de sucata no pátio.



Foto 12 - Pilha de dormentes de concreto no pátio.

[Handwritten signature]

EM BRANCO

[assinatura]
Fis.
Proc.
Rubr.

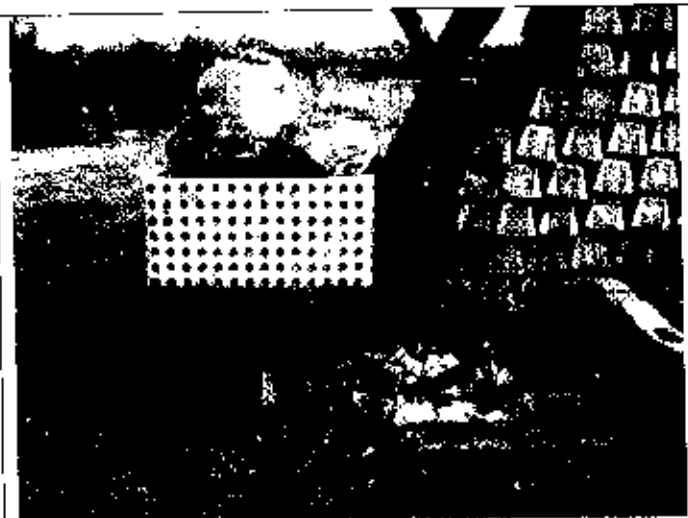


Foto 13 - Lixeira no pátio.

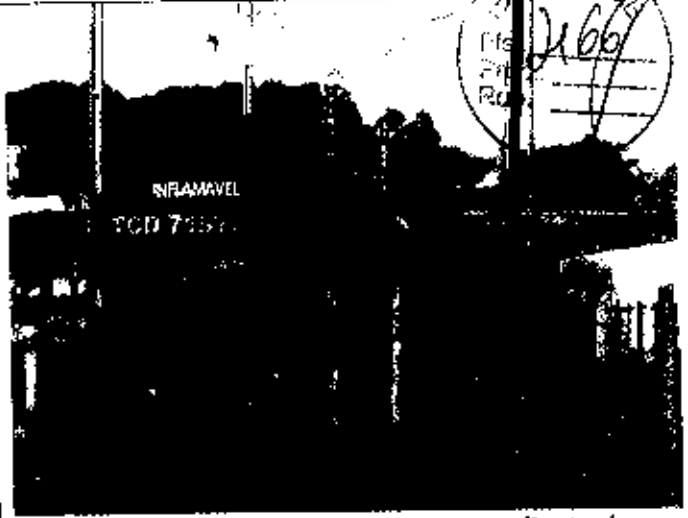


Foto 14 - Imagem de vagões tanque no Posto de Lavagem.

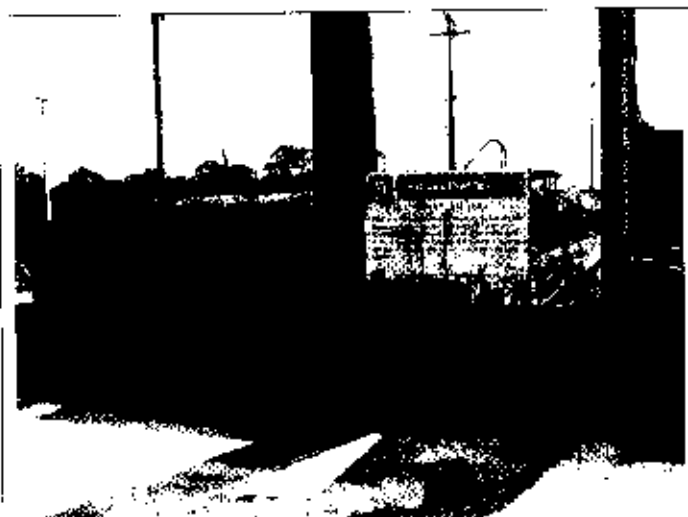


Foto 15 - Borra de óleo vegetal a ser destinado pela Essencis.

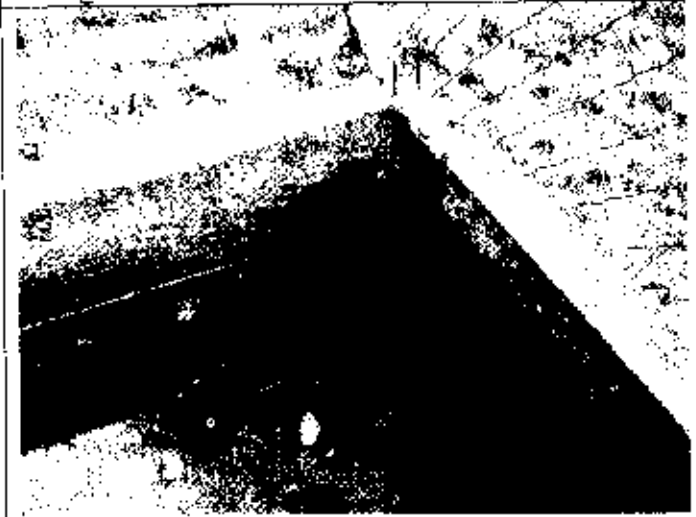


Foto 16 - Abertura na bacia de contenção, sem válvula.



Foto 17 - Vista externa da abertura na bacia de contenção, retratada na foto anterior.

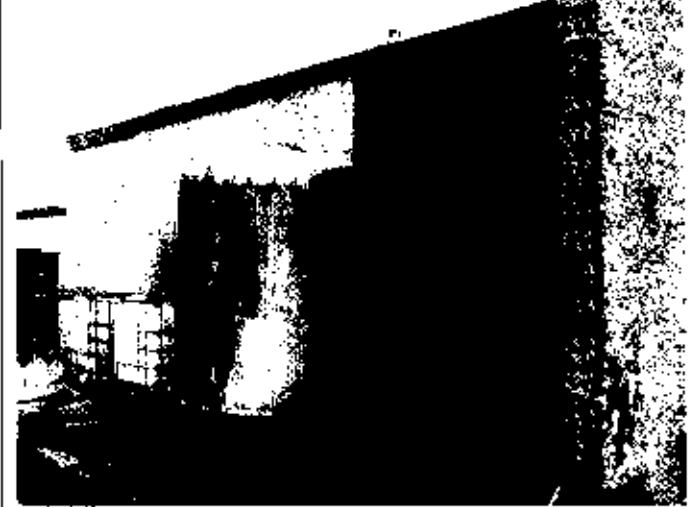


Foto 18 - Armazenamento de borra dos vagões.

EM BRANCO

SEDE
203



Foto 19 - Abertura na bacia de contenção, sem válvula.



Foto 20 - Abertura na bacia de contenção, sem válvula.



Foto 21 - Depósito subterrâneo de borra.



Foto 22 - Tanque aéreo para armazenamento de borra, sem bacia de contenção.



Foto 23 - Instalações precárias com vazamentos de água.

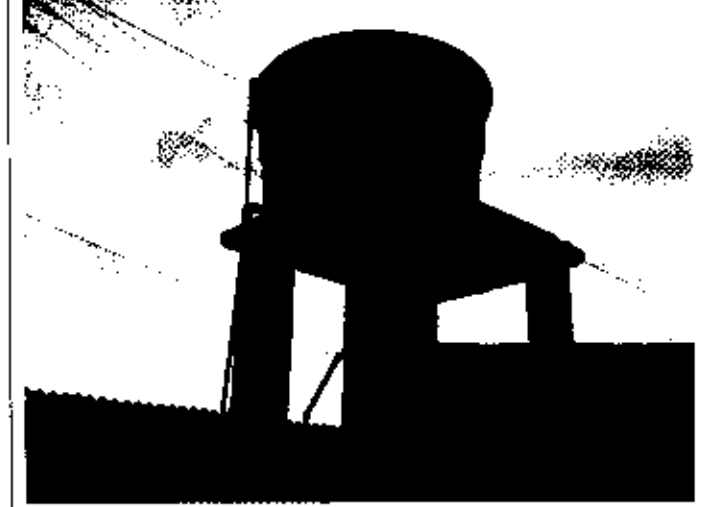


Foto 24 - Caixa d'água sobre o galpão de equipamentos.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

EM BRANCO

ANEXO
06/06



Foto 25 - Galpão de equipamentos.



Foto 26 - Detalhe das instalações elétricas no galpão de equipamentos.



Foto 27 - Bandejamento na linha paralela ao lavador.



Foto 28 - Saída do lavador.

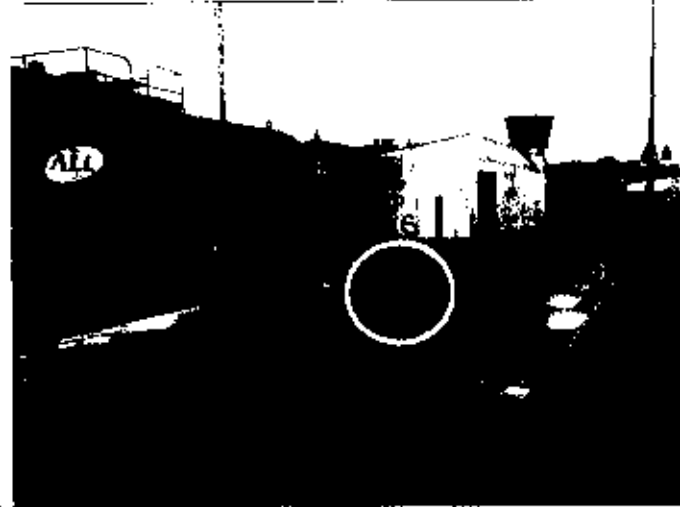


Foto 29 - Bacia de contenção rompida.



Foto 30 - Canaleta na lateral da linha.

[Handwritten Signature]

[Handwritten Signature]

EM BRANCO



Foto 31 - Córrego que atravessa o pátio da Unidade de Apoio (a montante do posto de lavagem de vagões).



Foto 32 - Córrego que atravessa o pátio da Unidade de Apoio (a jusante do posto de lavagem de vagões).

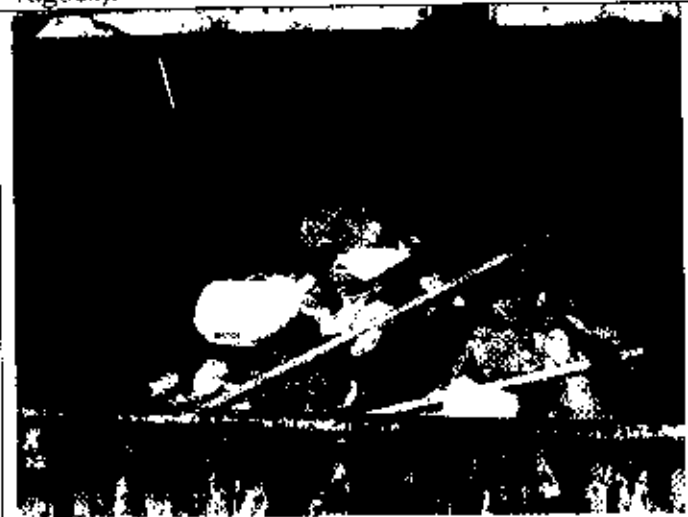


Foto 33 - Caçamba de resíduos sem segregação.



Foto 34 - Depósito de materiais próximo ao posto de lavagem de vagões.



Foto 35 - Depósito de materiais próximo ao posto de lavagem de vagões.

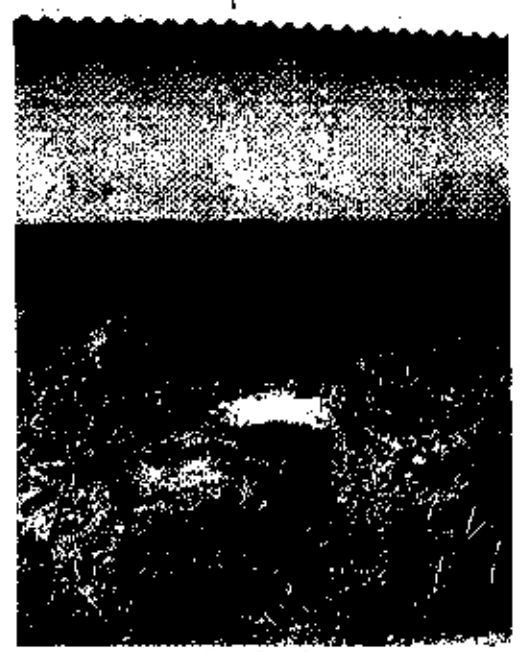


Foto 36 - Fossa transbordando.

EM BRANCO

EM BRANCO

SECRETARIA DE
2006
108

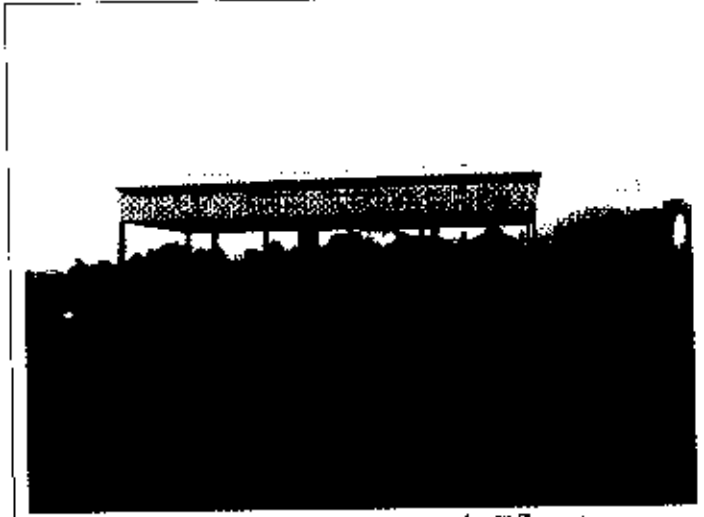


Foto 37 - Estação de Tratamento de Efluente.

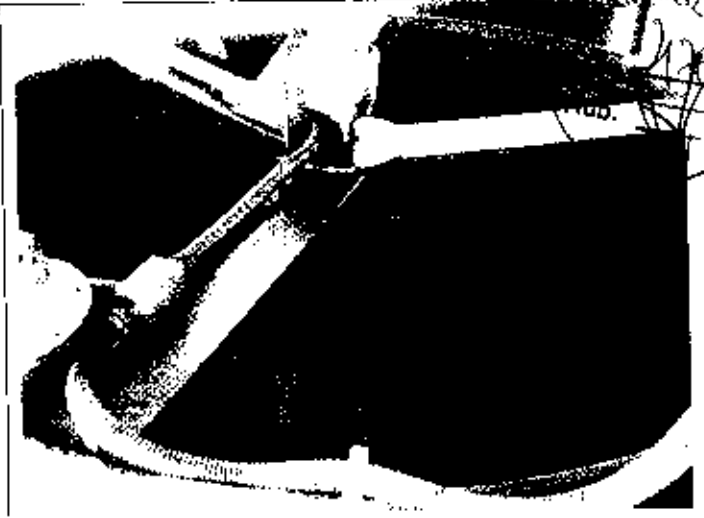


Foto 38 - Equalizador.



Foto 39 - Saida do efluente.



Foto 40 - Área do INMETRO.

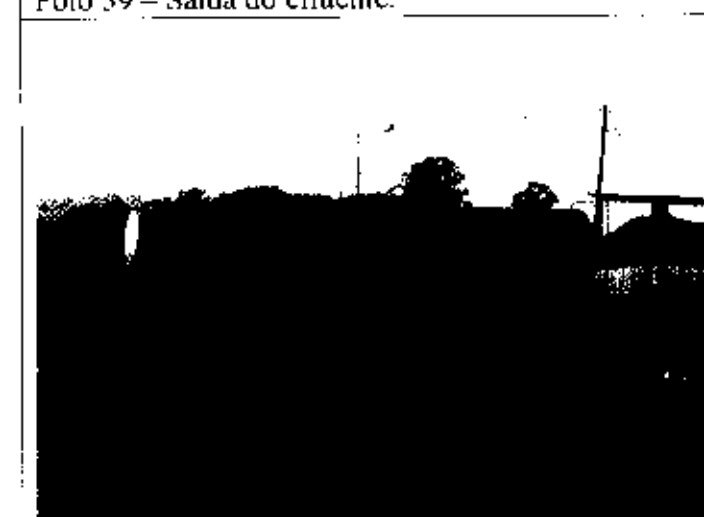


Foto 41 - Instalações do INMETRO para aferição de vagões.



Foto 42 - Área degradada pela disposição inadequada de resíduos e vazamento de óleo na área do INMETRO

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

EM BRANCO

SEDE
217



Foto 43 Campo de futebol atrás da pilha de dormentes no pátio.



Foto 44 - Resíduos de fogueira ao lado do campo de futebol.

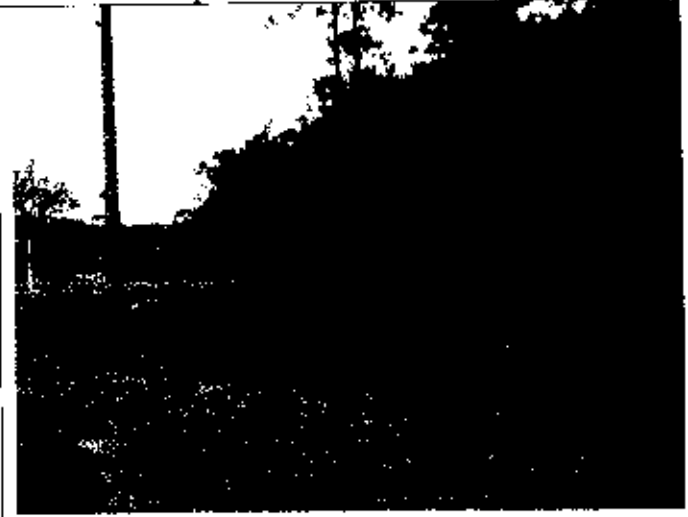


Foto 45 - Entulho em APP.

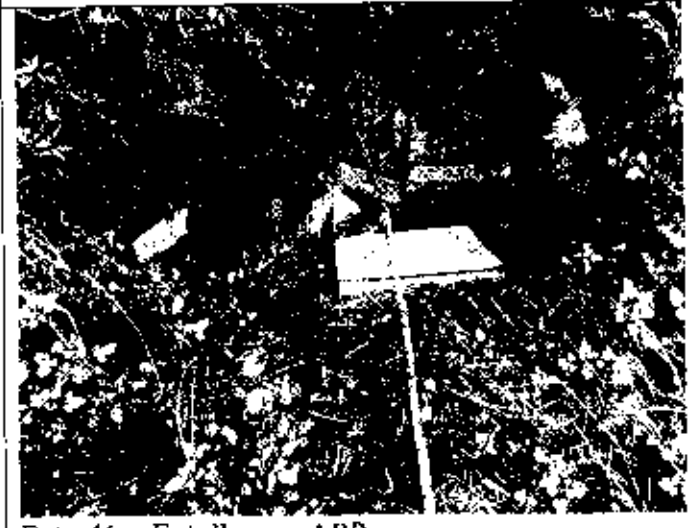


Foto 46 - Entulho em APP.

[Handwritten Signature]

[Handwritten Signature]

EM BRANCO



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

Fls.:	518
Proc.:	7091/06
Rubr.:	

IBAMA
2009

RELATÓRIO DE VISTORIA Nº 70/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 05 de outubro 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 25.08.09 ao Complexo Ferroviário do Pátio Iguaçu (Curitiba/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 25.08.09 foi vistoriada a Unidade de Apoio da ALL denominada Pátio Iguaçu, no município de Curitiba/PR, a fim de subsidiar a regularização do empreendimento. A unidade possui as seguintes estruturas principais: Posto de Manutenção de Locomotivas (PML); abastecimento de óleo lubrificante e combustível; pontos de abastecimento de locomotivas; central de armazenamento de resíduos; galpão de lavagem de locomotivas; Separador de Água e Óleo (SAO); Estação de Tratamento de Efluentes (ETE), areeiro e depósito de materiais para atendimento a emergências.

DESENVOLVIMENTO DA VISTORIA

A vistoria foi realizada na unidade de apoio do Pátio Iguaçu (Foto 1), em Curitiba/PR, onde houve certa dificuldade de acesso devido às más condições das vias locais. Em determinados trechos, atoleiros formados pelas chuvas recentes na região impediram a passagem do veículo da empresa, sendo necessária a adoção de um caminho alternativo.

Como medida compensatória aos incômodos causados à população local, advindos dos impactos da operação ferroviária, recomenda-se que no âmbito da regularização do empreendimento seja solicitada a recuperação do pavimento das vias locais. Além disso, caso haja trânsito freqüente de veículos pesados, deve ser estabelecida uma rota que resulte em menos impacto ao trânsito local e à segurança dos demais veículos e dos pedestres. As rotas preferenciais devem estar devidamente sinalizadas.

No terreno à frente da entrada do Pátio foi constatada ocupação desordenada de uma área que vem sendo utilizada para disposição irregular de resíduos (Foto 2). Os resíduos estão sendo

1 / 12

EM BRANCO

dispostos diretamente sobre o solo descoberto, movimentados por uma retroescavadeira, verificando-se ainda algumas caçambas de entulho no local e pilhas de resíduo sendo queimadas.

A unidade do Pátio Iguaçu está instalada nas proximidades da várzea do Rio Iguaçu, em área urbana densamente povoada. Além de moradias, há uma escola no entorno imediato do pátio. Na chegada às instalações administrativas do pátio, foi percebido pela equipe de vistoria um forte odor de gás, cuja fonte não foi identificada. Quaisquer produtos inflamáveis ou que apresentem outros riscos associados devem ser contemplados no Programa de Gerenciamento de Risco exigido para operação da unidade.

Vale registrar que a Unidade situa-se nas proximidades do Parque Municipal do Iguaçu e APA do Iguaçu, unidades de conservação que deverão ser consultadas no processo de regularização.

Neste pátio foi instalada uma passarela a pedido da comunidade, a fim de permitir a travessia de pedestres com mais segurança. A passarela foi construída para permitir o acesso dos moradores a um posto de saúde localizado no lado oposto da linha. Após a implantação da passarela, o posto de saúde foi relocado para o outro lado da linha férrea, junto aos moradores usuários do serviço.

Oficina de Manutenção e Posto de Abastecimento

A primeira unidade vistoriada no Pátio Iguaçu foi o Posto de Abastecimento, que é conjugado com a Oficina de Manutenção. Os pontos de abastecimento de diesel estão dispostos na lateral da vala de manutenção, conforme Foto 4.

Os bicos de abastecimento, quando não estão sendo utilizados, permanecem suspensos sobre uma contenção que evita respingos no piso (Foto 5 e 6). Esta contenção, por sua vez, está disposta sobre uma lata com o mesmo objetivo de contenção. Não obstante, é notória a impregnação de óleo no piso em toda extensão do galpão, o que impede a identificação visual de vazamentos pontuais.

Nas valas de manutenção, há maior acúmulo de óleo e água quando comparado às áreas de circulação do galpão (Foto 7), sendo estes encaminhados para o Separador de Água e Óleo existente na planta. Nesta área é realizada manutenção leve de caráter preventivo e corretivo.

Foi observada a ignição de uma das locomotivas em manutenção na oficina, com emissão relevante de fumaça no interior do galpão (Foto 9), onde não há sistema de exaustão forçada e qualquer filtro para redução dos poluentes. Além da poluição atmosférica, a concentração dos poluentes no interior da oficina torna o ambiente insalubre aos trabalhadores. Devem ser propostas alternativas para exaustão do galpão, com aplicação de filtros, além da utilização de EPI's pelos trabalhadores.

Nas proximidades da oficina está localizada a tancagem de óleo lubrificante, que conta com três tanques elevados, sendo um para óleo lubrificante novo e outros dois para óleo lubrificante usado (Foto 11). Os tanques são de coloração preta, conforme previsto na NR 26 do MTE, relativa à Sinalização de Segurança. Os três tanques estão dispostos sobre a mesma bacia de contenção, cuja válvula de drenagem, que permite o esgotamento da água da chuva, é apresentada na Foto 12. A válvula, quando aberta, despeja a água diretamente na via pública.

Ao lado da tancagem de óleo lubrificante está a tancagem de combustível com 4 tanques de superfície na mesma bacia de contenção (Foto 13). Um dos tanques está em manutenção e, diante disso, o empreendedor foi orientado a obter laudo de conformidade da instalação a ser emitido pela empresa responsável pela manutenção. Este laudo será requerido para todas as tancagens de combustível, em atendimento à CONAMA 273/00.

As características construtivas da tancagem devem ser confrontadas com as normas da ABNT no que se refere à distância entre os tanques, distância das áreas habitadas, volume e impermeabilização da bacia de contenção, além de outros aspectos julgados relevantes.

EM BRANCO

Fls.: 320
Proc.: 709/10
Rubr.:
IBAMA
Fls.: 224
Proc.:
Rubr.:

Conforme ABNT NBR 17505, suas disposições não se aplicam às edificações, estruturas ou instalações já existentes ou aprovadas para a construção ou instalação antes da data da publicação desta norma. Contudo, as reformas que alterem as características do projeto e/ou equipamentos, e as ampliações de instalações, iniciadas a partir da data da publicação desta norma devem atender às suas disposições. Esta recomendação é válida para todos os postos de abastecimento alvos de regularização e deve ser atendida no escopo do processo que tramita no IBAMA.

Na área externa à Unidade, ao lado da tancagem de combustíveis, existe uma estrutura de concreto que foi construída para permitir o estacionamento dos caminhões para abastecimento. Esta estrutura avança sobre a via pública, obstruindo-a parcialmente e elevando o risco de acidentes no local. Portanto, a estrutura deve ser removida, de modo a permitir o livre tráfego na via pública.

O combustível que abastece a tancagem é transportado via composições ferroviárias, sendo que a área de estacionamento do vagão tanque para transferência é dotada de bandejamento que evita contaminação do solo por respingos (foto 14). As fotos 15 e 16 mostram o mangote no qual o vagão tanque se conecta para abastecer a tancagem de combustível. A caixa que circunda a válvula é enterrada no solo e pode ser foco de contaminação. A investigação do solo será analisada no estudo ambiental protocolado no processo de regularização da unidade. Há ainda um tanque com água ao lado das duas tancagens, de óleo lubrificante e de combustível, representado na Foto 17.

O Complexo possui uma Central de Armazenamento de Resíduos, à frente da qual pôde ser identificado óleo vazado na linha férrea, sobre o calçamento de concreto (Foto 18). Segundo informações prestadas na vistoria, o calçamento foi instalado após concessão da malha para a empresa. Desta forma, este pode ter sido instalado sobre área já contaminada pela operação da RFFSA.

O piso da Central de Resíduos possui caimento para evitar o derrame de produtos para o exterior da mesma. Tal caimento foi evidenciado pela retenção de água verificada na Foto 20. Foram identificados apenas tambores vazios dispostos diretamente sobre o piso. Deve ser implantada identificação dos resíduos dentro da Central, atentando-se para segregação entre resíduos incompatíveis. Tambores com resíduos líquidos devem contar com bacia de contenção para possíveis vazamentos.

Com relação à segregação de resíduos no Complexo, todos os resíduos perigosos estão sendo descartados juntamente com os demais resíduos não-recicláveis, o que aumenta consideravelmente o volume final de resíduos classe I. Deve ser acrescentado o latão de cor laranja a fim de separar os resíduos perigosos dos demais (Foto 3). No pátio foram verificados depósitos de sucata metálica e de sapatas fenólicas (Foto 36) a céu aberto e sobre piso descoberto (Foto 38).

A Foto 21 mostra uma composição no pátio que pertencia à antiga RFFSA e que, segundo informação prestada durante a vistoria, pelo precário estado de conservação dos vagões, os mesmos vem sendo utilizados apenas para transporte de água entre unidades da empresa. Entretanto, os rótulos de risco dos vagões os identificam como contenedores de carga perigosa, o que deve ser verificado. Vale registrar que é de responsabilidade da concessionária a manutenção do material rodante, o que inclui reparos e conservação dos vagões tanque mencionados.

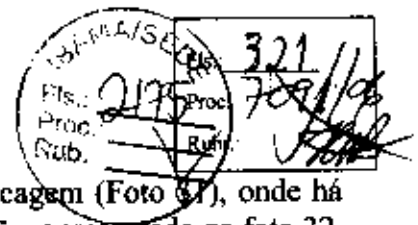
O Complexo do Pátio Iguazu conta com um lavador de locomotivas (Foto 22) em galpão coberto, com fechamento lateral e piso impermeabilizado. Há canaletas para direcionamento do efluente, entretanto, o rompimento de uma das extremidades (Foto 24) compromete sua eficiência e permite o vazamento do efluente sobre o solo.

Para controle dos efluentes gerados, a planta possui dois separadores de água e óleo em série, seguidos de uma ETE. No primeiro SAO o nível do efluente a ser tratado estava abaixo do limite mínimo de operação (Foto 27), não permitindo que o óleo sobrenadante fosse captado como deveria. Nesta faixa de operação, não pode haver lançamento de água para a fase seguinte. Após a passagem pelo segundo SAO, o óleo retido é bombeado pela empresa LUART para destinação final.

A estação de tratamento de efluente que recebe o efluente tratado dos SAO's não estava em operação no momento da vistoria. O reservatório destinado ao sulfato de alumínio apresenta danos estruturais e continha resíduos em seu interior (copos plásticos e outros detritos), como pode ser

3/12
[Assinaturas]

EM BRANCO



verificado na Foto 30. O lodo gerado é encaminhado para dois leitos de secagem (Foto 31), onde há saída do líquido excedente que é destinado para uma espécie de tanque pulmão, apresentado na foto 32, de onde é captado pela LUART.

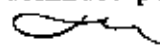


Foi vistoriado ainda o depósito de materiais para atendimento a emergências (Foto 35), onde havia, além dos materiais pertinentes, o depósito de óleo lubrificante em estante, conforme apresentado na foto 37. Os tanques do compressor de ar ao lado do depósito estão desativados.

Foram constatados vários pontos de contaminação do solo por vazamento de óleo, demonstrados nas fotos 33, 34 e 39. A brita e o solo contaminados devem ser retirados e destinados adequadamente, para posterior lançamento de brita nova nesses locais.

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

A partir do exposto neste relatório, conclui-se que a unidade necessita de intervenções imediatas, as quais são listadas a seguir. As demais constatações e recomendações serão tratadas no parecer técnico da regularização da unidade.

1. Promover uma limpeza nas instalações e no piso do Posto de Manutenção de Locomotivas, a fim de permitir a identificação de vazamentos pontuais, caso existam. O procedimento de limpeza deve ser periódico, atentando para a adequada destinação dos efluentes e resíduos gerados.
2. Apresentar propostas de exaustão alternativa para o galpão de manutenção de locomotivas, com associação de filtros para retenção dos poluentes liberados nos testes das máquinas em manutenção.
3. Para o tanque de combustível que está em manutenção deve ser enviado ao IBAMA o laudo de conformidade da instalação a ser emitido pela empresa responsável pela manutenção. Este laudo será requerido para todas as tancagens de combustível, em atendimento à CONAMA 273/00. no processo de regularização, as características construtivas das tancagens devem ser confrontadas com as normas da ABNT no que se refere à distância entre os tanques, distância das áreas habitadas, volume e impermeabilização da bacia de contenção, além de outros aspectos julgados relevantes.
4. Remover a estrutura de concreto existente na via pública, ao lado da tancagem de combustíveis, de modo a permitir o livre tráfego na via pública.
5. Conectar a válvula de saída das bacias de contenção ao Separador de Água e Óleo da unidade.
6. Para o tanque de óleo diesel que está em manutenção, apresentar laudo de conformidade da instalação, a ser emitido pela empresa responsável pela intervenção. Para os demais tanques, o laudo será requerido no processo de regularização.
7. Identificar os resíduos armazenados na Central da Unidade, mantendo-os separados de acordo com possíveis incompatibilidades entre eles. Para resíduos líquidos, devem ser implantadas bacias de contenção.
8. Para maior eficiência na segregação de resíduos, adotar recipiente na cor laranja, a fim de separar os resíduos não recicláveis perigosos dos demais.
9. Conferir e corrigir, se necessário, a identificação dos vagões tanque que estavam estacionados na unidade no momento da vistoria. Os mesmos possuem identificação de carga perigosa, embora estejam sendo utilizados apenas para transporte de água.
10. 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.


 4/12


EM BRANCO

Fis.: 327
Proc.: 7071/2
Rubr.: [assinatura]

11. Promover inspeção em toda área da unidade, a fim de identificar vazamentos de óleo, a exemplo daqueles apontados neste relatório, promovendo a limpeza e recuperação destes locais.

IBAMA/SEDE
Fis.: 327
Proc.: [assinatura]
Rub.: [assinatura]

Rose M. Hofmann
ROSE MIRIAN HOFMANN
Analista Ambiental

[assinatura]
DANIEL SANTOS PINHO
Analista Ambiental

Laura Maria S. Magalhães
LAURA MARIA SILVA MAGALHÃES
Analista Ambiental

[assinatura]
MICHEL MARCUSSO KAWASHITA
Analista Ambiental

EM BRANCO

Fis.: 2231
Proc.: 7/106
Rubr.: [assinatura]

IBAMA/SEDE
Fis.: 2077
Proc.:
Rubr.:

ANEXO FOTOGRÁFICO

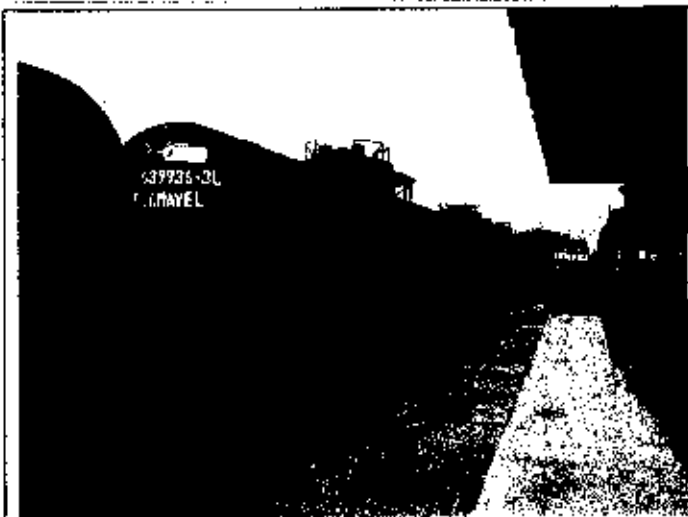


Foto 1 - Estação do Pátio Iguaçu.

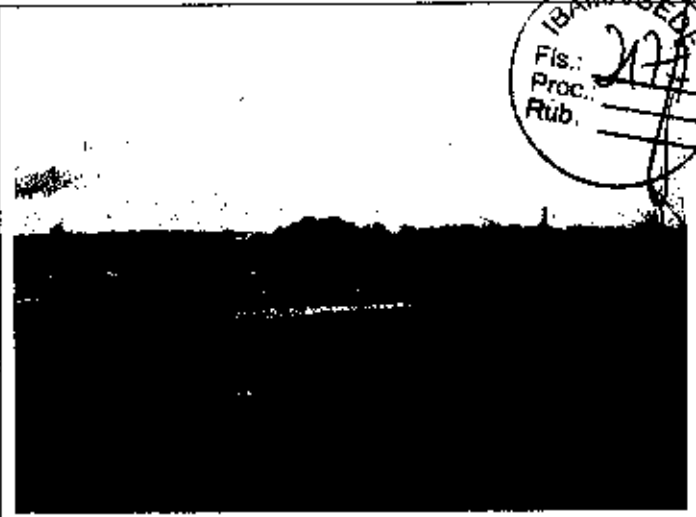


Foto 2 - Disposição de resíduos e ocupação irregular no entorno do Pátio Iguaçu.

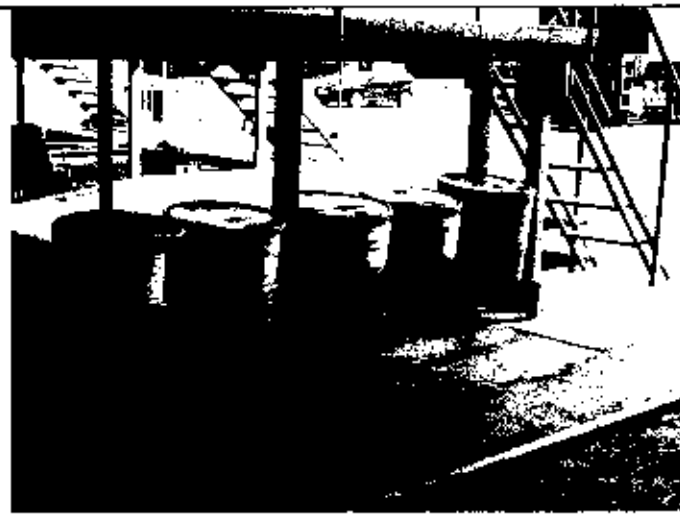


Foto 3 - Coleta seletiva na oficina sem tambor laranja para resíduos perigosos.



Foto 4 - Ponto de abastecimento na lateral da vala de manutenção.

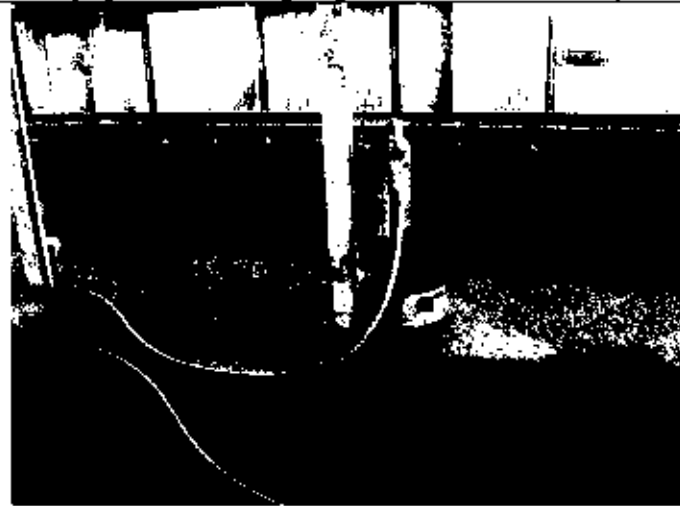


Foto 5 - Contenção para respingos de diesel no bico de abastecimento.

Foto 6 (ao lado) - Contenção para respingos de diesel no bico de abastecimento.



[assinatura]

EM BRANCO

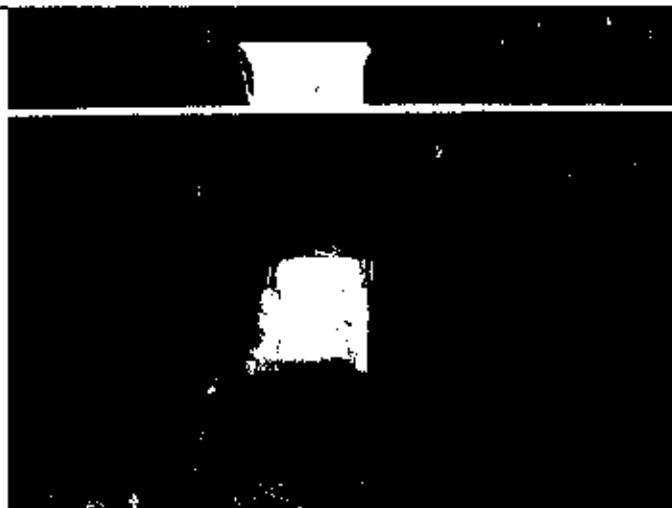


Foto 7 - Acúmulo de água/óleo na vala de manutenção, cujo fluxo é direcionado para o SAO.



Foto 8 - Vala de manutenção de locomotivas.



Foto 9 - Emissão de fumaça pela locomotiva em manutenção no galpão.

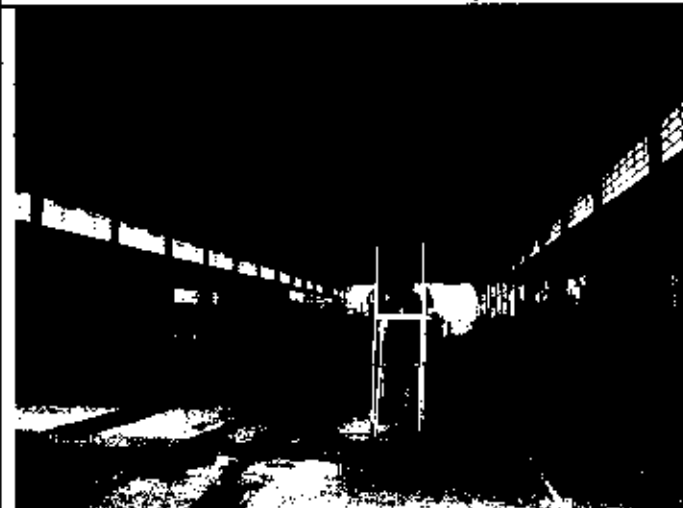


Foto 10 - Interior do galpão de manutenção, sem exaustão forçada.

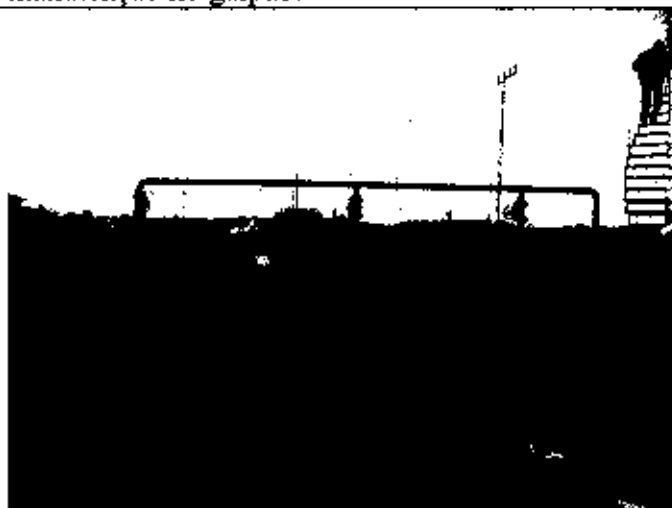


Foto 11 - Tanques elevados de óleo lubrificante: 1 tanque de óleo lubrificante novo (à esquerda) e dois tanques de óleo lubrificante usado (à direita).



Foto 12 - Válvula da bacia de contenção da tancagem de óleo lubrificante.

[Handwritten signatures and initials]

EM BRANCO



Foto 13 – Tancagem de combustível.



Foto 14 – Bandeamento da linha em frente aos tanques de óleo lubrificante. Areeiro ao fundo.

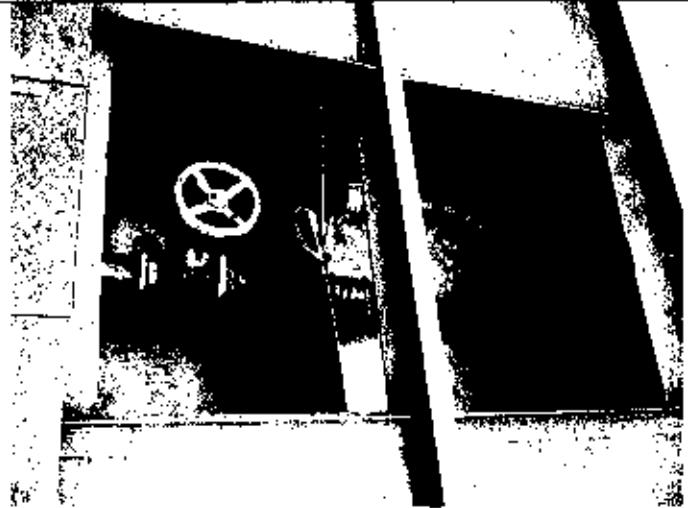


Foto 16 – Válvula e mangote para abastecimento da tancagem de combustível, disposto em caixa impermeabilizada enterrada.

Foto 15 (ao lado) – Válvula de abastecimento da tancagem de combustível.



Foto 17 – Tanque água com tubulação verde, de acordo com a NR 26 relativa à sinalização de



Foto 18 – Respingos de óleo no piso em frente a Central de Resíduos.

[Handwritten signatures and initials]

EM BRANCO

segurança.



Foto 19 – Interior da Central de resíduos.

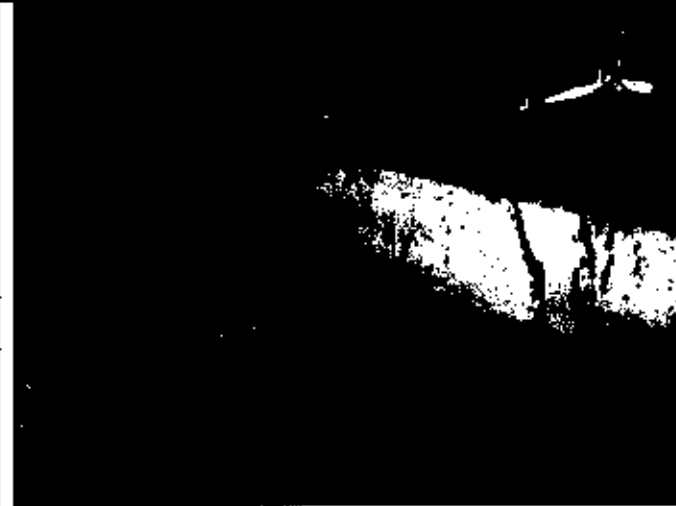


Foto 20 – Acúmulo de água na central de resíduos devido ao caimento do piso.



Foto 21 – Vagões da antiga rede usados para transporte de água.



Foto 22 – Lavador de locomotivas.



Foto 23 – Saída do lavador de locomotivas.



Foto 24 – Canaleta de drenagem rompida na saída do lavador de locomotivas.

[Handwritten signature]
[Handwritten initials]

EM BRANCO



Foto 25 - Canaleta de drenagem na saída do lavador de locomotivas.



Foto 26 - Separador de Água e Óleo (SAO) e Estação de Tratamento de Efluente (ETE)

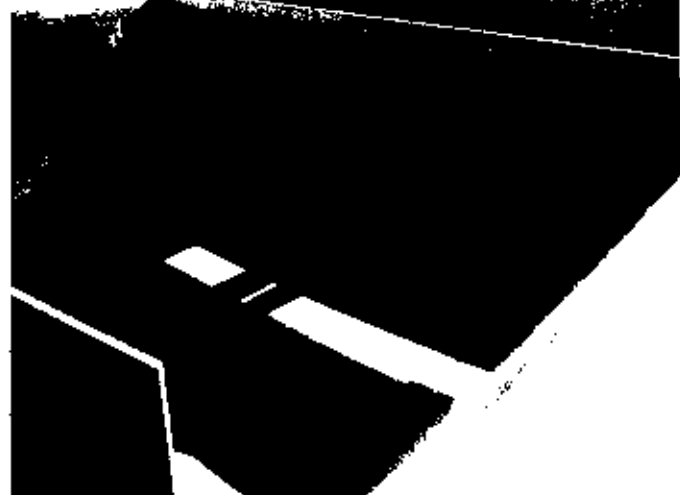


Foto 27 - Nível efluente no SAO.



Foto 28 - Lançamento do efluente tratado para coleta da rede pública.

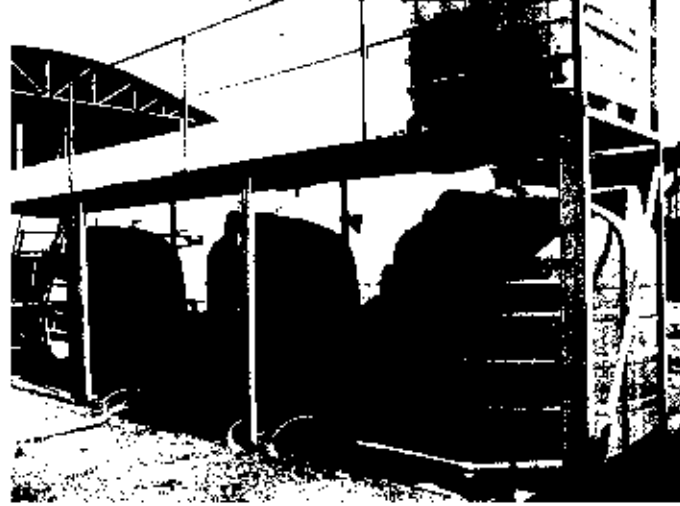


Foto 29 - Estação de Tratamento de Efluente.

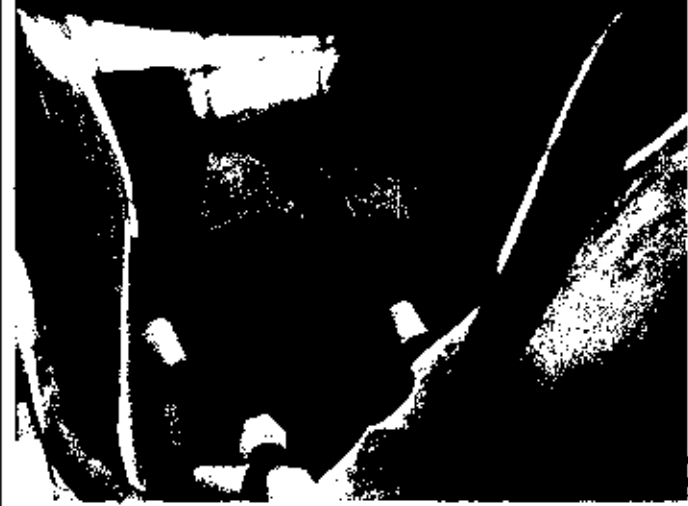


Foto 30 - Reservatório de sulfato de alumínio.

[Handwritten signatures and initials]

EM BRANCO

Fls.: 328
Proc.: 77166
Rubr.: 418

IRANIA/SEDE
Fls.: 218
Proc.:
Rubr.:

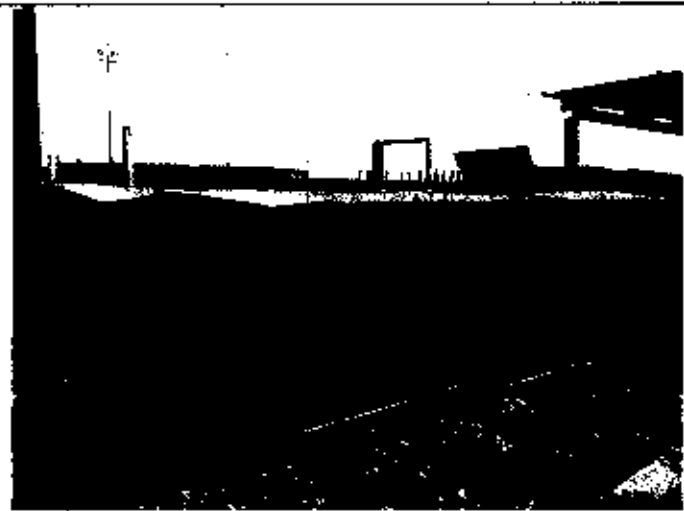


Foto 31 - Leito de secagem.



Foto 32 - Saída do efluente do leito de secagem.

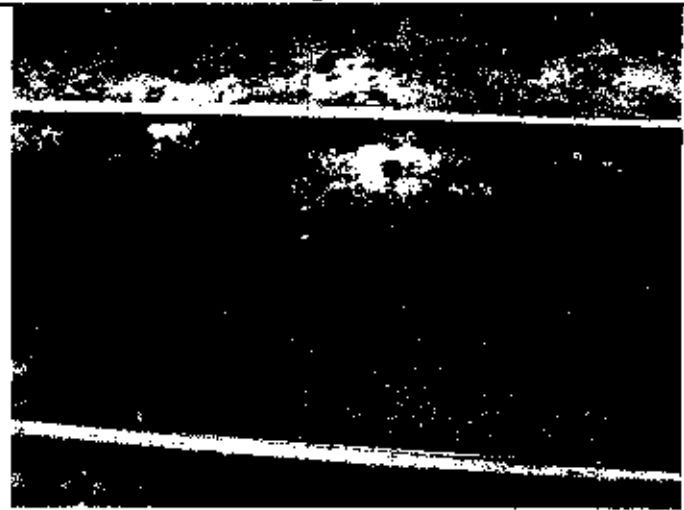


Foto 33 - Vazamento de óleo na linha.



Foto 34 - Vazamento de óleo na linha.

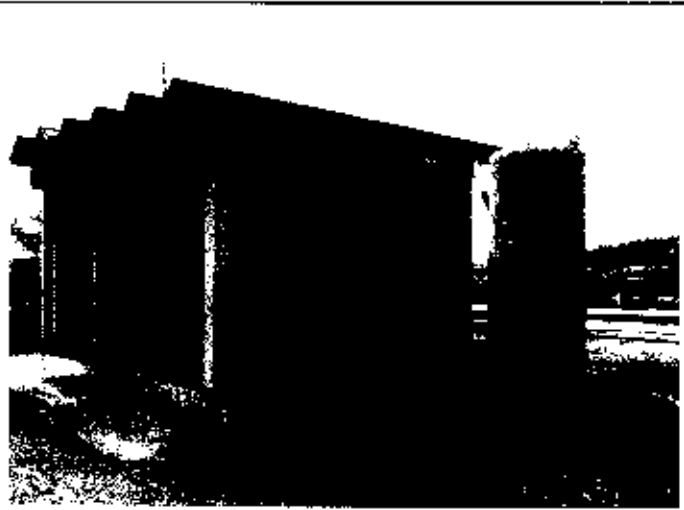


Foto 35 - Depósito de materiais para atendimento a emergências.



Foto 36 - Depósito de sapatas fenólicas ao lado do depósito de materiais para atendimento a emergências.

[Handwritten signatures and initials]

EM BRANCO

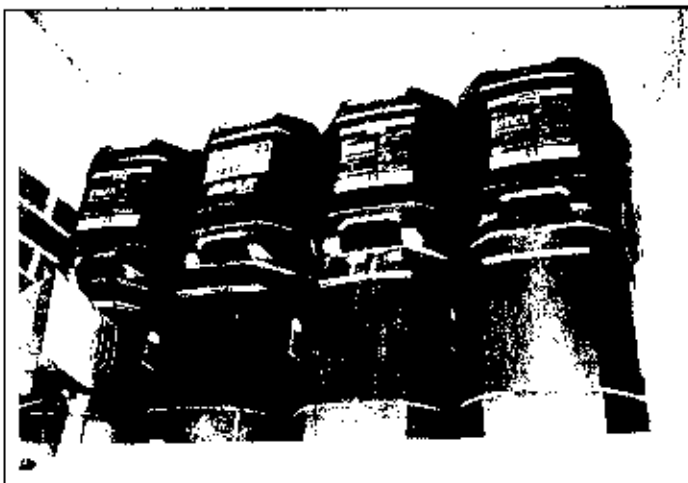


Foto 37 - Óleo lubrificante armazenado no depósito de materiais para atendimento a emergências.

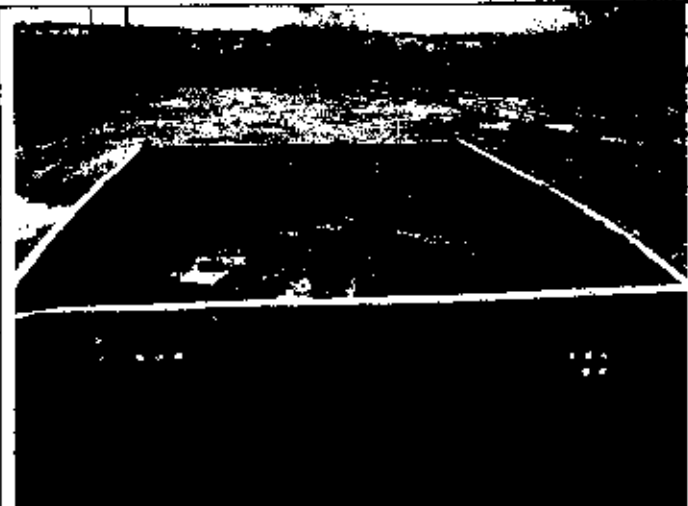


Foto 38 - Sucatas metálicas armazenadas no pátio a céu aberto e sobre solo descoberto.



Foto 39 - Óleo vazado na linha.

[Handwritten signatures and initials]

EM BRANCO



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

Fls.: 230
Proc.: 2009
Rubr.:
IBAMA SEDE
Fls.: 2184
Proc.:
Rubr.:

RELATÓRIO DE VISTORIA Nº 71/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 05 de outubro 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 24.08.09 a Usina de Trilhos Rio Verde, em 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 24.08.09 foi vistoriada a Usina de Trilhos Rio Verde, em Ponta Grossa/PR, a fim de subsidiar a regularização do empreendimento.

A principal operação realizada no local consiste na soldagem de barras de trilho para formação de barras maiores, que são deslocadas por meio de composição ferroviária até o trecho em que serão instaladas efetivamente.

DESENVOLVIMENTO DA VISTORIA

A vistoria foi iniciada já a área de estacionamento, onde foi verificada a presença de drenos no talude, conforme apresentado nas Fotos 1 e 2, com a função de direcionar o fluxo da água da bacia de contribuição. A água é direcionada para um pequeno tanque de peixes, representado na Foto 3.

A unidade conta com depósito de gases, onde são armazenados os gases aplicados nas operações de soldagem. No âmbito da regularização, será solicitado certificado do corpo de bombeiros que ateste a regularidade das instalações com risco de incêndio associado, bem como dos sistemas de controle e extinção necessários.

Em seguida, foi vistoriado o estaleiro de soldas, cujos principais aspectos ambientais estão associados à emissão de ruídos, geração de resíduos sólidos e utilização de óleo lubrificante nos trilhos, com risco de vazamento do produto.

Não foram identificadas medidas de controle ou mitigação do ruído, à exceção da exigência de utilização dos EPI's pelos empregados. No processo de regularização, caso seja constatada

1 / 10

EM BRANCO

a emissão de ruído acima dos limites previstos na normatização da ABNT, será exigido programa para adequação.

Com relação aos resíduos sólidos gerados, o volume mais significativo é composto por resíduos metálicos gerados na usinagem (Foto 6). A limalha de ferro é vendida como sucata e, como estímulo à segregação dos resíduos, o valor obtido com a venda é revertido para a própria unidade. Desta forma, os empregados têm a percepção real do retorno, o que não dispensa as ações de educação pertinentes, visto que a questão financeira é apenas um dos fatores que incentivam o reaproveitamento, reuso e reciclagem dos compostos metálicos.

Além da limalha de ferro, há geração de resíduo de granulometria mais reduzida, o que inviabiliza a destinação para reciclagem, principalmente pela mistura deste com poeira e resíduos de varrição. Em virtude disto, os resíduos são segregados como classe I (perigosos) para posterior destinação em aterros compatíveis. A Foto 7 ilustra o material particulado no piso do estaleiro de solda, enquanto a Foto 8 mostra um contenedor com resíduos gerados no acabamento da soldagem.

A Foto 10 apresenta a sala dos compressores, onde há geração de pequeno volume de óleo proveniente do equipamento. A fonte mais significativa de contaminação por óleo na soldagem está relacionada à aplicação de óleo lubrificante nos trilhos para facilitar o deslizamento das barras na plataforma de soldagem (Foto 8). Esta atividade deve sofrer adequações com o objetivo de evitar vazamentos e respingos do produto no solo.

Verifica-se na Foto 12 a instalação de um tanque elevado de óleo lubrificante à beira da linha, sobre superfície permeável coberta por brita. Uma bacia de contenção deve ser providenciada, e seu projeto deve seguir os padrões estipulados pela ABNT. Na área de aplicação do óleo há manipulação de recipientes e embalagens com óleo (Fotos 13, 14, 15 e 16), as quais devem ser mantidas sobre área impermeável. Embora o empreendedor tenha espalhado brita nova sob o aplicador de óleo, foi possível identificar nitidamente pontos de vazamentos nas proximidades (Foto 15). Os tambores com óleo lubrificante e desengraxante encontrados no pátio, ilustrados nas Fotos 17 e 18, devem ser mantidos em local apropriado, com os devidos mecanismos de controle.

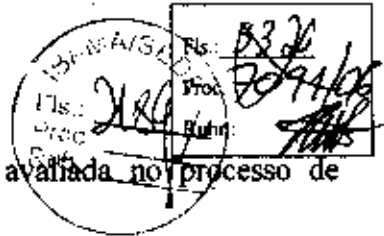
Depois de concluída a formação das barras de trilho soldadas, estas são transportadas em composições para o local de destino. No momento da vistoria havia uma composição carregada no pátio, apresentada na Foto 17, sendo que a plataforma da linha férrea abaixo dela continha abundante presença de óleo. O empreendedor deve providenciar a limpeza do local e a destinação adequada da brita contaminada. Após análise dos estudos da regularização será solicitado programa de remediação e recuperação das áreas contaminadas, se necessário.

Além dos aspectos mencionados até agora, a unidade possui ainda um gerador movido a diesel, cujo tanque de armazenamento, com capacidade para 30 m³, é mostrado na Foto 21. O combustível segue deste tanque para o gerador por tubulação subterrânea (Foto 22). No processo de regularização será solicitado teste de estanqueidade no armazenamento de combustível, a fim de testar a tubulação quanto a vazamentos. Por ser elevado, o tanque será dispensado do teste, devendo apenas apresentar os demais itens previstos na Resolução CONAMA nº 273/2000.

Deve ser providenciada construção de bacia de contenção para o tanque, de acordo com as normas da ABNT. A inexistência de dispositivos de combate a incêndio nas proximidades do tanque de óleo diesel deve ser corrigida, visto que no processo de regularização será solicitado certificado de regularidade a ser emitido pelo Corpo de Bombeiros. Além disso, deve ser garantida a visibilidade da sinalização de segurança que estava encoberta pela vegetação do local.

Na sala do gerador a diesel (Foto 23), há geração de emissões atmosféricas e ruído, além de resíduos provenientes da manutenção do equipamento. O gerador opera em regime permanente (24h/dia), devendo ser medido o nível de pressão sonora proveniente da operação do equipamento. Caso os resultados estejam acima do limite previsto na normatização da ABNT, deve ser apresentado projeto de dispositivo de abafamento para edificação onde se encontra instalado o gerador. Para as emissões

EM BRANCO



atmosféricas, há um filtro no sistema de exaustão, cuja eficiência será avaliada no processo de regularização.

Ao vistoriar o pátio e a área de entorno da unidade, foi constatada presença de resíduos depositados inadequadamente a céu aberto e sobre solo descoberto, como pode ser visualizado nas Fotos 26 a 32. O armazenamento temporário dos resíduos e materiais deve ser readequado, garantindo a proteção do solo e dos recursos hídricos. Os resíduos devem ser destinados adequadamente, em consonância com as normas e regulamentações específicas, quando houver, como é o caso dos resíduos de construção civil e pneus inservíveis (Foto 30).

A Foto 29 mostra o mau estado de conservação da área de circulação de veículos na unidade, que foi ainda mais prejudicada pela ocorrência de chuvas recentes na região. Deve ser adotada medida corretiva para evitar o carreamento do solo exposto pela ação das chuvas e a formação de poeira em épocas de seca.

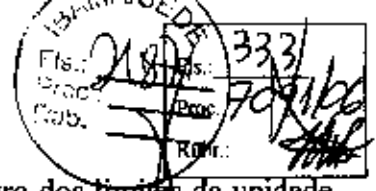
A Foto 33 mostra o armazenamento de peças no pátio e, ao fundo, a Ponte sobre o Rio Verde. Caso haja trecho de APP dentro dos limites da unidade sob concessão da ALL, devem ser adotadas medidas de conservação da vegetação e da qualidade dos recursos hídricos, contemplando medidas de recuperação, se necessário.

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

A partir do exposto neste relatório, são recomendadas ações de intervenção pelo empreendedor, as quais são listadas abaixo. As demais constatações e recomendações, que dependam de análise dos estudos ambientais protocolados no IBAMA, serão tratadas no parecer técnico da regularização da unidade.

1. Construir bacia de contenção para o armazenamento de óleo diesel e garantir a visibilidade da sinalização de segurança existente.
2. Adequar o sistema de combate a incêndio da Unidade, visto que será solicitado certificado de regularidade do Corpo de Bombeiros no processo de regularização.
3. Implantar medida de controle para os respingos de óleo oriundos da lubrificação dos trilhos, ou adoção de prática alternativa que favoreça o deslizamento dos trilhos sem aplicação de óleo.
4. Para o óleo que respinga da composição carregada com as barras de trilho já soldadas, adotar medida corretiva que evite a contaminação do solo. O problema pode ser corrigido com a limpeza do excesso de óleo nos trilhos antes do transporte, implantação de badeja coletora na composição utilizada no transporte das barras, pela eliminação do óleo como facilitador do deslizamento no processo de solda ou por outra medida proposta pelo empreendedor.
5. Proceder a limpeza das áreas contaminadas por óleo, com remoção da brita e do solo contaminado e reposição de brita nova.
6. Adequar os locais de armazenamento e manipulação de óleo e outros produtos químicos, mantendo-os sobre superfície impermeável e com dispositivos de contenção adequados para o caso de vazamentos.
7. Adequar o armazenamento de resíduos, principalmente aqueles dispostos no pátio, a céu aberto e sobre solo permeável. Dar destinação aos resíduos de construção civil e aos pneus inservíveis atendendo as disposições das Resoluções CONAMA específicas para cada caso.
8. Medir o nível de pressão sonora proveniente da operação do gerador. Caso os resultados estejam acima do limite previsto na normatização da ABNT, deve ser apresentado projeto de dispositivo de abafamento para edificação onde se encontra instalado o equipamento.

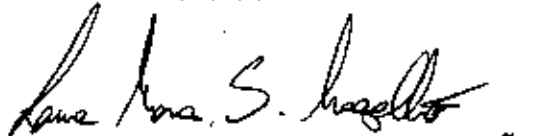
EM BRANCO



9. Caso haja trecho de APP do Rio Verde ou de outro curso d'água dentro dos limites da unidade sob concessão da ALL, devem ser adotadas medidas de conservação da vegetação e da qualidade dos recursos hídricos, contemplando medidas de recuperação, se necessário.
10. Recuperar a área do pátio para evitar o carreamento de sedimentos e incentivar a manutenção de áreas verdes nos locais não edificados da Unidade.


ROSE MIRIAN HOFMANN
Analista Ambiental


DANIEL SANTOS PINHO
Analista Ambiental


LAURA MARIA SILVA MAGALHÃES
Analista Ambiental


MICHEL MARCUSSO KAWASHITA
Analista Ambiental

EM BRANCO

ANEXO FOTOGRAFICO

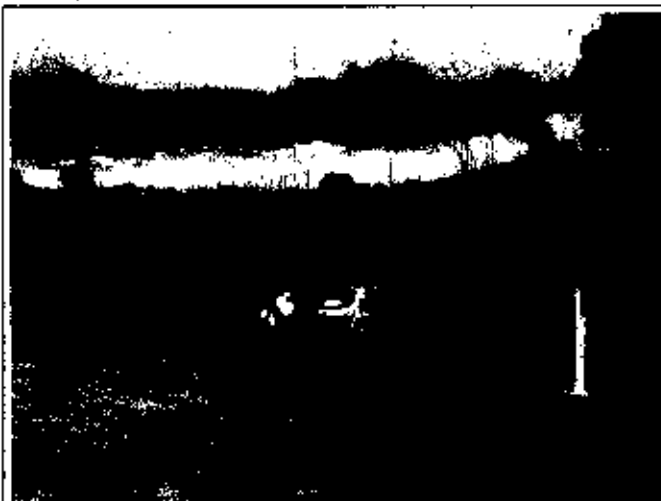


Foto 1 - Dreno inserido no talude para direcionamento do fluxo da água atrás da área de estacionamento.



Foto 2 - Dreno inserido no talude para direcionamento do fluxo da bacia de contribuição.



Foto 3 - Tanque de peixes formado pela água drenada na planta.



Foto 4 - Depósito de gases.



Foto 5 - Coleta seletiva.

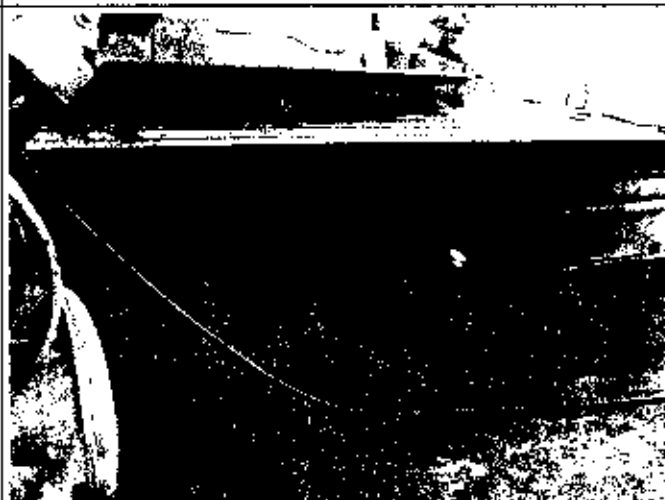


Foto 6 - Resíduo metálico gerado na usinagem, a ser destinado como sucata.

EM BRANCO



Foto 7 - Material particulado fino com resíduos metálicos, destinado como resíduo classe I.



Foto 8 - Resíduo do acabamento.



Foto 9 - Sala dos compressores.



Foto 10 - Soldagem/usinagem dos trilhos.

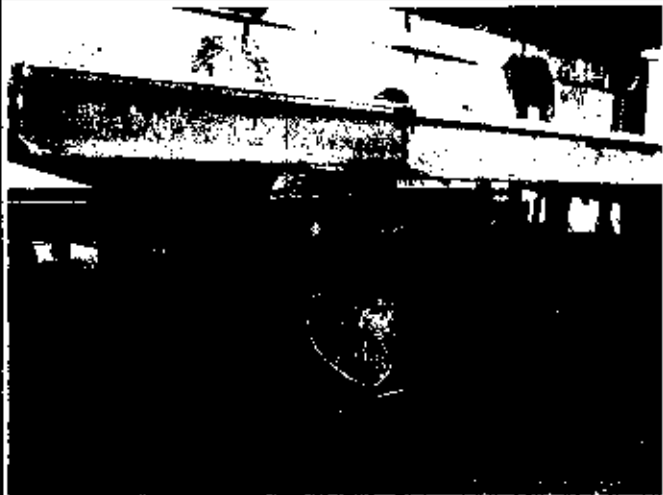


Foto 11 - Óleo para lubrificação dos trilhos.



Foto 12 - Tanque de óleo lubrificante para lubrificação dos trilhos.

EM BRANCO

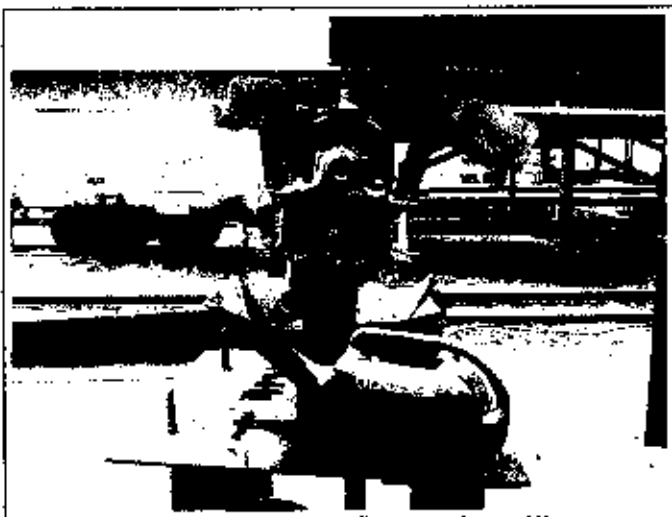


Foto 13 - Sistema de lubrificação dos trilhos.



Foto 14 - Recipientes de óleo diretamente sobre o solo, sem contenção.



Foto 15 - Vazamento de óleo no trilho.



Foto 16 - Lubrificação dos trilhos.

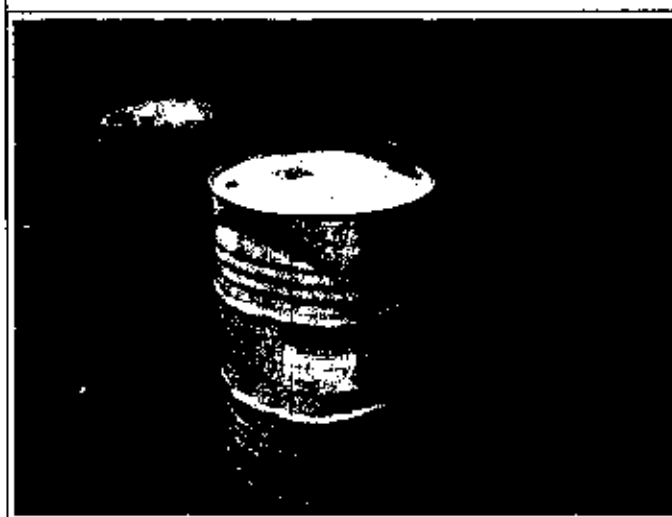


Foto 17 - Tambores de óleo lubrificante e solvente/desengraxante sem contenção.



Foto 18 - Armazenamento de óleo no pátio, a céu aberto e sem contenção para vazamentos.

EM BRANCO



Foto 19 - Vagões transportadores dos trilhos já soldados. Presença abundante de óleo na linha.

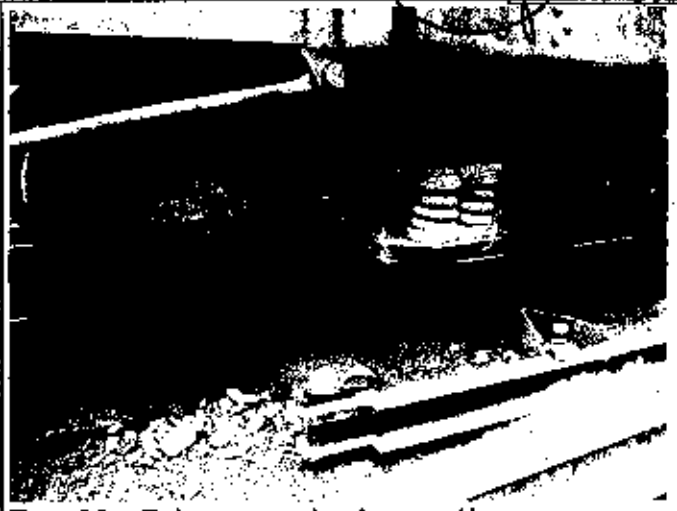


Foto 20 - Brita contaminada com óleo.

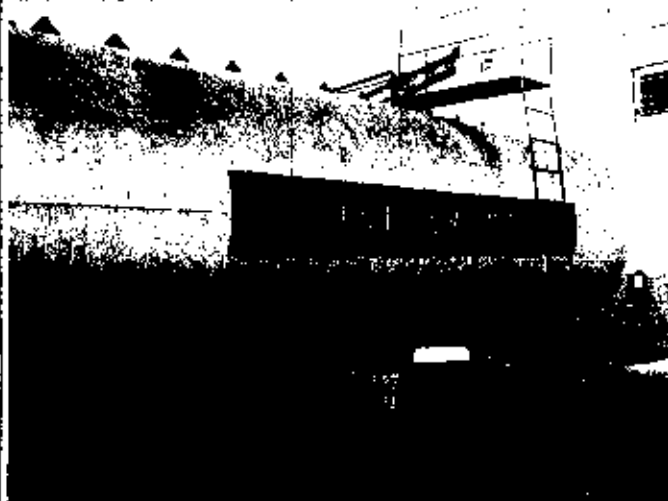


Foto 21 - Tanque de óleo diesel com capacidade para 30m³.

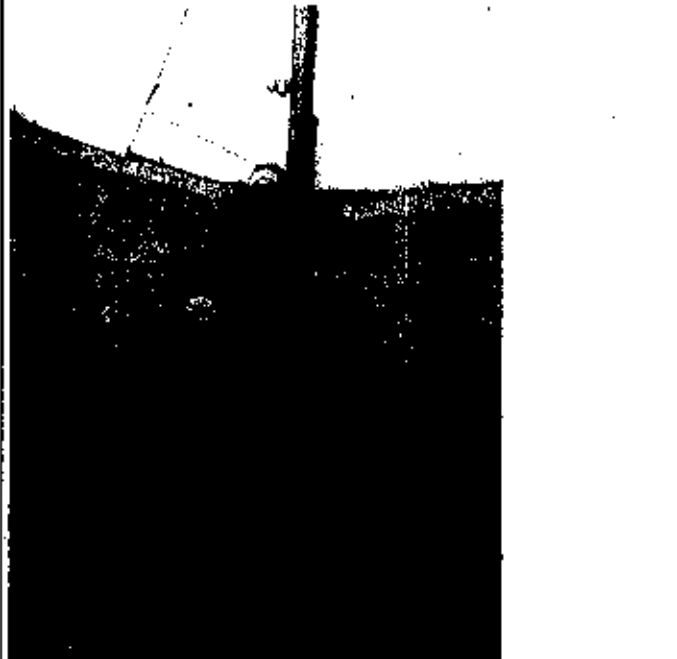


Foto 22 - Encanamento de distribuição do óleo diesel (enterrado).



Foto 23 - Sala do gerador a diesel.



Foto 24 - Filtro do exaustor.

EM BRANCO

LABORATÓRIO DE
FIs: 2102

Fls.: 328
Proc. 7071/06
Rubr.: *[assinatura]*



Foto 25 – Depósito e laboratório.



Foto 26 – Depósito de limaiha de ferro e sucatas no pátio.



Foto 27 – Depósito de borracha no pátio.



Foto 28 – Caçamba de resíduos no pátio, a céu aberto.



Foto 29 – Vista do pátio e área de circulação de veículos.



Foto 30 – Pneu inservível e resíduos de construção civil no pátio.

[assinatura]
9/10
[assinatura]

EM BRANCO

Fis.: 2291
Proc. 2011/66
Rubr. 1105
153-123-11

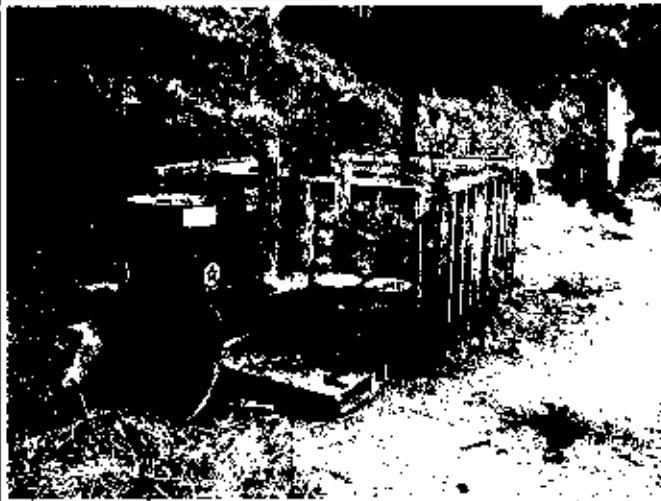


Foto 31 - Armazenamento temporário de produtos e resíduos no pátio.



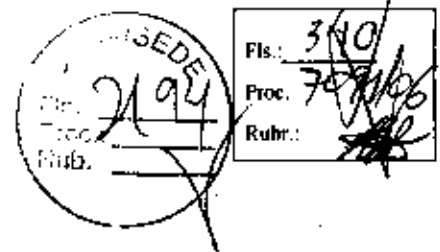
Foto 32 - Armazenamento temporário de produtos e resíduos no pátio.



Foto 33 - Armazenamento de peças no pátio. Ponte do Rio Verde ao fundo.

[Handwritten signature]
10/10
[Handwritten signature]

EM BRANCO



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 72/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 05 de outubro 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 ao Complexo Ferroviário de Uvaranas (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 vistoriado o Complexo Ferroviário de Uvaranas, no município de Ponta Grossa/PR, a fim de subsidiar a regularização do empreendimento. O complexo contempla as seguintes unidades operacionais: Posto de Manutenção de Vagões (PMV), Posto de Manutenção de Locomotivas (PML), Posto de Abastecimento e Posto de Lavagem de Locomotivas.

DESENVOLVIMENTO DA VISTORIA

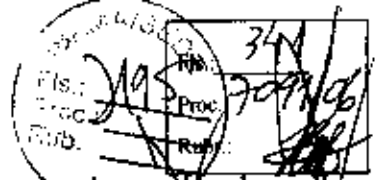
A vistoria foi iniciada no Posto de Manutenção de Locomotivas (PML), apresentado na Foto 1. Ao lado do galpão do PML foram verificados vagões acidentados aguardando reparos (Foto 2). Além da manutenção nas locomotivas, no PML também é realizado abastecimento das locomotivas, nos pontos localizados nas laterais das valas de manutenção (Fotos 3 e 4). O galpão não possui sistema de exaustão forçada, nem filtros para retenção dos poluentes gerados no interior da oficina.

A Foto 5 mostra uma série de tambores dispostos na lateral das valas, contendo produtos utilizados na manutenção das locomotivas, tais como óleo para compressor e caixa de rolamento, inibidor de corrosão para o sistema de arrefecimento das locomotivas, entre outros. Todos os produtos químicos utilizados na unidade devem contar com a Ficha de Informações de Segurança de Produto Químico em local acessível.

Abaixo da saída do fluido dos tambores há uma bandeja coletora para os respingos, que são direcionados para a canaleta de drenagem de efluentes da oficina (Foto 6 e Foto 7). A drenagem direciona todo efluente para a Estação de Tratamento de Efluentes – ETE. Os resíduos sólidos são segregados na fonte de geração, nas lixeiras apresentadas na Foto 8. O conteúdo existente nas lixeiras no momento da vistoria indica que a segregação vem sendo realizada adequadamente, favorecendo a reciclagem e reduzindo o volume de resíduos perigosos.

[Assinaturas]
1 / 12

EM BRANCO



Além dos pontos de abastecimento no interior da oficina, existem bombas de abastecimento na lateral externa da oficina (Foto 9 e 10), a fim de atender as locomotivas que não passam pela manutenção. O local de parada das locomotivas é dotado de bandejamento para contenção de respingos de óleo e combustível (Foto 11 e 12).

Do PML seguiu-se para a vistoria do Posto de Lavagem de Locomotivas, cujas instalações são visualizadas nas Fotos 13 e 14. A área de lavagem é dotada de piso impermeabilizado que direciona os efluentes para tratamento. Em uma das laterais do posto de lavagem há um depósito temporário de resíduos (Foto 15) e na lateral oposta são armazenados tambores com óleo (Foto 16).

Na seqüência da linha que passa pelo lavador há um areeiro, mostrado na Foto 17. A Foto 18 ilustra uma área de convivência para os funcionários que, por estar localizada entre as linhas, oferece risco de acidentes, além do desconforto acústico pelo tráfego de composições.

A Foto 19 mostra a caixa d'água existente na unidade, que possui abaixo dela um depósito de gás inflamável utilizado para solda (Foto 20). Em seguida foi vistoriada a tancagem de óleo lubrificante que possui, dentro da mesma bacia de contenção, 3 tanques para óleo novo e 2 tanques para óleo usado, todos eles elevados. Os tanques destinados ao óleo lubrificante usado foram desativados e o óleo gerado vem sendo armazenado em tambores metálicos de 200 litros. Os tanques desativados devem estar vazios de produtos, livres de vapor, protegidos contra violações e sinalizados.

A bacia de contenção é dotada de válvula para drenagem da água da chuva, conforme verificado na Foto 23. O profissional da ALL que acompanhou a vistoria foi questionado se a válvula estava aberta ou fechada, considerando que não há indicação dessa situação no dispositivo. O profissional não pôde afirmar com certeza sobre a situação da válvula, mas informou que a sua abertura ocorre com utilização de uma chave específica. Deve haver na unidade funcionários treinados para abertura e fechamento da válvula, devendo a mesma permanecer fechada, com abertura apenas para drenagem de água da chuva que deverá ser direcionada para o SAO. A fim de facilitar a inspeção visual, a válvula deve apresentar algum indicativo que denote sua situação (aberta/fechada).

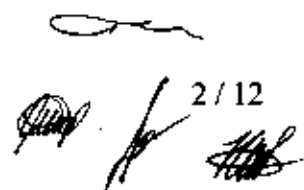
Depois da tancagem de óleo lubrificante, foi vistoriada a tancagem de óleo diesel (Foto 24), com capacidade total de 450 m³ (3 tanques de 150 m³). O diesel é distribuído para os pontos de abastecimento via tubulação em superfície, o que facilita a identificação de possíveis vazamentos. A bacia de contenção possui válvula de drenagem do mesmo modelo da tancagem de óleo lubrificante. Foi verificado que o cabo do pára-raio próximo aos tanques de combustível não conta com qualquer proteção ou isolamento.

O abastecimento da tancagem de óleo diesel ocorre por vagões tanque, conectados ao mangote apresentado na Foto 25. Atualmente não é realizado abastecimento por caminhões, entretanto, a tancagem possui pontos de conexão para esta operação (Foto 28). A área de estacionamento dos vagões tanque ocorre sobre área dotada de bandejamento (Foto 27).

Não foram encontrados extintores nem sistema de hidrantes para atender possíveis emergências na área de tancagem. A situação deve ser corrigida, sabendo-se que será solicitado certificado de regularidade emitido pelo corpo de bombeiros no processo de regularização da unidade.

A Foto 29 apresenta a Oficina de máquinas de via e, atrás dela, algumas residências. A proximidade da Unidade com moradias também é verificada na Foto 30. Existem ainda as casas da antiga RFFSA nos limites da Unidade (Foto 31) que, segundo informação prestada na vistoria, estão desocupadas.

Seguindo-se para a Estação de Tratamento de Efluentes foi verificada contaminação de óleo no lastro da ferrovia (Foto 32), sendo necessária sua substituição. A ETE é apresentada na Foto 33, à frente do qual há um tanque desativado (Foto 34) que permanece no local para ser utilizado no projeto de reuso da água que vem sendo estruturado. A ETE está construída em sobre piso impermeabilizado, com bacia de contenção e dotada de cobertura em toda área da instalação.

 2/12

EM BRANCO

2196
Fls.: 392
Proc.: 7071/06
Rubr.:
IBAMA

As condições de organização, manutenção e operação da ETE não apresentaram irregularidades perceptíveis em inspeção visual, sendo que a eficiência global do sistema será avaliada com base nos laudos de qualidade do efluente tratado enviados ao IBAMA. Foi informado que há um operador exclusivo para a ETE, com jornada de trabalho de 8 horas diárias. A fim de que as demais unidades de apoio possam atingir a eficiência necessária na operação das ETE's, cabe avaliar no processo de regularização a obrigatoriedade de manter um operador em cada uma das estações.

O efluente tratado é lançado em córrego nas proximidades, ilustrado nas Fotos 35 e 36. A APP do córrego deve ser recuperada, associando a ação ao programa de educação ambiental. As Fotos 37 e 38 mostram o córrego na divisa da Unidade com a propriedade de terceiros. A recuperação da APP pode ser estendida além dos limites da Unidade, caso haja concordância do proprietário.

Verifica-se na Foto 38 que o estacionamento de veículos para funcionários da empresa encontra-se em Área de Preservação Permanente - APP (distância menor do que 50 metros da nascente de curso d'água). Deve, portanto, ser removido daquele local para outro que não seja próximo de curso d'água. Para a recuperação da área, a edificação deve ser demolida e os escombros devem ser retirados do local.

A próxima estrutura vistoriada foi o Posto de Manutenção de Vagões, onde o principal resíduo gerado é a sucata metálica. As atividades ali desenvolvidas apresentam risco inerente aos produtos aplicados na solda, que são armazenados tanto no interior da oficina (Foto 41) como na área externa (Foto 42). As sucatas são dispostas em um vagão no pátio (Foto 43) onde também há uma caçamba para detritos (Foto 44).

Além do armazenamento de acetileno e oxigênio utilizados na solda, foi vistoriado o armazenamento de resíduos perigosos em frente à casa de tintas (Foto 45), que possui tambores sem identificação e sem bacia de contenção (Foto 46).

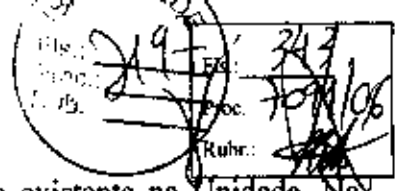
CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

A partir do exposto neste relatório, são recomendadas abaixo ações corretivas e de melhoria. As demais constatações e recomendações, que dependem da análise dos estudos ambientais, serão tratadas no parecer técnico da regularização da unidade.

1. Apresentar propostas de exaustão alternativa para o galpão de manutenção de locomotivas, com associação de filtros para retenção dos poluentes liberados nos testes das máquinas em manutenção.
2. Manter as Fichas de Informações de Segurança de Produtos Químicos (FISPQ's) atualizadas e em disponíveis em local acessível.
3. Estudar a possibilidade de relocação da área de convivência para os funcionários, existente entre as linhas férreas, para local com menor risco de acidentes e de maior conforto acústico.
4. Para os tanques de óleo lubrificante desativados, garantir que os mesmos estejam vazios de produtos, livres de vapor, protegidos contra violações e sinalizados.
5. Verificar a falta de proteção/isolamento no o cabo do pára-raio próximo aos tanques de combustível.
6. Inserir sinalização nas válvulas de drenagem das bacias de contenção da tancagem de combustível e de óleo lubrificante, a fim de que se possa identificar a situação aberto/fechado com maior facilidade. Os funcionários devem ser treinados para o manuseio da válvula, devendo a mesma permanecer fechada, sendo aberta somente para drenagem de água da chuva retida na bacia.
7. A água drenada das bacias de contenção deve ser encaminhada para Separador de Água e Óleo a fim de reter possíveis contaminantes.

3 / 12
[Assinaturas]

EM BRANCC



8. Implantar sistema de combate a incêndios compatível com o risco existente na Unidade. Na regularização, será exigido certificado de regularidade emitido pelo Corpo de Bombeiros.
9. Promover inspeção em toda área da unidade, a fim de identificar vazamentos de óleo, a exemplo daquele apontado neste relatório, promovendo a limpeza e recuperação destes locais.
10. Remover o estacionamento da Área de Preservação Permanente (APP) e promover a recuperação da área.
11. Recuperar a APP do córrego onde é lançado o efluente tratado e incentivar a manutenção de áreas verdes nos locais não edificados da Unidade.
12. Adequar o armazenamento de resíduos perigosos em frente à casa de tintas, identificando-os e implantando bacia de contenção para vazamentos.

Rose M. Hofmann

ROSE MIRIAM HOFMANN
Analista Ambiental

Laura Maria S. Magalhães

LAURA MARIA SILVA MAGALHÃES
Analista Ambiental

Daniel Santos Pinho

DANIEL SANTOS PINHO
Analista Ambiental

Michel Marcusso Kawashita

MICHEL MARCÚSSO KAWASHITA
Analista Ambiental

EM BRANCO

115. 344/106
Proc. 707/106
Rubr. *[Handwritten]*

ANEXO FOTOGRÁFICO



Foto 1 - Posto de Manutenção de Locomotivas.



Foto 2 - Vagões acidentados aguardando reparo na lateral do PML.

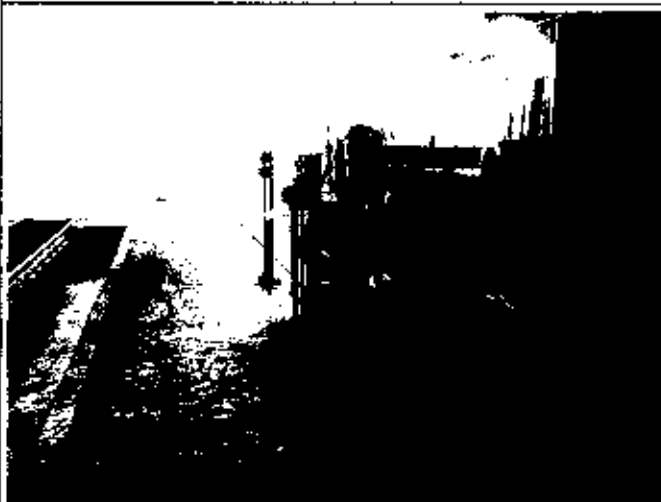


Foto 3 - Ponto de abastecimento na lateral da vala de manutenção.



Foto 4 (ao lado) - Bomba de abastecimento na lateral da vala de manutenção.



Foto 5 - Tambores com produtos usados na manutenção.



Foto 6 - O fluido coletado na bandeja é direcionado para a canaleta de drenagem dos efluentes da oficina.

EM BRANCO

INVAIGEDIE
Fls.: 2199

Fls.: 345
Proc.: 7091/06
Rubr.: [assinatura]

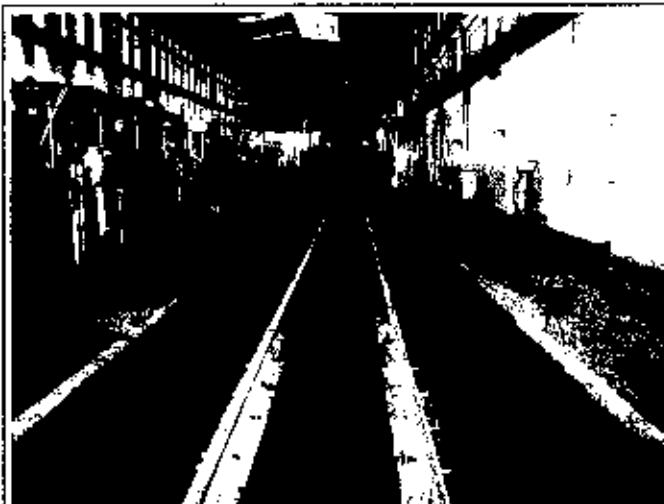


Foto 7 - Drenagem dos efluentes na vala.



Foto 8 - Coleta seletiva no Posto de Manutenção de Locomotivas.



Foto 9 - Área de abastecimento na lateral do PML.

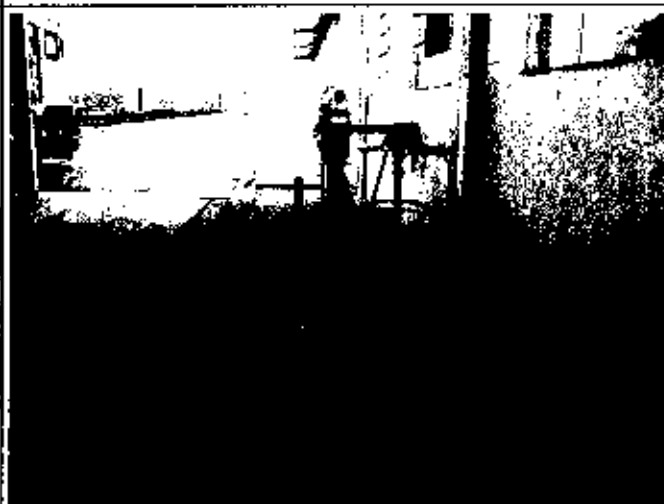


Foto 10 - Área de abastecimento na lateral do PML.

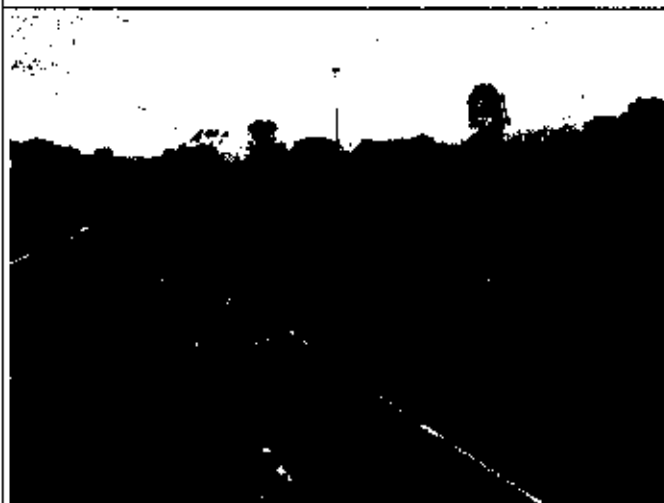


Foto 11 - Bandejas coletoras para locomotivas.



Foto 12 - Bandeamento sob a locomotiva.

[assinatura]
6/12
[assinatura]

EM BRANCO

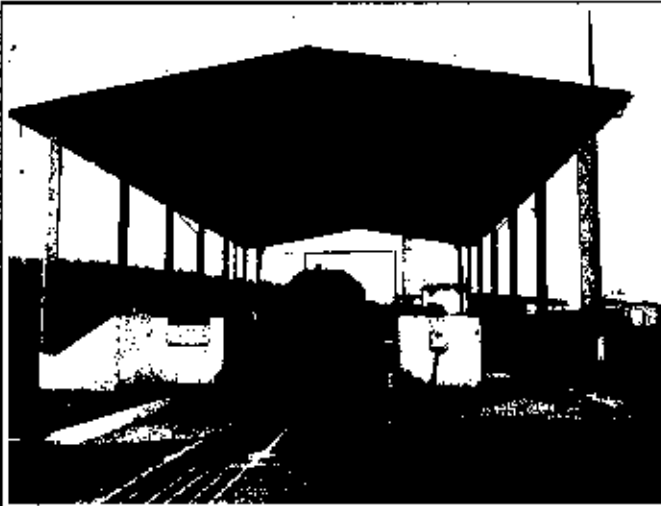


Foto 13 - Galpão do posto de lavagem de locomotivas.



Foto 14 - Posto de lavagem de locomotivas.



Foto 15 - Segregação de resíduos na lateral do galpão de lavagem de locomotivas.



Foto 16 - Tambores de óleo armazenados na lateral do lavador.



Foto 17 - Areeiro.



Foto 18 - Praça de convivência entre as linhas.

EM BRANCO



Foto 20 - Gás inflamável para solda embaixo da caixa d'água.

Foto 19 (ao lado) - Caixa d'água.

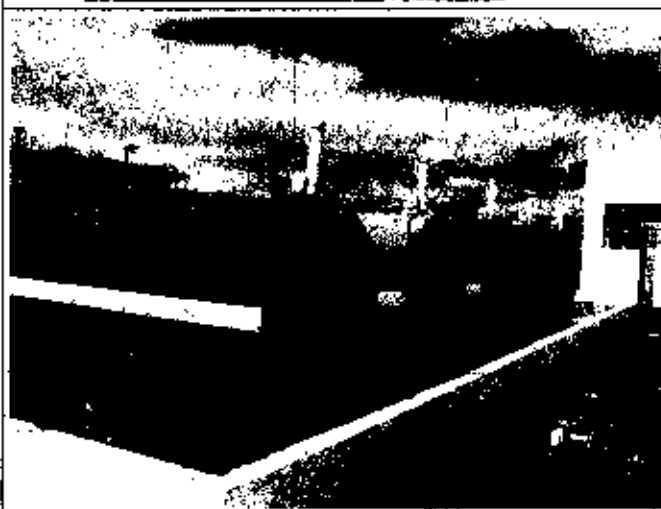


Foto 21 - Tanques elevados de óleo lubrificante - 3 tanques de óleo novo à frente e 2 tanques de óleo usado ao fundo.

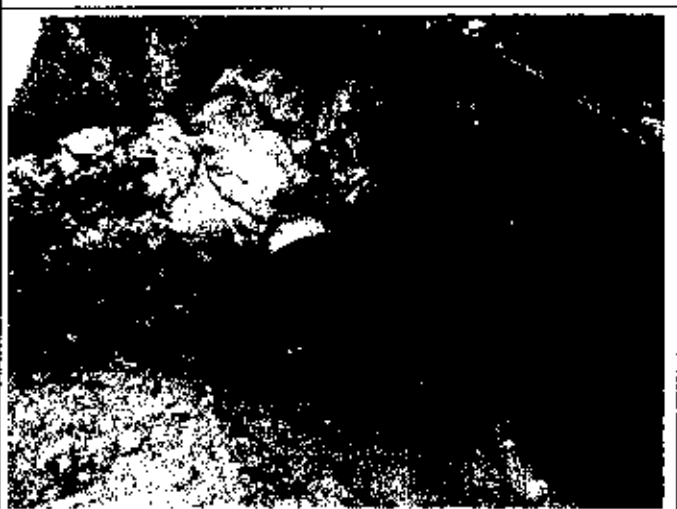


Foto 22 - Saída da bacia de contenção dos tanques de lubrificante.

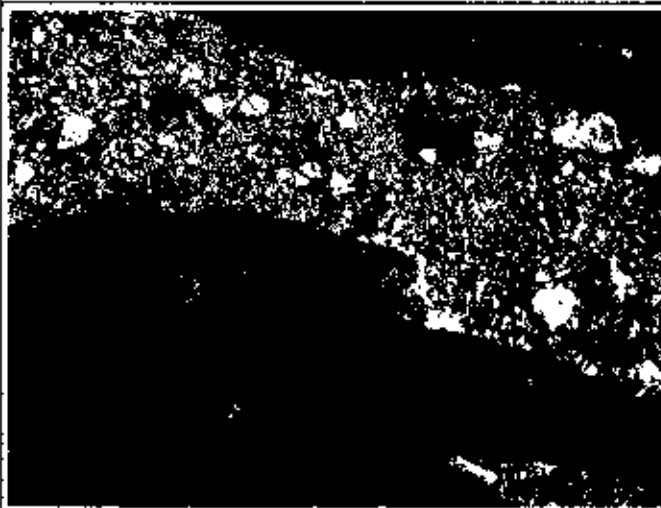


Foto 23 - Válvula de drenagem da bacia de contenção dos tanques de lubrificante.

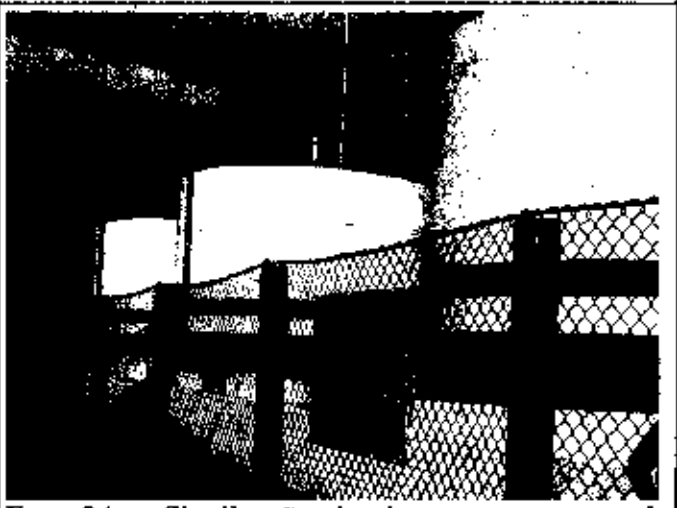


Foto 24 - Sinalização de risco na tancagem de combustível.

EM BRANCO



Nº: 348/
Proc. 7091/96
Rubr.: *[Handwritten signature]*

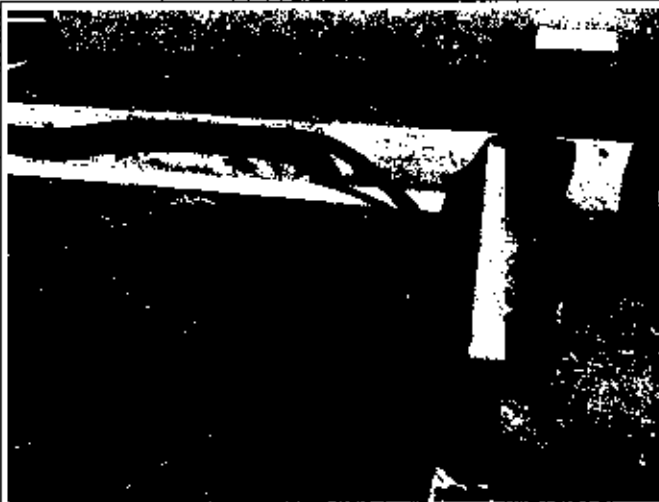


Foto 25 - Mangote utilizado na transferência de óleo diesel dos vagões tanque para a tancagem.

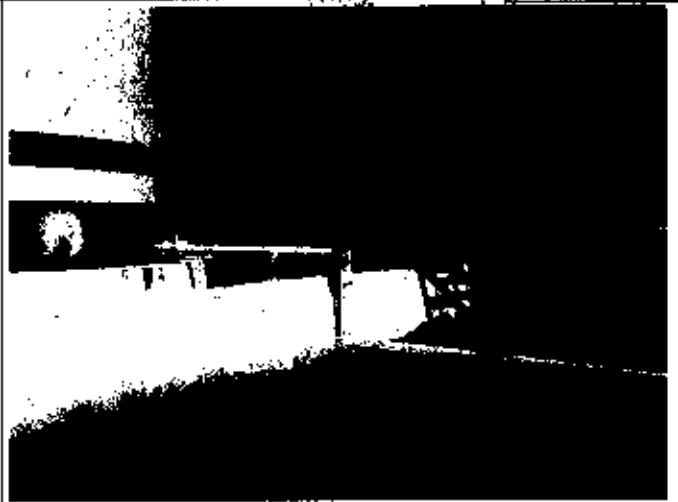


Foto 26 - Tubulação de distribuição de diesel em superfície.



Foto 27 - Bandeja sob o vagão tanque de óleo diesel.



Foto 28 - Pontos de conexão para caminhões na tancagem de óleo diesel, atualmente desativados.



Foto 29 - Oficina de máquinas de via.



Foto 30 - Vista de cima da tancagem de combustível mostra a proximidade com áreas residenciais.

[Handwritten signature]
9/12
[Handwritten signature]

EM BRANCO



Foto 31 - Casas da extinta RFFSA atrás das linhas.

Foto 32 (ao lado) - Óleo vazado na linha.



Foto 33 - Estação de Tratamento de Efluentes



Foto 34 - Área da antiga ETE. O tanque permanece no local para ser utilizado no projeto de reuso da água.

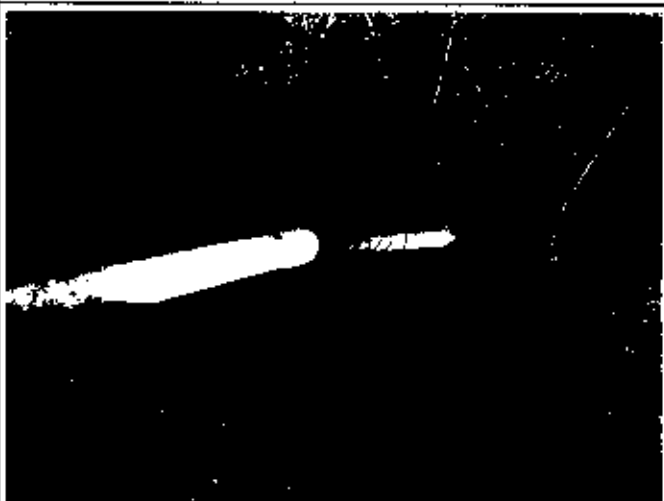


Foto 35 - Ponto de lançamento de efluente tratado.

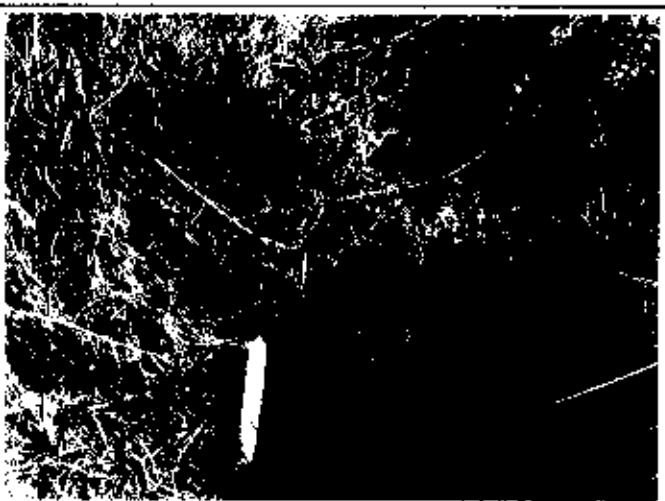


Foto 36 - Ponto de lançamento de efluente tratado.

EM BRANCO

2209 350/70/106
Rubr.: 485

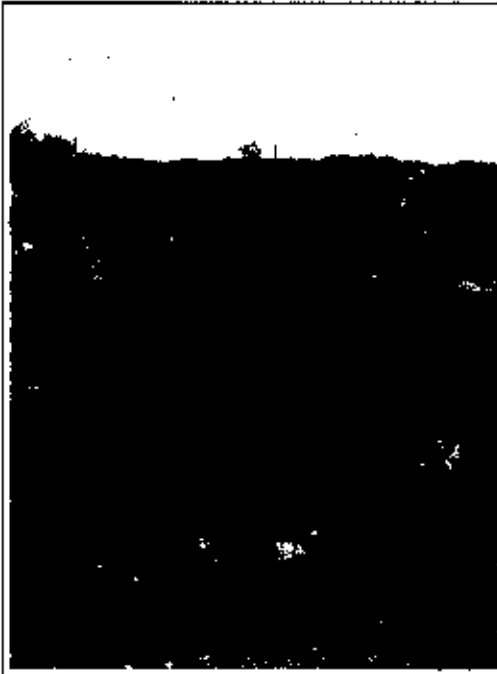


Foto 38 - Área brejosa à esquerda e estacionamento à direita da cerca.
Foto 37 (ao lado) - Córrego na divisa da unidade com a propriedade de terceiros.

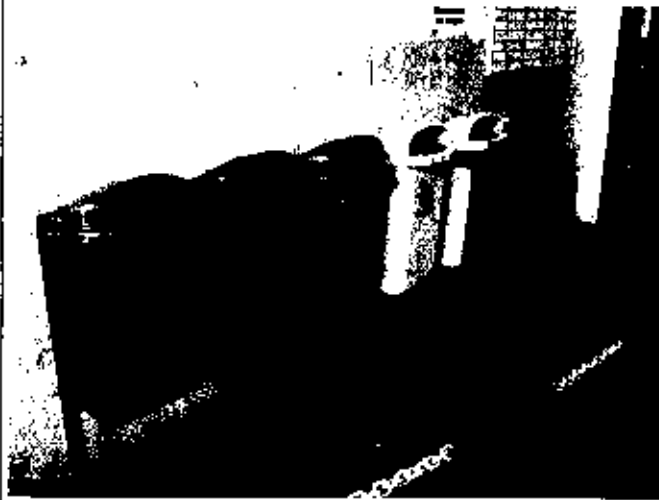


Foto 39 - Coleta seletiva no Posto de Manutenção de Vagões.



Foto 40 - Sala do compressor.



Foto 41 - Depósito dos maçaricos com sinalização para o risco de inflamabilidade.



Foto 42 - Depósito de inflamáveis (acetileno e oxigênio).

[Handwritten signature]
11/12
[Handwritten initials]

EM BRANCO

9205



Foto 43 - Depósito de sucata.



Foto 44 - Caçamba de detritos a serem destinados para aterro classe II.



Foto 45 - Tambores com resíduos perigosos e óleo em frente à casa de tintas.

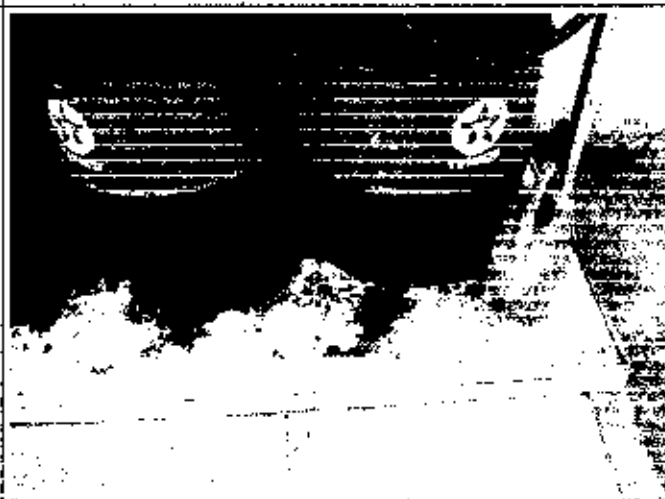
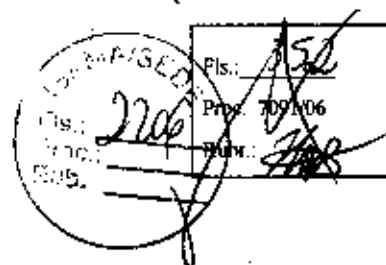


Foto 46 - Detalhe do bandejamento cuja capacidade de retenção é inferior ao necessário.

[Handwritten signatures and initials]
12 / 12

EM BRANCO



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 074/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 16 de outubro 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 28.08.09 a Unidade de Paranaguá (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 28.08.09 foi vistoriada a Unidade de Apoio da ALL Malha Sul S.A em Paranaguá/PR, cuja principal atividade está associada ao Posto de Manutenção de Vagões, a fim de subsidiar a regularização do empreendimento.

DESENVOLVIMENTO DA VISTORIA

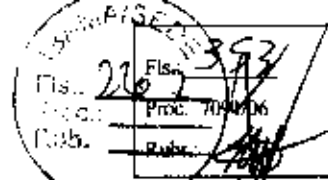
Na chegada ao local da vistoria foi presenciado abastecimento de uma locomotiva por um caminhão tanque no pátio. O empreendedor deve ser oficiado sobre a proibição de tal operação no pátio, em decorrência dos riscos associados que requerem estrutura específica com os devidos sistemas de controle para vazamentos e incêndio.

Antes da vistoria da Unidade de Apoio da ALL, foi vistoriada a instalação da MITSUI (Foto 1), que consiste em terminal de transbordo de grãos, de propriedade de cliente, mas operado pela ALL. O terminal começou a operar em novembro de 2008 e o licenciamento ambiental foi conduzido em âmbito estadual. De forma geral, a instalação apresentou medidas de controle coerentes para os aspectos ambientais da atividade, contando com: sistema de combate a incêndio, procedimento para monitoramento de gases explosivos, filtro para controle de emissão de material particulado, fossa séptica para tratamento dos efluentes, controle de vetores e gerenciamento de resíduos.

Com relação ao gerenciamento de resíduos, cabe apenas uma adequação na etapa de armazenamento temporário. A Foto 3 mostra sacos de lixo depositados diretamente sobre o calçamento, sem contenedor apropriado. Na Foto 4 foi registrado o depósito temporário de resíduos orgânicos, cujo recipiente deve permanecer sempre tampado para evitar atração de vetores e a entrada de água da chuva.

1/8

EM BRANCO



Em seguida, foi iniciada a vistoria ao Posto de Manutenção de Vagões, apresentado na Foto 7. Foram identificadas rupturas no piso do PMV, nas proximidades dos trilhos (Foto 8), onde efetivamente ocorre a manutenção nos vagões. Deve ser providenciada manutenção no piso para evitar a percolação de óleo ou outros produtos químicos para o solo.

Embora haja pouca manipulação destes produtos no PMV, as Fotos 9 e 10 mostram respingos de óleo sobre o concreto. A remoção de óleo vazado em piso de concreto bruto é dificultada, recomendando-se a aplicação de pintura impermeabilizante ou outro meio que facilite a limpeza. A pintura, caso seja aplicada, deve delimitar as áreas de circulação e as áreas restritas para manutenção.

No galpão do PMV e nos arredores há presença de muitos pombos, em decorrência do grande volume de grãos movimentados nessa área. Foi testado o controle de pombos pelo ruído, mas a técnica provocou irritação nos trabalhadores também e por isso foi suspensa. Para o controle de pombos e outros espécimes da fauna deve ser observada a Instrução Normativa nº 141, de 19/12/2006, que regulamenta o controle e o manejo ambiental da fauna sinantrópica nociva.

Os principais resíduos sólidos gerados na unidade são sucatas metálicas e sucatas de sapatas fenólicas. Ambas são armazenadas em caçambas no pátio (Foto 11 e 12). Recomenda-se que as caçambas permaneçam tampadas, a fim de evitar lixiviação de qualquer contaminante presente nos resíduos armazenados.

No interior do PMV e na lateral externa do galpão existem ainda tambores metálicos de 200 litros para separação dos demais resíduos, gerados em menor volume (Foto 13 e 14). Os tambores destinados à coleta do refugo dos vagões (Foto 15) devem ser identificados pela coloração do recipiente e/ou texto. Verificando o conteúdo dos recipientes, percebe-se que a separação dos resíduos está sendo efetiva, de acordo com a CONAMA nº 275/2001. Devem ser mantidas as ações de educação ambiental neste sentido, incentivando a continuidade desta prática.

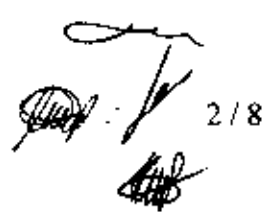
Segundo informação do responsável pela Unidade, os resíduos são coletados pela empresa Paranaguá Ambiental. No processo de regularização, para acompanhamento do Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos a ser exigido na Licença de Operação, devem ser solicitadas as cópias dos Manifestos de Transporte dos Resíduos e dos Certificados de Destinação dos mesmos.

Não há coleta de água da chuva para aproveitamento, as calhas direcionam a água para infiltração no solo. O efluente sanitário é encaminhado para uma fossa, que no período de dois anos foi esvaziada apenas uma vez pelo serviço terceirizado de limpa fossa.

As Fotos 16, 17 e 18 mostram a lateral do PMV, onde estão armazenados precariamente dormentes, materiais de construção e produtos inflamáveis, além de equipamentos obsoletos. O depósito de inflamáveis deve ser adequado a fim de atender os requisitos de segurança estipulados na normatização da ABNT. A Unidade possui um depósito de produtos químicos, originado da adaptação de uma estrutura já existente (Foto 19). A parte interna do depósito foi pintada recentemente e já há produtos armazenados no local (Fotos 20 e 21). O empreendedor foi orientado a implantar bacias de contenção no interior do depósito, atentando para a separação entre os produtos químicos incompatíveis.

Em frente ao depósito de produtos químicos há uma base de concreto que antigamente dava suporte a uma tancagem. Foi informado que os tanques foram desativados e deslocados há mais de 10 anos. No processo de regularização, esta área deve ser analisada como potencial foco de contaminação, pelo histórico de sua utilização. A Foto 22 mostra a base de concreto mencionada, ao redor da qual foi lançada brita nova recentemente. A brita nova estava sendo espalhada também em frente à entrada do PMV (Foto 23) durante a vistoria.

Por fim, foi vistoriado o galpão do compressor de ar (Foto 24), construído há dois anos. A instalação não possui identificação e qualquer dispositivo para combate a incêndio, o que deve ser providenciado. É indicada ainda a instalação de dispositivo de contenção para os respingos de óleo abaixo do compressor.

 218

EM BRANCO

De uma forma geral, não foram identificadas irregularidades graves na unidade, apenas questões pontuais que necessitam de intervenção corretiva. Recomenda-se que a instalação seja submetida ao processo de *housekeeping* (5S) para melhoria dos aspectos organizacionais em toda área da unidade.

Depois deste processo, pode haver a desocupação de áreas do pátio atualmente ocupadas por materiais e sucatas, onde deve ser priorizada a revegetação, que tende a facilitar a infiltração da água da chuva no solo, além dos demais benefícios associados.

Está prevista a construção de uma Central de Armazenamento Temporário de Resíduos na Unidade. Deve ser solicitado ao empreendedor o envio do projeto da Central para o IBAMA, para análise dos sistemas de controle propostos, bem como a compatibilidade do local selecionado para construção. O projeto deve indicar a tipologia e o volume previsto de resíduos para o armazenamento temporário e, caso haja previsão de resíduos perigosos, o projeto deve atender à Norma da ABNT específica para este caso.

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

A partir do exposto neste relatório, são recomendadas ações corretivas e de melhoria na Unidade de Apoio de Paranaguá, as quais são listadas abaixo:

1. Fica proibida a operação de abastecimento de locomotivas no pátio, diretamente de caminhões tanque. O abastecimento deve ocorrer nos postos específicos para este fim e que contem com dispositivos adequados de controle para vazamento e incêndio.
2. Realizar manutenção no piso do PMV, a fim de corrigir rupturas que possam permitir a percolação de óleo e outros produtos químicos para o solo.
3. Verificar a possibilidade de aplicação de impermeabilizante no piso do PMV, com o objetivo de facilitar a limpeza e remoção de óleo vazado. Em caso de pintura do piso, deve ser delimitada a área permitida para circulação e a área restrita para manutenção.
4. Para o controle de pombos e outros espécimes da fauna deve ser observada a Instrução Normativa nº 141, de 19/12/2006, que regulamenta o controle e o manejo ambiental da fauna sinantrópica nociva.
5. Manter as caçambas e contenedores de resíduos tapados para evitar a lixiviação de contaminantes para o solo.
6. Manter em arquivo apropriado a documentação relativa à coleta e destinação dos resíduos, considerando que os mesmos serão solicitados nos relatórios de acompanhamento dos Programas Ambientais após a emissão da Licença de Operação e podem ser alvo de fiscalização.
7. Adequar o depósito de inflamáveis, em atendimento aos requisitos de segurança estipulados na normatização da ABNT.
8. Instalar bacias de contenção para os produtos químicos no depósito, atentando para a segregação entre produtos incompatíveis.
9. Implantar identificação no galpão do compressor de ar, além de dispositivo de contenção para respingos de óleo abaixo do compressor.
10. Submeter a Unidade ao processo de *housekeeping*, para melhoria dos aspectos organizacionais em toda unidade. A organização e identificação de cada unidade colaboram para a redução do risco de acidentes.
11. Incentivar a revegetação das áreas não edificadas da Unidade.
12. Submeter o projeto da Central de Armazenamento Temporário de Resíduos da Unidade à análise prévia do IBAMA. Serão verificados os sistemas de controle propostos, bem como a

EM BRANCO

Stamp: **SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE**
Fls.: 355
Proc. 7094/06
Rubr. [Signature]

compatibilidade do local selecionado para construção. O projeto deve indicar a tipologia e o volume previsto de resíduos para o armazenamento temporário e, caso haja previsão de resíduos perigosos, o projeto deve atender à Norma da ABNT específica para este caso.

Rose M. Hofmann
ROSE MIRIAN HOFMANN
Analista Ambiental

Daniel S. Pinho
DANIEL SANTOS PINHO
Analista Ambiental

Laura Maria S. Magalhães
LAURA MARIA SILVA MAGALHÃES
Analista Ambiental

Michel Marcusso Kawashita
MICHEL MARCUSSO KAWASHITA
Analista Ambiental

EM BRANCO

ANEXO FOTOGRAFICO



Foto 1 - Terminal da MITSUI.



Foto 2 - Silo de grãos.



Foto 3 - Depósito temporário de resíduos irregular.



Foto 4 - Resíduos orgânicos em caçamba.

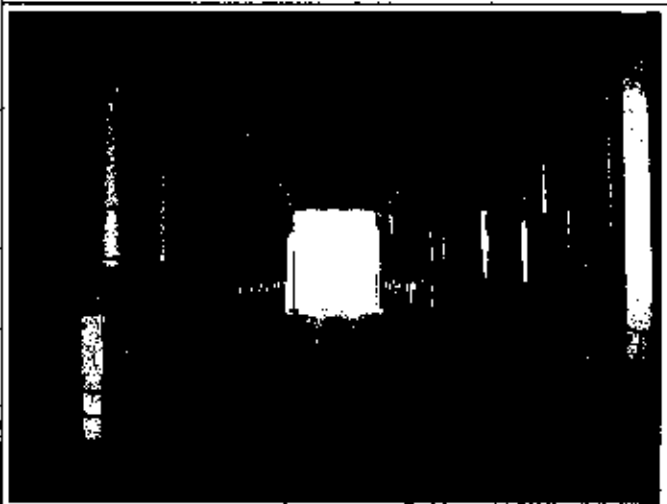


Foto 5 - Moega.



Foto 6 - Tulha de carregamento rodoferroviário.

EM BRANCO



Foto 7 – Interior do Posto de Manutenção de Vagões.

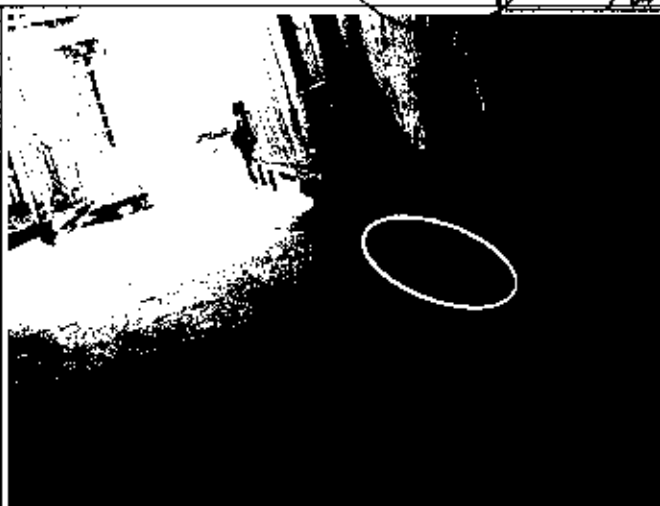


Foto 8 – Ruptura no piso do PML.

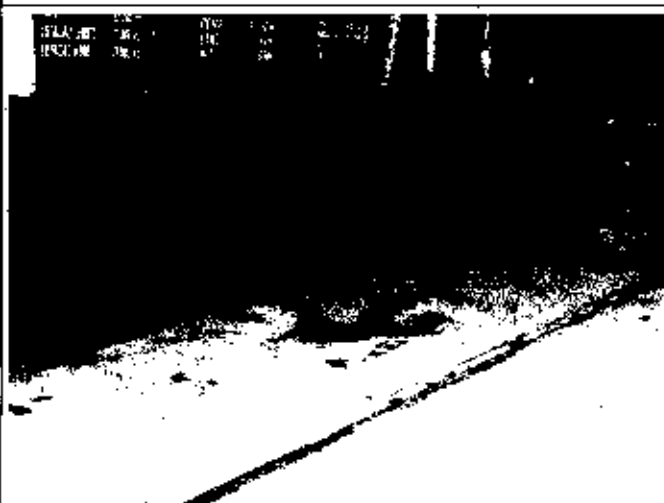


Foto 9 – Respingos de óleo no piso do PML.



Foto 10 – Respingos de óleo na linha de manutenção do PML.

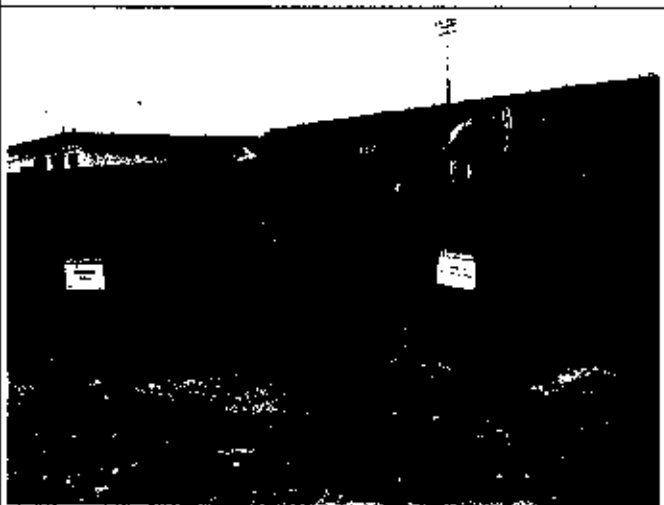


Foto 11 – Sucata de ferro (esquerda) e sucata de sapata fenólica (direita).



Foto 12 – Caçamba de sucata de sapata fenólica.

EM BRANCO



Foto 13 - Coleta seletiva.



Foto 14 - Tambores para coleta seletiva na lateral do Posto de Manutenção de Vagões.



Foto 15 - Tambores com óleo e refugo dos vagões.



Foto 16 - Lateral do Posto de Manutenção de Vagões.

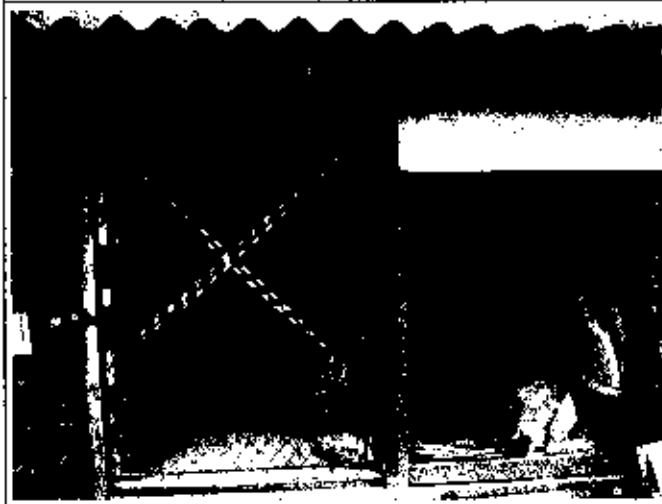


Foto 17 - Depósito de equipamentos e materiais.



Foto 18 - Depósito de inflamáveis.

EM BRANCO



Foto 19 - Depósito de Produtos Químicos

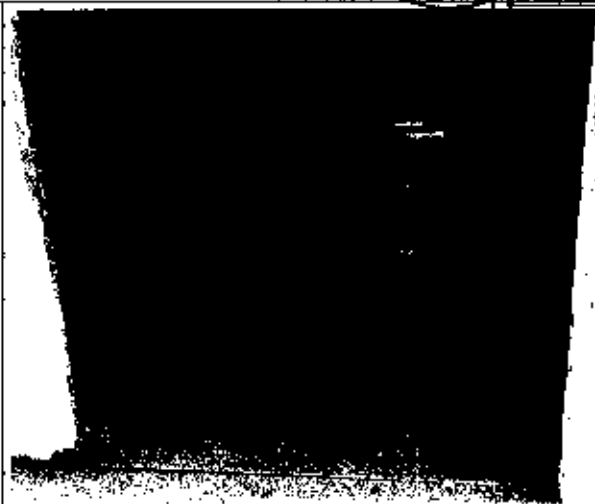


Foto 20 - Depósito de produtos químicos.

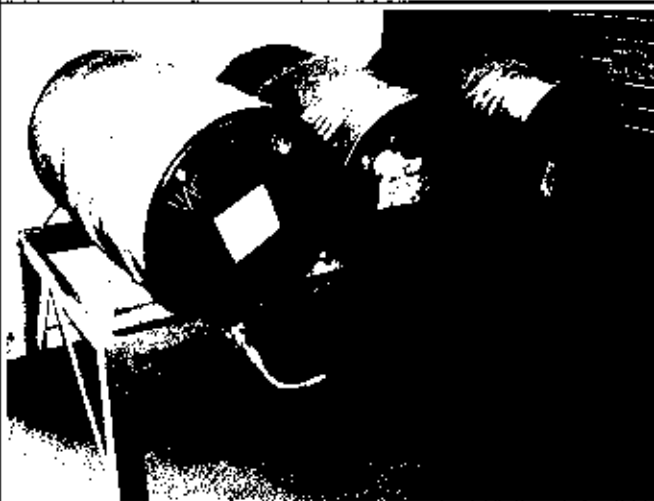


Foto 21 - Produtos químicos no depósito sem bacia de contenção.



Foto 22 - Antiga base da tancagem, em frente ao depósito de produtos químicos.



Foto 23 - Lançamento de brita nova no pátio em frente ao Posto de Manutenção de Vagões (PMV).

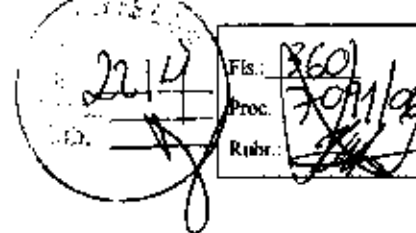


Foto 24 - Galpão do compressor.

EM BRANCO



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 076/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 19 de outubro de 2009.

Dos Técnicos: Rose Mirian Hofmann – Analista Ambiental
Daniel Santos Pinho – Analista Ambiental
Laura Maria Silva Magalhães – Analista Ambiental
Michel Marcusso Kawashita – Analista Ambiental

Ao Coordenador: Eugênio Pio Costa
COTRA/CGTMO/DILIC

Assunto: Vistoria realizada em 27.08.09 à Unidade de Guarapuava (Guarapuava/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 27.08.09 foi vistoriada a Unidade de Apoio da ALL Malha Sul S.A em Guarapuava/PR, a fim de subsidiar a regularização do empreendimento, cuja principal atividade está associada ao Posto de Abastecimento.

DESENVOLVIMENTO DA VISTORIA

A vistoria foi iniciada na Estação do Pátio de Guarapuava (Fotos 01 e 02), onde estão instaladas as atividades administrativas. Foram verificados os recipientes da coleta seletiva de resíduos, cujo conteúdo se mostrou de acordo com a CONAMA 275/2001.

É neste Pátio que ocorre a conexão da FERROESTE com a malha concedida à ALL. A Unidade está inserida em área com residências (Foto 03), as quais estão expostas ao ruído e aos demais impactos da operação ferroviária. Dentro da área concedida para ALL há uma estrutura para pernoite dos maquinistas.

No momento da vistoria havia uma composição de contêineres refrigerados estacionada no pátio (Foto 04). Esse tipo de carga permanece ligado à energia elétrica sempre que a composição não está em trânsito, para evitar deterioração da carga. No pátio, foi vistoriado ainda um vagão de manutenção, atrás do qual foram encontrados tambores de óleo sem contenção adequada (Foto 05).

A Foto 06 mostra o armazenamento temporário de sucatas metálicas no pátio, diretamente sobre o solo e sem cobertura. Além destes, mais resíduos foram encontrados depositados na lateral da bacia de contenção da tancagem de combustível (Foto 07). Os demais resíduos estão armazenados em depósito específico para este fim, conforme apresentado na Foto 08.

1/9

EM BRANCO

Fls.: 215
7091/05
215

Foram vistoriados os tanques de óleo diesel (Foto 09) e de óleo lubrificante (Foto 11), ambos instalados sobre bacia de contenção sem válvula para drenagem de água da chuva (Foto 12 e 13). Qualquer volume de água e/ou óleo captado na bacia é encaminhado para o Separador de Água e Óleo (Foto 14), de onde o efluente tratado é lançado no córrego que passa na Unidade (Fotos 15 e 16). A instalação deve ser readequada, com a instalação de válvula na saída da bacia de contenção. A válvula deve permanecer fechada, sendo aberta apenas para drenagem de água da chuva que seguirá para o SAO. Vazamentos acidentais devem permanecer contidos na bacia para posterior bombeamento para local seguro.

A eficiência do tratamento realizado pelo Separador de Água e Óleo será avaliada no processo de regularização. Foi informado durante a vistoria que há uma fonte de lançamento de efluente à montante da Unidade, proveniente da atividade de lavagem de veículos. A Área de Preservação Permanente do córrego mencionado deve ser recuperada, com plantio de espécies nativas. A recuperação deve ser promovida em associação ao Programa de Educação Ambiental praticado pelo empreendedor.

Próximo ao córrego que passa pela Unidade há um galpão que pertencera à extinta RFFSA, apresentado na Foto 17. A responsabilidade e o uso previsto para a instalação serão analisados no estudo ambiental protocolado no IBAMA para a regularização do empreendimento.

Nas áreas de abastecimento, os pontos de transferência de combustível possuem piso de concreto com canaletas que direcionam qualquer vazamento para o SAO (Fotos 19 a 22). Em alguns pontos, há necessidade de estender a área impermeabilizada para cobrir pontos que ainda apresentam risco de vazamentos pontuais, como é o caso dos suportes para as mangueiras utilizadas nas transferências de combustível (Foto 23), bem como da canaleta construída para a passagem da mangueira por debaixo dos trilhos (Foto 24).

Em operações de manutenção leve realizadas no posto de abastecimento, são utilizadas bandejas avulsas, como aquelas apresentadas na Foto 25 e que estavam dispostas sobre a brita. É necessário reforçar o treinamento de todos os empregados para que estes evitem deixar materiais contaminados com óleo sobre superfícies permeáveis. As áreas com contenção têm justamente a função de reduzir o risco de contaminação do solo, devendo permanecer sobre estas áreas quaisquer produtos contaminantes.

A Foto 26 mostra um suporte com tanques de óleo em área coberta, mas sem bacia de contenção. Deve ser providenciado dispositivo de controle para vazamentos com capacidade compatível ao volume de óleo armazenado.

As Fotos 27 e 28 apresentam a estrutura do areeiro, em fase final de construção, instalado sobre área com bandejamento.

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Com base no exposto neste relatório, são recomendadas as seguintes intervenções na unidade:

1. Recolher os tambores de óleo encontrados no pátio, mantendo-os em local com dispositivo de contenção para eventuais vazamentos.
2. Adequar o armazenamento temporário de sucatas a fim de evitar a lixiviação de contaminantes para o solo.
3. Instalar válvulas na saída das bacias de contenção, as quais devem permanecer fechadas, sendo abertas apenas para drenagem da água da chuva a ser direcionada para o SAO.
4. Recuperar a APP do córrego em que se faz o lançamento do efluente tratado da Unidade, a ser promovida em associação ao Programa de Educação Ambiental.

219

EM BRANCO

Fls.: 2216	362
Proc.: 70911/06	
Rubr.: [assinatura]	

5. No Posto de Abastecimento, estender a impermeabilização do piso para áreas expostas ao risco de vazamento e que ainda não possuem cobertura.
6. Manter os tambores de óleo lubrificante, óleo de mancal e outros tipos de óleo sobre bacia de contenção.

Rose M. Hofmann
ROSE MIRIAN HOFMANN
Analista Ambiental

Laura Maria S. Magalhães
LAURA MARIA SILVA MAGALHÃES
Analista Ambiental

Daniel S. Pinho
DANIEL SANTOS PINHO
Analista Ambiental

Michel Marcusso Kawashita
MICHEL MARCUSSO KAWASHITA
Analista Ambiental

EM BRANCU

Fis.: 363/7091/06
Proc.:
Dir.:
Ass.:

ANEXO FOTOGRÁFICO



Foto 01 - Estação da Unidade de Guarapuava.



Foto 02 - Estação da Unidade de Guarapuava.



Foto 03 - Proximidade de residências com o pátio.



Foto 04 - Composição de containers refrigerados no pátio.



Foto 05 - Tambores com óleo atrás do vagão de manutenção.



Foto 06 - Sucata depositada temporariamente no Pátio.

[Handwritten signature]
[Handwritten initials]
419

EM BRANCO



Foto 07 - Sucatas depositadas ao lado da bacia de contenção da tancagem de combustível.



Foto 08 - Depósito de resíduos.

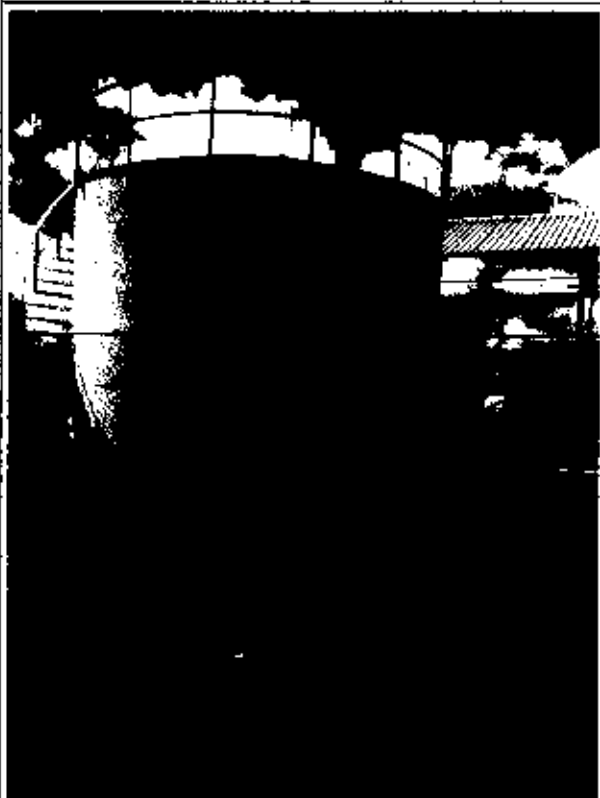


Foto 09 - Entrada da bacia de contenção do tanque de óleo diesel.

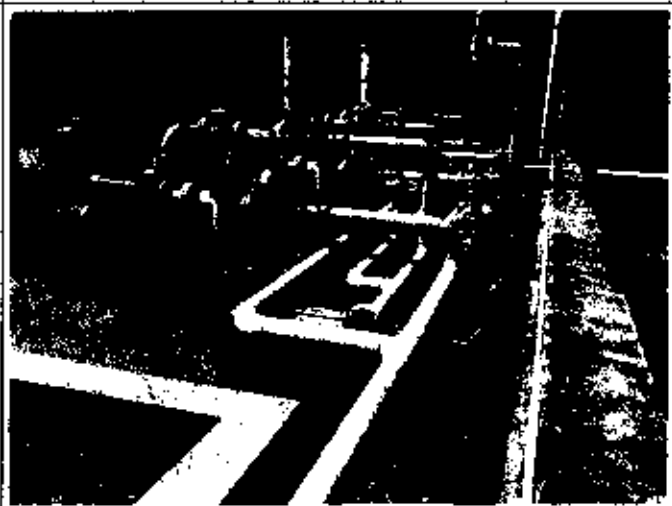


Foto 10 - Bombas sobre área impermeabilizada.

[Handwritten signatures]

EM BRANCO



Foto 11 - Tanque de óleo lubrificante.



Foto 12 - Saída da tancagem de combustível para o SAO sem válvula.



Foto 13 - Saída da bacia de contenção do óleo lubrificante para o SAO, sem válvula.



Foto 14 - Separador de Água e Óleo.

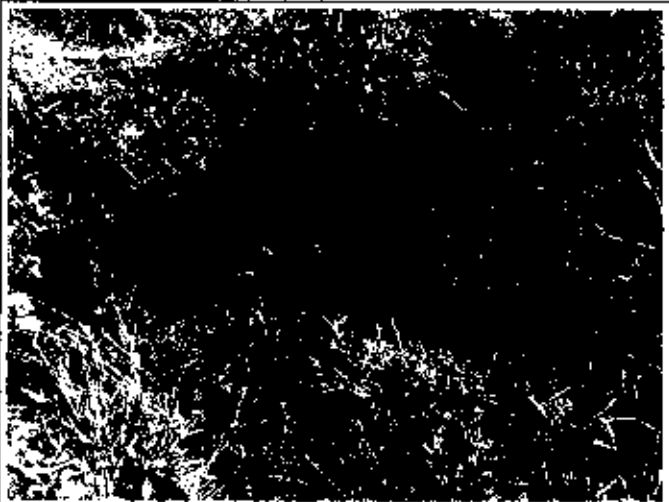


Foto 15 - Córrego que passa na Unidade.



Foto 16 - Córrego que passa na Unidade e galpão desativado ao fundo.

[Handwritten signatures and initials]

EM BRANCO

EM BRANCO



Foto 17 – Galpão da extinta RFFSA, ao lado do campo de futebol.



Foto 18 – Área ao lado do galpão desativado.



Foto 19 – Mangueira e bomba de abastecimento sobre área impermeabilizada.

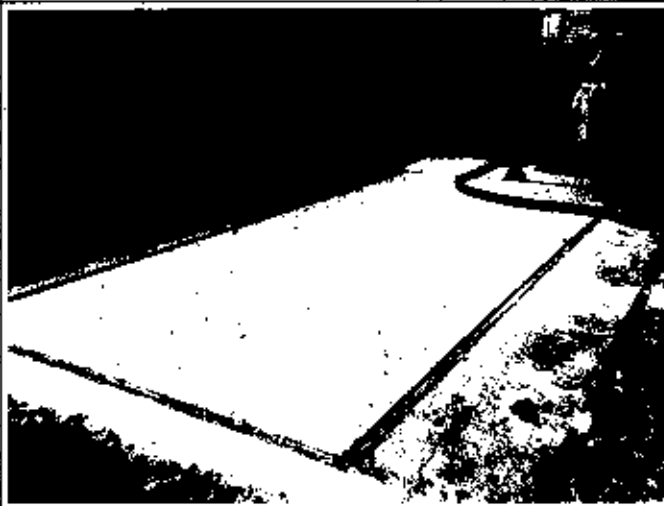


Foto 20 – Piso impermeabilizado na área de abastecimento de combustível.

[Handwritten signatures and initials]

EM BRANCO



Foto 21 - Locomotiva estacionada no posto de abastecimento sobre área com bandejamento.



Foto 22 - Canaleta que direciona eventuais vazamentos para o SAO.



Foto 23 - Mangueira presa ao suporte no limite da área impermeabilizada. Vagões com ferramentas à esquerda.



Foto 24 - Mangueira do abastecimento passando sob os trilhos em canaleta sem impermeabilização.

EM BRANCO



Foto 25 – Bandejas utilizadas nas operações que geram respingos de óleo.

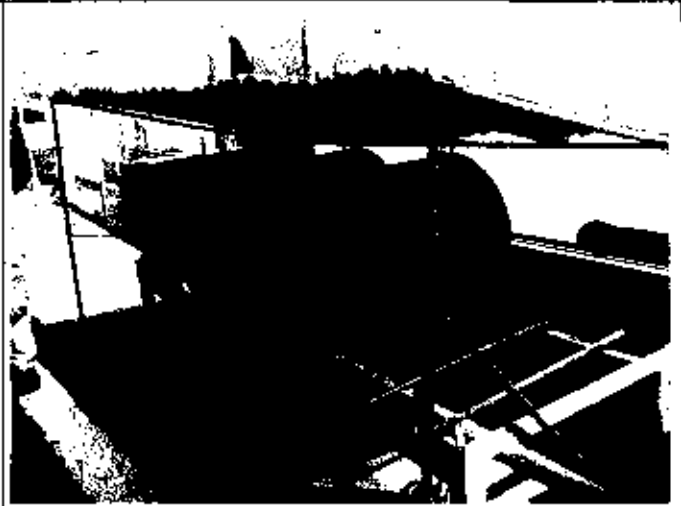


Foto 26 – Tanques de óleo (óleo lubrificante, óleo de mancal, etc) sem bacia de contenção.

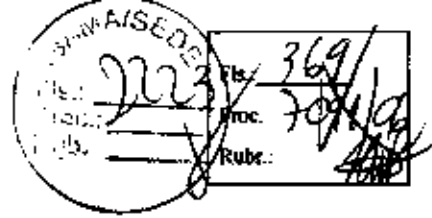


Foto 27 – Areiro.



Foto 28 – Bandejamento sob o areiro.

EM BRANCO



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 077/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 20 de outubro de 2009.

Dos Técnicos: Rose Mirian Hofmann – Analista Ambiental
Daniel Santos Pinho – Analista Ambiental
Laura Maria Silva Magalhães – Analista Ambiental
Michel Marcusso Kawashita – Analista Ambiental

Ao Coordenador: Eugênio Pio Costa
COTRA/CGTMO/DILIC

Assunto: Vistoria realizada em 24.08.09 ao Complexo Ferroviário da Vila Oficinas, sob concessão da ALI – América-Latina Logística Malha Sul S.A., com vistas à regularização do empreendimento.

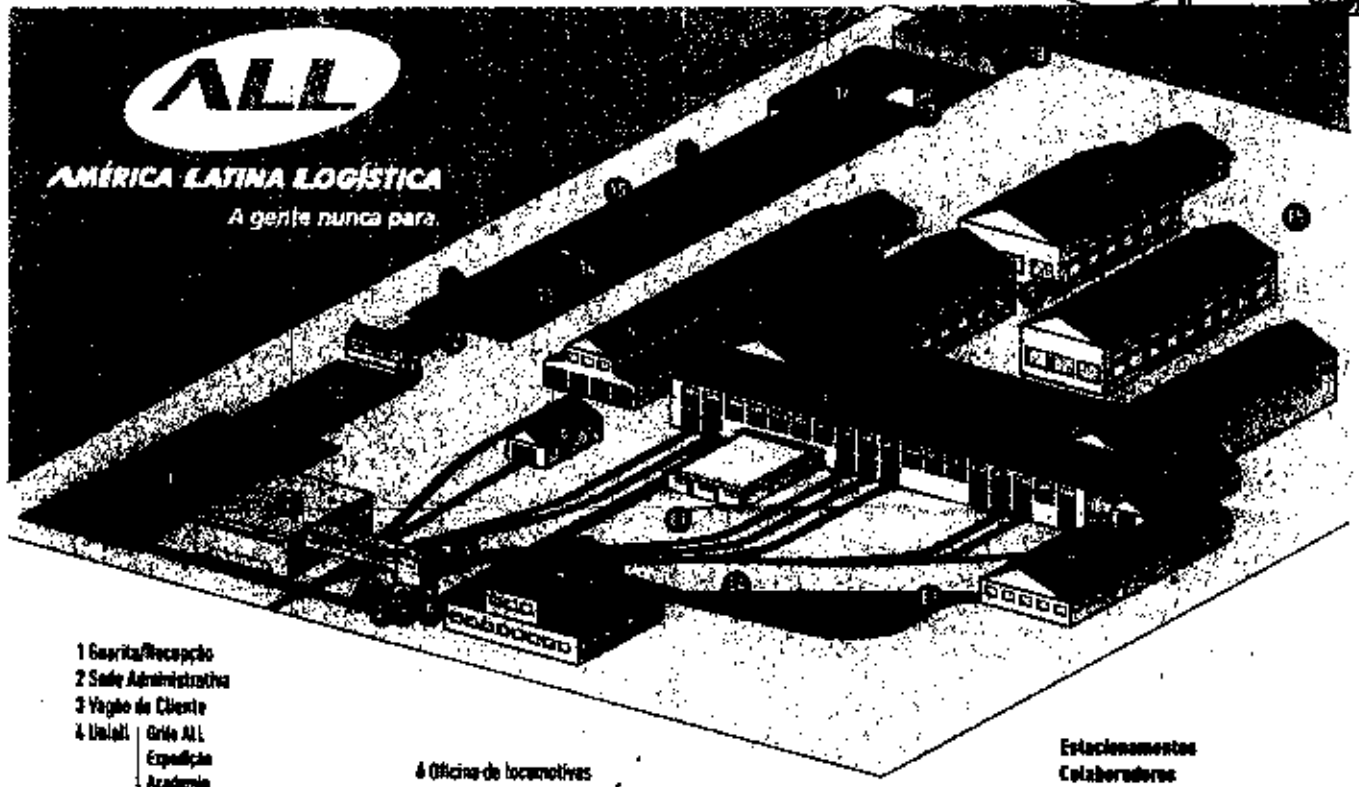
Processo: 02001.007091/2006-23

INTRODUÇÃO

Em 24.08.09 foi vistoriado o Complexo Ferroviário da Vila Oficinas, no município de Curitiba/PR, a fim de subsidiar a regularização do empreendimento. A planta do Complexo no bairro da Vila Oficinas é apresentada na Figura 1 abaixo:

Car
[Signature]
[Signature]
1 / 14

EM BRANCO



- 1 Garita/Recepção
- 2 Sala Administrativa
- 3 Vagão de Cliente
- 4 Unilati
 - Grife ALL
 - Expedição
 - Academia
 - Sala Ocupacional
 - Vitório - Restaurante/Cafeteria
 - PAU HSBC
 - Comitê de saúde
 - Agência de viagens/BITUR
 - Projetos e Tecnologia Operacional
- 5 Estacionamento para visitantes

- 6 Oficina de locomotivas
- 7 Oficina de Via Permanente
- 8 Almacém/Arde
- 9 Tanque para captação de águas pluviais
- 10 Campo de futebol e quadra de vôlei de praia
- 11 Salão de Festas/Vestíbulos
- 12 Estação de tratamento de efluentes
- 13 Bosque

- 14 Capela
- 15 Sala de educação ambiental
- 16 Quadra de futebol society
- 17 Churrascaria/Vestíbulos
- 18 Viveiro de plantas

- Estacionamentos
- Colaboradores
- E1 Oficina de Locomotivas/Almacém/Arde
- E2 Sala Administrativa
- E3 Unilati/TO
- E4 Oficina de Mecanização
- E5 Oficina de Locomotivas/Almacém/Arde

DESENVOLVIMENTO DA VISTORIA

A unidade de apoio vistoriada no bairro da Vila Oficinas está inserida em área densamente povoada, cuja ocupação se deu após a implantação do complexo ferroviário em questão. A ocupação é em sua maioria residencial, sendo verificada uma escola ao lado do complexo.

As ruas de acesso ao complexo estão bastante esburacadas, em parte devido ao tráfego de caminhões com destino ao complexo da Vila Oficinas. Segundo informação prestada na vistoria, o empreendedor promove manutenção periódica nas vias de acesso a fim de corrigir os danos provocados pelo tráfego de caminhões.

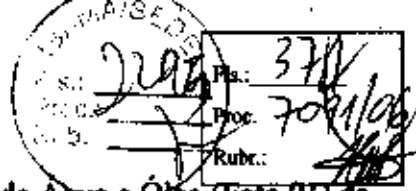
A vistoria foi iniciada no prédio administrativo, onde está localizado o Centro de Controle de Operações (CCO) responsável pelo controle operacional de toda a malha ferroviária da ALL Malha Sul e ALL Malha Norte.

Em painel localizado na área administrativa foram identificados gráficos com "itens de controle", dentre os quais tem relevante interesse à gestão ambiental: i) passivos ambientais; ii) multas de meio ambiente; iii) operação FTE / destinação de resíduos.

No quesito "passivos ambientais", o único parâmetro considerado é o montante de multas aplicadas ao empreendimento, o que não é suficiente para acompanhamento do indicador. Sabe-se que a empresa possui outros passivos ambientais que, embora não demonstrados diretamente em valor monetário, demandam investimentos para seu saneamento, como é o caso dos processos erosivos, sítios contaminados, áreas de preservação permanente degradadas, entre outros.

Partiu-se para a vistoria das estruturas de apoio existentes no Complexo, onde foi possível verificar a segregação entre a captação de efluentes industriais e a captação da água da chuva.

EM BRANCO



O efluente industrial é encaminhado para Caixa Separadora de Água e Óleo (Foto 01) de onde segue para uma Estação de Tratamento de Efluentes (Foto 02). Já o efluente pluvial, pela proximidade com as oficinas e outras fontes potenciais de poluição, passam por tratamento antes de serem lançadas para captação da Companhia de Saneamento do Estado (SANEPAR).

O efluente da lavagem de peças e de locomotivas é recirculado após tratamento, sendo utilizado em parte e tendo o excedente lançado na rede coletora da Companhia de Saneamento do Estado (SANEPAR).

Na verificação do Separador de Água e Óleo, foi evidenciada a presença de quantidade considerável de óleo na saída do tratamento, o que pode ser justificado pela grande concentração de óleo no efluente de entrada do sistema e pela alta concentração de desengraxante que prejudica a separação água/óleo. Faz-se necessária a avaliação da capacidade do sistema, a fim de evitar sobrecargas de concentração e vazão, além de monitoramento da entrada e saída do efluente, para acompanhar a eficiência do tratamento. Além disso, é necessária a adequação da bacia de contenção que protege o SAO de possíveis vazamentos.

Com relação à Estação de Tratamento de Efluente, o mesmo já é alvo de monitoramento, cujos laudos analíticos foram anexados ao estudo ambiental protocolado no IBAMA. Embora haja variação periódica do volume de efluente enviado para a ETE, decorrente da flutuação da demanda nas oficinas e demais unidades, a Estação é desprovida de tanque de equalização, o que causa choques de concentração que podem prejudicar a eficiência do tratamento adotado. A variação do volume não é registrada quantitativamente pela ausência de medidor de vazão.

Há geração de lodo na ETE, o qual é desaguado em leitos de secagem. Embora haja um filtro prensa nas instalações, este não é suficiente para a demanda apresentada. Segundo informação prestada na vistoria, a ser confirmada na análise dos laudos analíticos anexados ao Estudo Ambiental, a estação apresenta eficiência satisfatória, em conformidade com a Resolução CONAMA nº 357/2005. Em inspeção visual do efluente tratado, foi verificada turbidez elevada (Foto 04), embora o sistema conte com filtro de carvão (Foto 03) como etapa final do tratamento.

Cabe registrar que durante a vistoria, constatou-se que o filtro de carvão estava inoperante e que na lagoa aerada, apenas um dos aeradores estava em funcionamento (Foto 05). No processo de regularização, deve ser solicitado teste de estanqueidade na lagoa, bem como investigação da área para rastreamento de possíveis contaminações no solo ou nas águas subterrâneas.



Durante a vistoria, não foi verificado odor na estação de tratamento que pudesse gerar incômodos à população circunvizinha. Segundo o empreendedor, não constam registros de reclamações neste sentido.

A principal fonte geradora de efluentes consiste na lavagem de peças (Foto 06) e lavagem de locomotivas, onde há ampla utilização de desengraxantes. Há também banho de imersão em peças com aumento da temperatura e adição de desengraxante (Foto 07). São utilizados dois desengraxantes diferentes (Golden e Nitro), sendo um deles utilizado na limpeza pesada de peças e o outro utilizado como detergente nas limpezas menos exigentes.

As Fichas de Informações de Segurança de Produtos Químicos (FISPQ's) dos produtos utilizados no Posto de Lavagem estavam afixadas em local visível e acessível. Entretanto, há necessidade de revisão das mesmas a fim de atender integralmente a ABNT NBR 14725.

Foi constatada a utilização de diferentes fontes de água no Complexo: precipitação atmosférica - Fotos 08 e 09 (projeto de captação de água da cobertura do campo de futebol), poço artesiano, recirculação da água de lavagem de peças e locomotivas e da Companhia de Saneamento do Estado.

No âmbito do processo de regularização do Complexo, deve ser solicitada a outorga da SUDERHSA para a captação de água e autorização da SANEPAR para lançamento de efluente em sua rede coletora.

 3/14


EM BRANCO



Os pátios do complexo servem de depósito temporário de peças e máquinas, o que vem provocando pequenos derrames de óleo no solo sem impermeabilização (Fotos 10 a 13). As peças estão descobertas por orientação da ANVISA, a fim de evitar que o uso de lonas favoreça a proliferação do mosquito transmissor da dengue. O empreendedor foi orientado a adotar medida de contenção para a proteção do solo dos respingos de óleo e outros contaminantes.

O Complexo conta com galpão para teste de carga de locomotivas, em operação durante a realização da vistoria, no qual os principais aspectos verificados são as emissões atmosféricas e o ruído. As Fotos 14 e 15 mostram a emissão de fumaça preta verificada no momento da vistoria.

Deve ser adotado monitoramento das emissões, comparando os resultados com os valores fixados pelo CONAMA e pelo Órgão Estadual de Meio Ambiente. Os sistemas de controle associados devem garantir, no mínimo, a manutenção das concentrações de poluentes abaixo do especificado pela legislação vigente.

Outra fonte de emissão atmosférica na planta está na oficina de chaparia e pintura. Mais especificamente na cabine de pintura há um sistema de exaustão associado à filtros em placa. Como pode ser observado na Foto 16, há indícios de que o sistema não está atingido a eficácia exigida.

Entretanto, foi informado durante a vistoria que o sistema passou por adequações após intervenção da Secretaria Municipal de Meio Ambiente, não sendo possível afirmar se estas foram suficientes. Neste sentido, deve ser solicitada análise para verificação e posterior monitoramento do sistema de controle.

O empreendedor expôs que pretende implantar programa de neutralização de carbono através do plantio de espécies nativas, contabilizando inclusive aquelas a serem plantadas no escopo do Programa de Recuperação de Matas Ciliares exigido na Licença de Operação da malha ferroviária no Estado do PR e SC.

Na Oficina de Locomotivas existem pias cujo efluente segue para captação da SANEPAR, o qual, em decorrência das atividades ali desenvolvidas, deve apresentar certa concentração de óleo (Foto 17).

Foi vistoriado o Almojarifado do Complexo (Fotos 18 e 19), o qual abastece as demais Oficinas da ALL Malha Sul. Há necessidade de readequações no mesmo, as quais são listadas a seguir:

- deve ser implantada segregação entre produtos químicos incompatíveis;
- deve haver sistema de combate a incêndio aprovado pelo Corpo de Bombeiros, em atenção ao depósito de substâncias inflamáveis;
- o piso deve ser impermeabilizado;
- devem ser instaladas bacias de contenção, ou o caimento do piso deve garantir que, em caso de vazamento, o líquido seja direcionado para recipiente estanque;
- deve ser reestabelecido o fornecimento de energia elétrica;
- a área adjacente à rampa de entrada/saída deve ser impermeabilizada e dotada de canaletas de drenagem.

Além do almojarifado central acima mencionado, o Complexo conta com um almojarifado de menor porte (Foto 20), para depósito de combustível para as máquinas da via permanente. Este deve ser alvo de adequação a fim de contar com estrutura para controle de vazamentos.

Foi inspecionado ainda o galpão de carpintaria, utilizado apenas para montagem de embalagens de madeira e para manutenções de baixa relevância. Junto à carpintaria há um depósito de resíduos recicláveis que aguardam destinação (alienação), Fotos 21 e 22. A Foto 23 mostra uma pilha de pallets e restos de madeira que, da forma como estão dispostos, podem facilitar a proliferação de

EM BRANCO



vetores. Além disso, foram observadas algumas peças impregnadas com óleo, as quais devem ser dispostas em local com contenção adequada para evitar contaminação do solo.

De uma forma geral, o gerenciamento de resíduos no complexo está sendo realizado adequadamente, necessitando apenas de alguns ajustes, devendo manter as ações de educação ambiental neste aspecto, as quais tem apresentado resultados efetivos na coleta seletiva.

Foi vistoriada a Central de Resíduos (Foto 24), a qual conta com piso impermeabilizado, cobertura e apenas uma parede lateral (meia altura). As calhas são interligadas à drenagem de água pluvial do complexo.

Foi informado que os resíduos sólidos perigosos são destinados pela empresa Essencis, a qual também se encarrega do encaminhamento de resíduos líquidos e borras para o co-processamento pela Cimenteira Rio Branco. Foram verificadas variações na segregação, além daquela proposta pela CONAMA nº 275, sem prejuízo ao gerenciamento adotado.

A Foto 25 apresenta a área de um antigo depósito de resíduos que estava passando por obras durante a vistoria, a fim de impermeabilizar o piso e instalar cobertura. No local são armazenados temporariamente resíduos inertes e domésticos.

O empreendedor foi questionado sobre a prática de jateamento de areia para limpeza de peças, prática esta proibida pelo Ministério do Trabalho. Em resposta, foi informado que no Complexo não é realizada tal prática. No almoxarifado foi verificado estoque de esferas de vidro utilizadas como abrasivo nas atividades de jateamento, em substituição à areia.

No Complexo da Vila Oficinas está localizado o Bosque da ALL, no qual são realizadas práticas de Educação Ambiental (Sala de Educação Ambiental - Foto 26). Parte do Bosque estava interditada pela queda parcial de um eucalipto. Cabe registrar a presença de muitas espécimes de eucalipto no Bosque, para as quais está prevista uma substituição gradativa por espécies nativas.

No Viveiro de Mudas da ALL (Foto 27), constatou-se um sub-aproveitamento da estrutura, a qual vem sendo utilizada para horticultura (Foto 28). De espécies arbóreas, o viveiro contava apenas com mudas de *Araucaria angustifolia* (Foto 29).

Posto de Manutenção de Locomotivas

O Posto de Manutenção de Locomotivas, embora localizado nas adjacências do Complexo do Pátio Iguaçu, é considerado administrativamente como parte do Complexo da Vila Oficinas.

Nesta unidade foi vistoriada a Central de Resíduos (Foto 30), que conta com área coberta e piso impermeabilizado. Na caçamba de resíduos não-recicláveis foi constatada a mistura entre resíduos perigosos e não-perigosos, o que acaba por encarecer a destinação final e aumentar o volume de resíduos classe I em virtude da contaminação dos resíduos não-perigosos que são acondicionados no mesmo contenedor (Fotos 31 e 32).

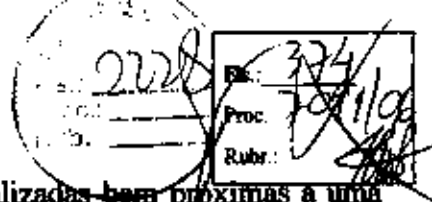
No interior da Oficina a segregação simplificada foi confirmada, havendo apenas o latão de cor cinza para destinação dos resíduos não-recicláveis, sem que houvesse o latão de cor laranja específico para resíduos perigosos (Foto 34).

Atrás da Central de Resíduos há um tanque desativado, sem bacia de contenção (Foto 33). Não há informação sobre o produto que era armazenado no local. Caso o tanque tenha servido para armazenamento de inflamáveis, deve atender a ABNT NBR 17505-2:2006, a qual indica que os tanques de superfície retirados de serviço ou desativados devem estar vazios de produtos, livres de vapor, protegidos contra violações e sinalizados.

Além da Central, há no pátio um depósito de sucatas a céu aberto (Foto 35), no qual foi impermeabilizado o piso para evitar contaminação do solo pelo óleo impregnado em algumas peças

5114

EM BRANCO



descartadas. Como pode ser verificado na Foto 36, as sucatas estão localizadas ~~em~~ próximas a uma canaleta de drenagem e o piso impermeabilizado incorre no acúmulo de água e óleo. A capacidade de captação da bacia construída é baixa, possibilitando o transbordamento em períodos chuvosos.

No interior da oficina, ao acompanhar o acionamento de uma das locomotivas em manutenção, foi constatada a emissão de fumaça e dificuldade da dispersão da mesma em virtude do arranjo físico do galpão. O mesmo não dispõe de exaustão forçada e filtros para as emissões lançadas (Foto 37).

O PML possui área destinada à lavagem de peças, onde há geração de efluente oleoso acrescido de desengraxantes (Foto 38). Como não há estação de tratamento nesta planta, o efluente é direcionado para reservatório de onde segue via transporte ferroviário para estação de tratamento.

Estava sendo preparada uma estrutura para realização de testes de potência nas locomotivas, operação que tem como principais aspectos associados o ruído e as emissões atmosféricas. Faz-se necessária a implantação de medidas de controle para ambos os aspectos (Foto 39).

Em frente ao PML foi verificada contaminação do solo no local onde comumente ficam estacionadas locomotivas (Foto 40 e 41).

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Com base no exposto neste relatório, o empreendedor deve ser oficiado sobre a necessidade das intervenções abaixo relacionadas. As demais constatações aqui relatadas, que dependem da análise do estudo ambiental, serão tratado em parecer técnico sobre a concessão da Licença de Operação corretiva.

Vila Oficinas

1. Rever os indicadores de gestão ambiental divulgados em painéis na área administrativa da empresa. A correta percepção da gestão ambiental corporativa é de extrema importância para garantir o envolvimento e participação dos empregados nas ações correlatas.
2. Adequar o volume da bacia de contenção do separador de água e óleo.
3. Revisar as Fichas de Informações de Segurança de Produtos Químicos a fim de atenderem integralmente a ABNT NBR 14725.
4. Providenciar outorga para captação de água e autorização para lançamento de efluente na rede coletora da SANEPAR.
5. Adotar medida de contenção para retenção de respingos de óleo verificados no armazenamento temporário de peças no pátio.
6. Providenciar as seguintes adequações no Almojarifado do Complexo: sinalizar separação entre produtos químicos incompatíveis, se houver; deve haver sistema de combate a incêndio aprovado pelo Corpo de Bombeiros, em atenção ao depósito de substâncias inflamáveis; o piso deve ser impermeabilizado; devem ser instaladas bacias de contenção, ou o caimento do piso deve garantir que, em caso de vazamento, o líquido seja direcionado para recipiente estanque; deve ser reestabelecido o fornecimento de energia elétrica; a área adjacente à rampa de entrada/saída deve ser impermeabilizada e dotada de canaletas de drenagem.
7. Implantar dispositivo de controle de vazamentos no depósito de combustíveis para máquinas da via permanente.
8. Verificar a pilha de madeiras existente nas proximidades do galpão de carpintaria, que possui peças impregnadas com óleo e, além disso, pode servir de facilitador à proliferação de vetores.
9. Com relação ao viveiro de mudas, o empreendedor deve estar ciente de que o uso constatado em vistoria defere daquele comunicado ao IBAMA em todos os relatórios pertinentes ao

EM BRANCO



acompanhamento do Programa de Educação Ambiental, o que será considerado na análise do cumprimento do referido programa.

PML próximo ao Pátio Iguazu

10. Adequar a segregação de resíduos no PML e intensificar as ações de educação ambiental associadas.
11. Sinalizar o tanque desativado, localizado atrás da Central de Resíduos do PML.
12. Adequar o depósito de sucatas no pátio em frente ao PML.
13. Apresentar propostas de exaustão alternativa para o galpão de manutenção de locomotivas, com associação de filtros para retenção dos poluentes liberados nos testes das máquinas em manutenção.
14. Apresentar projeto com as medidas de controle para ruídos e emissões atmosféricas na estrutura de teste de potência em fase de instalação.
15. Promover inspeção em toda área da unidade, a fim de identificar vazamentos de óleo, a exemplo da área em frente ao PML, onde comumente ficam estacionadas locomotivas, promovendo a limpeza e recuperação destes locais.

Rose M. Hofmann

ROSE MIRIAN HOFMANN

Analista Ambiental

Laura Maria S. Magalhães

LAURA MARIA SILVA MAGALHÃES

Analista Ambiental

Daniel Santos Pinho

DANIEL SANTOS PINHO

Analista Ambiental

Michel Marcusso Kawashita

MICHEL MARCUSSO KAWASHITA

Analista Ambiental

EM BRANCO

ANEXO FOTOGRÁFICO

2230
Fls.: 376
Proc.: 70946
Rubr.: *[Handwritten Signature]*



Foto 01 - Separador de Água e Óleo com bacia de contenção sub-dimensionada.



Foto 02 - Estação de Tratamento de Efluentes.

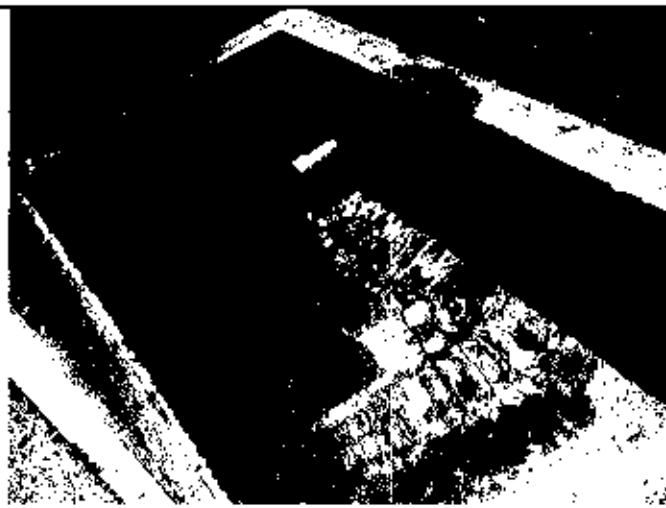
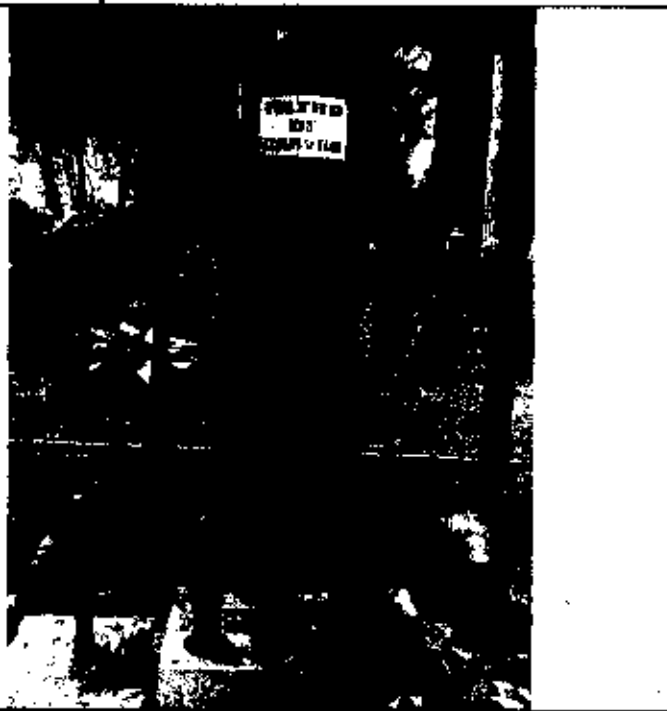


Foto 04 - Efluente tratado.

Foto 03 (ao lado) - Filtro de carvão.

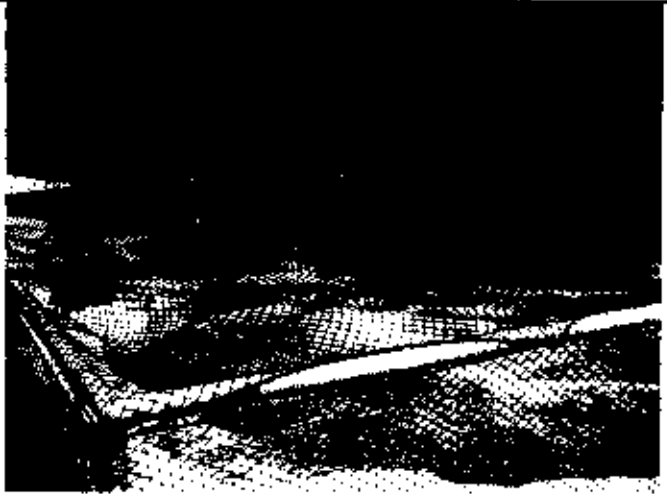


Foto 05 - Estação de Tratamento de Efluentes - lagoa aerada.



Foto 06 - Lavagem de peças com alta concentração de desengraxante.

EM BRANCO



Foto 07 – Banho de imersão em peças, com adição de desengraxante e elevação da temperatura.



Foto 08 – Reservatório de Água Pluvial.



Foto 09 – Reservatório de Água Pluvial.



Foto 10 – Depósito temporário de peças no pátio.



Foto 11 – Destaque para mancha de óleo no depósito temporário de peças no pátio.



Foto 12 – Depósito temporário de peças no pátio.

EM BRANCO

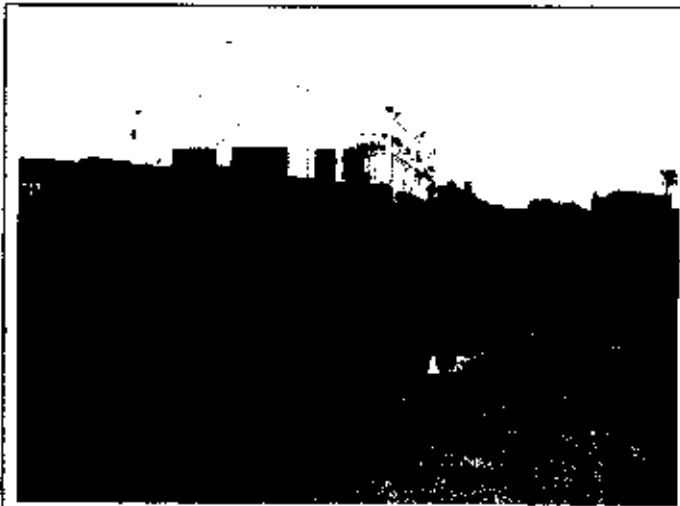


Foto 13 - Depósito temporário de peças no pátio.



Foto 14 - Teste de carga com nítida emissão de fumaça preta

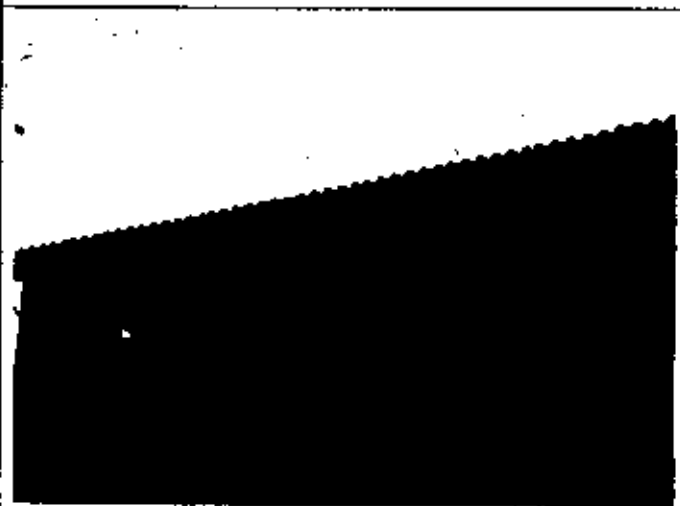


Foto 15 - Detalhe da emissão de fumaça preta no teste de carga.



Foto 16 - Saída do sistema de exaustão da cabine de pintura, com resíduo de tinta na fachada do prédio.



Foto 17 - Pias na oficina de locomotivas.

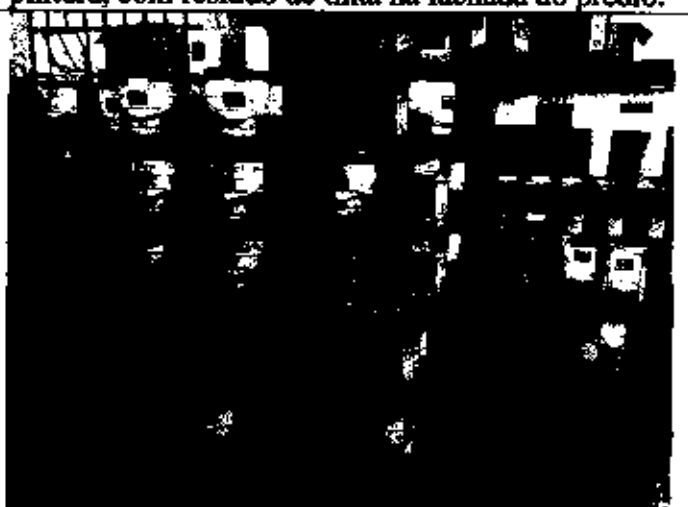


Foto 18 - Almojarifado.

EM BRANCO



Foto 19 - Almoxarifado.

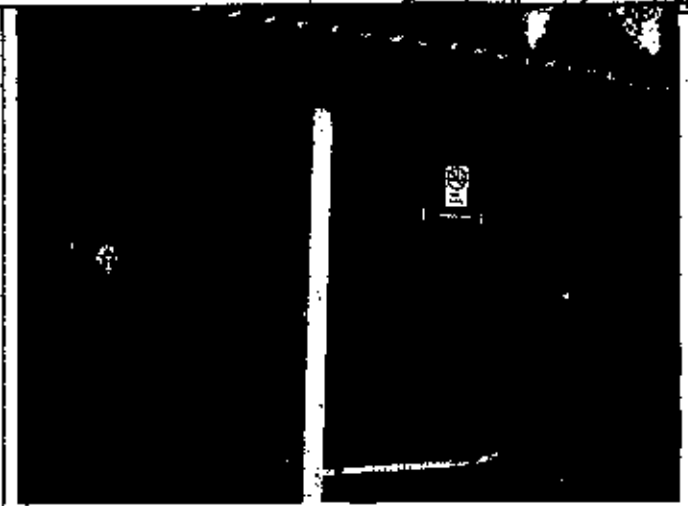


Foto 20 - Almoxarifado para depósito de combustível das máquinas de via permanente.

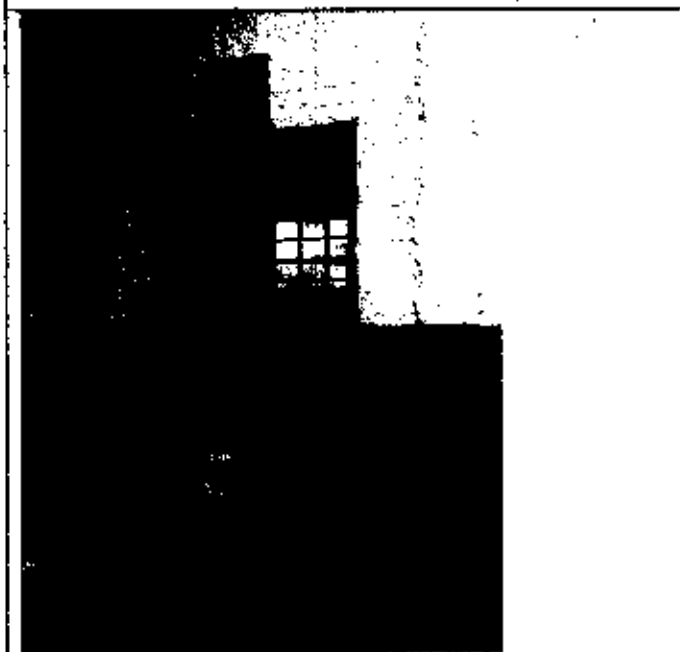


Foto 21 - Depósito de resíduos recicláveis (plástico) junto à carpintaria.

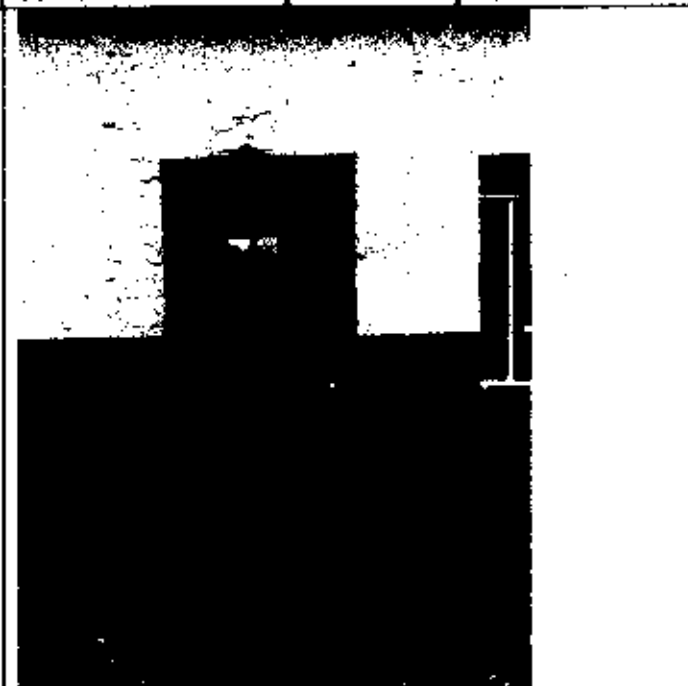


Foto 22 - Depósito de resíduos recicláveis (papel) junto à carpintaria.



Foto 23 - Pilha de pallets e restos de madeira.



Foto 24 - Central de resíduos.

[Handwritten signatures and date]
11/14
[Handwritten initials]

EM BRANCO

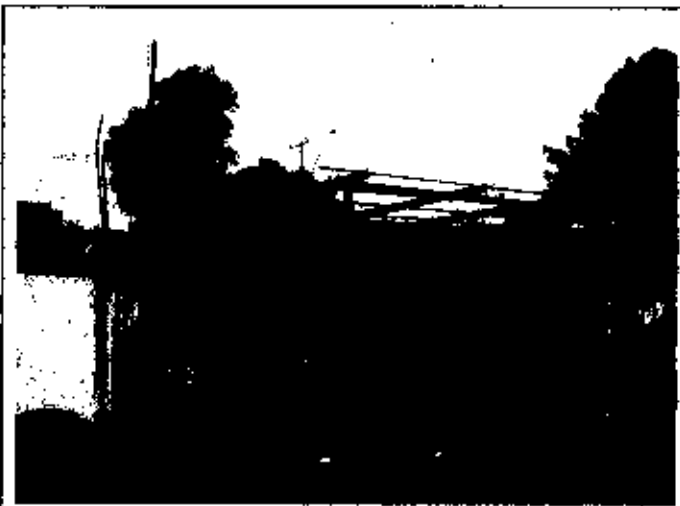


Foto 25 – Antigo depósito de resíduos – em obras.



Foto 26 – Sala de Educação Ambiental



Foto 27 – Viveiro de mudas.



Foto 28 – Horta no viveiro de mudas.

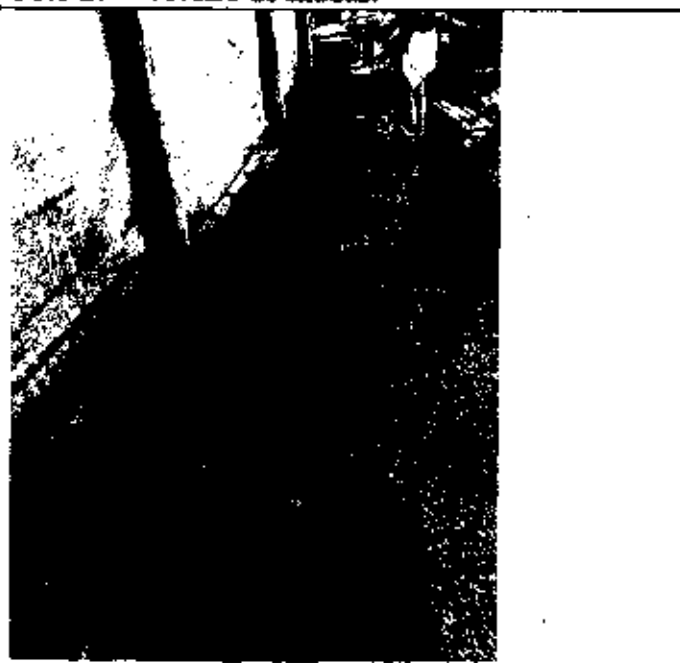


Foto 29 – Mudas de *Araucária angustifolia* no viveiro

Posto de Manutenção de Locomotivas

EM BRANCO

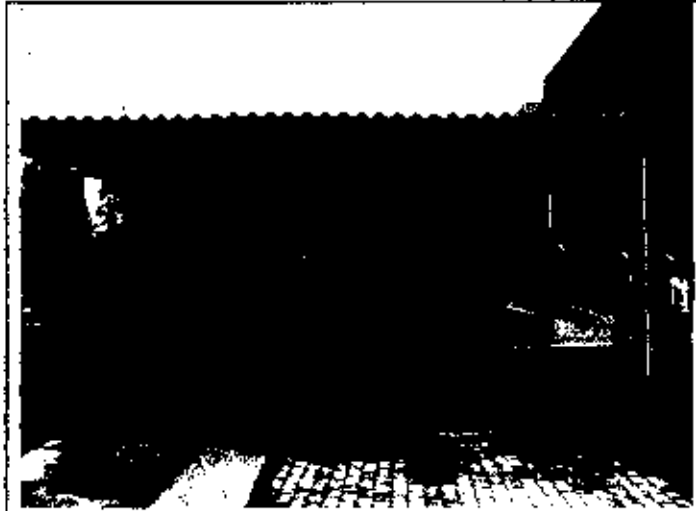


Foto 30 – Central de resíduos.



Foto 31 – Caçamba na Central de Resíduos.

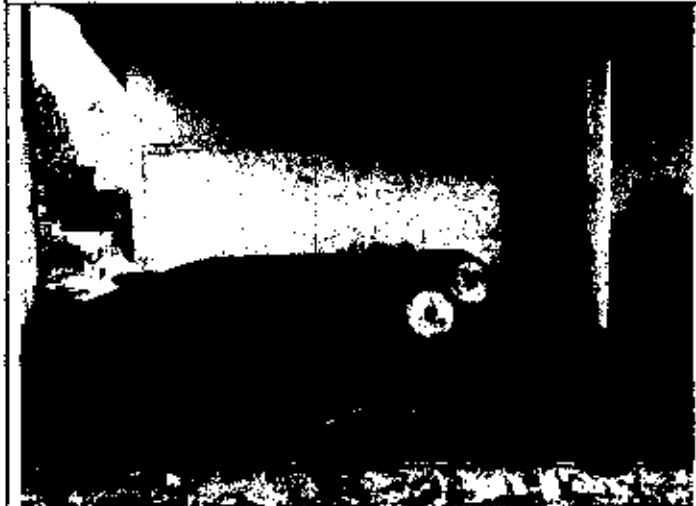


Foto 32 – Caçamba na Central de Resíduos, misturando resíduos perigosos e não-perigosos.



Foto 33 – Tanque desativado atrás da Central de Resíduos.



Foto 34 – Coleta seletiva no interior do PML, sem latão laranja para resíduos perigosos.



Foto 35 – Depósito de sucatas no pátio, a céu aberto e com piso impermeabilizado.

EM BRANCO



Foto 36 - Contenção construída no depósito de sucatas para evitar vazamento do óleo impregnado nas peças e percolado durante as chuvas.

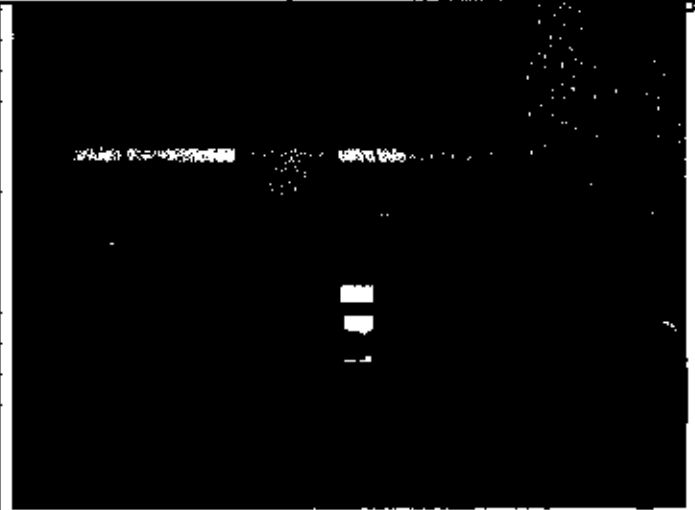


Foto 37 - Entrada do PML, cujo arranjo físico não favorece a dispersão da fumaça gerada.

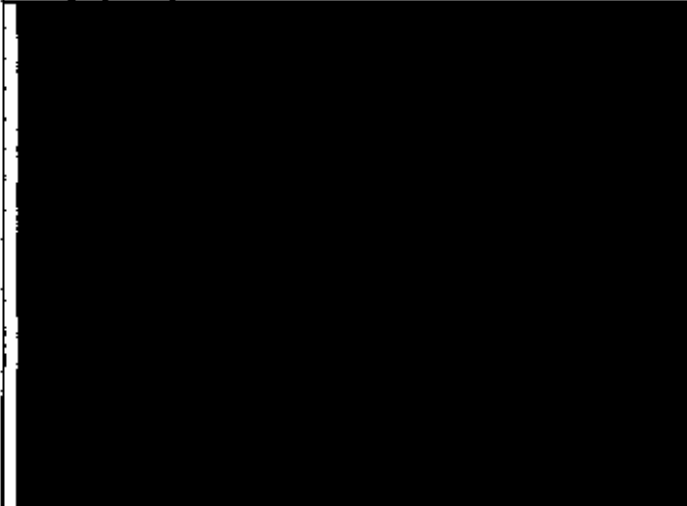


Foto 38 - Área de lavagem de peças no interior do PML.



Foto 39 - Estrutura sendo preparada para teste de potência.



Foto 40 - Fachada do PML.

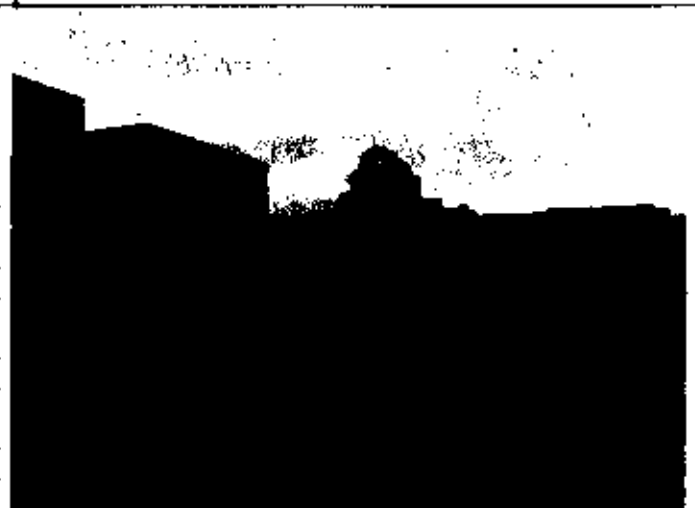


Foto 41 - Contaminação da brita com óleo em frente ao PML.

EM BRANCO



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

Fls.: 383
Proc.: 7071106
Rubr.:
2737

RELATÓRIO DE VISTORIA Nº 078/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 20 de outubro de 2009.

Dos Técnicos: Rose Mirian Hofmann – Analista Ambiental
Daniel Santos Pinho – Analista Ambiental
Laura Maria Silva Magalhães – Analista Ambiental
Michel Marcusso Kawashita – Analista Ambiental

Ao Coordenador: Eugênio Pio Costa
COTRA/CGTMO/DILIC

Assunto: Vistoria realizada em 26.08.09 à Oficina de Vagões 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 Oficina de Vagões da ALL Malha Sul S.A em Ponta Grossa/PR, a fim de subsidiar a regularização do empreendimento. Durante a vistoria, foi informado sobre a intenção de desativar a Unidade. Entretanto, como não há no processo de licenciamento uma posição oficial do empreendedor a este respeito, dar-se-á continuidade ao processo de regularização. Caso seja decidido pela desativação, o IBAMA emitirá documento com orientação sobre as ações necessárias para o descomissionamento a fim de evitar que eventuais passivos ambientais fiquem sem tratamento.

DESENVOLVIMENTO DA VISTORIA

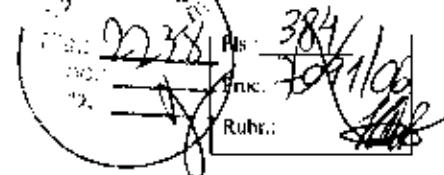
A vistoria foi iniciada no galpão da Oficina de Vagões, apresentado na Foto 1 e 2. O galpão é bastante antigo, da época da extinta RFFSA, construído em madeira e com piso de concreto. Foi possível verificar na vistoria que algumas das operações anteriormente realizadas nesta Unidade de Apoio já foram suspensas, o que deixou áreas e equipamentos sem utilização.

As Fotos 3 e 4 mostram a cabine de pintura na qual era realizado jateamento de granalha, não mais executado no local. Na Foto 5 tem-se um reservatório de água desativado, que servia para o teste de estanqueidade em vagões.

A Foto 6 retrata um compressor ainda em operação, na lateral da oficina. O pequeno volume de óleo gerado na operação do equipamento é drenado para o expurgo visualizado na Foto 7. Para evitar o acúmulo de água foi instalada uma cobertura metálica sobre a tampa do expurgo (Foto 8).

O óleo retido na caixa de expurgo é recolhido sempre que atinge volume considerável para descarte. A caixa de expurgo do compressor existe desde a administração da RFFSA e pode ser

EM BRANCO



foco de contaminação por óleo. A existência de contaminação na planta será analisada no processo de regularização da unidade e, se necessário, será solicitado programa de remediação/recuperação das áreas contaminadas.

A Unidade conta com Separador de Água e Óleo (SAO), localizado em frente à cabine de pintura da oficina, já desativado há mais de 15 anos. O separador recebia o efluente da lavagem de vagões, operação na qual também se operava uma caldeira. Outras instalações desativadas estão apresentadas na Foto 10 – reservatório de água e Foto 11 – Sistema de resfriamento do compressor.

Devido ao grande número de estruturas e equipamentos desativados, vale registrar a importância de que os resíduos gerados em demolição sejam adequadamente gerenciados. A exemplo disto, deve ser dada destinação adequada aos resíduos mostrados nas Fotos 13 e 14, em conformidade com a CONAMA 307/2002.

No interior da oficina, foram verificadas as caçambas para coleta seletiva de resíduos (Foto 15). São 4 recipientes para promover a separação entre: papel, plástico, metal e resíduos orgânicos. Na caçamba de resíduos orgânicos havia mistura com resíduos de construção civil. Deve-se priorizar a separação entre estes, considerando que a sua destinação também difere. Além disso, deve ser adicionado recipiente para resíduos perigosos e outro para resíduos não-recicláveis.

Para armazenamento temporário de resíduos, a Unidade possui uma Central, apresentada na Foto 16. Líquidos vazados no piso da Central são encaminhados para um tanque enterrado (Foto 17 e 18) que permanece tampado com uma telha para evitar acúmulo de água da chuva. Deve ser analisada a estanqueidade deste reservatório, bem como a compatibilidade de seu volume com o volume de resíduos líquidos armazenados na central, para garantir que não haja contaminação do solo e/ou da água subterrânea. A cobertura com telha também deve ser alvo de adequação, já que esta não impede a entrada de água da chuva que escoar superficialmente pelo solo.

Na Unidade vistoriada foram identificados vários pontos com risco de incêndio e vazamento de produto químico. É o caso do Depósito de Inflamáveis que se dá em estrutura da extinta RFFSA (Foto 19 a 22). O local apresenta rupturas no piso e na cobertura e, caso permaneça em funcionamento, deve ser reestruturado a fim de atender às condições de segurança estipuladas pela ABNT NBR 17505. No local só foi verificada a presença de um extintor de incêndio, o qual se apresentava com o prazo de validade vencido.

Além deste depósito, há também um antigo depósito de GLP (Foto 23), depósito de oxigênio (Foto 24), depósito de cilindros de resina de poliéster (Foto 25) e depósitos de gases de solda (Fotos 26 e 27). Mesmo com tantos riscos presentes, a unidade não possui um sistema de combate a incêndio efetivamente em operação. O tanque de água para este fim, apresentado na Foto 28, nunca foi colocado em operação na planta. No processo de regularização foi solicitado Plano de Ação Emergencial, no qual devem constar os procedimentos para atendimento a acidentes na Unidade.

Há coleta de água de poço na unidade, sem aplicação de qualquer tratamento antes da utilização. O empreendedor deve providenciar a outorga para utilização do recurso. Não foi informada a quantidade média de água captada pelo fato de não haver medidor de vazão.

O empreendedor é proprietário do transformador existente na unidade, sendo responsável pela sua manutenção. É indicada a análise do óleo isolante utilizado, a fim de verificar se há PCB (bifenila policlorada) em sua composição.

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Com base no exposto neste relatório, são recomendadas ações de intervenção pelo empreendedor, bem como orientações de procedimentos, as quais são listadas abaixo. As demais constatações e recomendações, que dependam de análise dos estudos ambientais protocolados no IBAMA, serão tratadas no parecer técnico da regularização da unidade.

EM BRANCO

1. Comunicar previamente o IBAMA em caso de desativação da Unidade. A partir do comunicado oficial será emitido documento pelo IBAMA com orientação sobre as ações necessárias para o descomissionamento, a fim de evitar que eventuais passivos ambientais fiquem sem tratamento.
2. Dar destinação adequada aos resíduos de construção civil existentes na Unidade, em conformidade com a CONAMA 307/2002.
3. Acrescentar à segregação de resíduos da Oficina recipientes específicos para resíduos perigosos e para resíduos não-recicláveis.
4. Analisar a compatibilidade do volume de resíduos líquidos armazenados na Central de Resíduos e o volume do reservatório existente para contê-los e caso de vazamento. Testar a estanqueidade deste reservatório e adequar sua cobertura, visto que a mesma não impede a entrada de água da chuva que escoar superficialmente pelo solo.
5. Adequar o depósito de produtos inflamáveis, a fim de atender às condições de segurança estipuladas pela ABNT NBR 17505.
6. Implantar sistema de combate a incêndios compatível com o risco existente na Unidade. Na regularização, será exigido certificado de regularidade emitido pelo Corpo de Bombeiros.
7. Apresentar outorga para captação de água.
8. Apresentar laudo de análise do óleo isolante utilizado no transformador, a fim de verificar se há PCB (bifenila policlorada) em sua composição.

Rose M. Hofmann
ROSE MIRIAN HOFMANN
Analista Ambiental

Laura Maria Silva Magalhães
LAURA MARIA SILVA MAGALHÃES
Analista Ambiental

Daniel Santos Pinho
DANIEL SANTOS PINHO
Analista Ambiental

MICHEL MARCUSSO KAWASHITA
Analista Ambiental

EM BRANCO

ANEXO FOTOGRÁFICO



Foto 1 Vista da oficina de vagões.



Foto 2 - Interior do Posto de Manutenção de Vagões (PMV).



Foto 3 - Recuperação de escotilhas, onde se fazia jateamento com granalha.



Foto 4 - Exaustão na área onde era feito jateamento com granalha.



Foto 5 - Reservatório de água usado antigamente para testar vazamentos em vagões



Foto 6 Compressor na lateral da oficina.

EM BRANCO

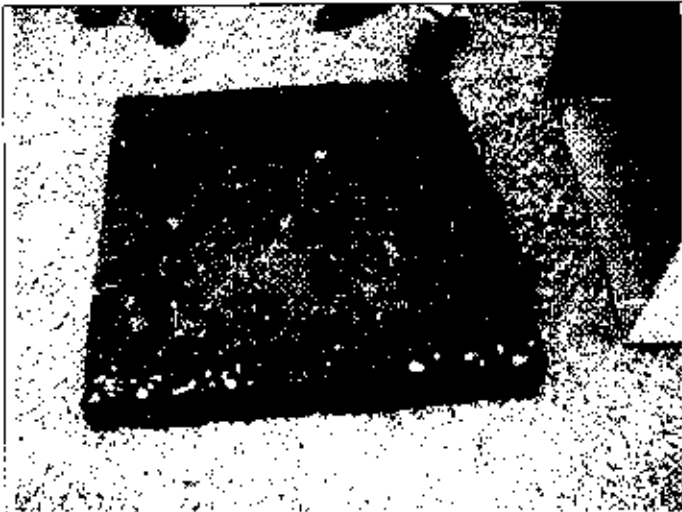


Foto 7 - Expurgo do compressor.

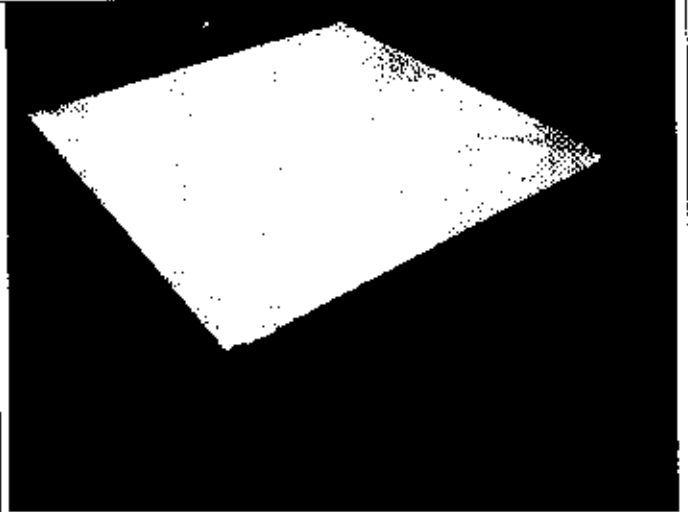


Foto 8 - Cobertura do expurgo para evitar acúmulo de água.

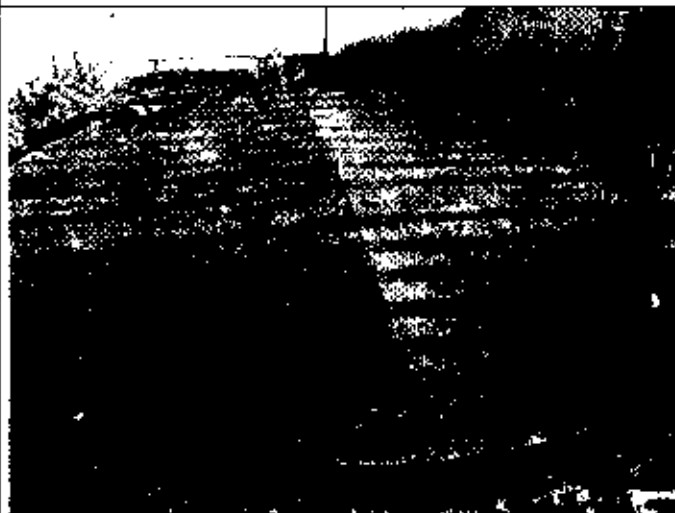


Foto 9 - Separador de água e óleo em frente à cabine de pintura.

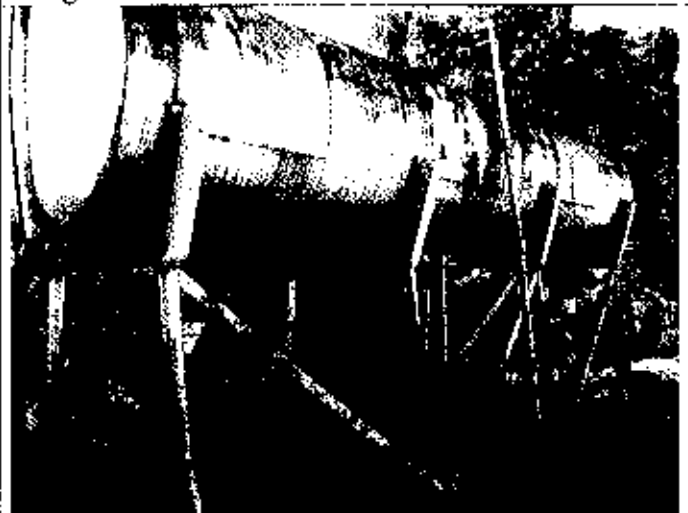


Foto 10 - Reservatório de água desativado.

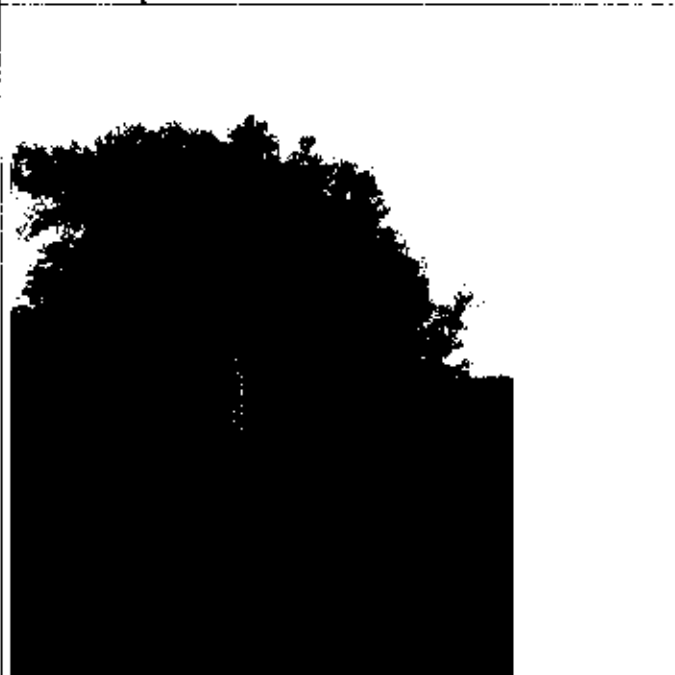


Foto 11 - Sistema de resfriamento do compressor (desativado).



Foto 12 - Vagões sucateados nos fundos da unidade.

EM BRANCO



Foto 13 - Resíduos de construção civil.



Foto 14 - Resíduos de construção civil.



Foto 15 - Caçambas para resíduos no interior da oficina (papel, metal, plástico e resíduos orgânicos).

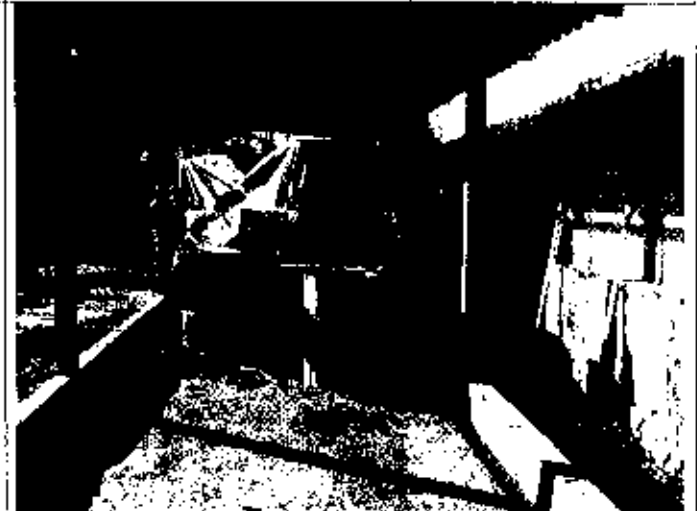


Foto 16 - Central de resíduos.



Foto 17 - Saída central de resíduos.



Foto 18 - Caixa coletora da central de resíduos.

EM BRANCO



Foto 19 – Depósito de inflamáveis.



Foto 20 – Depósito de inflamáveis sem contenção, com rupturas no piso de madeira e no telhado.

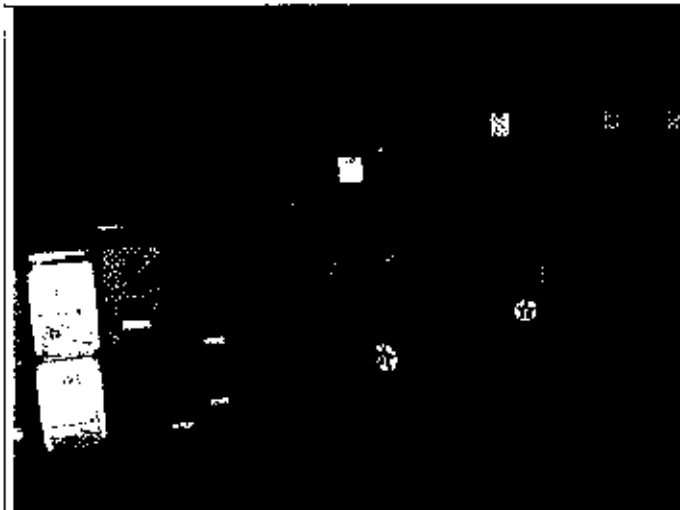


Foto 21 - Interior do depósito de inflamáveis.

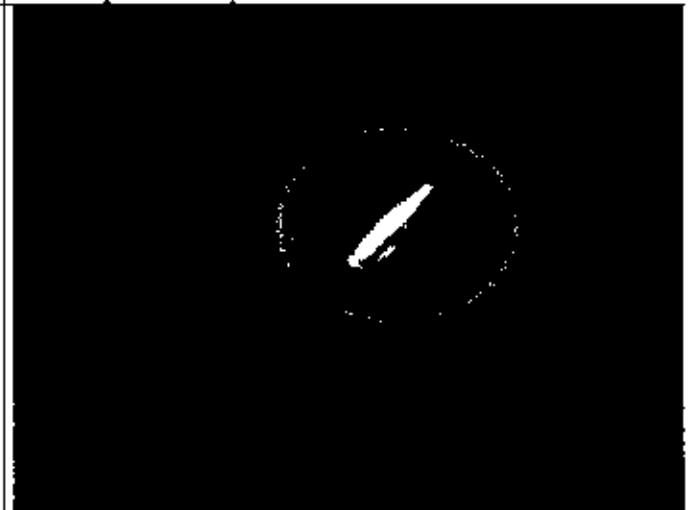


Foto 22 – Ruptura no telhado do depósito de inflamáveis.



Foto 23 Antigo depósito de GLP e oxigênio.

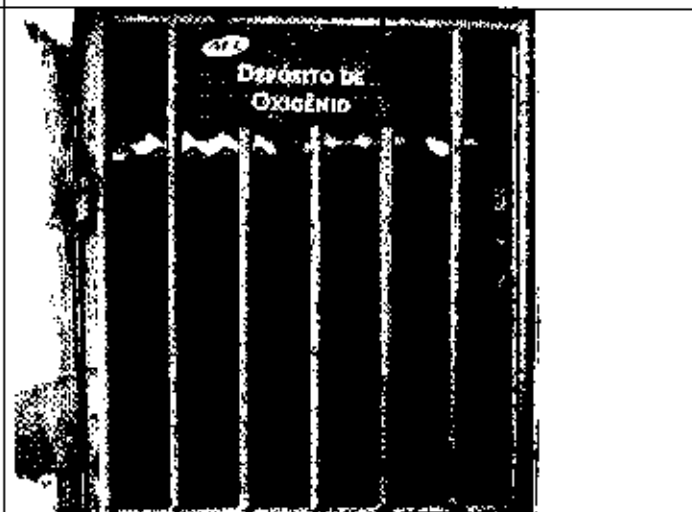


Foto 24 – Antigo depósito de oxigênio, ainda com cilindros armazenados.

[assinatura]
[assinatura]
7/8

EM BRANCO



Foto 25 – Cilindros de resina de poliéster (Número ONU 3269)

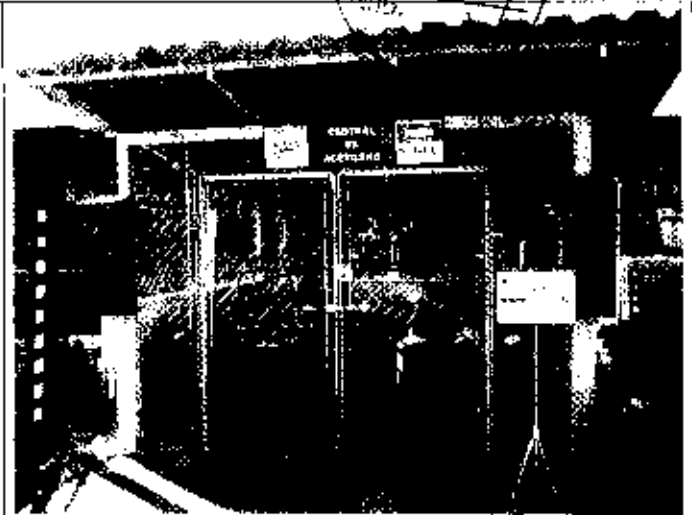


Foto 26 – Gás para solda (acetileno).

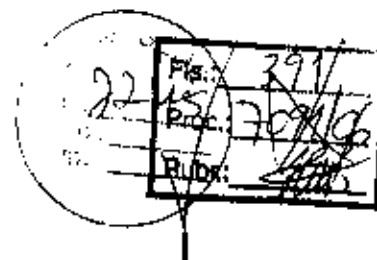


Foto 27 – Gás para solda (O₂).



Foto 28 – Tanque de armazenamento de água para os hidrantes de combate a incêndio.

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 Civis

Memorando nº 065 /2009 - COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 20 de outubro de 2009.

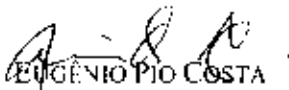
Ao Chefe do Núcleo de Licenciamento Ambiental do Paraná

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, encaminho em anexo o Relatório de Vistoria nº 065 – COTRA/CGTMO/DILIC, que contou com a participação deste Núcleo.
2. Solicito novamente apoio deste NLA, a fim de dar o devido encaminhamento para a recomendação de autuação. As demais recomendações do relatório serão encaminhadas ao empreendedor pela COTRA, mediante ofício.
3. Coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,


EUGÊNIO PIO COSTA
Coordenador
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

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 3316 1071, Fax: (0xx) 61 3225-0445 - URL: <http://www.ibama.gov.br>



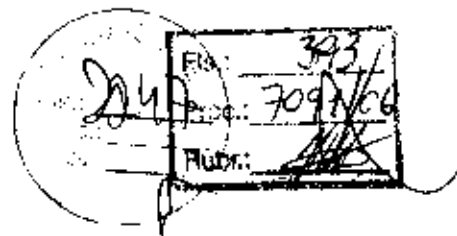
TERMO DE ENCERRAMENTO DE VOLUME

Aos dois dias do mês de fevereiro do ano de dois mil e dez, lavro o presente Termo de Encerramento do Volume 11 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., constituído das fls. 194 a 392, devidamente numeradas e rubricadas.

ROSE MIRIAN HOFMANN

ANALISTA AMBIENTAL - Matrícula 1355073
TÉCNICO RESPONSÁVEL PELO PROCESSO

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 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3225-0415 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

TERMO DE ABERTURA DE VOLUME

Aos dois dias do mês de fevereiro do ano de dois mil e dez, lavro o presente Termo de Abertura do Volume III 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. 393.

Rose M. Hoffmann

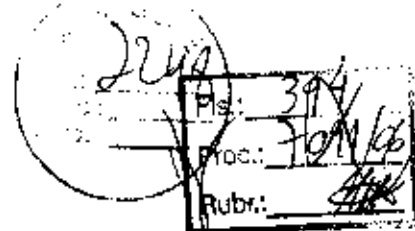
ROSE MIRIAN HOFFMANN

ANALISTA AMBIENTAL – Matrícula 1355073
TÉCNICO RESPONSÁVEL PELO PROCESSO

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 3316-1293, Fax: (0xx) 61 3307-1328 -- URI : <http://www.ibama.gov.br>



Ofício nº 333/2009 COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 30 de novembro 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**
Processo nº 02001.007091/2006-23

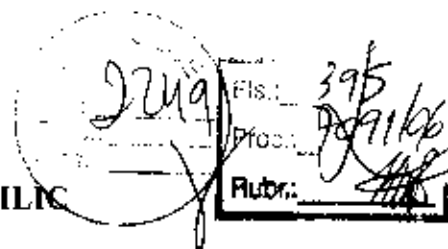
Senhor Gerente,

1. No âmbito do licenciamento ambiental das Unidades de Apoio da Malha Ferroviária Sul, em decorrência das vistorias realizadas às Unidades do Estado do Paraná no período de 29 e 30/06/09 e 24 a 28/08/09, encaminho cópia dos relatórios de vistoria contendo exigências e recomendações de intervenções corretivas e de melhoria, as quais estão consolidadas no anexo deste ofício.
2. As exigências e recomendações visam adequar a operação das unidades à legislação vigente; garantir que as medidas e dispositivos de controle funcionem adequadamente a fim de evitar contaminação do solo, água e ar; compatibilizar a atividade desenvolvida ao ambiente na qual está inserida e incentivar a racionalização do uso dos recursos naturais em prol da melhoria da qualidade ambiental.
3. Nesta linha, os apontamentos que notadamente sejam aplicáveis às demais unidades de apoio da ALL Malha Sul já podem ser providenciados nas demais unidades, visto que configuram em benefícios à gestão ambiental. Com base nas vistorias realizadas e nos estudos ambientais protocolados no IBAMA, está sendo elaborado o Parecer Técnico conclusivo sobre a regularização das referidas Unidades.
4. Coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,

Eugênio Pro Costa
Coordenador de Licenciamento de Transportes
COTRA/CGTMO/DILIC

EM BRANCO



Apucarana (PR), 29.06.09

Relatório de Vistoria nº 061/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC

1. Adequar a segregação de resíduos da unidade, bem como garantir seu gerenciamento adequado desde a geração até a destinação final.
2. Providenciar estrutura de contenção para a tancagem de óleo diesel que abastece o gerador da secagem de arcia.
3. Adotar as medidas de controle necessárias para evitar contaminação do solo e água pelo óleo e outros produtos químicos manipulados e movimentados na unidade.

Maringá (PR), 30.06.09

Relatório de Vistoria nº 062/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC

1. Garantir o gerenciamento adequado dos resíduos, desde a geração até a destinação final.
2. Apresentar proposta de adequação da Estação de Tratamento de Efluentes, a fim de propiciar sua operação com a eficiência requerida. Caso não haja intenção de operacionalizar a Estação, apresentar plano de desativação da mesma.

Estação Desvio Ribas (km 232+426) no município de Ponta Grossa (PR), 26.08.09

Relatório de Vistoria nº 065/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC

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.
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.

Pátio Iguaçu (Curitiba/PR), 25.08.09

Relatório de Vistoria nº 70/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC

1. Promover uma limpeza nas instalações e no piso do Posto de Manutenção de Locomotivas, a fim de permitir a identificação de vazamentos pontuais, caso existam. O procedimento de limpeza deve ser periódico, atentando para a adequada destinação dos efluentes e resíduos gerados.
2. Apresentar propostas de exaustão alternativa para o galpão de manutenção de locomotivas, com associação de filtros para retenção dos poluentes liberados nos testes das máquinas em manutenção.
3. Para o tanque de combustível que está em manutenção deve ser enviado ao IBAMA o laudo de conformidade da instalação a ser emitido pela empresa responsável pela manutenção. Este laudo será requerido para todas as tancagens de combustível, em atendimento à CONAMA 273/00.
4. Remover a estrutura de concreto existente na via pública, ao lado da tancagem de combustíveis, de modo a permitir o livre tráfego na via pública.
5. Conectar a válvula de saída das bacias de contenção ao Separador de Água e Óleo da unidade.
6. Identificar os resíduos armazenados na Central da Unidade, mantendo-os separados de acordo com possíveis incompatibilidades entre eles. Para resíduos líquidos, devem ser implantadas bacias de contenção.
7. Para maior eficiência na segregação de resíduos, adotar recipiente na cor laranja, a fim de separar os resíduos não recicláveis perigosos dos demais.
8. Conferir e corrigir, se necessário, a identificação dos vagões tanque que estavam estacionados na unidade no momento da vistoria. Os mesmos possuem identificação de carga perigosa, embora estejam sendo utilizados apenas para transporte de água.
9. 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.
10. Promover inspeção periódica em toda área da unidade, a fim de identificar vazamentos de óleo, a exemplo daqueles apontados neste relatório, promovendo a limpeza e recuperação destes locais.

Usina de Trilhos Rio Verde, em Ponta Grossa/PR, 24.08.09

Relatório de Vistoria nº 71/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC

1. Construir bacia de contenção para o armazenamento de óleo diesel e garantir a visibilidade da sinalização de segurança existente.
2. Adequar o sistema de combate a incêndio da Unidade, visto que será solicitado certificado de regularidade do Corpo de Bombeiros no processo de regularização.
3. Implantar medida de controle para os respingos de óleo oriundos da lubrificação dos trilhos, ou adoção de prática alternativa que favoreça o deslizamento dos trilhos sem aplicação de óleo.
4. Para o óleo que respinga da composição carregada com as barras de trilho já soldadas, adotar medida corretiva que evite a contaminação do solo. O problema pode ser corrigido com a limpeza do excesso de óleo nos trilhos antes do transporte, implantação de badeja coletora na composição utilizada no transporte

394
Proc. 7011/09
Fls. 50

- das barras, pela eliminação do óleo como facilitador do deslizamento no processo de solda ou por outra medida proposta pelo empreendedor.
5. Proceder a limpeza das áreas contaminadas por óleo, com remoção da brita e do solo contaminado e reposição de brita nova.
 6. Adequar os locais de armazenamento e manipulação de óleo e outros produtos químicos, mantendo-os sobre superfície impermeável e com dispositivos de contenção adequados para o caso de vazamentos.
 7. Adequar o armazenamento de resíduos, principalmente aqueles dispostos no pátio, a céu aberto e sobre solo permeável. Dar destinação aos resíduos de construção civil e aos pneus inservíveis atendendo as disposições das Resoluções CONAMA específicas para cada caso.
 8. Medir o nível de pressão sonora proveniente da operação do gerador. Caso os resultados estejam acima do limite previsto na normatização da ABNT, deve ser apresentado projeto de dispositivo de abafamento para edificação onde se encontra instalado o equipamento.
 9. Caso haja trecho de APP do Rio Verde ou de outro curso d'água dentro dos limites da unidade sob concessão da ALL, devem ser adotadas medidas de conservação da vegetação e da qualidade dos recursos hídricos, contemplando medidas de recuperação, se necessário.
 10. Recuperar a área do pátio para evitar o carreamento de sedimentos e incentivar a manutenção de áreas verdes nos locais não edificados da Unidade.

Uvaranas (Ponta Grossa/PR), 26.08.09

Relatório de Vistoria nº 72/2009 - COIRA/CGTMO/DILIC

1. Apresentar propostas de exaustão alternativa para o galpão de manutenção de locomotivas, com associação de filtros para retenção dos poluentes liberados nos testes das máquinas em manutenção.
2. Manter as Fichas de Informações de Segurança de Produtos Químicos (FISPQ's) atualizadas e em disponíveis em local acessível.
3. Estudar a possibilidade de relocação da área de convivência para os funcionários, existente entre as linhas férreas, para local com menor risco de acidentes e de maior conforto acústico.
4. Para os tanques de óleo lubrificante desativados, garantir que os mesmos estejam vazios de produtos, livres de vapor, protegidos contra violações e sinalizados.
5. Verificar a falta de proteção/isolamento no o cabo do pára-raio próximo aos tanques de combustível.
6. Inserir sinalização nas válvulas de drenagem das bacias de contenção da tancagem de combustível e de óleo lubrificante, a fim de que se possa identificar a situação aberto/fechado com maior facilidade. Os funcionários devem ser treinados para o manuseio da válvula, devendo a mesma permanecer fechada, sendo aberta somente para drenagem de água da chuva retida na bacia.
7. A água drenada das bacias de contenção deve ser encaminhada para Separador de Água e Óleo a fim de reter possíveis contaminantes.

Paranaguá (PR), 28.08.09

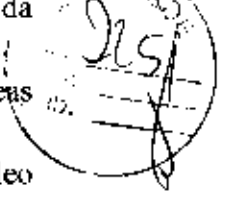
Relatório de Vistoria nº 074/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC

1. Fica proibida a operação de abastecimento de locomotivas no pátio, diretamente de caminhões tanque. O abastecimento deve ocorrer nos postos específicos para este fim e que contem com dispositivos adequados de controle para vazamento e incêndio.
2. Realizar manutenção no piso do PMV, a fim de corrigir rupturas que possam permitir a percolação de óleo e outros produtos químicos para o solo.
3. Verificar a possibilidade de aplicação de impermeabilizante no piso do PMV, com o objetivo de facilitar a limpeza e remoção de óleo vazado. Em caso de pintura do piso, deve ser delimitada a área permitida para circulação e a área restrita para manutenção.
4. Para o controle de pombos e outros espécimes da fauna deve ser observada a Instrução Normativa nº 141, de 19/12/2006 do IBAMA, que regulamenta o controle e o manejo ambiental da fauna sinantrópica nociva.
5. Manter as caçambas e contenedores de resíduos tampados para evitar a lixiviação de contaminantes para o solo.
6. Manter em arquivo apropriado a documentação relativa à coleta e destinação dos resíduos, considerando que os mesmos serão solicitados nos relatórios de acompanhamento dos Programas Ambientais após a emissão da Licença de Operação e podem ser alvo de fiscalização.
7. Adequar o depósito de inflamáveis, em atendimento aos requisitos de segurança estipulados na normatização da ABNT.
8. Instalar bacias de contenção para os produtos químicos no depósito, atentando para a segregação entre produtos incompatíveis.
9. Implantar identificação no galpão do compressor de ar, além de dispositivo de contenção para respingos de óleo abaixo do compressor.
10. Submeter a Unidade ao processo de *housekeeping*, para melhoria dos aspectos organizacionais em toda unidade. A organização e identificação de cada unidade colaboram para a redução do risco de acidentes.
11. Incentivar a revegetação das áreas não edificadas da Unidade.
12. Submeter o projeto da Central de Armazenamento Temporário de Resíduos da Unidade à análise prévia do IBAMA. Serão verificados os sistemas de controle propostos, bem como a compatibilidade do local selecionado para construção. O projeto deve indicar a tipologia e o volume previsto de resíduos para o armazenamento temporário e, caso haja previsão de resíduos perigosos, o projeto deve atender à Norma da ABNT específica para este caso.

Guarapuava (PR), 27.08.09

Relatório de Vistoria nº 076/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC

1. Recolher os tambores de óleo encontrados no pátio, mantendo-os em local com dispositivo de contenção para eventuais vazamentos.
2. Adequar o armazenamento temporário de sucatas a fim de evitar a lixiviação de contaminantes para o solo.
3. Instalar válvulas na saída das bacias de contenção, as quais devem permanecer fechadas, sendo abertas apenas para drenagem da água da chuva a ser direcionada para o SAO.



4. Recuperar a APP do córrego em que se faz o lançamento do efluente tratado da Unidade, a ser promovida em associação ao Programa de Educação Ambiental;
5. No Posto de Abastecimento, estender a impermeabilização do piso para áreas expostas ao risco de vazamento e que ainda não possuem cobertura.
6. Manter os tambores de óleo lubrificante, óleo de mancal e outros tipos de óleo sobre bacia de contenção.

Vila Oficinas, Curitiba (PR), 24.08.09
Relatório de Vistoria nº 077/2009 - CONTRA/CGTMO/DILIC

Vila Oficinas

1. Rever os indicadores de gestão ambiental divulgados em painéis na área administrativa da empresa. A correta percepção da gestão ambiental corporativa é de extrema importância para garantir o envolvimento e participação dos empregados nas ações correlatas.
2. Adequar o volume da bacia de contenção do separador de água e óleo.
3. Revisar as Fichas de Informações de Segurança de Produtos Químicos a fim de atenderem integralmente a ABNT NBR 14725.
4. Providenciar outorga para captação de água e autorização para lançamento de efluente na rede coletora da SANEPAR.
5. Adotar medida de contenção para retenção de respingos de óleo verificados no armazenamento temporário de peças no pátio.
6. Providenciar as seguintes adequações no Almoarifado do Complexo: sinalizar a separação entre produtos químicos incompatíveis, se houver; deve haver sistema de combate a incêndio aprovado pelo Corpo de Bombeiros, em atenção ao depósito de substâncias inflamáveis; o piso deve ser impermeabilizado; devem ser instaladas bacias de contenção ou o caimento do piso deve garantir que, em caso de vazamento, o líquido seja direcionado para recipiente estanque; deve ser reestabelecido o fornecimento de energia elétrica; a área adjacente à rampa de entrada/saída deve ser impermeabilizada e dotada de canaletas de drenagem.
7. Implantar dispositivo de controle de vazamentos no depósito de combustíveis para máquinas da via permanente.
8. Verificar a pilha de madeiras existente nas proximidades do galpão de carpintaria, que possui peças impregnadas com óleo e, além disso, pode servir de facilitador à proliferação de vetores.
9. Com relação ao viveiro de mudas, o empreendedor deve estar ciente de que o uso constatado em vistoria defere daquele comunicado ao IBAMA em todos os relatórios pertinentes ao acompanhamento do Programa de Educação Ambiental, o que será considerado na análise do cumprimento do referido programa.

PML próximo ao Pátio Iguaçu

10. Adequar a segregação de resíduos no PML e intensificar as ações de educação ambiental associadas.
11. Sinalizar o tanque desativado, localizado atrás da Central de Resíduos do PML.
12. Adequar o depósito de sucatas no pátio em frente ao PML.
13. Apresentar propostas de exaustão alternativa para o galpão de manutenção de locomotivas, com associação de filtros para retenção dos poluentes liberados nos testes das máquinas em manutenção.

14. Apresentar projeto com as medidas de controle para ruídos e emissões atmosféricas na estrutura de teste de potência em fase de instalação.
15. Promover inspeção em toda área da unidade, a fim de identificar vazamentos de óleo, a exemplo da área em frente ao PML, onde comumente ficam estacionadas locomotivas, promovendo a limpeza e recuperação destes locais.

Oficina de Vagões de Ponta Grossa (PR), 26.08.09

Relatório de Vistoria nº 078/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC

1. Comunicar previamente o IBAMA em caso de desativação da Unidade. A partir do comunicado oficial será emitido documento pelo IBAMA com orientação sobre as ações necessárias para o descomissionamento, a fim de evitar que eventuais passivos ambientais fiquem sem tratamento.
2. Dar destinação adequada aos resíduos de construção civil existentes na Unidade, em conformidade com a CONAMA 307/2002.
3. Acrescentar à segregação de resíduos da Oficina recipientes específicos para resíduos perigosos e para resíduos não-recicláveis.
4. Analisar a compatibilidade do volume de resíduos líquidos armazenados na Central de Resíduos e o volume do reservatório existente para contê-los e caso de vazamento. Testar a estanquidade deste reservatório e adequar sua cobertura, visto que a mesma não impede a entrada de água da chuva que escoa superficialmente pelo solo.
5. Adequar o depósito de produtos inflamáveis, a fim de atender às condições de segurança estipuladas pela ABNT NBR 17505.
6. Implantar sistema de combate a incêndios compatível com o risco existente na Unidade. Na regularização, será exigido certificado de regularidade emitido pelo Corpo de Bombeiros.
7. Apresentar outorga para captação de água.
8. Apresentar laudo de análise do óleo isolante utilizado no transformador, a fim de verificar se há PCB (bifenila policlorada) em sua composição.

Araucária (PR), 25.08.09

Relatório de Vistoria nº 69/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC

1. Adequar todas as etapas de gerenciamento de resíduos sólidos (geração, segregação, identificação, acondicionamento, armazenamento temporário, transporte, destinação), promovendo ações regulares de educação ambiental para os funcionários.
2. A execução de manutenção em vagões tanque deve ser precedida de degaseificação dos mesmos, no caso de vagões que apresentem risco de incêndio e explosão.
3. Corrigir as falhas de procedimentos presenciadas durante a vistoria no que se refere ao risco de incêndio e explosão associado a atividade de manutenção e lavagem de vagões tanque. Promover treinamento dos funcionários com relação ao programa de gerenciamento de riscos e às normas regulamentadoras no Ministério do Trabalho e Emprego.

2252

4. Adequar as estruturas de controle associadas à lavagem de vagões, contemplando: correção das bacias de contenção garantindo que vazamentos sejam contidos e que a água da chuva com possíveis resíduos oleosos sejam encaminhados para um Separador de Água e Óleo; imperfeições na contenção do efluente gerado, de forma a garantir que todo o efluente seja encaminhado à ETE.
5. Apresentar alternativa técnica à fossa que recebe o efluente sanitário gerado nas instalações do lavador de vagões, com dimensionamento compatível e eficiência que garanta o atendimento aos limites preconizados pela Resolução CONAMA nº 357/2005 ou limites mais restritivos definidos pelo órgão estadual e/ou municipal competente.
6. Garantir o pleno 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.
7. Recuperar a APP do córrego que passa nos limites da Unidade.
8. Dar destinação adequada aos resíduos e entulho depositados em APP.
9. Adequar todos os depósitos de produtos inflamáveis da unidade, com implantação de identificação e sistemas e controle pertinentes (controle de vazamentos com bacia de contenção, extintores para combate a incêndio, dentre outros julgados pertinentes).
10. Adequar as o galpão de equipamentos existente no lavador de vagões com foco na organização, identificação dos produtos armazenados, manutenção e reparo em fontes de risco de acidentes (rede elétrica, produtos inflamáveis).
11. Diagnosticar os vazamentos de água na Unidade, como foco principal na lavagem de vagões. Implantar metas de eliminação do desperdício, controle de vazamentos, além de projeto de recirculação da água.
12. Acionar o INMETRO para recuperação da área de sua responsabilidade, após proceder o descarte dos resíduos lançados no solo.
13. Revegetar a área do campo de futebol a fim de evitar o carregamento de sedimentos.
14. Promover inspeção em toda área da unidade, a fim de identificar vazamentos de óleo, a exemplo daqueles apontados neste relatório, promovendo a limpeza e recuperação destes locais.

EM BRANCO



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

Fls.:	394
PROC.:	01106
Rubr.:	4118

PARECER TÉCNICO Nº 221/09 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 16 de dezembro 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 Araucária - 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 Araucária, 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 Araucária 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 Araucária, 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

III – CARACTERIZAÇÃO DA ATIVIDADE

Conforme informações fornecidas no Estudo Ambiental (EA), o empreendimento em questão localiza-se no município de Araucária, ocupando uma área de aproximadamente 1.200 m² na Av. das Nações, no bairro Estação.

As instalações compreendem uma área para lavagem de vagões e um pátio para a manutenção dos vagões, uma unidade de tratamento de efluente, um tanque de água, além de edificações como galpões, garagem, escritórios, entre outros. As edificações são destinadas em sua maioria ao uso comercial (alojamento, vestiário e escritório). O terreno da área de estudo sempre foi pertencente a RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A.

As unidades de apoio foram descritas da seguinte forma:

* Primeiro ponto: corresponde a estação do pátio, construída em alvenaria e em bom estado de conservação. No local está estabelecido o escritório da via, que possui sala de reunião, copa, sanitários e vestiários para utilização dos colaboradores e visitantes. Ao lado do escritório existe um pequeno estacionamento coberto com capacidade para 6 veículos.

* Segundo Ponto: compreende a casa de alvenaria, com alojamento para os maquinistas e condutores que utilizam o pátio como ponto de parada ou até os próprios funcionários da produção, em dias com turnos prolongados. Assim como na estação, o pernoite possui sanitário e vestiário.

* Terceiro Ponto: localiza-se o depósito da via onde são armazenados tanques com combustível, (gasolina e diesel). O mesmo não possui bacia de contenção para eventuais vazamentos destes produtos. São também armazenadas na área ferramentas e máquinas da via como, furadeira de trilho, furadeira de dormentes, socadora, conjunto gerador e equipamentos hidráulicos. Em uma sala na mesma casa funciona o CTC - Central de Tecnologia e Controle, onde são realizadas manutenções elétricas do pátio.

* Quarto Ponto: corresponde ao posto de manutenção de vagões (PMV) esta estabelecido no galpão de maiores dimensões da unidade.

* Quinto Ponto: corresponde ao setor de lavagem de vagões-tanque, em área sem cobertura e com uma rampa de concreto por toda a extensão do lavador. A rampa possui canaletas de drenagem de efluente direto para a estação de tratamento localizada ao lado. Os vagões com óleo vegetal são lavados, para em seguida serem carregados com óleo diesel, sendo que as impurezas retiradas dos vagões durante a limpeza são armazenadas em 2 tanques aéreos de óleo residual, instalados em local com bacia de contenção e piso de concreto. Outro importante aspecto é que junto ao lavador é realizada a aferição dos vagões-tanque pelo IPEM - Instituto de Pesos e Medidas, cuja estrutura operacional conta com 2 tanques de 60.000 litros cada, de água para reuso.

É importante destacar 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

EM BRANCO,

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 Araucária - Paraná.

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.

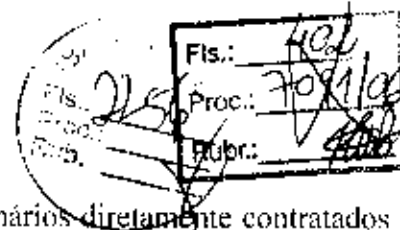
Na base de apoio de Araucária, a ALL mantém Posto de Manutenção e Lavagem de Vagões. Há também local para pernoite para funcionários da unidade. Araucária possui diversos entroncamentos ferroviários e vários ramais atendendo as indústrias da região e ligando-se a outras ferrovias em todas as direções.

Em 2009, a ALL possuía duas unidades ferroviárias e duas rodoviárias, em Araucária:

- Araucária Cargas km 132,20: nessa Unidade as principais atividades eram: formação e recomposição de trens, carga e descarga de vagões, revisão e lavagem de vagões, atendimento a clientes e licenciamento e cruzamento de trens.
- Terminal Intermodal de Araucária, que ficava dentro do Araucária Cargas e onde circulavam nessa unidade aproximadamente 22 trens por dia, cada um com 80 vagões, trafegando ate o Porto de Paranaguá ou retornando, a maioria transportando soja e farelo de soja, além de açúcar, adubos, fertilizantes, cimento e cal.
- Terminal de Combustíveis, no km 127.3 (ferroviário).

EM BRANCO.

- Terminal da White Martins (rodoviário).



Quanto aos trabalhadores, Atualmente, em Araucária, há 51 funcionários diretamente contratados pela ALL, incluindo-se maquinistas, que não fazem parte das operações de manutenção propriamente ditas desenvolvidas na unidade. A maior parcela dos funcionários lotados na unidade de Araucária são manobristas e operadores de mesa. Apenas 15 exercem funções operacionais. O setor operacional fica praticamente todo a cargo de pessoal terceirizado. Dentre os funcionários da concessionária, parte deles é originária da antiga RFFSA. Em muitas unidades, esses antigos funcionários da RFFSA foram contratados pelas terceirizadas. Por exercerem funções tipicamente técnicas, a maioria dos funcionários possui no máximo ensino médio.

Cinco empresas respondem pela contratação dos trabalhadores terceirizados. Segundo a ALL, são 58 funcionários, predominando as funções técnicas de mecânicos e manutenção da via permanente. É importante destacar que com as privatizações ocorreram as reformulações no quadro de funcionários da ALL.

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.

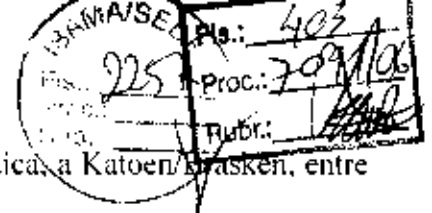
No caso específico da unidade de Araucária, pode-se observar a existência de diversos tipos de reflexos sobre a economia local. Desde a sua implantação até a falência do transporte ferroviário público foi possível observar uma forte interação entre a ferrovia e sua cidade. O desenvolvimento industrial de Araucária sempre esteve fortemente associado à ferrovia.

A Unidade atualmente é responsável pela geração de 109 empregos diretos, são 51 empregados diretamente contratados pela ALL, além de 58 funcionários terceirizados, a maioria deles residente no próprio município. Além destes, há diversas possibilidades de interação que levam a geração de empregos indiretos.

Conforme informações do EA, em termos dos reflexos operacionais sobre a comunidade local, há que destacar o caráter industrial da região. Segundo a CODAR, Araucária possui atualmente três áreas industriais definidas.

A instalação da CIAR vizinha a Cidade Industrial de Curitiba – CIC, de certa forma esta associada à presença da ferrovia e outras vias de acesso que permitem o acesso a outros estados, ao Porto de Paranaguá e a países da América do Sul. Há ainda a destacar a forte interação da Unidade com outras empresas, algumas inclusive utilizando o espaço da ALL. Segundo a Prefeitura Municipal, pelo terminal intermodal em Araucária passam 22 composições por dia, predominando o transporte de soja e farelo de soja. Entre as empresas que fazem vizinhança com a Unidade pode-

EM BRANCO



se citar a Sul Defensivos Agrícolas, Zacli, a Logibrás, a Avant Logística, a Katoen/Brasken, entre outras.

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 Araucária 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 e projetos como o Housekeeping que estimulam a organização do espaço de trabalho.

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 Araucária.

Quanto ao patrimônio histórico/cultural o estudo informou que na região de Araucária, nos séculos XVI e XVII, habitavam indígenas, os quais denominaram o lugar de Tindiquera. Com a doação de sesmarias pelo governo imperial iniciou-se o plantio de lavouras de subsistência, sendo que a pequena população vivia em extrema pobreza. Em 1876 chegaram os primeiros imigrantes eslavos, logo em seguida os alemães, italianos, ucranianos, sírios, franceses, portugueses, ingleses, tchecos, judeus, e japoneses, em 1950.

O município de Araucária foi criado em 1890. Em 1972 foi inaugurada a refinaria Presidente Getúlio Vargas (REPAR), pela PETROBRÁS, e em 1973 foi criado o Centro Industrial de Araucária (CIAR). Deram início, então, ao processo de industrialização do Município, gerando inúmeros empregos e proporcionando a transferência de trabalhadores do meio rural para o urbano, se transformando em pólo agro-industrial. Localizado em posição estratégica em relação ao MERCOSUL, o Município atualmente está dotado de infra-estrutura destinada as indústrias, tais como acesso rodoferroviário e fácil conexão com aeroporto e portos marítimos. Em 2008, estavam instaladas em Araucárias grandes empresas, tais como: Fosfertil, CSN Paraná, Siderúrgica Guairá (GERDAU), Berneck, Cocelpa, Imcopa, Tri-Sure, Hubner Auto Línea, Novozymes e muitas outras.

Conforme EA, Araucária pertence à Região Metropolitana de Curitiba e está em seu território a Represa do Passauna, a qual abastece de água a região da capital paranaense. Seu território está dividido em diversos bairros urbanos e rurais, dentre os quais Tindiquera, Capela Velha e Estação, onde estão instalados os trilhos e as unidades da América Latina Logística (ALL).

Consta no EA a relação de todos os bens tombados pelo patrimônio nacional bem como municipal e estadual de cunho material, natural e imaterial que deverão ser preservados para as futuras gerações.

Quanto ao Uso e ocupação do solo na área de influência da Unidade de Araucária, é importante destacar a localização do pátio da ALL, que está situado no bairro de Fazenda Estação Velha. Esta é uma região de ocupação mais antiga, próxima ao centro de Araucária.



EM BRANCO

A presença do pátio induziu a ocupação segmentada na região. Na parte central do pátio não há nenhum equipamento urbano, como viadutos ou passarelas, que permita a travessia do pátio, a travessia mais próxima se encontra junto a viaduto sobre a linha férrea.

Conforme estudo, apesar da sua inserção numa região tipicamente urbana, não há residências muito próximas. Segundo informações do EA, foi identificada apenas uma moradia localizada no raio de 100 metros. As demais estão, no mínimo, a uma distância um pouco superior a esse limite.

Além da população do entorno, há que considerar a presença de diversas empresas no âmbito do pátio ferroviário, muitas das quais contam com a linha férrea para o escoamento da sua produção. Quanto às estruturas urbanas disponíveis, a travessia existente sobre a linha férrea é possibilitada por viaduto, que constitui naquela região a única forma segura de realizar a travessia.

A escola municipal Senador Marcos Freire localiza-se junto ao viaduto que transpõe a linha férrea. Apesar de distante da Estação, localiza-se bem próximo a linha.

Segundo o EA, existe um empreendimento de grande porte sendo construído as margens da via férrea, bem próximo a Estação. Entretanto, não houve explicação por parte da empresa consultora sobre o tipo do empreendimento nem as distâncias do mesmo em relação à Unidade de Apoio de Araucária.

Entendo que deverão ser encaminhadas ao Ibama informações quanto à 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 faz parte desse ponto de risco uma escola e uma empresa de grande porte.

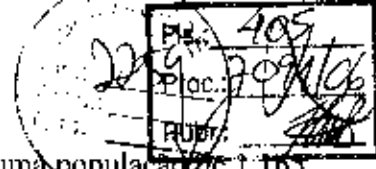
Quanto à caracterização sócio-econômica da área de influência da unidade, os dois bairros que tem o pátio ferroviário como limite são tipicamente residenciais. Mesmo o pequeno comércio e prestadores de serviços existentes atendem basicamente a população local. Apenas as indústrias existentes se diferenciam por serem, em sua maioria, de grande porte.

O EA utilizou informações dos bairros mais próximos da unidade. Segundo informações, no ano 2000 estes bairros totalizavam 289 domicílios no setor censitário utilizado como referência do entorno mais imediato ao empreendimento. Justamente por se tratar de área de ocupação mais antiga e consolidada não havia domicílios improvisados. Não foi observada a presença de favelas ou aglomerados subnormais. Trata-se de uma região de moradias de padrão médio de construção, espelhando a presença preponderante de moradores de classe B e C.

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 38% da população. Apenas 39,4% dos domicílios apresentavam-se ligados a rede geral, provavelmente pluvial. A coleta de lixo atende praticamente a totalidade da comunidade. A região é bem servida de serviços públicos, contando também com posto de saúde e escola pública, muito bem conservada. Alguns destes indicadores relativos ao atendimento de serviços públicos são inclusive melhores no entorno do que a média municipal. É o caso de abastecimento de água por rede geral e de coleta de lixo.



EM BRANCO,



O entorno mais próximo da unidade de Araucária, em 2000, contava com uma população de 1.165 pessoas, segundo as informações do setor do Censo Demográfico. O seu perfil etário apresentava-se com uma maior proporção de crianças e jovens e menor proporção de idosos.

Em termos de remuneração, a população do entorno apresentou uma distribuição muito próxima a média do município. A maior diferença ficou por conta dos responsáveis com rendimento até um salário mínimo, em que a população do entorno apresentou uma situação mais favorável.

Quanto à caracterização sócio-econômica do município em que insere a Unidade da ALL, pode-se considerar que Araucária é fortemente urbanizado, contando com 91,4% dos seus habitantes residindo na área urbana. Em 2000, sua população era de 94.258 pessoas, tendo apresentado uma taxa anual de crescimento demográfico de 5,29%, uma das mais elevadas da região metropolitana de Curitiba. Em 2007, a contagem da população enumerou 109.943 habitantes, correspondendo assim a um crescimento anual mais modesto, de 2,2%. O número de domicílios, em 2000, era de 28.251.

Há que destacar que o crescimento demográfico de Araucária está fortemente relacionado ao processo de industrialização direcionado pela Prefeitura Municipal assim como a instalação da refinaria da Petrobrás (1972). A população municipal passou de 17.490 em 1970 para os atuais 109 mil, concentrada basicamente na área urbana. Esse crescimento exacerbado foi fruto de intenso processo migratório, estimulado pela expansão das oportunidades de emprego.

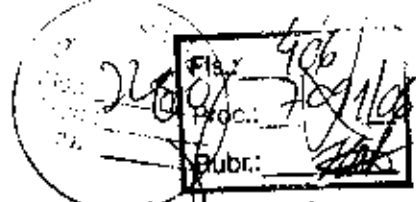
Os serviços de infra-estrutura urbana estão parcialmente disponíveis aos moradores do município. Segundo a SANEPAR, o abastecimento de água atendia 29.449 residências em 2006, enquanto os serviços de esgotamento sanitário apenas 9.546 domicílios.

A expansão de Araucária está associada principalmente à industrialização da Região Metropolitana de Curitiba, sendo a elevada dimensão do seu PIB - Produto Interno Bruto liderado pela Refinaria da Petrobras. De acordo com informações da Secretaria da Fazenda, em 2006 o valor adicionado da indústria era responsável por 90,1% do valor adicionado do município. A importância da sua produção industrial pode ser percebida através do peso do valor adicionado do seu setor industrial do município no total do estado: 18,6%.

Segundo o E.A, o estímulo as atividades que tenham um poder de irradiar efeitos positivos locais em termos de geração de renda e emprego é importante subsídio para o desenvolvimento sócio-econômico do município. Em função do tipo de mão-de-obra utilizado pela Unidade da ALL, seu papel é extremamente importante em termos sociais. Ademais, muitas empresas gravitam em torno da Unidade, incrementando o seu papel na geração de empregos diretos e indiretos.

Após análise do estudo verificou-se a diversidade econômica bem como social existente no município de Araucária. 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.

EM BRANCO



* 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:

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.

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.

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 Araucária.

Geração de emprego e renda diretos e indiretos:

EM BRANCO.

O empreendimento tem sido responsável pela geração de emprego e renda tanto direto quanto indireto no município de Araucária. 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 funcionamento da unidade operacional de Araucária significa a geração de 109 empregos diretos no município, sendo 51 contratados pela ALL e 58 por empresas terceirizadas.

Geração de receita tributária:

Por se tratar de atividade de serviços industriais, a Unidade esta 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 tem 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 relação entre a ferrovia e o desenvolvimento industrial do município desde o início foi muito forte. O fortalecimento das atividades da Unidade da ALL representa, assim como a ferrovia no seu conjunto, uma das bases para impulsionar o seu desenvolvimento, assentado principalmente 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.

Descaracterização Urbana

A presença da Unidade de Araucária faz parte da história do município de Araucária. O próprio bairro em que esta inserida leva o nome de Estação em função da presença da antiga unidade da RFFSA. Há inclusive estabelecimentos comerciais com o nome de Estação, próximos ao empreendimento.

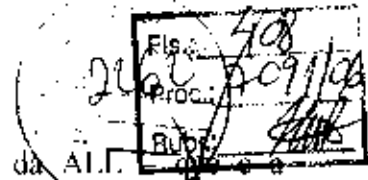
Sistematicamente moradores dos bairros do entorno utilizam o pátio em diversos locais, concentrando-se principalmente nas proximidades da Estação. Para garantir a qualidade do modal ferroviário e evitar acidentes com a população do entorno, Deverá ser criado um programa de prevenção e segurança contemplando os moradores do entorno e ciclistas.

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

[assinatura]

EM BRANCO.



medidas apresentadas no EA/PBA serão em geral, de responsabilidade da A.L.L. 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 A.L.L. 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 A.L.L. 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.

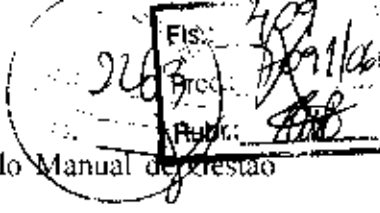
VI - CONCLUSÕES:

Diante do exposto, entendo que o Estudo Ambiental (EA) e o Plano Básico Ambiental (PBA) atendeu aos seus objetivos, entretanto, deverá ser apresentado um levantamento detalhado da localização da escola próxima a unidade bem como informações detalhadas da empresa que está sendo construída próxima a ADA. Para tanto, todos os programas bem como medidas mitigadoras e planos deverão ser adotados pelos responsáveis pela Unidade Ferroviária de Araucária no caso A.L.L. 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 bem como de comunidades tradicionais.

2. 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 Prestação Ambiental PGA-006 - Controle de Ruídos.

3. 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 Obras do município.

4. Comunicar, imediatamente, a ocorrência de qualquer acidente com o conseqüente impacto sobre o ambiente e/ou sobre a população limítrofe, ao IBAMA/Sede, à Coordenação Geral de Emergências Ambientais (CGEMA) e à Superintendência do IBAMA no Paraná.

5. Observar e aplicar as Normas Regulamentadoras de Segurança e Saúde no Trabalho a todas as unidades de Apoio.

6. 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.

7. Apresentar Programa de Gestão ambiental voltado para o gerenciamento de todos os programas a serem executados além das demais atividades de gestão ambiental.

8. Apresentar Programa de gestão do patrimônio histórico, cultural, artístico e arqueológico para a unidade em questão.

9. Para quaisquer intervenções, a A.L. deverá obedecer o Estatuto das Cidades Lei nº 10257/01 bem como o Plano de Obras e de Uso e Ocupação do Solo do município.

10. Caberá ao empreendedor intensificar os meios de sinalização e informação a todos que circulam próximos a Unidade de Araucária.

11. 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.

12. 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.

13. Elaborar um Programa de prevenção e segurança contemplando os moradores do entorno bem como ciclistas.

À consideração superior,

Brúka Keen Finqueter
Geógrafa - Crea DF 33277/D.

De acordo
A Analista
Rox
peço providências
22/12/04

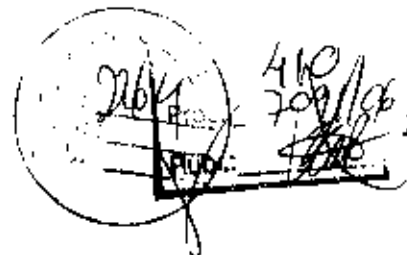
Tatiane Vil

EM BRANCO



Serviço Público Federal
Ministério do Meio Ambiente

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



PARECER TÉCNICO Nº 222/09 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 16 de dezembro 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 Oficinas de Vagões de Ponta Grossa - 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 da Unidade de Apoio de Oficinas de Vagões de Ponta Grossa, 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

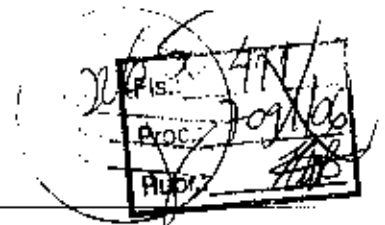
PELO EMPREENDIMENTO

A operação da Malha Ferroviária Sul de Paranaguá 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 da Unidade de Apoio de Oficinas de Vagões de Ponta Grossa, 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



III – CARACTERIZAÇÃO DA ATIVIDADE

Conforme informações fornecidas no Estudo Ambiental (EA), o empreendimento em questão localiza-se na no município de Ponta Grossa, Paraná.

A oficina de Ponta Grossa fornece serviços de manutenção e pintura de vagões, lavagem de peças e rodeiros. A seguir são descritos todos os setores operacionais de interesse para o presente estudo, pertencentes à oficina e sob a responsabilidade da atual concessionária.

As unidades de apoio foram descritas da seguinte forma:

* Primeiro ponto: localiza-se o 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 manutenção, lavagem de rodeiros, seção de truques, ferraria, rolamentos, tornearia vedação de vagões e chaparia, 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. Junto à cabine de pintura era realizado o processo de limpeza de vagões por jateamento de granalha, porém este processo foi desativado há alguns anos. As áreas destinadas a lavagem de rodeiros possuem sistema de captação e drenagem do efluente, através de canaletas dispostas sobre piso. O setor de ferraria está localizado em uma área interna da oficina, de onde saem chaminés para queima do carvão utilizado no ajuste de peças em fogo. Um almoxarifado de materiais gerais está estabelecido em um pavilhão junto ao pavilhão central da oficina.

* Segundo Ponto: indica as casas de madeira, construídas no período pré-concessão, que atualmente são utilizadas como escritório administrativo, vestiários e sanitários.

* Terceiro e Quarto Pontos: correspondem a duas casas de alvenaria que possuem algumas salas que foram cedidas pela ALL para a utilização de empresa terceirizada atuante junto ao setor operacional da oficina, como é o caso da Ferway Manutenção Mecânica Ltda e Pima Reparações e Montagens. Esta mesma casa ainda possui uma sala de lazer para utilização dos colaboradores da oficina e um refeitório.

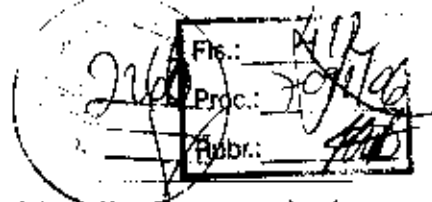
É importante destacar que a noroeste da oficina está localizado em uma casa de madeira, chamada operacionalmente de G1, construída na época da RFFSA, o setor de ajuste e reparação de escotilhas de vagões, através da utilização de fibra de vidro e resina. Um dos serviços originalmente oferecidos pela oficina, porém já desativado, era a lavagem de vagões e o tratamento do efluente em separador subterrâneo, também desativado. A lavagem costumava ser realizada em área coberta com piso semi-permeável. O local de armazenamento de resíduos está estabelecido junto a um barracão da RFFSA, em área coberta, com piso impermeável associado à canaletas coletoras e estrutura de contenção.

Em área adjacente a oficina de vagões, numa casa de alvenaria coberta e identificada, está o depósito de GLP e cilindros de oxigênio. Os cilindros de acetileno permanecem armazenados em local próximo, em uma casa de alvenaria, coberta e devidamente identificada.

É importante destacar que toda a área correspondente à unidade, deverá estar em perfeito estado de conservação, limpeza, manutenção e segurança.



EM BRANCO



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 Ponta Grossa (Oficina de Vagões) – Paraná.

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 A.I.I. 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.

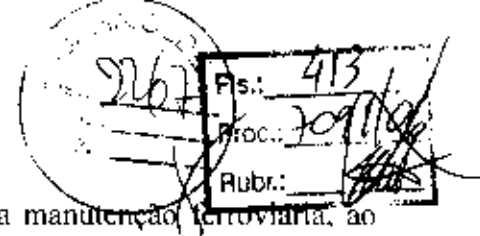
Quanto aos trabalhadores, o quadro foi redimensionado procurando atender às necessidades da empresa, tanto em termos de redução de custos como de flexibilidade na alocação dos trabalhadores e no seu perfil produtivo. A introdução da terceirização, modelo típico de gestão implantado nos anos 90 possibilitou redução de custos e flexibilidade à maioria das empresas que a adotou. Viabilizou operacionalmente muitas atividades que não se adaptam à relativa rigidez de admissão e demissão imposta pelo modelo público de contratação de funcionários.

A oficina de Ponta Grossa conta atualmente com 12 funcionários contratados diretamente pela A.I.I., todos com ensino médio. Dentre estes, nove são remanescentes da antiga R.F.F.S.A. A maioria está alocada na área operacional.

Além destes, outros 70 trabalhadores participam das atividades de manutenção, contratados através de três empresas terceirizadas.



EM BRANCO



Entre os trabalhadores terceirizados, a sua atuação é diretamente na manutenção ferroviária, ao passo que entre os funcionários contratados diretamente pela ALL, há uma participação maior em atividades administrativas e de supervisão. No desenvolvimento das suas atividades, a oficina estabeleceu relações de complementaridade com a economia local que se traduziram em compras de insumos de empresas do município.

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.

O caso específico da oficina de Ponta Grossa localizada no bairro Oficinas constitui-se numa situação muito peculiar, pois vem passando por um processo de redução gradativa de suas funções, estando com reduzido número de funcionários e diversos imóveis em estado de abandono. A história das "Oficinas de Ponta Grossa" remetem a um passado de glória. Essa tradição levou a que após a privatização, a oficina recebesse a incumbência de preparação de vagões especiais.

Cabe ressaltar que o conjunto edificado existente em Ponta Grossa é, em sua maioria, em madeira ou um misto de madeira e alvenaria, o que, de certa forma, contribui para acelerar o processo de deterioração das estruturas existentes, principalmente considerando o seu longo período de existência. Muitas das edificações existentes e que praticamente não estão sendo utilizadas pela concessionária, encontram-se em estado precário de conservação. Muitas destas edificações não dispunham de placas de identificação da RFFSA ou da ALL. Entretanto, em algumas delas foi constatada a presença de identificação de patrimônio da RFFSA e de bem arrendado pela ALL.

Entendo que a ALL deverá criar programa de recuperação dos bens patrimoniais dessa Unidade que, segundo EIA apresenta um estado avançado de deterioração.

Segundo o EIA, entre os imóveis que estão em uso e ao longo do pátio havia diversos pontos com deficiência de manutenção. Cerca em madeira quebrada, falta de capina, telhados danificados são sinais perceptíveis ao longo de todo o pátio. A parte mais bem cuidada encontra-se próxima ao espaço ainda com alguma atividade produtiva. É o caso da área em que se encontram os escritórios e a oficina principal. Também o depósito de peças, distribuídas anteriormente para as demais unidades ao longo de toda a malha sul.

É importante destacar que do ponto de vista social, a antiga RFFSA sempre se revestiu de um forte significado social e cultural aos municípios em que estava instalada. A chegada da ferrovia era sinal de progresso. Constituía importante elemento da identidade local. Um exemplo são os clubes de futebol, cuja origem em muitos casos está ligada aos ferroviários. Em Ponta Grossa, a história se repete. O estádio do Operário Ferroviário Esporte Clube, vizinho ao pátio ferroviário, tem seu nome, Germano Kruger, em homenagem ao supervisor da RFFSA em Ponta Grossa.

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.

EM BRANCO

2268
Ass.: 4/11/06
Proc.: 2091/06
Rubr.: [assinatura]

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 A.L.L. junto à comunidade para que se restabeleça o elo identitário. Atualmente a Unidade de Ponta Grossa 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 Ponta Grossa.

Quanto ao patrimônio histórico/cultural o estudo informou que na região de Paranaguá, existiram pioneiros como Alvar Nunes Cabeza de Vaca, Ulrich Schniedel, Aleixo Garcia que estiveram na região dos Campos Gerais, ainda no século XVI, e relataram encontros com silvícolas. No século XVII, Pedro Taques de Almeida e Domingos Teixeira de Azevedo se estabeleceram em terras de sesmarias e formaram fazendas. Essas fazendas passaram a servir de pousada para tropas de burros, oriundas do Sul do país, e que se dirigiam à feira de muares de Sorocaba. A passagem por Ponta Grossa era forçada pela geografia do terreno. Rios da bacia do rio Ribeira de Iguape interceptavam o caminho dos tropeiros vindos do sul, obrigando-os a se dirigir para oeste, após a passagem pelos campos de Curitiba, até atingir Ponta Grossa. Esse caminho tornou-se o preferido dos tropeiros, principalmente após o ano de 1867. Outra estrada, chamada de "Estrada das Missões", vinda de Cruz Alta, passava por Palmas, Guarapuava, Imbituva e também chegava a Ponta Grossa, ou numa outra alternativa de rota se dirigia a União da Vitória, Palmeira e atingia Ponta Grossa. Uma viagem de ida e volta entre Ponta Grossa e Cruz Alta, com tropa de mulas, durava cerca de três meses.

Por volta dos anos de 1800, grandes áreas da região pontagrossense foram transformadas em pastagens e os jesuitas construíram um barracão para dar abrigo a tropeiros. Nesse local atualmente encontra-se a Catedral Diocesana de Ponta Grossa. Sob a liderança de Miguel da Rocha Ferreira Carvalhães, um grupo de fazendeiros escolheu um local para dar início ao povoado que tomou o nome de Estrela, e pouco tempo depois, em 15 de setembro de 1823, tornou-se freguesia de Ponta Grossa.

Também ocorreram contribuições de imigrantes em Ponta Grossa como o caso dos russos-alemães, poloneses e ucranianos no transporte da erva-mate e de toda a sorte de mercadorias em carroções, com cobertura, movimentando a economia local e do Estado.

Os ciclos econômicos de Ponta Grossa foram marcados por cultivo de erva mate, madeira de reflorestamento e em seguida a industrialização. Importante destacar que Ponta Grossa conta com escolas técnicas e de nível superior que dão suporte à indústria e ao comércio da região.

[assinatura]

EM BRANCO

Deve-se ressaltar que o EA apresentou informações quanto os patrimônios identificados sendo estes registrados como bens do patrimônio arqueológico, representados por pinturas rupestres além de informações quanto ao patrimônio etnográfico e paisagístico.

Consta no EA a relação de todos os bens tombados pelo patrimônio municipal e estadual de cunho material, natural e imaterial do município de Ponta Grossa.

Quanto ao Uso e ocupação do solo na área de influência, a Unidade de Paranaguá, localizada numa região altamente urbanizada, envolta por residências, comércio e prestadores de serviço. Há inclusive algumas atividades industriais. É, assim, uma região com aglomeração de pessoas. Ao mesmo tempo, uma das divisas é um estádio de futebol do Clube Operário e há também uma outra divisa com poucas casas, que está recebendo melhor infraestrutura viária, o que deve acelerar a sua ocupação. É uma área que tem sido objeto de expansão imobiliária mais recente. Por isso, ainda apresenta algumas deficiências em termos de infraestrutura urbana.

Entre os inúmeros imóveis de uso não residencial mais próximos estão um hotel, uma fábrica de asfalto, e vários outros pequenos estabelecimentos. Também há escolas e igrejas no entorno. Principalmente a rua em que se tem acesso à entrada principal da A.I. é bastante movimentada, sendo um eixo estruturalmente importante no município.

É importante destacar conforme estudo que a vila ferroviária foi o embrião de um dos principais bairros da cidade. Oficinas. Em 1956, a Rede Ferroviária formou a Vila Ferroviária, no Bairro de Oficinas. A vila era composta por 43 casas para atender aos operários da ferrovia, número esse que se expandiu posteriormente. Atualmente, estas casas compõem o cenário urbano de Ponta Grossa de uma forma integrada e muitas já não apresentam a arquitetura original.

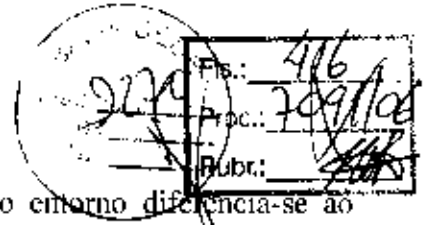
Entendo que deverão ser encaminhadas ao Ithama informações quanto a localização e distâncias exatas das casas nas proximidades da Unidade de Apoio.

Para qualquer empreendimento deve-se pensar no fator segurança e informação, pois as pessoas que transitam próximas a unidade de apoio bem como as proximidades dos trilhos e demais estruturas ferroviárias devem ser informadas quanto aos riscos. Entendo que deverá existir o acompanhamento constante de seguranças 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.

Quanto à caracterização da população residente na faixa de domínio e num raio de 100 metros do empreendimento da área do entorno o estudo apresentou as seguintes informações:

A região que abriga o setor censitário utilizado como referência do entorno mais imediato ao empreendimento congrega 281 domicílios particulares permanentes. É uma região de ocupação mais antiga, mas que vem passando por mudanças na forma de ocupação em função da valorização imobiliária. Além disso, há uma região que era ocupada com fins agropecuários e que tem sido destinada a expansão imobiliária. A cobertura dos serviços públicos essenciais tem apresentado maiores índices em relação à média municipal. Em 2000, a cobertura dos serviços de abastecimento de água representava 98,2% da população. Os serviços de esgotamento sanitário eram acessíveis a 68,7% da população. Estes indicadores já devem apresentar melhor desempenho haja vista os investimentos da companhia estadual de saneamento no município. A coleta de lixo atinge praticamente toda a população considerada.

EM BRANCO



Em termos de remuneração, o estudo informou que a população do entorno diferenciou-se ao apresentar uma distribuição da remuneração dos responsáveis pelo domicílio muito melhor do que a média municipal. Enquanto na média municipal havia 56,4% dos responsáveis sem rendimento ou com rendimentos até três salários mínimos, no entorno a participação reduzia para 32,6%. Entre os maiores rendimentos, no entorno a participação era sempre superior, apresentando praticamente a mesma participação para o grupo de vinte ou mais salários mínimos.

Quanto à caracterização demográfica e macroeconômica do município, o EA informou que o município de Ponta Grossa está localizado a 96,7 km da capital, Curitiba. É composto por uma área de 2.067,9 km², situando-se numa altitude de 969 metros. Sua densidade demográfica é de 132,2 hab/km². A instalação do município ocorreu em 1855. Constitui-se em importante entroncamento rodoferroviário estadual e regional e esta função foi decisiva no seu crescimento econômico e na forma de ocupação do seu território. O mapa a seguir permite observar a confluência de rodovias estaduais e municipais e de ferrovias ao município.

As características demográficas de Ponta Grossa apresentam uma taxa de urbanização elevada apesar da importância dada a atividade agropecuária. Sua população vem crescendo a ritmo próximo à taxa anual de 2,0%, com tendência declinante segundo estimativa do IBGE para 2007. Nos anos 90, a população cresceu à taxa anual de 1,85%, enquanto entre 2000 e 2007 houve um ritmo menor, 1,61% 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 2,01% a.a.

A evolução da estrutura etária indica que a dinâmica populacional aproxima-se ao movimento denominado de janela demográfica. Isso pode ser constatado por uma expansão muito modesta da população mais jovem, até 15 anos, enquanto a população em idade ativa – PIA ainda mantém um ritmo importante de crescimento. Entretanto, é a população idosa, com 65 anos e mais que apresenta a maior taxa de crescimento. Este comportamento está associado a diversos fenômenos: redução da fecundidade, aumento da esperança de vida ao nascer, maior participação da mulher no mercado de trabalho, aumento da escolaridade, entre outros. O resultado no longo prazo é principalmente a alteração do perfil de demanda em termos de serviços públicos de saúde e educação.

Os indicadores de saúde em Ponta Grossa apresentaram importantes avanços, porém ainda se observa espaço para mudanças mais qualitativas. A mortalidade infantil reduziu de forma extraordinária, passando de 45,0 em 1991 para 16,9 mortes por mil nascidos vivos em 2000. Foi uma queda de 62,5% ao longo dos anos 90. Frente ao crescimento industrial do município poder-se-ia esperar redução ainda mais expressiva, situando-se nos patamares de países mais desenvolvidos.

A esperança de vida ao nascer apresentou comportamento semelhante, passando de 63,7 anos para 70,9 anos, uma expansão de 63,7%. Este desempenho de duas das principais variáveis na avaliação das condições de saúde de uma sociedade reflete o bom comportamento do IDH-M específico para a variável longevidade. Este indicador apresentou expressiva melhoria, porém ainda situando-se como município de médio desenvolvimento humano. Na década de 90, a componente longevidade do IDH-M de Ponta Grossa passou de 0,646 para 0,765, respondendo por 49,4% da melhoria do IDH médio municipal.

EM BRANCO

Na área da educação, entretanto, o nível de atendimento do serviço foi bem mais significativo. O IDH-M para a componente educação, de Ponta Grossa, que já era elevado em 1991, atingiu 0,911 em 2000, considerado alto nível de desenvolvimento humano. A taxa de analfabetismo da população adulta, com 25 anos ou mais, que, em 1991, já era baixa em relação a outros municípios do país, reduziu de 10,7% para 6,8% durante os anos 90. Apesar disto, a média de anos de estudo mostrou-se ainda inferior ao ensino fundamental completo, 6,6 anos. A maioria da população havia concluído no máximo o ensino fundamental (59,1%). Isto pode estar indicando que a população está mais sujeita a encontrar dificuldades na obtenção de um posto de trabalho. Pode também constituir um obstáculo a processos mais continuados de desenvolvimento. Indústrias mais modernas tecnologicamente demandam mão de obra mais qualificada e com maior escolaridade.

Quanto aos indicadores de rendimento e pobreza, observou-se um aumento real da renda per capita média de 34,3%, passando de R\$ 237,00 para R\$ 318,20 ao longo dos anos 90. Houve pouca alteração nos indicadores de desigualdade. O índice de Gini passou de 0,56 para 0,57, apontando um alto grau de concentração da renda, e a distribuição da renda apropriada entre os diversos grupos populacionais manteve-se muito próxima entre os dois anos.

Houve melhorias expressivas no acesso aos serviços básicos. A menor cobertura referia-se ao acesso à água encanada, atingindo, mesmo assim, 96,9% da população. Segundo o Plano Diretor Municipal, em 2004 havia 77 mil ligações em Ponta Grossa, correspondendo a uma cobertura de 99,15%. Destas ligações, 72.083 eram residenciais. Os serviços de energia elétrica apresentaram elevação de 94,3% para 99,1% da população, atingindo, assim, praticamente a totalidade dos domicílios.

Importante avanço ocorreu na coleta de lixo, tendo aumentado de 88,6% para 97,2% dos domicílios urbanos ao longo da década de 90. O esgotamento sanitário em 2000 era, em 50,7% dos domicílios, destinado à rede geral de esgoto ou pluvial, 27,4% destinado a fossa séptica, 16,8% via vala, 0,4% via rio e 0,6% via outro escoadouro. Em 2007 havia 57.129 unidades atendidas pelo sistema de esgotamento sanitário. Com os investimentos programados para conclusão em 2010, o município deverá atingir 89% de cobertura com coleta e tratamento do esgoto.

O EA informa que a economia do município de Ponta Grossa é representativa no total da economia paranaense. Entre 2002 e 2006, o seu Produto Interno Bruto – PIB representou no máximo 3,9% do PIB do Estado, oscilando nos limites, em termos reais, a preços de 2006, entre R\$ 3.590.637,2 mil em 2002 e R\$ 4.382.466,6 em 2006, um considerável aumento de 22,1%. A intensidade deste aumento também pode ser observada através a evolução do seu PIB per capita que, mesmo diante de um aumento da sua população, passou de R\$ 12.563,4 em 2002 para R\$ 14.370,0 em 2006, resultando em um aumento de 14,4%, situando-se pouco superior ao observado para o total do estado (R\$ 14.370,0).

Quanto ao trabalho, do aumento de 19,4 mil postos de trabalho no município, no período 2000/2007, mais de dois terços foram gerados especialmente pelo comércio de mercadorias e, em menores proporções, no comércio e administração de imóveis, valores mobiliários, e serviços técnicos, nos serviços de transportes e comunicações, de serviços de alojamento, alimentação, reparação e na administração pública. Destaque-se ainda o crescimento do emprego gerado pelas indústrias da madeira e do mobiliário.

EM BRANCO

Após análise do estudo verificou-se a diversidade econômica bem como social existente no município de Ponta Grossa. 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. É importante salientar 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:

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 consequentemente as que geram maiores reclamações, o tráfego urbano ou rodoviário, e o transporte aéreo.

Conforme exposto no EA, a localização urbana e a conseqüente proximidade da oficina com as residências do entorno potencializa a questão do desconforto da comunidade ocasionado pela operação do pátio e realização dos processos operacionais. Ruídos gerados em horários inadequados representam a principal fonte de reclamação da sociedade, sendo necessário o planejamento da realização das atividades mais críticas nos horários mais viáveis, afim de não comprometer o conforto da comunidade. Os colaboradores da oficina fazem parte da parcela mais afetada, 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.

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 manutenção de vagões não é suficiente, pelo menos numa primeira avaliação, para acarretar em impactos significativos quanto ao desconforto da comunidade, principalmente partes do processo apresentam baixa frequência de funcionamento por baixa demanda.

EM BRANCO

228
RIS: 419
PROJ: 19
EUBR: 419
Geração

Por outro lado, existem residências localizadas muito próximas da linha ferroviária. A emissão emitida não representa risco imediato a estas edificações e à estrutura pedológica do terreno, porém 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 Ponta Grossa da Unidade em questão. Atualmente, a unidade conta com 12 trabalhadores contratados diretamente pela ALL e 70 trabalhadores terceirizados.

Em termos indiretos, pode-se considerar como referência a média do setor de peças e outros veículos utilizada pela matriz do BNDES. O modelo de geração de empregos do BNDES permite estimar o impacto de aumento da produção em termos de novos postos de trabalho nos diferentes setores da economia. Neste segmento selecionado, para 37 empregos diretos, são gerados 117 indiretos. Considerando os 82 empregos existentes na unidade, estariam sendo gerados 260 indiretos.

Geração de receita tributária:

Por se tratar de atividade de serviços industriais, a Unidade esta 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 tem 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 característica de entroncamento rodoferroviário sempre conferiu uma posição diferenciada a Ponta Grossa enquanto lócus de concentração industrial e de prestação de serviços. Essa característica foi um dos alicerces do seu crescimento econômico. O incremento das atividades das unidades da ALL representa, assim como a ferrovia no seu conjunto, uma das bases para impulsionar o seu desenvolvimento, assentado principalmente na intermodalidade.

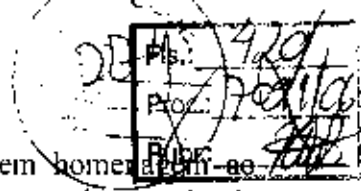
Aumento da produtividade do setor ferroviário:

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.

Descaracterização Urbana

A ferrovia e suas unidades de apoio sempre apresentaram uma forte interação com o município e a população de Ponta Grossa. Foram fundamentais na estruturação da forma de uso e ocupação do solo e na formação da cultura da sua sociedade. Um dos bairros mais importantes da cidade, o bairro Oficinas, surgiu a partir das Oficinas da RFFSA, e várias de suas ruas têm nomes atribuídos

EM BRANCO



à ex-funcionários da Rede. O estádio do Clube Operário tem seu nome em homenagem ao supervisor da RFFSA. Também sempre apresentaram papel importante em termos de geração de emprego. A importância da categoria no desenvolvimento social e econômico do município pode ser constatado pela estruturação de conjuntos habitacionais especialmente destinados a ferroviários, como o Rio Verde, próximo à Usina de Trilhos, e o DalCol, próximo à Unidade de Uvaranas (nesse último caso, a venda das casas foi liberada, após o término das obras, para toda a população).

O abandono do modal pode ser atualmente identificado através das edificações em precário estado de conservação, existentes no pátio ferroviário, especialmente aquelas não concedidas e que se mantêm sob responsabilidade da Rede e seus sucessores. Há ainda alguns outros problemas relacionados à conservação, como vagões semi-destruídos no uso com deficiência na manutenção. Ao longo do pátio, entre alguns imóveis com maiores problemas de conservação, não foi observada a existência de placa de identificação de patrimônio da RFFSA ou de bem arrendado pela concessionária.

V - RECOMENDAÇÕES:

Com base no levantamento e avaliação de impactos ambientais e considerando, os passivos ambientais apurados, o EAP/BA 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 EAP/BA 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 – desenvolver atividades de educação ambiental, aproveitando a experiência dos projetos Trem Ambiental e Vagão do Conhecimento, tendo como público alvo principalmente as famílias mais carentes do entorno da unidade. O objetivo principal deste programa é o estabelecimento de uma relação mais harmônica entre a unidade da ALL e a população do seu entorno.

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 EAP/BA 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

2275
Fls.: 427
Proc.: 2091/0
Rubr.: 400

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 Araucária 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. 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.
2. 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 conforme o Estatuto das Cidades Lei 10.257/01 e/ou Planos de Obras do Município.
3. Comunicar, imediatamente, a ocorrência de qualquer acidente com o consequente 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.
4. Observar e aplicar as Normas Regulamentadoras de Segurança e Saúde no Trabalho a todas as unidades de Apoio.
5. 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.
6. 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.
7. Apresentar informações quanto à localização exata dos equipamentos urbanos próximos a Unidade em questão.
8. Apresentar Programa de gestão do patrimônio histórico, cultural, artístico e arqueológico.
9. Caberá ao empreendedor intensificar os meios de sinalização e informação a todos que circulam próximos a Unidade de Ponta Grossa.
10. 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.

EM BRANCO

Fis.: *3210*
Prod.:
Rubr.:

- 11 Elaborar um Programa de prevenção e segurança contemplando os moradores do entorno.
12. Criar programa de recuperação dos bens patrimoniais da ALE que estão em estado avançado de deterioração permitindo dessa forma a preservação da memória local da ferrovia.
13. Apresentar programa específico para Sítios Arqueológicos e patrimônios históricos/culturais.

2276
Fis.:
Prod.:
Rubr.:

À consideração superior.

Brika Klein Panquester
Geógrafa - Crea - DF 112471D.

De acordo
A Analista
Rosa
para providências.

com Zilzilas
Tatiana Vil

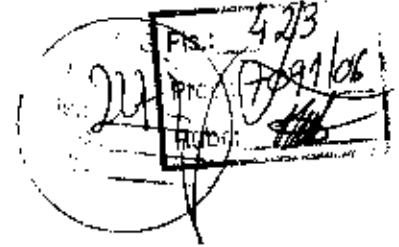
Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Trânsito
Subseção "Trânsito (3160)"
COTRA7

EM BRANCO



Serviço Público Federal
Ministério do Meio Ambiente

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



PARECER TÉCNICO Nº 223/09 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 16 de dezembro 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 Uvaranas e Usina de Trilhos Rio Verde - Ponta Grossa - 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 da Unidade de Apoio Uvaranas e Usina de Trilhos Rio Verde - Ponta Grossa, 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

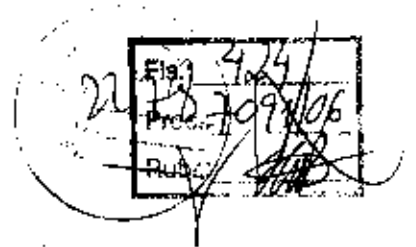
PELO EMPREENDIMENTO

A operação da Malha Ferroviária Sul de Paranaguá 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 da Unidade de Uvaranas e Usina de Trilhos Rio Verde - Ponta Grossa, 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



III – CARACTERIZAÇÃO DA ATIVIDADE

Conforme informações fornecidas no Estudo Ambiental (EA), a Unidade de Apoio de Uvaranas, no Bairro de Uvaranas, no município de Ponta Grossa, Paraná. Atualmente, a América Latina Logística S.A. (ALL) permanece responsável pelo complexo ferroviário de Ponta Grossa, mantendo em Uvaranas as unidades de Apoio: Posto de Manutenção de Locomotivas, Posto de Manutenção de Vagões, Posto de Abastecimento, Lavagem e Lubrificação.

A unidade de Uvaranas possui estrutura que possibilita com que os trens façam ali uma pequena parada para troca de maquinista, sendo substituído por outro que dará continuidade à viagem. A unidade conta com uma "casa de pernoite" existente junto à estação.

Segundo o EA, o complexo ferroviário da ALL em Uvaranas tem uma importante contribuição para o desenvolvimento social e cultural da região. Ele absorve mão-de-obra da região e possui diversos programas culturais e educativos ligados à segurança e à preservação do meio ambiente, atendendo a seus empregados bem como a comunidade que reside vizinha às suas instalações.

A usina de trilhos da mesma unidade fica no Bairro Neves. Nessa fábrica a céu aberto, era feita a junção de barras de trilhos de 12,5m, até atingir o comprimento de 325m. Esses trilhos destinavam-se a atender as ferrovias de todo o território nacional.

O bairro oficinas e o complexo ferroviário foram os embriões de um dos principais bairros da cidade, Oficinas. A Estação de Oficinas ficava junto às oficinas da RVPRSC e funcionou de 1900 até 1989, quando houve modificações no traçado dos trilhos e ela ficou "fora da linha principal: um ramal, entretanto, continua a ligar o pátio à estação de Caracará para que se dê acesso a ela".

Em 1956, a Rede Ferroviária formou a Vila Ferroviária, no Bairro de Oficinas, onde possuía um complexo de oficinas. A vila era composta por 43 casas para atender aos operários da ferrovia, número esse que se expandiu posteriormente. Para atender as necessidades de mão-de-obra especializada das atividades ferroviárias, em 1940 foi fundada junto às oficinas a Escola Profissional Ferroviária Cel. Tibúrcio Cavalcanti. Inicialmente atendia aos filhos e outros familiares de ferroviários, depois foi aberta para o público em geral.

Os serviços prestados pela Unidade de Apoio Uvaranas conta com posto de abastecimento, posto de manutenção de vagões, posto de manutenção de locomotivas, lavagem de locomotivas e a Usina de Trilhos Rio Verde.

É importante ressaltar que o estudo ambiental, tratou as informações das duas estruturas operacionais citadas acima de forma separada para melhor compreensão das peculiaridades de cada uma.

A estrutura operacional da Unidade de Apoio de Uvaranas (nome do bairro onde está estabelecida a unidade), localizada junto ao pátio de Ponta Grossa, contempla as atividades de manutenção preventiva e corretiva do material rodante, bem como, os serviços de lavagem de locomotivas. O fator ambientalmente significativo da unidade, diz respeito ao posto de abastecimento, sendo um importante aspecto a ser considerado quando do levantamento de impactos ambientais. Cada setor foi descrito da seguinte forma:



EM BRANCO



- Unidade de Uvaranas:

* Primeiro Ponto: corresponde ao escritório administrativo da unidade formado por um amplo espaço em alvenaria que segundo o EA, encontra-se em bom estado de conservação. Conta com escritórios, salas de reunião e sanitários.

* Segundo Ponto: localiza-se a oficina de autos-de-linha: em galpão de alvenaria, coberto, com piso impermeável. Atualmente vem sendo utilizado também para depósito de equipamentos diversos de manutenção da unidade. (tambores metálicos e ferramentas).

* Terceiro Ponto: posto de manutenção de vagões (PMV): pavilhão coberto com aproximadamente 20/50 metros e com piso de concreto. No local são realizadas manutenções preventivas e corretivas nos vagões, como troca de truques e rodeiros. Algumas salas existentes são utilizadas para armazenamento de materiais e casa de tintas. Um compressor de ar permanece instalado em uma sala individual devidamente identificada. Gases em cilindros, como acetileno e oxigênio, são armazenados em local coberto e isolado ao lado do PMV.

* Quarto Ponto: corresponde a área de armazenamento de óleo combustível, utilizado no abastecimento das locomotivas, e óleo lubrificante. No local estão instalados 3 tanques aéreos de óleo diesel com capacidade para 15.000 litros cada. O local conta com piso de concreto, bacia de contenção e sistema de drenagem. Ao lado existem mais 5 tanques com capacidade menor, sendo que, três deles, contêm óleo lubrificante novo e os outros dois são destinados ao armazenamento de óleo lubrificante usado. Da mesma forma, o local onde estão instalados os tanques, possui piso impermeável, bacia de contenção e sistema de drenagem. Ao lado dos tanques existe uma casa de máquinas.

* Quinto Ponto: situa-se o posto de manutenção de locomotivas (PML). Neste pavilhão são realizadas as revisões e concertos elétricos e mecânicos, trocas de óleo e todos os demais ajustes que se fazem necessários. É o maior pavilhão de toda a unidade, feito em alvenaria com piso de concreto. Possui sistema de drenagem para o direcionamento de eventuais vazamentos para a estação de tratamento de efluentes. O abastecimento do material rodante é realizado em duas áreas no posto de manutenção de locomotivas. De acordo com a NBR 13786, o posto de abastecimento da unidade de Uvaranas se enquadra na Classe 1 conforme o ambiente no seu entorno.

* Sexto Ponto: localiza-se a Estação de tratamento de efluentes (ETE) da unidade. Que recebe a carga líquida do posto de manutenção de locomotivas e do lavador.

* Sétimo Ponto: funciona em um barracão coberto, o lavador de locomotivas e ao lado, a central de resíduos da unidade. Neste local também se encontra a estrutura para carregamento de areia do material rodante. A estrutura possui um elevador, silo para armazenamento da areia e três bicos de abastecimento.

* Oitavo Ponto: corresponde às antigas residências dos ferroviários da região. No total são 19 casas, sendo que uma delas é utilizada como alojamento/pernoite dos atuais funcionários da concessionária. Uma base para atendimento emergencial dos colaboradores está estabelecida junto ao pernoite da via.



EM BRANCO

228
FIA: 428
Proj: 7091/06
Data: 11/11/06

- Usina de Trilhos Rio Verde:

Importante ressaltar que essa usina localiza-se em um site separado da unidade propriamente dita, a aproximadamente 900 metros no sentido norte.

* Primeiro Ponto: corresponde a área administrativa, construída em alvenaria, com telhas de eternit, dotada de escritórios, sanitários e vestiários para utilização dos colaboradores.

* Segundo Ponto: corresponde a um estacionamento de veículos da frota e para a utilização de eventuais visitantes.

* Terceiro Ponto: fica disposta toda a produção de trilhos, bem com os materiais ferrosos utilizados no processo. Os trilhos ficam empilhados de maneira a favorecer seu transporte e movimentação. Na área também estão dispostos os descartes proveniente da solda.

* Quarto Ponto: local onde situa-se um pavilhão onde são realizadas todas as intervenções nos trilhos (soldagem e reparos), e onde está localizado todo o maquinário pesado necessário como esteiras de rolagem, prensas e compressores de ar. O pavilhão é inteiramente coberto e com piso de concreto. Ao lado do pavilhão em área externa existe um tanque de diesel com capacidade para 40 m³.

* Quinto Ponto: corresponde a uma sala utilizada atualmente como armazenamento de lubrificantes utilizados no processo produtivo. Foi informado que futuramente serão armazenadas ferramentas e peças.

* Sexto Ponto: localiza-se a sala do motor gerador à diesel, construída em alvenaria e com piso de concreto.

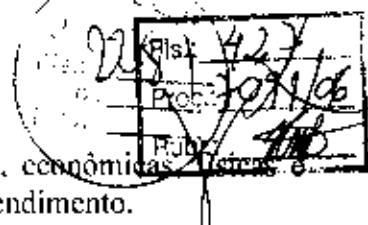
Entendo que todas as áreas correspondentes a Unidade de Apoio de Uvaranas, sejam estas na unidade de apoio como na Usina de Trilhos Rio Verde, tudo deverá estar em perfeito estado de conservação, limpeza, manutenção e segurança promovendo a organização da unidade de apoio favorecendo o desenvolvimento das atividades destinadas a cada setor.

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 Uvaranas – Ponta Grossa – Paraná.

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

EM BRANCO



empreendimento, com delimitação em função das características sociais, econômicas 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 A.L.L. 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. É importante destacar que a Unidade de Apoio de Uvaranas é de instalação mais recente, diferentemente da maioria das unidades da malha sul.

Consta no EA p. 185, que a instalação da Usina de Trilhos em Ponta Grossa foi respaldada pela sua localização, no trajeto entre São Paulo e Rio Grande do Sul, ou seja, "Ponta Grossa foi escolhida para a implantação da infra-estrutura que atendia às demandas de funcionamento da Companhia: pátios para manobras e armazenamentos de comboios, oficinas de locomotivas e vagões, estações de cargas e passageiros, depósitos de vagões e locomotivas e cargas, usinas de tratamento de dormentes e trilhos, além de escolas profissionais, hospitais, armazéns e vilas".

Desta forma, a usina e demais estruturas necessárias para atender a demanda ferroviária impulsionaram o crescimento do município até os anos 70. A partir daí, o ocaso tomou lugar na administração do patrimônio ferroviário, substituindo-se o modal pelo transporte rodoviário.

Nesse contexto, a redução da demanda ferroviária levou ao fechamento da única empresa nacional que produzia trilhos. A CSN – Companhia Siderúrgica Nacional encerrou as atividades de produção de trilhos em 1995. A partir deste momento, a demanda de trilhos ferroviários passou a ser suprida por importações. Sua origem era basicamente República Tcheca, Polônia, Alemanha, Japão e Estados Unidos. Mais recentemente, a China se tornou um grande fornecedor deste insumo, sendo atualmente um dos principais fornecedores da A.L.L.

Segundo o EA, uma das importantes transformações ocorreu no quadro de funcionários, que 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. A introdução da terceirização, modelo típico de gestão implantado nos anos 90 possibilitou redução de custos e flexibilidade à maioria das empresas que a adotou e viabilizou operacionalmente muitas atividades que não se adaptam à relativa rigidez de admissão e demissão imposta pelo modelo público de contratação de funcionários.



EM BRANCO

A unidade de Uvaranas conta atualmente com 174 funcionários contratados diretamente pela ALL. Além destes, outros trabalhadores participam das atividades de manutenção, contratados através de cinco empresas terceirizadas.

Dos trabalhadores terceirizados citados acima. Destes trabalhadores terceirizados, quase 90% atuam diretamente na manutenção ferroviária, ao passo que entre os funcionários contratados diretamente pela ALL, há uma participação maior de atividades administrativas.

A Usina de Trilhos conta atualmente com três funcionários contratados diretamente pela ALL. Além destes, outros 49 trabalhadores participam das atividades de produção, contratados através de três empresas terceirizadas

Destes trabalhadores terceirizados, a maioria tem pouca qualificação e trabalha preponderantemente no processo produtivo. Entre as ocupações, predominam os operadores. A maioria dos funcionários reside na região próxima à Usina.

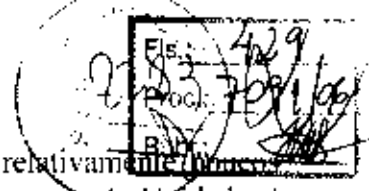
Entendo que dentro do Programa de Educação Ambiental bem como de Comunicação Social os funcionários, mesmo com um número reduzido, tanto da concessionária quanto os terceirizados deverão receber treinamento e informações necessárias ao bom entendimento das regras ambientais bem como de trabalho, segurança e saúde para o bom e correto andamento do processo produtivo ao qual estão vinculados.

Segundo o EA. Considerando o perfil das ferrovias privatizadas, foi necessária a realização de um amplo programa de substituição de trilhos e dormentes. Na ferrovia paulista, por exemplo, recentemente incorporada pela ALL, em 2007 foram trocados 30 mil toneladas de trilhos. Desde o início de suas operações em 1997, a ALL já incorporou 90 mil toneladas de trilhos. Além disso, o trilho utilizado possui maior capacidade do que os substituídos, tornando possível um aumento de produtividade do modal ferroviário. Estão sendo substituídos trilhos com perfil 45 por perfil 60. A Usina de Trilhos Rio Verde desempenha assim, um papel de importância não somente econômica, mas também social. Além de contribuir para a recuperação das ferrovias e aumento de sua produtividade, gera emprego e renda na cidade em que se insere.

É de suma importância ressaltar que todo tipo de empreendimento terá rebatimentos positivos quanto negativos no caso específico da Unidade da ALL em Ponta Grossa pode-se observar a existência de diversos tipos de reflexos sobre a economia local. A Unidade de Uvaranas é atualmente responsável pela geração de 174 empregos diretos e a contratação de 93 trabalhadores de cinco empresas terceirizadas. Estas empresas são sediadas tanto em Ponta Grossa quanto em outros municípios do Sul do país. A maioria dos funcionários são moradores em Ponta Grossa, muitos deles do entorno, o que contribui para gerar receita para o poder público local.

Segundo informações do EA, a localização da Unidade de Uvaranas tornou-a uma unidade de certa forma geograficamente isolada no que se refere ao contato com outros estabelecimentos ou com residências. Essa posição traz vantagens quanto aos riscos que porventura o empreendimento possa gerar. Entretanto, a elevação do preço da terra, diante de um crescimento bastante significativo da população municipal, levou à ocupação de áreas próximas, normalmente de forma irregular, comprometendo esta forma de ocupação do solo. Esta ocupação refere-se principalmente à Vila Francelina, como se verá mais à frente. Trata-se de uma ocupação subnormal, que de acordo com a forma de ocupação do solo, trata-se de ocupação irregular.

EM BRANCO



No caso específico da Usina de Trilhos pode-se observar a existência de relativamente poucos tipos de reflexos sobre a economia local, quando comparado com Uvaranas. A Unidade é atualmente responsável pela geração de 52 empregos diretos, entre terceirizados e funcionários da ALL. Entre as três terceirizadas, a principal é sediada em Curitiba, gerando 47 empregos diretos. Uma empresa de Ponta Grossa possui apenas um funcionário lotado na Usina e uma empresa de São Paulo, também conta com um funcionário. A maioria dos funcionários são moradores de Ponta Grossa, muitos deles do entorno, o que contribui para gerar receita para o poder público local, ao mesmo tempo em que potencializa o relacionamento com o entorno.

Os trilhos adquiridos da China principalmente vêm através do Porto de Paranaquá ou de Santos. São transportados em barras de 12,5 metros. Na Usina são soldados, transformando-se em barras de 50 metros e de 325 metros, e transportados pela ferrovia até seu destino.

O horário de funcionamento da Usina é normalmente das 07:00 às 17:00 horas, principalmente em função das reclamações de ruído por parte de alguns moradores do local. Em períodos de pico, no entanto, a Usina funciona 24 horas por dia.

Entendo que a ALL deverá estabelecer um Programa específico para ruídos. Pois como se sabe a população tem reclamado quanto ao barulho durante a operação da usina. E ao executarem o trabalho durante 24 horas a capacidade de se suportar tanto barulho torna-se inviável.

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 Uvaranas 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 da Unidade de Apoio Uvaranas.

Quanto ao patrimônio histórico/cultural o estudo informou que em Ponta Grossa, no século XIX, nos trechos onde não havia trilhos, o transporte de cargas pesadas era feito por grandes carroças, puxadas por cavalos. Nesse sentido, há que se registrar a contribuição de imigrantes russos-alemães, poloneses e ucranianos no transporte da erva-mate e de toda a sorte de mercadorias em carroções, com cobertura, movimentando a economia local e do Estado. Nas paradas para pouso dessas carroças geralmente se estabeleciam negociantes de secos e molhados, como a Casa de Juca Pedro, fundada em 1840, que vendia "ferragens, miudezas, couros, louças, molhados, etc."

No século XX se estabeleceram em Ponta Grossa imigrantes de outras etnias: judeus e sírios se dedicando principalmente ao comércio: italianos, alemães, holandeses, franceses, japoneses, dentre outros, elegendo a agricultura e a pecuária como atividades principais, gente que posteriormente

EM BRANCO

228 Fls.: 439
Proc. 7091/06
Liberais, 7/11

passou a ocupar lugar de destaque na comunidade como industriais, profissionais liberais, comerciantes, políticos e intelectuais.

Assim como os demais estudos apresentados pela ALL, consta no EA que o ciclo econômico em Ponta Grossa foi marcado pela produção de erva mate, madeiras de reflorestamento e uma forte industrialização. É importante ressaltar que com a instalação de montadoras de automóveis na Grande Curitiba, Ponta Grossa diversificou seu parque industrial com a instalação de indústrias metal-mecânicas, químicas, alimentícias, de plásticos, de beneficiamento de madeira e de grãos em geral. Na matriz econômica do município constam ainda jazidas de talco, brita, areia, argila e dolomito. Ponta Grossa conta com escolas técnicas e de nível superior que dão suporte à indústria e ao comércio da região.

O EA apresentou informações quanto os patrimônios identificados e tombados pelas instituições responsáveis como: CEPHAPR, IPHAN e Fundação Palmares, sendo estes registrados como bens do patrimônio arqueológico, representados por pinturas rupestres além de informações quanto ao patrimônio etnográfico e paisagístico.

Quanto ao Uso e ocupação do solo na área de influência, a Unidade de Uvaranas ocupa geograficamente uma posição singular. É como se fosse um vale, dificultando o contato muito próximo com outros estabelecimentos ou residências. A maior parte das edificações disponíveis remonta ao período da antiga RFFSA, ainda em bom estado de conservação. A unidade apresenta construção relativamente recente, em comparação com as demais unidades existentes em Ponta Grossa e demais municípios da região.

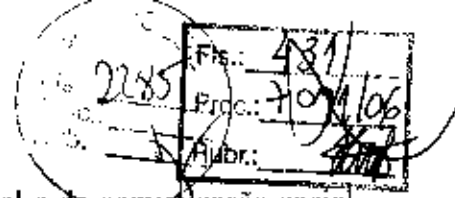
O pátio da ALL em Uvaranas é delimitado por duas ruas sem nome, de uso quase exclusivo da empresa. O acesso à rua particular que liga à sede administrativa da empresa em Uvaranas é feito pela Avenida General Carlos Cavalcanti, a mesma que liga à UEPG – Universidade Estadual de Ponta Grossa. É assim, uma via de tráfego intenso, mas que não apresenta contato direto com a linha do trem.

Consta no EA que a ocupação da região do entorno tem se dado mais recentemente, havendo inclusive alguns casos de ocupação irregular, como pode ser observado na Vila Francelina. Há que observar que esta região tem sido objeto de denúncias da presença de criminosos, havendo diversas matérias jornalísticas descrevendo delitos cometidos em Ponta Grossa envolvendo moradores da região. Essa área é considerada de ocupação subnormal pelo IBGE e é a mais próxima à Unidade, inclusive à estação de tratamento de efluentes, apresentando em alguns pontos distância muito próxima aos 100 metros.

Segundo o EA, há grandes áreas desocupadas, sendo a região ocupada principalmente por loteamentos para moradias de mais baixa renda. A instalação de alguns empreendimentos de maior porte, tais como a SPAIPA - Coca-cola, a UEPG, a H. Costa e a Justiça do Trabalho, associada ao aumento do preço do solo urbano e à facilidade de acesso (tem ligação direta com a BR-376) tem apontado para certa alteração deste perfil, já tendo tido início a construção de algumas residências de padrão mais elevado. É, assim, uma região de contrastes sociais.

É importante destacar que a expansão do município para além do pátio ferroviário tem levado a que este seja usado sistematicamente como passagem pela população do entorno, tanto para a travessia entre bairros, quanto para acessar a avenida Carlos Cavalcanti, trazendo a possibilidade de se estabelecer como ponto de conflito com a população local.

EM BRANCO



Entendo que a adoção de programas específicos de educação ambiental e de comunicação social deverão ser intensificadas, pois a prevenção de acidentes se faz necessária uma vez que moradores da comunidade circulam nas imediações da Unidade em questão. Importante considerar também as sinalizações e preparo dos seguranças da Unidade de Uvaranas.

Quanto a algumas ocupações, esta situação é facilitada pela existência de casas da antiga RFFSA dentro do pátio ferroviário, utilizadas para fins de moradia. São dezoito casas partindo da sede em direção ao final da rua particular e mais duas casas, localizadas na mesma rua, antes de se chegar à sede. A situação na maioria das vezes irregular de ocupação destas casas tem sido alvo de discussões inclusive na instância federal, sinalizando, assim, a necessidade de disciplinamento da sua regularização fundiária. Da mesma forma, é necessário que o seu acesso seja também redefinido em função das questões de segurança da ALL e dos próprios moradores.

Entendo que a ALL deverá regularizar a situação fundiária das casas localizadas dentro da Unidade e habitadas por moradores que não integram o quadro de funcionários de Uvaranas.

Consta no EA várias informações quanto a ocupações no entorno da Unidade. Entretanto, não ficou claro a distância existente entre esses equipamentos como casas, igrejas, creche, centro comunitário em relação à Unidade. Entendo que deverá ser apresentada informações indicando a distância exata de cada estabelecimento pois se os mesmos estiverem próximos a faixa de domínio da Unidade a ALL deverá estabelecer um Programa de Relocação dessas famílias.

Quanto ao Plano Diretor foram apresentadas as seguintes informações:

O Plano Diretor do Município de Ponta Grossa foi atualizado em 2006, através da Lei nº 8.663, e visa orientar as ações para o desenvolvimento integrado do Município no decênio 2006-2015. O Plano Diretor tem por objetivo principal ordenar e disciplinar o desenvolvimento municipal, em seus aspectos físico-ambiental, econômico, social, cultural e administrativo, entre outros (Plano Diretor, Título I, Capítulo II, Seção II, Art. 8º).

A Unidade da ALL em Uvaranas está localizada no perímetro urbano do município e, segundo o zoneamento do município, está instalada na Zona Industrial (ZI), que compreende as áreas destinadas à implantação preferencialmente de indústrias de grande porte e atividades que operam com produtos de risco ambiental, nocivos ou perigosos (Lei do Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo, Capítulo III, Art. 14).

A adequação do uso da Zona Industrial está classificada em usos permitidos, permissíveis e proibidos. Nessa Zona são permitidas Habitação Unifamiliar (HUF), Comércio e Serviços Compatíveis (CSC), Comércio e Serviços Toleráveis (CST), Comércio e Serviços Incômodos (CSI), Comércio e Serviços Especiais (CSI), Indústrias Micro (IMC), Indústrias Pequenas (IPQ), Indústrias Médias (IMD), Indústrias Grandes (IGR). É permissível na Zona Industrial Habitação Coletiva Horizontal (HCH) e são proibidas Habitações Coletivas Verticais (HCV). Consta-se, assim, que as atividades da unidade estão em total concordância com o Plano Diretor do município de Ponta Grossa, na questão do zoneamento e uso do solo.

O Plano Diretor Participativo de Ponta Grossa prevê Operações Urbanas Consorciadas, que procuram realizar, entre outras finalidades, melhorias sociais, de infra-estrutura e sistema viário num determinado perímetro, contando com a participação dos proprietários, moradores, usuários

EM BRANCO

288
Fis. 432
Proc. 7091/96
Rubr. [assinatura]

permanentes e investidores privados. As Operações Urbanas Consorciadas são instituídas e regulamentadas pela Prefeitura Municipal e elaboradas por lei específica (Plano Diretor, Título IV, Capítulo III, Seção VI, Art. 43).

Segundo informações do EA, a unidade da A.I.L. não está localizada na região central e se encontra em zoneamento permitido para a atividade desenvolvida, o empreendimento não apresenta conflitos com o Plano Diretor do município, além de cumprir sua função social, gerando empregos à sociedade e tributos ao município.

Entretanto, a unidade da A.I.L. em Uvaranas é cercada por duas vias, sem identificação. A população que vive ao redor do empreendimento também utiliza essas vias como passagem. Entendo que a A.I.L. deverá achar uma solução para o problema de travessia de pessoas na unidade por meio dessas duas vias. Essas duas vias têm início na Av. General Carlos Cavalcanti, e uma delas termina na Av. Valério Ronchi.

Consta no estudo que é permitida a construção de moradias, apesar de se tratar de área industrial, no entorno da unidade existe relativa concentração de pessoas, em casas residenciais. Em uma das margens da área do empreendimento, as casas foram construídas pela extinta RFFSA e serviam de habitação para seus funcionários; hoje estão ocupadas por funcionários da A.I.L., por parentes de funcionários e conhecidos. De um modo geral, estas casas estão demandando manutenção e regularização no seu uso e posse.

- Usina de trilhos Rio Verde:

Consta no EA a Usina se encontra instalada em uma região com grande concentração de residências, no bairro de Neves. É que ainda possui grandes áreas para possíveis ocupações no futuro.

A região em que está inserida a Usina já foi objeto de ocupação industrial e comercial anteriormente, dispondo-se atualmente de diversos imóveis abandonados. A ocupação da região do entorno apresenta desde conjuntos habitacionais planejados até áreas de ocupação irregular. Há grandes áreas desocupadas, sendo região ocupada principalmente por loteamentos para moradias de mais baixa renda.

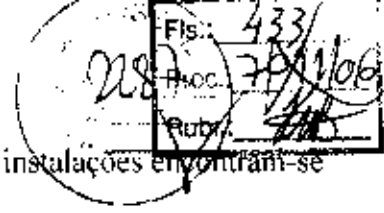
Apesar de não ocorrer na mesma intensidade que a observada no pátio ferroviário de Uvaranas, tem sido comum o uso dos trilhos para travessia da população do entorno entre os bairros, trazendo a possibilidade de se estabelecer como ponto de conflito com a população local. Os dois núcleos habitacionais existentes possuem maior infra-estrutura, enquanto a área de ocupação após os trilhos ainda não tem acesso a muitos dos serviços públicos.

No entorno existem alguns estabelecimentos que são responsáveis pela concentração de pessoas, porém localizando-se todos a mais de 100 metros da Usina. Foram identificados no entorno a presença de um Educandário do Governo do Estado, duas escolas públicas, inclusive uma creche, um posto de saúde municipal e duas farmácias, dois supermercados e diversos pequenos estabelecimentos comerciais.

Com relação ao Plano Diretor de Ponta Grossa o EA informou que As ferrovias brasileiras passaram por um processo de abandono, a partir dos anos 1970, e a falta de manutenção dos seus prédios e na área onde estão instaladas desvaloriza a região em torno desses locais. No entanto,

X

EM BRANCO



isso não ocorre na Usina de Trilhos Rio Verde, em Ponta Grossa, onde as instalações encontram-se em bom estado de conservação.

A entrada da Usina de Trilhos está localizada próxima do limite do perímetro urbano, na Rua Rio Verde, no Bairro Neves. O empreendimento fica paralelo, de um lado, à Rua Rio Cavernoso e, do outro lado, do rio que leva o mesmo nome.

Segundo o Zoneamento do Uso e de Ocupação do Solo do município, a Usina de Trilhos ocupa área classificada como Zona Residencial Dois (ZR 2), estabelecidas como áreas residenciais de baixa densidade de ocupação, com alguma diversidade de usos (Lei do Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo, Capítulo III, Art. 18). Conforme consta na legislação, nessa área é permitida Habitação Unifamiliar (HUF), Habitação Coletiva Horizontal (HCH) e Habitação Coletiva Vertical (HCV), Comércio e Serviços Compatíveis (CSC) e Indústrias Micro (IMC). São permissíveis Comércio e Serviços Toleráveis (CST) e são proibidos Comércio e Serviços Incômodos (SCI), Comércio e Serviços Especiais (CSE), Indústrias Pequenas (IPQ), Indústrias Médias (IMD) e Indústrias Grandes (IGR) (Plano Diretor, Anexo 03 - Tabelas de Usos das Zonas Urbanas).

A Lei do Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo prevê o Projeto Via Perimetral Leste, que parte da Rua Rio Cavernoso (Conjunto Habitacional Pitangui) até o trevo Rodovia Ponta Grossa-Castro, confluência com a Av. Antonio Saad, em uma faixa de 120 metros para cada lado do eixo. Esse trecho fica localizado ao norte da área da Usina e é considerado, pelo zoneamento, Zona Fixo Tecnológico (ZET), onde pretende-se implantar comércios e serviços com plataforma de desenvolvimento em tecnologias, Incubadoras de Empresas Tecnológicas com usos a serem definidos em Lei Complementar.

Na Lei do Zoneamento de Ponta Grossa consta que "será mantido o uso das edificações existentes, desde que devidamente licenciadas pelo Município até a data de vigência desta lei, proibidas as ampliações e alterações que contrariem as disposições ora estatuídas." Significa, assim, que apesar de não estar inserida na nova lei de zoneamento e uso do solo, a sua permanência é garantida pela própria legislação.

Segundo o EA, o entorno da área da usina é cercada e possui placas informativas. No entanto, em algumas partes, a cerca foi parcialmente derrubada, e moradores do entorno costumam atravessar de um lado para o outro, cruzando os trilhos, o que pode gerar acidentes e conflitos.

É importante destacar que no consta no EA, que apesar de o empreendimento se localizar em uma região definida como ZR-2, em princípio fora das atividades inerentes a este enquadramento, cumpre sua função social, no que diz respeito a geração de empregos à sociedade e tributos ao município. Além disso, o próprio Plano Diretor estabelece a possibilidade de continuidade dos empreendimentos pré-existentis.

Entendo que mesmo regularizado pelo Plano Diretor as ocupações citadas na Unidade e as travessias de moradores na área da usina de trilhos, a ALL deverá criar um programa que contemple a solução dos possíveis conflitos existentes entre a população e a Unidade de Uvaranas e Usina de Trilhos Rio Verde (trânsito irregular de pedestres, animais, ocupações irregulares, falta de segurança, dentre outros aspectos). Pois uma vez identificados torna-se necessária a solução dos mesmos para a regularização do empreendimento.



EM BRANCO

Quanto ao aspecto socioeconômico, a região que abriga os três setores censitários do entorno mais imediato ao empreendimento congrega 983 domicílios particulares permanentes e dois domicílios improvisados ou coletivos. Por se tratar, de um modo geral, de área de ocupação mais recente, ainda há um amplo espaço para expansão. Além disso, abriga muitas empresas de maior porte, por se tratar de zona industrial.

Parte da região é considerada aglomerado subnormal, setor censitário 58. Segundo os critérios do IBGE, aglomerado subnormal refere-se ao "conjunto constituído por um mínimo de 51 domicílios, ocupando ou tendo ocupado, até período recente, terreno de propriedade alheia (pública ou particular), dispostos, em geral, de forma desordenada e densa, e carentes, em sua maioria, de serviços públicos essenciais". É, assim, área de ocupação irregular, localizada principalmente às margens do rio. É provavelmente a área que mais fortemente poderá desenvolver algum tipo de interação com a Unidade de Uvaranas, tanto em função da proximidade geográfica quanto em função de ser alvo dos programas sociais da ALL.

A existência dessa área subnormal confere características específicas à região. Há um número significativo, por se tratar de região já urbanizada, de moradias sem banheiro e sem acesso à água encanada. Também há muitas moradias classificadas como cômodos. Essas informações apontam o elevado grau de precariedade em termos de moradia e de acesso a serviços sociais básicos para alguns moradores da região. Das 985 residências, 21 não possuíam banheiro. Provavelmente, são as mesmas classificadas como cômodos. O acesso à água encanada não estava disponível para 26 moradias. O serviço de esgotamento sanitário via rede geral ou fluvial estava acessível a 50,7% das moradias, 27,4% possuíam fossa séptica e os demais utilizavam algum outro meio.

É de suma importância que a ALL aplique os programas ambientais/sociais junto as áreas de ocupações irregulares da Unidade de Uvaranas. Entretanto, as residências que estiverem na faixa de domínio da Unidade deverão ser retiradas e as famílias relocadas para um novo local.

Quanto ao número de moradores, a maioria dos domicílios (73,1%) possuía no máximo quatro moradores, indo ao encontro do perfil da região. É uma proporção de famílias menores inferior à média municipal. Predominam as casas (97,6%) enquanto tipo de moradia, havendo um percentual de moradias classificadas como cômodo muito superior à média municipal.

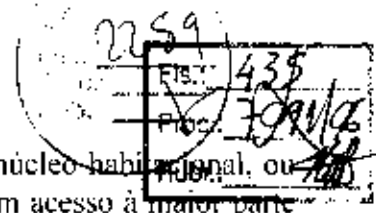
Em termos de remuneração, a população do entorno diferencia-se ao apresentar uma menor proporção de responsáveis pelo domicílio auferindo rendimentos mais elevados. Para as três primeiras faixas salariais, enquanto a média municipal era de 50% dos responsáveis, para o entorno a proporção era de 48,5%. Já nas faixas de renda mais elevada, a participação do grupo residente no entorno é menor.

A área que corresponde a Usina de Trilhos, é considerada zona residencial, como já visto anteriormente, ou seja, a maior parte da sua vizinhança constitui-se de moradias. A maioria delas está situada a mais de 100 metros do pátio. Entretanto, há algumas residências compreendidas neste raio. São principalmente as casas situadas na rua Rio Cavernoso, no Núcleo Rio Verde, que se localizam paralelamente à área edificada da Usina. Há outras moradias que fazem divisa com a área da usina, mas localizam-se distantes da região de produção propriamente dita.

A região que abriga os três setores censitários utilizados como base do entorno mais imediato ao empreendimento congrega 1.018 domicílios particulares permanentes. Apesar de esta área abrigar um núcleo habitacional, o seu entorno ainda agrega grandes espaços sem ocupação, constituindo,

A

EM BRANCO



assim, região propícia para expansão. Em função da peculiaridade de ser núcleo habitacional, ou seja, ocupação regulada e patrocinada pelo poder público, os domicílios têm acesso à maior parte dos serviços públicos essenciais.

Quanto ao número de moradores, a maioria dos domicílios (71,4%) possuía no máximo quatro moradores, indo ao encontro do perfil da região. É uma proporção de famílias menores inferior à média municipal (75,2%). Só há casas (100%) enquanto tipo de moradia.

Em termos de remuneração, a população do entorno diferencia-se ao apresentar uma menor proporção de responsáveis pelo domicílio auferindo rendimentos mais elevados. Para as quatro primeiras faixas salariais, enquanto a média municipal era de 67,7% dos responsáveis, para o entorno a proporção era de 74,1%. Já nas faixas de renda mais elevada, a participação do grupo residente no entorno é substancialmente menor.

Quanto à caracterização demográfica e macroeconômica do município, o EA informou que o município de Ponta Grossa está localizado a 96,7 km da capital, Curitiba. É composto por uma área de 2.067,9 km², situando-se numa altitude de 969 metros. Sua densidade demográfica é de 132,2 hab/km². A instalação do município ocorreu em 1855. Constituiu-se em importante entroncamento rododiferroviário estadual e regional e esta função foi decisiva no seu crescimento econômico e na forma de ocupação do seu território. O mapa a seguir permite observar a confluência de rodovias estaduais e municipais e de ferrovias ao município.

As características demográficas de Ponta Grossa apresentam uma taxa de urbanização elevada apesar da importância dada a atividade agropecuária. Sua população vem crescendo a ritmo próximo à taxa anual de 2,0%, com tendência declinante segundo estimativa do IBGE para 2007. Nos anos 90, a população cresceu à taxa anual de 1,85%, enquanto entre 2000 e 2007 houve um ritmo menor, 1,61% 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 2,01% a.a.

A evolução da estrutura etária indica que a dinâmica populacional aproxima-se ao movimento denominado de janela demográfica. Isso pode ser constatado por uma expansão muito modesta da população mais jovem, até 15 anos, enquanto a população em idade ativa – PIA ainda mantém um ritmo importante de crescimento. Entretanto, é a população idosa, com 65 anos e mais que apresenta a maior taxa de crescimento. Este comportamento está associado a diversos fenômenos: redução da fecundidade, aumento da esperança de vida ao nascer, maior participação da mulher no mercado de trabalho, aumento da escolaridade, entre outros. O resultado no longo prazo é principalmente a alteração do perfil de demanda em termos de serviços públicos de saúde e educação.

Os indicadores de saúde em Ponta Grossa apresentaram importantes avanços, porém ainda se observa espaço para mudanças mais qualitativas. A mortalidade infantil reduziu de forma extraordinária, passando de 45,0 em 1991 para 16,9 mortes por mil nascidos vivos em 2000. Foi uma queda de 62,5% ao longo dos anos 90. Frente ao crescimento industrial do município poder-se-ia esperar redução ainda mais expressiva, situando-se nos patamares de países mais desenvolvidos.

A esperança de vida ao nascer apresentou comportamento semelhante, passando de 63,7 anos para 70,9 anos, uma expansão de 63,7%. Este desempenho de duas das principais variáveis na avaliação das condições de saúde de uma sociedade reflete o bom comportamento do IDH-M específico para



EM BRANCO

a variável longevidade. Este indicador apresentou expressiva melhoria, porém ainda como município de médio desenvolvimento humano. Na década de 90, a componente longevidade do IDH-M de Ponta Grossa passou de 0,646 para 0,765, respondendo por 49,4% da melhoria do IDH médio municipal.

Na área da educação, entretanto, o nível de atendimento do serviço foi bem mais significativo. O IDH-M para a componente educação, de Ponta Grossa, que já era elevado em 1991, atingiu 0,911 em 2000, considerado alto nível de desenvolvimento humano. A taxa de analfabetismo da população adulta, com 25 anos ou mais, que, em 1991, já era baixa em relação a outros municípios do país, reduziu de 10,7% para 6,8% durante os anos 90. Apesar disto, a média de anos de estudo mostrou-se ainda inferior ao ensino fundamental completo, 6,6 anos. A maioria da população havia concluído no máximo o ensino fundamental (59,1%). Isto pode estar indicando que a população está mais sujeita a encontrar dificuldades na obtenção de um posto de trabalho. Pode também constituir um obstáculo a processos mais continuados de desenvolvimento. Indústrias mais modernas tecnologicamente demandam mão de obra mais qualificada e com maior escolaridade.

Quanto aos indicadores de rendimento e pobreza, observou-se um aumento real da renda per capita média de 34,3%, passando de R\$ 237,00 para R\$ 318,20 ao longo dos anos 90. Houve pouca alteração nos indicadores de desigualdade. O índice de Gini passou de 0,56 para 0,57, apontando um alto grau de concentração da renda, e a distribuição da renda apropriada entre os diversos grupos populacionais manteve-se muito próxima entre os dois anos.

Houve melhorias expressivas no acesso aos serviços básicos. A menor cobertura referia-se ao acesso à água encanada, atingindo, mesmo assim, 96,9% da população. Segundo o Plano Diretor Municipal, em 2004 havia 77 mil ligações em Ponta Grossa, correspondendo a uma cobertura de 99,15%. Destas ligações, 72.083 eram residenciais. Os serviços de energia elétrica apresentaram elevação de 94,3% para 99,1% da população, atingindo, assim, praticamente a totalidade dos domicílios.

Importante avanço ocorreu na coleta de lixo, tendo aumentado de 88,6% para 97,2% dos domicílios urbanos ao longo da década de 90. O esgotamento sanitário em 2000 era, em 50,7% dos domicílios, destinado à rede geral de esgoto ou pluvial, 27,4% destinado a fossa séptica, 16,8% via vala, 0,4% via rio e 0,6% via outro escoadouro. Em 2007 havia 57.129 unidades atendidas pelo sistema de esgotamento sanitário. Com os investimentos programados para conclusão em 2010, o município deverá atingir 89% de cobertura com coleta e tratamento do esgoto.

O EA informa que a economia do município de Ponta Grossa é representativa no total da economia paranaense. Entre 2002 e 2006, o seu Produto Interno Bruto - PIB representou no máximo 3,9% do PIB do Estado, oscilando nos limites, em termos reais, a preços de 2006, entre R \$ 3.590.637,2 mil em 2002 e R\$ 4.382.466,6 em 2006, um considerável aumento de 22,1%. A intensidade deste aumento também pode ser observada através a evolução do seu PIB per capita que, mesmo diante de um aumento da sua população, passou de R\$ 12.563,4 em 2002 para R\$ 14.370,0 em 2006, resultando em um aumento de 14,4%, situando-se pouco superior ao observado para o total do estado (R\$ 14.370,0).

Quanto ao trabalho, do aumento de 19,4 mil postos de trabalho no município, no período 2000/2007, mais de dois terços foram gerados especialmente pelo comércio de mercadorias e, em

EM BRANCO

menores proporções, no comércio e administração de imóveis, valores mobiliários, e serviços técnicos, nos serviços de transportes e comunicações, de serviços de alojamento, alimentação, reparação e na administração pública. Destaque-se ainda o crescimento do emprego gerado pelas indústrias da madeira e do mobiliário.

Após análise do estudo verificou-se a diversidade econômica bem como social existente no município de Ponta Grossa. 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.

É importante salientar 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 socioeconômicos:

Ruído e vibração:

Ruídos gerados em horários inadequados representam a principal fonte de reclamação da sociedade, sendo necessário o planejamento da realização das atividades mais críticas nos horários mais viáveis, afim de não comprometer o conforto da comunidade. Os colaboradores da unidade fazem parte da parcela mais afetada, 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.

- Unidade de Uvaranas:

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.

Conforme exposto na seção análise integrada, o contexto urbano no qual o empreendimento esta inserido por si só sugere sensibilidade a fatores como emissão de ruídos, pela proximidade dos



EM BRANCO

locais onde são realizadas as atividades operacionais em relação às residências e estabelecimentos comerciais presentes no entorno. Diferentemente de uma oficina de vagões, neste caso o aspecto gerador de ruídos diz respeito a movimentação constante de locomotivas, composições e demais veículos rumo ao PMV e PMI, ou para abastecimento. O ruído proveniente da movimentação do material rodante na unidade 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 mais próximas ao pátio o ruído tem impacto direto no conforto e bem estar destes moradores. Uma das fontes expressivas de ruído, não mencionada até o momento, e intencionalmente ativada pelo condutor da composição, é a buzina, comprovadamente eficiente na redução do risco de acidentes, especialmente em passagem em nível. Os níveis de pressão sonora gerados pela buzina apresentam grande intensidade, porém curta duração (acima de 110 dB). Em manobras de recuo, emprega-se também o apito de cauda, para alerta de pessoas e veículos, acionado a ar comprimido pelo operador que faz a cobertura da cauda nestas situações.

- Usina de Trilhos Rio Verde:

Na usina de trilhos não ocorre a movimentação do material rodante que implica no principal aspecto gerador de ruído das plantas operacionais da ferrovia. Em contrapartida o serviço de intervenção nos trilhos requer maquinário pesado para manipulação dos mesmos atendendo a demanda da produção. Sua ocorrência está relacionada com o carregamento e recebimento de trilhos. É uma fonte não contínua, o que atenua, de certa forma, o impacto sobre o conforto dos colaboradores do setor e comunidade do entorno mais próxima.

Geração de ruído contínua, no processo, é observada no motor gerador que permanece ativada continuamente durante o serviço e enquanto houver a demanda. Como fator de minimização, o motor gerador permanece instalado dentro de uma sala de alvenaria, devidamente protegida e com única saída para o lado do setor operacional, reduzindo significativamente o impacto sobre os colaboradores e comunidade. No caso dos colaboradores, conforme exposto anteriormente, a concessionária fornece equipamentos de proteção individual e orienta a utilização dos mesmos durante a permanência no setor operacional.

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 manutenção de vagões não é suficiente, pelo menos numa primeira avaliação, para acarretar em impactos significativos quanto ao desconforto da comunidade, principalmente partes do processo apresentam baixa frequência de funcionamento por baixa demanda.

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.

Acidentes com moradores

A Unidade de Uvaranas não apresenta nenhum tipo de cercamento de forma a evitar a passagem de moradores do entorno pelo local. Sistemáticamente moradores dos bairros do entorno utilizam o pátio para travessia, como observado nas visitas de campo. É necessário que este acesso ao pátio



EM BRANCO

seja disciplinado e controlado. Entretanto, não se pode menosprezar a sua função para moradores, na sua maioria de baixa renda. Sugere-se edificar uma passarela em local definido junto à Prefeitura e comunidades locais. Desta forma, a segmentação territorial representada pelo pátio reduz a sua importância e a empresa contribui para valorizar em termos urbanos a própria região em que está inserida.

Geração de emprego e renda diretos e indiretos:

- Unidade de Uvaranas:

O empreendimento tem sido responsável pela geração de emprego e renda tanto direto quanto indireto no município de Ponta Grossa. 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 funcionamento da Unidade de Uvaranas significa a geração de 267 empregos diretos no município, sendo 174 contratados pela A.L. e 93 por empresas terceirizadas.

Em termos indiretos, pode-se considerar como base a média do setor de peças e outros veículos utilizada pela matriz do BNDES. O modelo de geração de empregos do BNDES permite estimar o impacto de aumento da produção em termos de novos postos de trabalho nos diferentes setores da economia. Neste segmento selecionado, para 37 empregos diretos, são gerados 117 indiretos. Considerando os 267 empregos existentes na Unidade de Uvaranas, estariam sendo gerados 844 indiretos. Apesar de ser apenas uma estimativa, mostra o potencial da reestruturação do setor ferroviário e das suas unidades de apoio no Brasil.

- Usina de trilhos:

O empreendimento tem sido responsável pela geração de emprego e renda tanto direto quanto indireto no município de Ponta Grossa. 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 funcionamento da Usina de Trilhos, gerou 52 empregos diretos no município, sendo 3 contratados pela A.L. e 49 por empresas terceirizadas.

Em termos indiretos, pode-se considerar como base a média do setor de peças e outros veículos utilizada pela matriz do BNDES. O modelo de geração de empregos do BNDES permite estimar o impacto de aumento da produção em termos de novos postos de trabalho nos diferentes setores da economia. Neste segmento selecionado, para 37 empregos diretos, são gerados 117 indiretos. Considerando os 52 empregos existentes na Usina de Trilhos, estariam sendo gerados 164 indiretos. Apesar de ser apenas uma estimativa, mostra o potencial da reestruturação do setor ferroviário e das suas unidades de apoio no Brasil.

Geração de receita tributária:

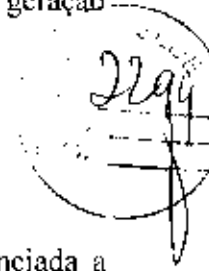
- Unidade de Uvaranas e Usina de Trilhos:

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

X

EM BRANCO

desenvolvidos pela ALL visando incrementar o volume transportado, a atividade das Unidades contribui efetivamente para a expansão dos serviços da ALL e conseqüentemente para a geração de receita tributária.



Maior dinamismo à economia local:

- Unidade de Uvaranas e Usina de Trilhos:

A característica de entroncamento rodoferroviário sempre conferiu uma posição diferenciada a Ponta Grossa enquanto lócus de concentração industrial e de prestação de serviços. Essa característica foi um dos alicerces do seu crescimento econômico. O incremento das atividades das unidades da ALL representa, assim como a ferrovia no seu conjunto, uma das bases para impulsionar o seu desenvolvimento, assentado principalmente na intermodalidade.

Aumento da produtividade do setor ferroviário:

- Unidade de Uvaranas e Usina de Trilhos:

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.

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

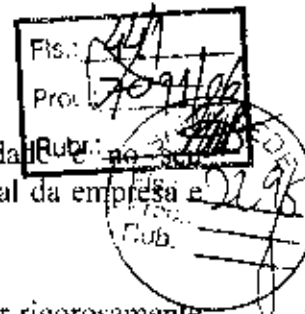
1. Programa de Educação Ambiental – desenvolver atividades de educação ambiental, aproveitando a experiência dos projetos Trem Ambiental e Vagão do Conhecimento, tendo como público alvo principalmente as famílias mais carentes do entorno da unidade. O objetivo principal deste programa é o estabelecimento de uma relação mais harmônica entre a unidade da ALL e a população do seu entorno.

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



EM BRANCO

e terceirizados na solução de problemas que surjam no dia-a-dia da Unidade; 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 Araucária no caso A.L., 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. 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.
2. 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 conforme o Estatuto das Cidades Lei 10.257/01.
3. Comunicar, imediatamente, a ocorrência de qualquer acidente com o conseqüente impacto sobre o ambiente e/ou sobre a população linceira, ao IBAMA/Sede, à Coordenação Geral de Emergências Ambientais (CGEMA) e à Superintendência do IBAMA no Paraná.
4. Observar e aplicar as Normas Regulamentadoras de Segurança e Saúde no Trabalho a todas as unidades de Apoio.
5. 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.
6. Apresentar Programa de Gestão ambiental voltado para o gerenciamento de todos os programas a serem executados além das demais atividades de gestão ambiental.
7. Apresentar Programa específico de relocação familiar de todos que são afetados diretamente pelo empreendimento incluindo escolas e demais equipamentos localizados nas imediações.



EM BRANCO

Fis.: 842
Proc.: 7091/06
Subm.:
22/06

8. Apresentar Programa de gestão do patrimônio histórico, cultural, artístico e arqueológico
9. Caberá ao empreendedor intensificar os meios de sinalização e informação a todos que circulam próximos a Unidade de Ponta Grossa.
10. Em termos de manutenção as faixas de domínio deverão estar preservadas a fim de se ter a melhor visão de todo o trecho correspondente da ferrovia.
11. Elaborar um Programa de prevenção e segurança contemplando os moradores do entorno bem como ciclistas.
12. Criar programa de recuperação dos bens patrimoniais da A.L. que estão em estado avançado de deterioração permitindo dessa forma a preservação da memória local da ferrovia.
13. A A.L. deverá regularizar a situação fundiária das famílias que moram em casas localizadas dentro da Unidade. Esses habitantes não integram o quadro de funcionários da Unidade de Uvaranas.

À consideração superior.

Brúka Klein Panquester
Geógrafa - Crea-DF. 112771D

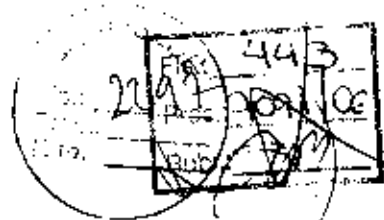
De acordo.

A Analista Rose
para providências

Fern Zilberstein
Tchamoville

Veit de Souza
Coordenador de Transporte

EM BRANCO



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

PARECER TÉCNICO Nº 224 /09 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 16 de dezembro 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 Desvio Ribas - Ponta Grossa - 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 da Unidade de Apoio de Desvio Ribas - Ponta Grossa, 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

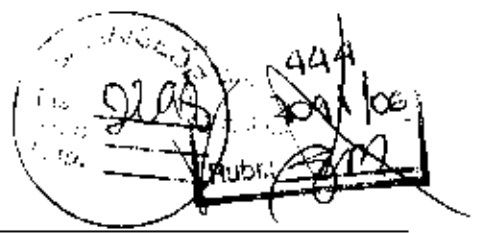
A operação da Malha Ferroviária Sul de Paranaguá é de responsabilidade da ALL - América Logística Malha Sul S/A., empresa inscrita CNPJ sob o nº 01.258.944/0005-50 e Inscrição Estadual: 901222199-51 cuja atividade corresponde a: Transporte de cargas, localizada na Rua: Emílio Bertolini, 100 Vila Oficinas,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

PELOS ESTUDOS TÉCNICOS

O estudo apresentado para subsidiar a regularização da Unidade de Apoio da Malha Ferroviária Sul da Unidade de Desvio Ribas - Ponta Grossa, 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.

4

EM BRANCO



III – CARACTERIZAÇÃO DA ATIVIDADE

Conforme informações fornecidas no Estudo Ambiental (EA), a estação de Desvio Ribas localiza-se na no município de Ponta Grossa, Paraná. É atualmente sua estação encontra-se incrustada à margem da BR-277, dentro do Distrito Industrial do Botuquara, em Ponta Grossa. Atualmente é um importante pátio de manobras da América Latina Logística (ALL), contando com cerca de 12 linhas de desvio, além de desvios industriais para as instalações industriais da Cargill, Ceval, Coimbra, Santista, e da CONAB (Companhia Nacional de Abastecimento).

O pátio de Desvio Ribas possui monitoramento total de suas ações por meio do Centro de Controle de Pátios (CCP), permitindo, através de sistemas informatizados, monitoramento eletrônico dos trens, resultando em aumento no nível de segurança, da produtividade e do nível de serviços dos terminais.

Quanto a organização do Pátio consta nas informações do EA que a ALL instalou em Desvio Ribas um Posto de Lavagem de Vagões (PI.V) atendendo vagões graneleiros e tanques e construiu a Estação de Tratamento de Efluentes Industriais, com gradeamento, elevatória, equalização, flotação, ajuste de pH on-line, dosagens automáticas, reatores aeróbios com lodos ativados, polimento final com floculadores, decantador e filtros. Além disso, a água para a lavagem dos vagões é reutilizada. Esses procedimentos vêm proporcionando uma redução nos custos da unidade da ordem de 90%.

Os serviços prestados pela unidade de apoio Desvio Ribas localizada junto ao pátio ferroviário compreendem especialmente a lavagem de vagões. A seguir são descritos e relacionados todos os setores operacionais.

* Primeiro ponto: indica o local da antiga estação de Desvio Ribas, construída em alvenaria, que atualmente vem sendo utilizada como escritório administrativo da unidade. Nesta mesma edificação ainda estão, uma copa e sanitários para utilização dos colaboradores.

* Segundo Ponto: estão localizados o refeitório e vestiário, em casas de alvenaria similares a da estação. Junto às casas está o almoxarifado da via permanente, em local coberto, destinado ao recebimento de materiais provenientes de manutenção da via permanente, como trilhos, presilhas e parafusos.

* Terceiro: corresponde ao sistema de tratamento de efluentes, constituída de estação compacta de chapas de polipropileno e lagoa de aeração com geomembrana, implementada ao lado da estação. Apenas a estação possui cobertura.

* Quarto Ponto: corresponde a pista de lavagem de vagões, realizada em área coberta, com piso de concreto associado a um sistema de captação e drenagem de efluente. Ao lado da rampa de lavagem estão distribuídas caçambas receptoras da carga orgânica, disponibilizadas pela empresa responsável pela destinação final.

É de suma importância que toda a área correspondente à unidade, esteja em perfeito estado de conservação, limpeza, manutenção e segurança promovendo a organização da unidade de apoio.

EM BRANCO

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 Desvio Ribas – Ponta Grossa – Paraná.

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.

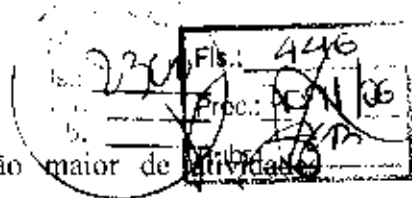
No estudo foram apresentadas informações do período anterior bem como posterior à concessão da ferrovia onde, foram consideradas as transformações decorrentes do processo de privatização e os rebatimentos positivos e negativos sobre a cidade.

Segundo o EA, uma das importantes transformações ocorreu no quadro de funcionários, que 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. A introdução da terceirização, modelo típico de gestão implantado nos anos 90, possibilitou redução de custos e flexibilidade à maioria das empresas que a adotou e viabilizou operacionalmente muitas atividades que não se adaptam à relativa rigidez de admissão e demissão imposta pelo modelo público de contratação de funcionários.

A unidade Desvio Ribas conta atualmente com 111 funcionários contratados diretamente pela ALL. Além destes, outros 41 trabalhadores participam das atividades de manutenção, contratados através de quatro empresas terceirizadas.

Dos trabalhadores terceirizados citados acima, a maioria atua diretamente na manutenção ferroviária, nas ocupações de mecânicos, eletricitas e auxiliares gerais, ao passo que entre os

EM BRANCO



funcionários contratados diretamente pela ALL, há uma participação maior de atividades administrativas.

A unidade desenvolve a função de lavagem de vagões, com conseqüências fundamentais em termos ambientais e de qualidade da prestação do serviço de transporte ferroviário. Atualmente, são lavados em torno de vinte vagões por dia.

É importante destacar que no pátio e ao longo dos trilhos, existem diversas indústrias que estão estrategicamente instaladas de forma a se beneficiar da localização dos trilhos para o escoamento da sua produção.

Entendo 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.

É de suma importância ressaltar que todo tipo de empreendimento terá rebatimentos positivos quanto negativos no caso específico da Unidade da ALL em Ponta Grossa pode-se observar a existência de diversos tipos de reflexos sobre a economia local. A unidade Desvio Ribas é atualmente responsável pela geração de 111 empregos diretos e a contratação de 41 trabalhadores de quatro empresas terceirizadas. Estas empresas são sediadas tanto em Ponta Grossa quanto em outros municípios do Sul do país. A maioria dos funcionários são moradores em Ponta Grossa, muitos deles do entorno, o que contribui para gerar receita para o poder público local.

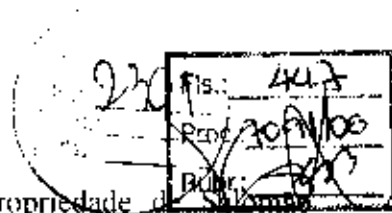
Outro ponto a ser considerado diz respeito à discussão em torno da maior interação entre comunidade e sistema ferroviário, ou seja, a interação deverá estar relacionada a devolver à ferrovia e seus bens operacionais a antiga identidade que possuíam com as cidades em que estavam localizados. Para tanto, 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 Desvio Ribas 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. A unidade Desvio Ribas faz parte do conjunto de unidades que têm como sede Ponta Grossa. Os programas desenvolvidos contemplam todas as unidades que compõem a UP Centro.

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 da Unidade de Apoio Desvio Ribas.

Quanto ao patrimônio histórico/cultural o estudo informou que na região do entorno da Unidade de Desvio Ribas, estavam apenas fazendas de erva-mate, de criação de gado e de outros produtos agrícolas de subsistência. Em 1938, o interventor Manoel Ribas usando os serviços da Companhia de Emigração Imperial, através de seu presidente, Ruy Mizuno, criou a colônia nipônica em Desvio Ribas, denominada Colônia Alvorada.



EM BRANCO



Em fevereiro de 1944, a fazenda de plantação de eucaliptos, de propriedade de Guelmann, industrial do ramo de móveis, recebeu jovens pertencentes ao Movimento Sionista do Brasil. Nos relatos do período em que permaneceram na região, informaram que chegaram de trem, desembarcando na Estação Desvio Ribas e que nesta Estação o trem era abastecido de água bombeada manualmente para uma torre pelos colonos poloneses que moravam em pequenas casas na vizinhança.

Atualmente, o Desvio Ribas está dentro do Distrito Industrial Ciro Martins, no bairro Botuquara. Essa região industrial de Ponta Grossa dista cerca de 10 km do centro da cidade e conta com mais de 50 indústrias.

É importante destacar que o EA apresentou informações quanto os patrimônios identificados sendo estes registrados como bens do patrimônio arqueológico, representados por pinturas rupestres além de informações quanto ao patrimônio etnográfico e paisagístico.

Quanto ao Uso e ocupação do solo na área de influência, a Unidade de Desvio Ribas caminha de certa forma paralela à BR-277 em Ponta Grossa. Está ao lado de grandes indústrias que se utilizam do transporte ferroviário para o escoamento de parte da sua produção. A maior parte das edificações disponíveis remonta ao período da antiga RFFSA, ainda em bom estado de conservação.

O pátio da ALL é o ponto final de uma estrada secundária, não tendo sido observada a existência de moradias ao seu redor. As residências mais próximas situam-se a aproximadamente 500 metros dos trilhos.

Segundo informações do estudo as residências que existem estão distantes 500m em relação a Unidade Desvio Ribas.

Entendo que mesmo existindo moradias distantes da unidade, é importante sempre considerar para qualquer empreendimento o fator segurança e informação, tanto de pessoas que circulam próximas a Unidade quanto dos trabalhadores lotados no empreendimento em questão.

É importante destacar que segundo o EA, a proximidade a áreas de mata leva a que diversos animais silvestres adentrem o pátio. É o caso de capivaras que frequentemente são vistas no pátio pelos funcionários. Há que observar que a lavagem de vagões utilizados para transporte de grãos deixa o pátio com odor de putrefação, principalmente após a chuva. Atualmente, o resíduo retirado dos vagões é colocado em sacos e destinado a compostagem.

Quanto a caracterização demográfica e macroeconômica da região da Unidade de Desvio Ribas o EA informou primeiramente sobre a cidade de Ponta Grossa. A mesma está localizada a 96,7 km da capital, Curitiba. É composto por uma área de 2.067,9 km², situando-se numa altitude de 969 metros. Sua densidade demográfica é de 132,2 hab/km². A instalação do município ocorreu em 1855. Constitui-se em importante entroncamento rodoferroviário estadual e regional. Esta função foi decisiva no seu crescimento econômico e na forma de ocupação do território.

A situação demográfica de Ponta Grossa apresentada no EA, informa que mesmo com uma elevada taxa de urbanização, apesar da importância relativa da sua atividade agropecuária. Sua população vem crescendo a ritmo próximo à taxa anual de 2,0%, com tendência declinante segundo



EM BRANCO

270/10. 443
P. 10/106
Rubr: AB

estimativa do IBGE para 2007. Nos anos 90, a população cresceu à taxa anual de 1,85%. Enquanto, entre 2000 e 2007, houve um ritmo menor, 1,61% 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 2,01% a.a.

A evolução da estrutura etária indica que a dinâmica populacional aproxima-se ao movimento denominado de janela demográfica. Observa-se uma expansão muito modesta da população mais jovem, até 15 anos, enquanto a população em idade ativa – PIA ainda mantém um ritmo importante de crescimento. Entretanto, é a população idosa, com 65 anos e mais que apresenta a maior taxa de crescimento. Este comportamento está associado a diversos fenômenos: redução da fecundidade, aumento da esperança de vida ao nascer, maior participação da mulher no mercado de trabalho, aumento da escolaridade, entre outros. O resultado no longo prazo é principalmente a alteração do perfil de demanda em termos de serviços públicos de saúde e educação.

As características sociais Os indicadores de saúde em Ponta Grossa apresentaram importantes avanços, porém ainda se observa espaço para mudanças mais qualitativas. A mortalidade infantil reduziu de forma extraordinária, passando de 45,0, em 1991, para 16,9 mortes por mil nascidos vivos, em 2000. Foi uma queda de 62,5% ao longo dos anos 90. Frente ao crescimento industrial do município poder-se-ia esperar redução ainda mais expressiva, situando-se nos patamares de países mais desenvolvidos.

Na área da educação, entretanto, o nível de atendimento do serviço foi bem mais significativo. O IDH-M para a componente educação, de Ponta Grossa, que já era elevado em 1991, atingiu 0,911 em 2000, considerado alto nível de desenvolvimento humano.

Segundo o FA, quanto aos indicadores de rendimento e pobreza, observou-se um aumento real da renda per capita média de 34,3%, passando de R\$ 237,00 para R\$ 318,20 ao longo dos anos 90. Houve pouca alteração nos indicadores de desigualdade. O índice de Gini passou de 0,56 para 0,57, apontando um alto grau de concentração da renda, e a distribuição da renda apropriada entre os diversos grupos populacionais manteve-se muito próxima entre os dois anos.

O estudo informou que Houve melhorias expressivas no acesso aos serviços básicos. A menor cobertura referia-se ao acesso à água encanada, atingindo, mesmo assim, 6,9% da população. Segundo o Plano Diretor Municipal, em 2004 havia 77 mil ligações em Ponta Grossa, correspondendo a uma cobertura de 99,15%. Destas ligações, 72.083 eram residenciais.

Entendo que o empreendimento deverá se adequar ao Plano Diretor Local segundo o Estatuto das Cidades Lei 10.257/01 para fins de regularização do empreendimento em questão.

Os serviços de energia elétrica apresentaram elevação de 94,3% para 99,1% da população, atingindo, assim, praticamente a totalidade dos domicílios. Importante avanço ocorreu na coleta de lixo, tendo aumentado de 88,6% para 97,2% dos domicílios urbanos ao longo da década de 90. O esgotamento sanitário em 2000 era, em 50,7% dos domicílios, destinado à rede geral de esgoto ou pluvial, 27,4% destinado a fossa séptica, 16,8% via vala, 0,4% via rio e 0,6% via outro escoadouro. Importante salientar que em 2007 havia 57.129 unidades atendidas pelo sistema de esgotamento sanitário.

Quanto as características macroeconômicas, Ponta Grossa é representativa no total da economia paranaense. Entre 2002 e 2006 o seu Produto Interno Bruto – PIB representou no máximo 3,9% do

A

EM BRANCO

2507/15: 440
Proc.: 1091/06
Rubr.: 200

PIB do Estado, oscilando nos limites, em termos reais, a preços de 2006, entre R\$ 3.590.627,0 em 2002 e R\$ 4.382.466,6 em 2006, um considerável aumento de 22,1%. A intensidade deste aumento também pode ser observada através a evolução do seu PIB per capita que, mesmo diante de um aumento da sua população, passou de R\$ 12.563,4 em 2002 para R\$ 14.370,0 em 2006, resultando em um aumento de 14,4%, situando-se pouco superior ao observado para o total do estado (R\$ 14.370,0).

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 2006, em termos reais, cresceram cerca de 28,4% e, em 2006, representavam aproximadamente metade do PIB do Paraná.

Após análise do estudo verificou-se a diversidade econômica bem como social existente no município de Ponta Grossa. 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.

É importante salientar 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.

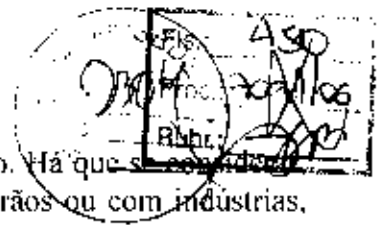
Conforme EA segue abaixo a identificação e avaliação dos impactos ambientais socioeconômicos:

Ruído e vibração:

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.

Conforme exposto na seção análise integrada, o ruído se faz presente com maior intensidade pela movimentação do material rodante no pátio de Desvio Ribas. 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

EM BRANCO



da unidade, tornando vaga a análise do real impacto do mesmo no entorno. Há que se considerar, entretanto, que grande parte das divisas se faz com áreas de plantio de grãos ou com indústrias, minimizando este fenômeno.

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 manutenção de vagões não é suficiente, pelo menos numa primeira avaliação, para acarretar em impactos significativos quanto ao desconforto da comunidade, principalmente partes do processo apresentam baixa frequência de funcionamento por baixa demanda.

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 tem relevância na unidade Desvio Ribas.

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 Ponta Grossa. Após anos de abandono, o modal ferroviário passou pelo processo de desestatização e voltou a receber investimentos em infra-estrutura e equipamentos. O funcionamento da unidade Desvio Ribas em Ponta Grossa significa a geração de 152 empregos diretos no município, sendo 111 contratados pela ALL e 41 por empresas terceirizadas.

Em termos indiretos, pode-se considerar como base a média do setor de peças e outros veículos utilizada pela matriz do BNDES. O modelo de geração de empregos do BNDES (NAJBERG, 2004) permite estimar o impacto de aumento da produção em termos de novos postos de trabalho nos diferentes setores da economia. Neste segmento selecionado, para 37 empregos diretos, são gerados 117 indiretos. Considerando os 152 empregos existentes na Unidade, estariam sendo gerados 480 indiretos. Apesar de ser apenas uma estimativa, mostra o potencial da reestruturação do setor ferroviário e das oficinas de manutenção de vagões e locomotivas no Brasil.

Geração de receita tributária:

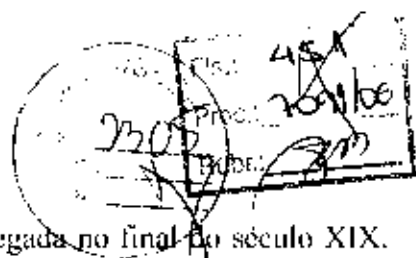
Por se tratar de atividade de serviços industriais, a unidade está sujeita a recolhimento tributário. Além disso, através dos empregos gerados contribui para elevar o montante de impostos proporcionados pelo consumo dos salários. À medida que diversos projetos têm sido desenvolvidos pela ALL visando 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 característica de entroncamento rodoferroviário sempre conferiu uma posição diferenciada a Ponta Grossa enquanto locus de concentração industrial e de prestação de serviços. Essa característica foi um dos alicerces do seu crescimento econômico. O incremento das atividades das unidades da ALL representa, assim como a ferrovia no seu conjunto, uma das bases para impulsionar o seu desenvolvimento, assentado principalmente na intermodalidade.



EM BRANCO



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.

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 A.L.L. – 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 A.L.L., 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 – desenvolver atividades de educação ambiental, aproveitando a experiência dos projetos Trem Ambiental e Vagão do Conhecimento, tendo como público alvo principalmente as famílias mais carentes do entorno da unidade. O objetivo principal deste programa é o estabelecimento de uma relação mais harmônica entre a unidade da A.L.L. e a população do seu entorno.

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.

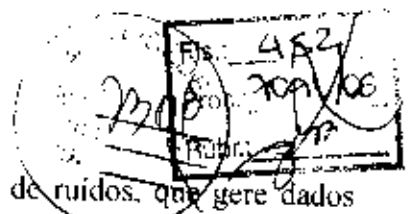
Após análise do EA/PBA apresentado ao IBAMA, o empreendedor deverá cumprir rigorosamente todos os programas bem como os planos propostos adequando-os as características individuais das comunidades afetadas direta e indiretamente pelo empreendimento em questão.

VI - CONCLUSÕES:

Diante do exposto, entendo que o Estudo Ambiental (EA) e o Plano Básico Ambiental (PBA) atendeu aos seus objetivos. Para tanto, todos os programas bem como medidas mitigadoras e planos deverão ser adotados pelos responsáveis pela Unidade Ferroviária de Araucária no caso A.L.L. 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.



EM BRANCO



1. 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.
2. 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 conforme o Estatuto das Cidades Lei 10.257/01.
3. Comunicar, imediatamente, a ocorrência de qualquer acidente com o consequente impacto sobre o ambiente e/ou sobre a população limdeira, ao IBAMA/Sede, à Coordenação Geral de Emergências Ambientais (CGEMA) e à Superintendência do IBAMA no Paraná.
4. Observar e aplicar as Normas Regulamentadoras de Segurança e Saúde no Trabalho a todas as unidades de Apoio.
5. 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.
6. Apresentar Programa de Gestão ambiental voltado para o gerenciamento de todos os programas a serem executados além das demais atividades de gestão ambiental.
7. Elaborar Programa de gestão do patrimônio histórico, cultural, artístico e arqueológico.
8. Caberá ao empreendedor intensificar os meios de sinalização e informação a todos que circulam próximos a Unidade de Ponta Grossa.
9. É necessário que os acessos ao pátio sejam disciplinados e controlados.
10. 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.
11. Elaborar um Programa de prevenção e segurança contemplando os moradores do entorno.
13. Criar programa de recuperação dos bens patrimoniais da ALL que estão em estado avançado de deterioração permitindo dessa forma a preservação da memória local da ferrovia.

À consideração superior,

Branka Klen Pomquester
 Geógrafa - Crea-DF 112471D

De acordo

A. Andruska

Rox

para providências

22/12/06
Tatiana Vel

Tax. Veil de Souza
 Escritório de Treop
 11.120.411

EM BRANÇO



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

Memorando nº 271/2012/COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 21 de agosto de 2012.

Ao: Protocolo Geral

Assunto: **Anexação de Processos Administrativos.**

1. Solicito a anexação do processo administrativo nº 02001.007091/2006-23, referente às “Unidades de Apoio da A.L. – América Latina Logística Malha Sul”, ao processo nº 02017.003534/2000-42, referente à “ALL – América Latina Logística Malha Sul”, pois a condução dos procedimentos de licenciamento ambiental da malha ferroviária e unidades de apoio deve ser realizada em conjunto, visando a avaliação integrada dos impactos ambientais da ferrovia e, conseqüentemente, a eficiência do serviço público prestado pelo IBAMA.

2. Encaminho, anexos, os volumes I (aberto em 16/11/2006) a III do processo nº 02001.007091/2006-23 e os volumes V (aberto em 18/11/2005) a X do processo nº 02017.003534/2000-42.

Atenciosamente,


MARCUS VINÍCIUS LEITE CABRAL DE MELO

Coordenador de Transportes – Rodovias e Ferrovias

EM BRANCO



Fls.: 2308
Proc.: 3534100
Rubr.: [assinatura]


SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SCTN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (61) 3316.1071, Fax: (61) 3316.1166 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

TERMO DE ANEXAÇÃO DE DOCUMENTOS

Está sendo anexado ao presente processo o seguinte documento:

Carta da Associação de Proteção ao Meio Ambiente de Cianorte - APROMAC e anexos, protocolada em 15/12/2004;

O documento está sendo anexado fora de ordem cronológica por um equívoco na inclusão dos documentos.


GUILIANA COP SIN BERGHELLA
Analista Ambiental - Matrícula 1365161
Técnica Responsável pelo Processo - TRP



Cianorte, 13 de dezembro de 2004

Ao Senhor Marcus Luiz Barros Barros
MD Presidente do IBAMA
Brasília – DF

Senhor Presidente

A ASSOCIAÇÃO DE PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE DE CIANORTE – APROMAC, no exercício de seus direitos constitucionais e na qualidade de membro titular do Conselho Estadual do Meio Ambiente do Paraná – CFMA e do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, vem através de sua legítima representante junto ao CONAMA, ZULEICA NYCZ, designada pela Portaria 168 do MMA, publicada no Diário Oficial da União em 05 de julho de 2004, solicitar o que segue:

Com relação ao Processo de Licenciamento No. 02017.003534/00-42 referente à empresa ALL – América Latina Logística, tendo em vista que detectamos o uso não autorizado de escória industrial em toda a malha ferroviária do Estado do Paraná em substituição aos materiais convencionais ambientalmente aceitos, e em função de que essa escória poder causar contaminação ambiental, e ainda, tendo tomado conhecimento através do documento em anexo de que o Ibama está procedendo à análise da referida escória, SOLICITAMOS EM CARÁTER DE URGÊNCIA que nos sejam enviadas as cópias dos respectivos laudos e pareceres do IBAMA.

Atenciosamente,

Zuleica Nycz
Conselheira Titular do CONAMA
Portaria MMA 168/2004.

Endereço postal. Rua Jornalista Octávio Secundino, 340
80.520-480 Curitiba - Paraná

Com cópia para:
Procuradoria da República
Marina Silva – Ministra do Meio Ambiente

MMA - IBAMA
Documento
10100.004748/04-96
GABIN
Data: 15/12/04 Pra

A
DR.^a ERIKA

17/12/24


Fernando Marques
Assessor
DILIG/BAMA

Ao Coordenador Jorge,
P/ conhecimento.

97/92/094
Gustavo H.S. Peres
Gustavo Henrique Silva Peres
DILIG/BAMA
Mat. 1448661
Contrato Temporário



MINISTÉRIO PÚBLICO

do Estado do Paraná

2310
353400

NOTIFICAÇÃO 220/2004

Procedimento Investigatório Preliminar nº 166/2004

O Promotor de Justiça **SÉRGIO LUIZ CORDONI** da PROMOTORIA DO MEIO AMBIENTE, com fundamento no art. 26, inciso I, letra "A", da Lei Federal nº 8.625, de 12/02/93 - (L.O.N.M.P.),

NOTIFICA

O Ilustríssimo Senhor Eleutério Langowski, Presidente da Associação de Proteção ao Meio Ambiente de Cianorte - APROMAC, a ser localizado na Rua Afonso Pena, s/n, Fundos da UEM, CEP 87200-000, Cianorte-PR, a comparecer nesta Promotoria de Justiça de Proteção ao Meio Ambiente, situada na Av. Mal. Floriano Peixoto, 1251, dia 02/12/2004 às 14 horas, a fim de participar de audiência referente ao Procedimento Investigatório Preliminar nº 166/2004, em trâmite nesta Promotoria de Justiça de Proteção ao Meio Ambiente, que se refere ao uso de escória como lastro de via férrea pela América Latina Logística.

Curitiba, 18 de novembro de 2004

Sérgio Luiz Cordoni
Promotor de Justiça





MINISTÉRIO PÚBLICO

do Estado do Paraná

Fa 2311
Proc 3534/00

TERMO DE AUDIÊNCIA

PIP: 166/04

DATA: 02/12/04

RECLAMANTE:

Associação de Proteção ao Meio Ambiente de Cianorte -APROMAC- Presidente Eleutério Langowski

ÓRGÃOS PÚBLICOS:

- 1) Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis- IBAMA José Joaquim Crachineski-
- 2) Instituto Ambiental do Paraná- IAP- Ana Cecilia Bastos Aresta Nowacki

ASSUNTO:

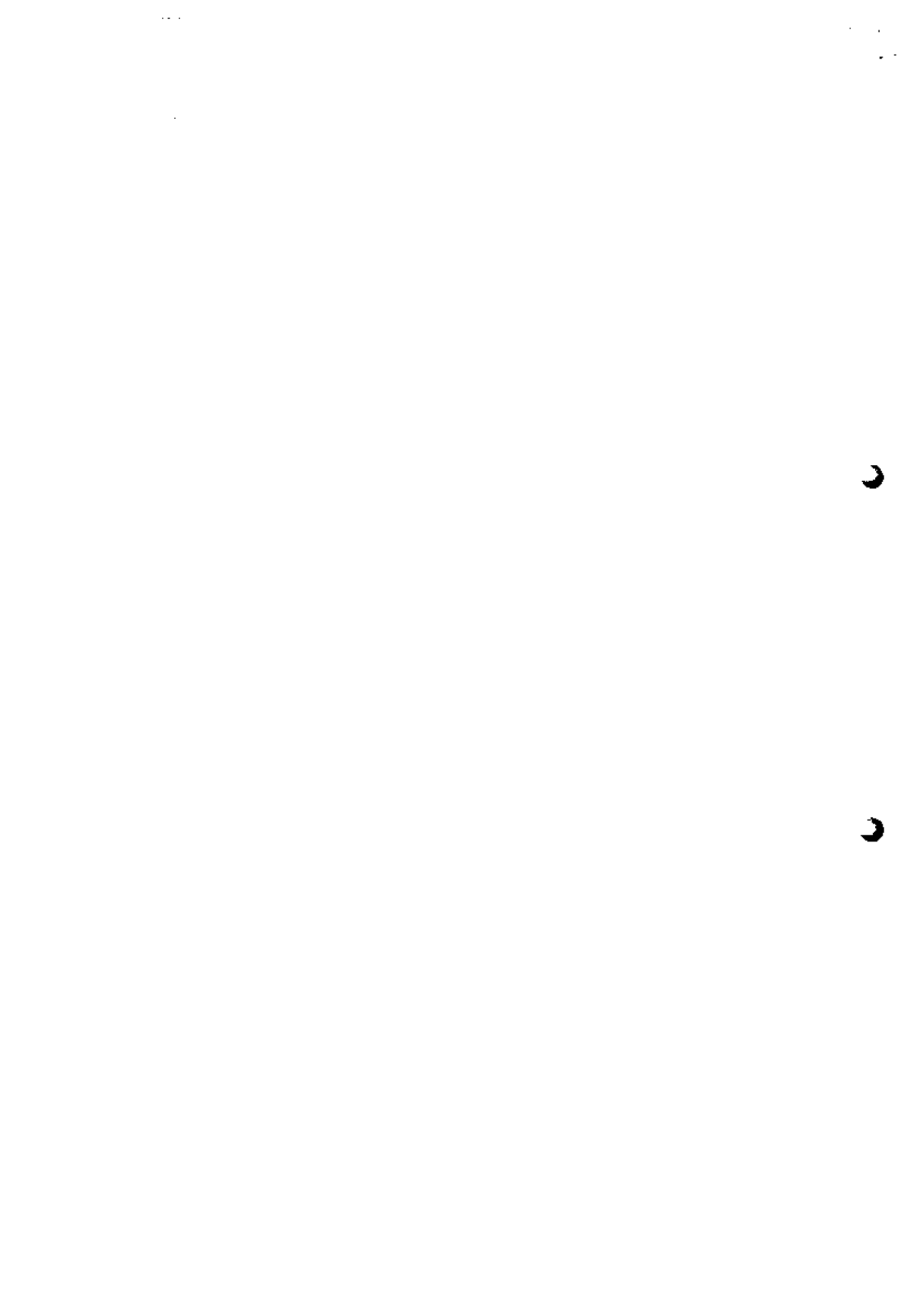
Uso de resíduo industrial na pavimentação de rodovias e lastro de ferrovias em substituição a pedra brita

Na sala de audiências do Centro de Apoio Operacional das Promotorias de Proteção ao Meio Ambiente, localizado na Avenida Marechal Floriano Peixoto, n.1251, Curitiba – Paraná, perante o Promotor de Justiça – Dr. Sérgio Luiz Cordoni, que ao final assina, compareceram as pessoas acima identificadas, sendo que passando a palavra foi dito:

1) O IAP, apresentou em audiência o laudo de análise por ele realizado no resíduo industrial usado para o lastro de ferrovias, objeto do presente procedimento, afirmando que apenas um dos parâmetros se encontra fora do permissivo legal, qual seja bário, podendo afirmar que assim deixa de ser a escória inerte e possível de toxicidade e poluição ambiental, ou seja, classe II.

As amostras foram colhidas em trechos da ferrovia e no pátio da empresa licenciada para tal fim, dentro das normas da ABNT.

Afirma, por fim, que se faz necessária uma nova análise da escória, no caso contra-prova, uma vez que se encontra o teste de solubilização do parâmetro bário próximo ao permissivo legal.





MINISTÉRIO PÚBLICO
do Estado do Paraná

Fls 2312
353400

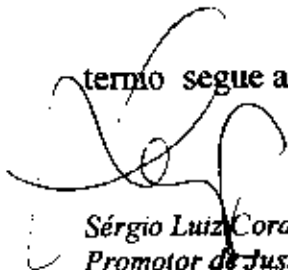
2) O IBAMA, que foram efetuadas coletas em três pontos da rede ferroviária da escória e encaminhada para análise ao SENAI, desta Capital, cujo laudo deve ser entregue, possivelmente, até o dia 20 do presente mês e ano.


Pelo MINISTÉRIO PÚBLICO foi requisitado o que abaixo segue:

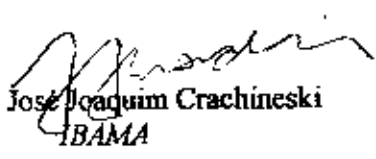
1-Ao IAP, para no prazo de 30 (trinta) dias, a contar desta data, proceda à nova análise da escória que serve de lastro a ferrovia, com juntada do laudo aos autos.

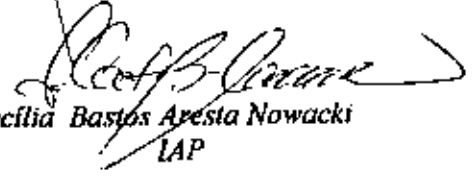
2- AO IBAMA, para até o dia 20 /12/04, junte aos autos cópia do laudo da escória junto ao SENAI.

Nada mais havendo, foi encerrada a presente audiência, cujo termo segue assinado pelas partes.


Sérgio Luiz Cordoni
Promotor de Justiça


Eleutério Langowski
APROMAC


José Joaquim Crachineski
IBAMA


Ana Cecília Bastos Aresta Nowacki
IAP

11

12

13



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para

Carta nº 041/GMA/10

Fis 2313
353400
Gerência de Meio Ambiente

PROTOCOLO/IBAMA

DILIC

Nº: 1.375

Curitiba, 19 de Fevereiro de 2010.

DATA 26/02/10

RECEBIDO:

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: Cumprimento Condicionante 2.3.21 e 2.3.22 da Licença de Operação 559/2006 e 748/2008.

Prezado Senhor,

Venho através desta, encaminhar a condicionante 2.3.21, referente ao relatório anual de 2009, de manutenção de Obras de Arte Especiais – OAE's e condicionante 2.3.22, referente à execução de obras dispensadas de licenciamento de e/ou consulta ao IBAMA no âmbito do artigo 7 da Resolução CONAMA 349/2004, da Licença de Operação 559/2006 e 748/2008.

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

Atenciosamente,

Dayane Gloria F. Nogueira
Gerência de Meio Ambiente

A CERTIDÃO
26/02

... a ordem, a CONTRA.

Em 02/03/10

Patrícia.

Patrícia de Abreu

Secretária
CGTAC/DILIC

Aos Analistas

Rose 04/03/10 ~~RA~~

Samuel S

Luís

para análise e promoções

31/3/10

Tatiana de L

Fls	2314		
Proc	353400	224333	
Rubric			



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

PARECER TÉCNICO Nº 033/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Análise de passivos ambientais em Benjamin Nott e Cruz Alta (RS), em área sob concessão da ALL América Latina Logística Malha Sul S.A.
 Processo: 02001.007091/06-23

INTRODUÇÃO

A investigação de dano ambiental no Complexo de Cruz Alta é objeto dos Procedimentos Administrativos nº 1.29.016.000038/2007-14 e nº 1.29.016.000038/2007-14, que dão andamento ao Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) firmado em Inquérito Civil pela Promotoria de Justiça Especializada de Cruz Alta/RS. Segundo o TAC citado, o início da recuperação das áreas depende da manifestação do IBAMA, a qual será subsidiada pela análise do presente Parecer Técnico.

Os documentos objeto dessa análise foram protocolados no IBAMA em 04/02/09 e são listados abaixo.

1. Avaliação detalhada e análise de risco do passivo ambiental – Benjamin Nott/RS Dezembro/2008 (Protocolo IBAMA/DILIC/DIQUA nº 1328).
2. Diagnóstico ambiental com avaliação de risco – Cruz Alta/RS, Julho/2008 (Protocolo IBAMA/DILIC/DIQUA nº 1329).

ANTIGA USINA DE TRATAMENTO DE DORMENTES DE BENJAMIN NOTT/RS

O trabalho consistiu na investigação de contaminação na área da antiga Usina de Tratamento de Dormentes de Benjamin Nott, localizada no município de Cruz Alta/RS. A área possui aproximadamente 250.000m² e foi arrendada pela ALL em março de 1997, sendo devolvida à RFFSA em meados de 2002.

As atividades de tratamento de dormentes ocorreram desde a década de 60 até junho/96. Desde que a área foi arrendada pela ALL, as atividades não mais ocorreram. Embora inativos desde 1996, os tanques de creosoto somente foram removidos em 2002, quando foi realizada uma limpeza dos resíduos superficiais existentes no local.

Na área ainda permanecem as bases de concreto da tancagem, próximas de uma base concretada, com canaletas onde ocorriam os banhos de creosoto. Segundo informações da RFFSA, existia mais um tanque de creosoto ao norte da área de tancagem principal. Praticamente toda a parte norte do local foi usada na secagem dos dormentes. Durante a remoção dos tanques, utilizaram a área a oeste da tancagem para o corte dos equipamentos. A porção leste da área foi utilizada no passado como depósito de tonéis de creosoto cristalizado.

[Assinatura] 1/8

O sítio contaminado se encontra num pequeno vilarejo com unidades residenciais e comerciais. Quanto ao uso do solo no entorno, predomina a agricultura, com a presença de pastos à jusante. O abastecimento de água é realizado através de poço comunitário, situado a aproximadamente 300m à montante da área contaminada, com profundidade entre 50 e 60 m.

A área afetada possui cercamento em todo limite norte, não havendo isolamento ao sul que impeça o acesso à área. O estudo aponta a presença de moradias rústicas próximas aos trilhos da ferrovia.

A investigação foi demandada após detecção de concentrações anômalas de compostos derivados de hidrocarbonetos no solo e em água subterrânea no ano de 2003, cujo relatório apontou dois focos de alteração da qualidade do subsolo: um situado na antiga área de tancagem de creosoto, caracterizado por elevadas concentrações de PAH's e pentaclorofenol no solo e nas águas subterrâneas; e outro próximo ao limite leste, na área onde foram depositados os tonéis com creosoto cristalizado, determinado por concentrações relevantes de hidrocarbonetos tanto no solo quanto na água subterrânea.

A análise de risco de 2003 indicou a presença pontual de risco à saúde humana relacionado às concentrações de benzo(a)antraceno, benzo(a)pireno, benzo(b+k)fluoranteno, criseno, indeno(1,2,3-c,d)pireno, pentaclorofenol e arsênio no solo para exposição através da inalação de vapores em ambientes abertos, ingestão de águas subterrâneas contaminadas pela lixiviação do solo e inalação, ingestão e contato dermal com o solo superficial.

Com relação à qualidade das águas subterrâneas, as concentrações dissolvidas de benzo(a)pireno, benzo(b+k)fluoranteno, pentaclorofenol e arsênio ultrapassaram os limites máximos calculados pela análise de risco para o caminho de exposição da ingestão de água subterrânea por moradores situados a 70m do local. Esse caminho foi considerado relevante, dado que existe uma residência onde há consumo de água de um poço cacimba, localizado à jusante do sítio contaminado. As concentrações máximas dissolvidas de fenol e pentaclorofenol ultrapassaram os valores de intervenção da CETESB.

A partir das concentrações anômalas identificadas em 2003, foram realizadas novas sondagens no entorno da área afetada como o propósito de identificar os limites da pluma de hidrocarbonetos, levando-se em conta os dados hidrogeológicos, valores obtidos em estudos anteriores e indícios visuais de contaminação do solo e água subterrânea. A metodologia seguiu o Termo de Referência da CETESB para estudos de Investigação de Passivos Ambientais. Os resultados foram comparados com os valores de referência da CETESB, com a Lista Holandesa e com os objetivos preliminares de remediação da EPA.

O trabalho também foi complementado com uma varredura mais abrangente dos compostos derivados de hidrocarbonetos e metais a partir da avaliação de 88 substâncias, representadas pelos compostos BTEX, PAH's, fenóis clorados, não clorados e pentaclorofenol, leitura de VOC's e metais prioritários.

O solo da região foi classificado como latossolo vermelho escuro, com uma condutividade hidráulica da ordem de 0,1936 m/dia e porosidade efetiva de 25,5%. A direção preferencial do fluxo subterrâneo é de leste para oeste, com uma velocidade real de fluxo subterrâneo calculada de 21,07 m/ano.

Os resultados analíticos das amostras de solo indicaram alterações nos padrões de qualidade com concentrações acima dos valores de intervenção agrícola em 03 amostras de solo. Estas alterações se referem aos compostos fenantreno, benzo(a)pireno e pentaclorofenol para ST-04, antimônio, arsênio e cromo para ST-03, e mercúrio para ST-08.

Os resultados analíticos das amostras de água indicaram alterações nos padrões de qualidade com concentrações acima dos valores de intervenção e 02 amostras de água para

compostos orgânicos. As alterações são relativas aos compostos naftaleno, fluoranteno, antraceno, benzo(a)antraceno e pentaclorofenol para PM-04 e fluoranteno e pentaclorofenol para PM-01, localizados na antiga área de tancagem de creosoto. Para metais prioritários foram constatadas concentrações acima dos valores de intervenção para arsênio, bário, chumbo, cromo, ferro e manganês.

Foi identificada fase livre no poço PM-02 de cor preta, provavelmente derivada da estocagem e manipulação dos tanques de creosoto. Não foi possível quantificar a espessura aparente do produto sobrenadante na água subterrânea em virtude da sua alta viscosidade verificada em campo.

Ao comparar os resultados obtidos em 2003 com os dados atualizados, o relatório indica que não houve dispersão da pluma de pentaclorofenol e não foram encontrados PAH's na área representada pela sondagem S-15 (em 2003: 126.16 mg/kg) e sondagem ST-08 (em 2008: não detectado).

A análise de risco para a área em estudo, considerando os níveis de concentração obtidos, o cenário atual de uso e ocupação do solo, bem como a situação hipotética de ingestão de água subterrânea, identificou riscos tóxicos cumulativos e não cumulativos para via de exposição pela água subterrânea (receptores comerciais "on site" e residenciais e comerciais "off site") e inalação em ambientes fechados (receptores comerciais "on site") e riscos carcinogênicos não cumulativos e cumulativos para via de exposição por ingestão de água subterrânea (receptores comerciais "on site" e residenciais e comerciais "off site") e ingestão de contato dérmico com solo (receptores comerciais "on site").

Para o solo, no estudo de análise de risco, foi ultrapassado o nível alvo específico (SSTL) para os compostos pentaclorofenol e antimônio, considerando a via de exposição por ingestão de água subterrânea através de lixiviados do solo por receptores comerciais "on site", residenciais e comerciais "off site". Para água subterrânea, no estudo de análise de risco, foi ultrapassado o nível alvo específico (SSTL) para os compostos pentaclorofenol, benzo(a)antraceno e arsênio, considerando a via de exposição por ingestão de água subterrânea por receptores comerciais "on site", residenciais e comerciais "off site". Cabe ressaltar que os cenários são hipotéticos já que não há receptores "on site" e receptores "off site", ou estão localizados a montante, ou inexistentes a jusante.

Diante dos resultados apresentados, o relatório recomenda a remoção da fase livre e camada do solo afetado nas antigas áreas de tancagem e entorno do PM-02, bem como as estruturas de alvenaria como tanques de banho de dormentes, bases de tanques e pisos de concreto.

Não foi apresentada alternativa técnica, a exemplo da remediação *in situ*. No caso da remoção proposta, haverá grande geração de resíduo perigoso, o qual deve receber destino adequado, devidamente documentado para anexação ao relatório final das atividades a ser enviado ao IBAMA.

Conforme recomendação do estudo, deve ser executada nova campanha de amostragem nos locais onde foram identificados compostos acima dos valores de intervenção da CETESB e poços estratégicos para verificação de possíveis anomalias.

As atividades devem ser iniciadas, reportando ao IBAMA trimestralmente o andamento das mesmas. Os relatórios devem incluir o resultado de um plano de monitoramento a ser realizado durante a retirada do material e após sua conclusão, até que os dados e a análise de risco demonstrem que o acompanhamento pode ser interrompido. Os dados devem ser comparados, adicionalmente, à Resolução CONAMA nº 420, de 28 de dezembro de 2009, emitida após a emissão do documento analisado.

Concomitante ao início da retirada do material, deve ser submetido à análise do IBAMA um Programa de Recuperação de Áreas Degradadas a ser aplicado após a retirada do material contaminado.

ÁREA DE ABASTECIMENTO E ARMAZENAMENTO DE COMBUSTÍVEIS NA UNIDADE DE APOIO DE CRUZ ALTA/RS

O trabalho consistiu na investigação de contaminação na área de abastecimento e de armazenamento de combustíveis na Unidade de Apoio de Cruz Alta (RS).

A unidade de abastecimento de locomotivas ocupa uma área de aproximadamente 1.000m² e suas instalações compreendem uma área para distribuição/abastecimento de locomotivas, e outra para armazenamento de combustíveis e óleo lubrificante, além de galpão de manutenção e edificações administrativas.

A área de estocagem de combustíveis é composta por um reservatório aéreo horizontal de lubrificante (20.000L), por dois tanques de óleo diesel aéreos (35.000L e 364.000L) e duas caixas para o armazenamento de óleo usado. Todos os tanques, instalados na década de 50 pela RFFSA, estão conectados a um filtro e a uma bomba de abastecimento, situados na pista de abastecimento em área coberta.

Segundo informações da ALL e que constam no diagnóstico, desde a construção do Posto de Abastecimento até a concessão em 1997, o posto foi operado pela RFFSA. Atualmente o abastecimento ocorre por meio de uma motobomba localizada sob uma cobertura em área pavimentada com concreto. A pavimentação foi construída pela concessionária em 1997 e evitou a continuidade e o agravamento da contaminação. Em 2008 foram realizadas obras de melhoria na impermeabilização de concreto nas áreas de tancagem e abastecimento.

O entorno do empreendimento caracteriza-se por ocupação mista, com estabelecimentos comerciais de pequeno porte, indústrias, armazéns, residências e principalmente terrenos desocupados e áreas de campo aberto. Há aproximadamente 300m existe um posto de abastecimento de combustíveis de terceiros.

Consta no diagnóstico que, de acordo com a classificação da NBR 13786 a área de entorno se enquadra na Classe 3, por apresentar os seguintes fatores de agravamento: Edificação residencial, comercial ou industrial, construída em cota inferior à do posto e água utilizada para abastecimento público da cidade, independente do perímetro de 100m.

A classificação apresentada diverge daquela indicada no estudo ambiental que embasa o processo de regularização (Protocolo IBAMA/DILIC/DIQUA nº 7036 de 04/06/09), onde consta que o entorno é de classe 1.

A área investigada está localizada em um divisor de águas, entre as Bacias do Jacuí e do Ijuí, em um topo relativamente plano, com cota topográfica local de aproximadamente 472 m.

A investigação foi demandada após detecção de concentrações anômalas de compostos derivados de hidrocarbonetos no solo e em água subterrânea no ano de 2003, na área de abastecimento de locomotivas e próximo aos tanques aéreos. Em decorrência das concentrações verificadas foram realizadas novas sondagens no entorno da área afetada com o propósito de identificar os limites da pluma de hidrocarbonetos, levando-se em conta os dados hidrogeológicos, valores obtidos em estudos anteriores e indícios visuais de contaminação do solo e água subterrânea.



4/8

A metodologia seguiu o Termo de Referência da CETESB para estudos de Investigação de Passivos Ambientais. Os resultados analíticos das amostras de solo e água subterrânea foram comparados aos valores de referência da CETESB, da Lista Holandesa, CONAMA 357 e ABR/NABR. O trabalho também foi complementado com uma varredura mais abrangente dos compostos derivados de hidrocarbonetos a partir da avaliação de compostos BTEX, PAH's e TPH's.

Os solos da região foram classificados como latossolos vermelho escuro, com uma condutividade hidráulica da ordem de 0,0107 metros/dia e porosidade efetiva de 25,5%. A direção principal de fluxo subterrâneo é de noroeste para sudeste, com uma velocidade real de fluxo subterrâneo calculada de 1,56 m/ano.

As principais anomalias de vapores no solo foram identificadas na área de abastecimento e na base dos tanques aéreos. Não foi detectada fase livre na análise da água subterrânea.

Os resultados analíticos em amostra de solo indicaram que a pluma de contaminação diminuiu desde a investigação realizada em 2002, porém ainda indicam alterações nos padrões de qualidade em 4 amostras de solo. Estas alterações se referem aos compostos de xileno para ST-02, naftaleno para ST-02, ST-04 e ST-06 e TPH para as amostras ST-02, ST-03, ST-04 e ST-06. Os valores obtidos referem-se a valores acima da prevenção e abaixo da intervenção. Assim, todos os valores encontrados no solo estão, segundo o diagnóstico apresentado, abaixo dos valores de referência da CETESB quando classificados para áreas industriais, como é o caso do Posto de Abastecimento da ferrovia.

Os resultados analíticos em amostras de água indicaram alterações nos padrões de qualidade em 6 amostras localizadas à jusante do posto de abastecimento. As alterações são relativas aos compostos benzeno para ST-02 e TPH para as amostras ST-02, ST-03, ST-04, ST-05, ST-06 e ST-07. Os pontos que ultrapassaram a referência para Intervenção foram ST-02 (benzeno e TPH) e ST-05, ST-06 e ST-07 (TPH). Para os poços adicionais somente o PM-12 apresentou concentrações acima dos valores de intervenção. Não foram encontrados valores acima da referência para o padrão PHA em nenhuma amostra de água subterrânea.

A Análise de Risco apresentada considerou os níveis de concentração obtidos para os compostos benzeno, tolueno, etilbenzeno, xilenos, naftaleno, acenafeno, fluoreno, fenantreno, pireno e antraceno, associado ao cenário diagnosticado de uso e ocupação do solo local (uso industrial e posto de abastecimento) e a hipótese de ingestão de água subterrânea, identificando riscos tóxicos cumulativos aos receptores avaliados.

Após análise da hipótese mencionada, o estudo ressalta que o cenário é hipotético, dado que as residências próximas e as instalações da concessionária são abastecidas pela rede de água pública do município.

É válido registrar que, além do armazenamento e abastecimento de óleo lubrificante e combustível, foram identificadas em vistoria realizada pelo IBAMA outras fontes de contaminação na área em estudo, decorrentes de respingos das locomotivas na linha férrea. Estes pontos (Foto 1 a Foto 8), facilmente identificáveis em inspeção visual, devem ser alvo de medida de recuperação imediata.



Foto 1 - Lastro contaminado com óleo sob a locomotiva.



Foto 2 - Lastro contaminado com óleo sob a locomotiva.



Foto 3 - Brita nova lançada na plataforma.

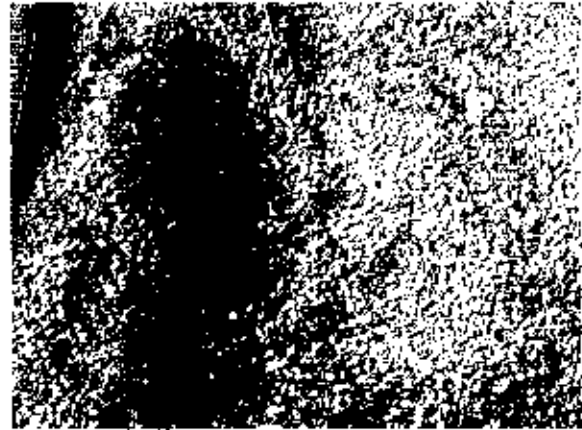


Foto 4 - Detalhe da contaminação do solo abaixo da brita nova lançada na plataforma (Figura 3).



Figura 5 - Lastro colmatado e contaminado com óleo.

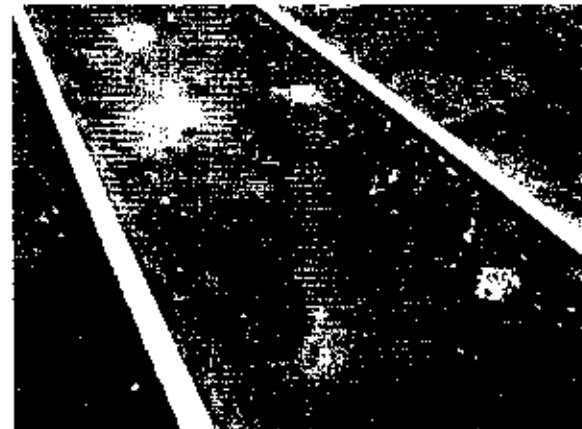


Figura 6 - Lastro colmatado e contaminado com óleo.

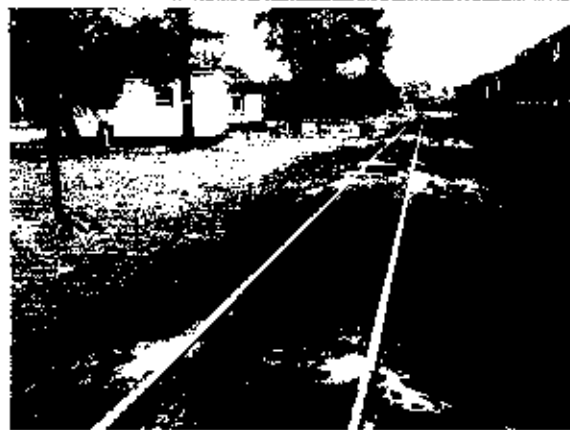


Foto 7 - Lastro colmatado e contaminado com óleo.



Foto 8 - Óleo sob a brita nova e nas adjacências da plataforma.

O documento se encerra sem proposta de remediação e monitoramento; entretanto, o estudo ambiental apresentado para regularização do empreendimento propõe a execução de um programa de recuperação de área degradada pautado em realização de investigação confirmatória, investigação detalhada, avaliação de risco e implantação de sistema de remediação, se necessário.

Entende-se que os dados apresentados pelo diagnóstico ambiental com avaliação de risco realizado em Julho/2008 (Protocolo IBAMA/DILIC/DIQUA nº 1329) são suficientes para determinação da remediação, devendo-se apresentar proposta de metodologia para tal.

O programa de recuperação de área degradada recomenda elaboração de relatórios trimestrais, o que foi considerado pertinente.

Em complemento ao proposto, o empreendedor deve seguir as seguintes recomendações:

- a) 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, com ênfase nas tubulações e estruturas enterradas que não permitem inspeção visual como ocorre nos tanques aéreos. Deve ser enviado ao IBAMA certificado expedido pelo INMETRO ou entidade por ele credenciada, atestando a inexistência de vazamentos.
- b) Providenciar ações de revitalização da Unidade, com remoção da brita e solo superficial contaminado, manutenção de equipamentos e estruturas que ofereçam risco de contaminação e implantação de sinalização de segurança.

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Conforme consta no Memo nº 439/2007 – DILIC, anexado à folha 17 do Processo nº 02001.007091/2006-23, com relação aos passivos ambientais presentes no complexo de Cruz Alta, há que se considerar duas possibilidades: aqueles advindos da operação da ALL no local desde 1996, quando foi assinado o contrato de concessão, e aqueles devidos à operação da RFFSA. De acordo com o edital de concessão (Art. 7º) os passivos de qualquer natureza, inclusive os ambientais, são de inteira responsabilidade da RFFSA, sendo que, como esta foi extinta, a responsabilidade passou para a União, em particular ao Ministério dos Transportes. Neste memorando, foi determinado que a empresa avaliaria a extensão da contaminação do solo, cujo documento foi avaliado neste Parecer, para embasar as tratativas junto à empresa, ao IBAMA e à União, que determinará os responsáveis pela recuperação do mesmo.

Mediante Carta 019/GMA/08 e Carta 020/GMA/08 protocoladas no IBAMA, a ALL expõe que pretendia iniciar a recuperação das áreas em conjunto com a RFFSA, após manifestação positiva do IBAMA. Diante disto, são recomendados os procedimentos abaixo descritos a fim de promover a recuperação em cada um dos passivos analisados.

- Antiga Usina de Tratamento de Dormentes de Benjamin Nott no município de Cruz Alta/RS
 - a) Conforme recomendação do estudo, deve ser executada nova campanha de amostragem nos locais onde foram identificados compostos acima dos valores de intervenção da CETESB e poços estratégicos para verificação de possíveis anomalias.

- b) Executar as ações de remoção da fase livre e camada do solo afetado nas antigas áreas de tancagem e entorno do PM-02, bem como as estruturas de alvenaria como tanques de banho de dormentes, bases de tanques e pisos de concreto.
 - c) Dar destino adequado ao resíduo gerado pela remoção do material contaminado, reunindo a documentação comprobatória relacionada ao transporte e destinação para anexação ao relatório final das atividades a ser enviado ao IBAMA.
 - d) Enviar relatórios trimestrais de acompanhamento das atividades, incluindo relatório fotográfico. Os relatórios devem apresentar o resultado de um plano de monitoramento a ser realizado durante a retirada do material e após sua conclusão, até que os dados e a análise de risco demonstrem que o acompanhamento pode ser interrompido. Os dados devem ser comparados, adicionalmente, à Resolução CONAMA nº 420, de 28 de dezembro de 2009, emitida após a emissão do documento analisado.
 - e) Concomitante ao início da retirada do material, deve ser submetido à análise do IBAMA um Programa de Recuperação de Áreas Degradadas a ser aplicado após a retirada do material contaminado.
- Área de abastecimento e armazenamento de combustíveis na Unidade de Apoio de Cruz Alta /RS
 - a) Apresentar proposta de recuperação/remediação da área de abastecimento e armazenamento de óleo lubrificante e combustível.
 - b) Enviar ao IBAMA relatórios trimestrais de monitoramento.
 - c) 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, com ênfase nas tubulações e estruturas enterradas que não permitem inspeção visual como ocorre nos tanques aéreos. Deve ser enviado ao IBAMA certificado expedido pelo INMETRO ou entidade por ele credenciada, atestando a inexistência de vazamentos.
 - c) Providenciar ações de revitalização da Unidade, com remoção da brita e solo superficial contaminado, manutenção de equipamentos e estruturas que ofereçam risco de contaminação e implantação de sinalização de segurança.

É o Parecer.

Brasília, 03 de março de 2010.

Rose M. Hofmann
ROSE MIRIAN HOFMANN

Analista Ambiental

De acordo.
Segue para providen
cias.
3/3/2010
U. Williams del



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

Fis	2318
Proc	353400
Ass	

Ofício nº 26A/2010 - DILIC/IBAMA

Brasília, 10 de março de 2010.

Ao 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

RECEBIDO
Em, 11/03/10
Renata Lomallia

Assunto: Passivos ambientais na antiga Usina de Tratamento de Dormentes de Benjamin Nott e na área de abastecimento e armazenamento de combustíveis da Unidade de Apoio de Cruz Alta/RS.

Senhor Gerente,

No âmbito do processo de regularização das unidades de apoio da ALL América Latina Logística Malha Sul S.A., informo que foi concluída a análise técnica dos documentos relativos aos passivos ambientais na área da antiga Usina de Tratamento de Dormentes de Benjamin Nott e na área de abastecimento e armazenamento de combustíveis na Unidade de Apoio de Cruz Alta/RS, conforme Parecer Técnico nº 033/2010 - COIRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, em anexo.

Desta forma, devem ser seguidos os seguintes procedimentos para cada um dos casos específicos:

- Antiga Usina de Tratamento de Dormentes de Benjamin Nott no município de Cruz Alta/RS
 - a) Conforme recomendação do estudo, deve ser executada nova campanha de amostragem nos locais onde foram identificados compostos acima dos valores de intervenção da CETESB e poços estratégicos para verificação de possíveis anomalias.
 - b) Executar as ações de remoção da fase livre e camada do solo afetado nas antigas áreas de tancagem e entorno do PM-02, bem como as estruturas de alvenaria como tanques de banho de dormentes, bases de tanques e pisos de concreto. O trabalho deve ser iniciado no prazo de 60 dias.
 - c) Dar destino adequado ao resíduo gerado pela remoção do material contaminado, reunindo a documentação comprobatória relacionada ao transporte e destinação para anexação ao relatório final das atividades a ser enviado ao IBAMA.
 - d) Enviar relatórios trimestrais de acompanhamento das atividades, incluindo relatório fotográfico. Os relatórios devem apresentar o resultado de um plano de monitoramento a ser realizado durante a retirada do material e após sua conclusão, até que os dados e a análise de risco demonstrem que o acompanhamento pode ser

interrompido. Os dados devem ser comparados, adicionalmente, à Resolução CONAMA nº 420/2009, emitida após a emissão do diagnóstico analisado.

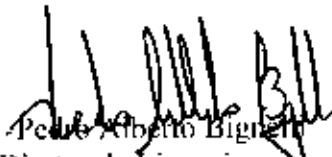
- e) Concomitante ao início da retirada do material, deve ser submetido à análise do IBAMA um Programa de Recuperação de Áreas Degradadas a ser aplicado após a retirada do material contaminado.

• Área de abastecimento e armazenamento de combustíveis na Unidade de Apoio de Cruz Alta/RS

- a) Apresentar, em até 60 dias, proposta de recuperação/remediação da área de abastecimento e armazenamento de óleo lubrificante e combustível.
- b) Enviar ao IBAMA relatórios trimestrais de monitoramento.
- c) 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 estanquidade, com ênfase nas tubulações e estruturas enterradas que não permitem inspeção visual como ocorre nos tanques aéreos. Deve ser enviado ao IBAMA, em até 60 dias, certificado expedido pelo INMETRO ou entidade por ele credenciada, atestando a inexistência de vazamentos.
- d) Providenciar ações de revitalização da Unidade, em até 60 dias, contemplando a remoção da brita e solo superficial contaminado, manutenção de equipamentos e estruturas que ofereçam risco de contaminação e implantação de sinalização de segurança.

Sem mais para o momento, coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,


Pedro Alberto Bignotto
Diretor de Licenciamento
DILIC/IBAMA



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 A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel: (0xx) 61 3316-1293, Fax: (0xx) 61 3307-1328 - 10R1 - <http://www.ibama.gov.br>

Fls	2319
Proc	3534/00
Rubr:	<i>[Handwritten Signature]</i>

Ofício nº 348 /2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 11 de março de 2010.

Ao 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: Pareceres Técnicos referentes à regularização da malha ferroviária concedida à ALL Malha Sul S.A. no estado do Rio Grande do Sul

Senhor Gerente,

No âmbito do processo de regularização da malha ferroviária da ALL Malha Sul S.A., encaminho em anexo cópia dos pareceres técnicos que subsidiaram a emissão da Licença de Operação para a malha no Estado do Rio Grande do Sul.

As recomendações dos Pareceres Técnicos nº 89 e nº 150/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA devem ser atendidas na íntegra, inclusive aquelas referentes à malha ferroviária nos estados do Paraná e Santa Catarina.

Sem mais para o momento, coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,

Tatiana Veil de Souza
Tatiana Veil de Souza

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

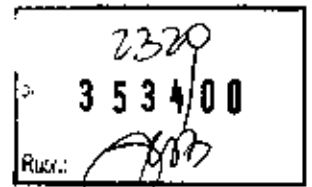
MMA - IBAMA

Documento:

02001.000611/2010-53

Data: 11/03/2010





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 A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3307-1328 URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 297/2010 - DILIC/IBAMA

Brasília, 23 de março de 2010.

Ao Senhor,

Fredi Éverton Wagner

Procurador da República no Município de Cruz Alta/RS

Av. Presidente Vargas, 765 - Cruz Alta/RS

CEP 98005-160

Fone/Fax: (55) 3324-3451

Assunto: Procedimento Administrativo Cível nº 1.29.016.000038/2007-14;
Procedimento Administrativo Cível nº 1.29.016.000039/2007-69.

Senhor Procurador,

Em atenção aos Ofícios PRM/CA/RS 870/2009 e PRM/CA/RS 872/2009, que tratam de questionamentos para instrução dos procedimentos em epígrafe, são apresentadas as informações a seguir.

Procedimento Administrativo Cível nº 1.29.016.000038/2007-14

1. *Existe, junto a esta entidade, um pedido de licença de operação efetuado pela empresa América Latina Logística - ALL, visando a recuperação de área degradada da antiga estação de tratamento de dormentes da RFFSA - Rede Ferroviária Federal - situada na localidade de Benjamin Nott, no município de Cruz Alta/RS? Caso afirmativo, qual o número desse procedimento, sua situação atual e as necessidades para a conclusão da análise do pedido e para expedição da referida licença ambiental?*

A ALL - América Latina Logística Malha Sul S.A. solicitou ao IBAMA anuência para recuperação da área degradada da antiga estação de tratamento de dormentes em Benjamin Nott, mediante Carta nº 184/GMA/07 de 04/07/2007. A solicitação vem sendo tratada no âmbito do processo de regularização das Unidades de Apoio da Malha Ferroviária Sul, que tramita no IBAMA desde 2006 sob nº 02001.007091/2006-23.

Em 03 de março de 2010 foi emitido o Parecer Técnico nº 033 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA com a análise da Avaliação Detalhada e Análise de Risco do Passivo Ambiental em Benjamin Nott/RS. Com base neste Parecer, foi emitido o Ofício nº 261/2010 - DILIC/IBAMA, em anexo, estabelecendo o prazo de 60 dias para o início da remoção da fase livre e carnada de solo contaminado, além de dar outras orientações para controle e acompanhamento do passivo.

2. *O documento denominado "Avaliação Detalhada e Análise de Risco do Passivo Ambiental Benjamin Nott" produzido pela empresa Geoambiente e encaminhado pela ALL ao IBAMA por meio da Carta GMA nº 051/2008, datada de 02 de fevereiro de 2009, indica as providências necessárias à efetiva recuperação da área degradada? Caso contrário, quais diligências devem ser empreendidas pela ALL para o fim de obter a referida licença?*

Após diagnóstico da contaminação, foi proposta a remoção da fase livre e camada de solo contaminado, o que foi autorizado pelo IBAMA. Em complemento, a fim de garantir a recuperação da área após a remoção do material contaminado, o empreendedor deverá apresentar um Programa de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD).

3. *Os documentos encaminhados a esta entidade pela ALL são suficientes para que a empresa consiga a licença de operação? Em caso negativo, quais providências faltam para possibilitar o deferimento do pedido?*

Os documentos foram considerados suficientes para autorização das atividades propostas, o que foi realizado via Ofício nº 261/2010 – DILIC/IBAMA, em 10/03/2010. As solicitações complementares, que tratam do PRAD e da continuidade do monitoramento, visam promover maior controle sobre o processo de recuperação.

Procedimento Administrativo Cível nº 1.29.016.000039/2007-69.


1. *Existe, junto a esta entidade, um pedido de licença de operação efetuado pela empresa América Latina Logística - ALL, visando a recuperação de área em que se localiza o Posto de Abastecimento de Locomotivas no município de Cruz Alta/RS? Caso afirmativo, qual o número desse procedimento, sua situação atual e a previsão de data para a conclusão da análise do pedido e para expedição da referida licença ambiental?*

A ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A. solicitou ao IBAMA anuência para recuperação da área degradada em que se localiza o Posto de Abastecimento de Locomotivas de Cruz Alta/RS, mediante Carta nº 184/GMA/07 de 04/07/2007. A solicitação vem sendo tratada no âmbito do processo de regularização das Unidades de Apoio da Malha Ferroviária Sul, que tramita no IBAMA desde 2006 sob nº 02001.007091/2006-23.

Em 03 de março de 2010 foi emitido o Parecer Técnico nº 033 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA com a análise do Diagnóstico Ambiental e Avaliação de Risco relativos à contaminação na área do posto de abastecimento de locomotivas em Cruz Alta/RS. O documento não apresentou proposta de recuperação/remediação da área afetada, por constatar que a maior parte dos resultados analíticos estava abaixo do nível de intervenção.

2. *O documento denominado "Avaliação Detalhada e Análise de Risco do Passivo Ambiental de Cruz Alta" produzido pela empresa Geoambiente e encaminhado pela ALL ao IBAMA por meio da Carta GMA nº 050/2008, datada de 02 de fevereiro de 2009, indica as providências necessárias à efetiva recuperação da área degradada? Caso contrário, quais diligências devem ser empreendidas pela ALL para o fim de obter a referida licença?*

O documento que trata da Avaliação Detalhada e Análise de Risco do Passivo Ambiental de Cruz Alta não apresentou proposta de recuperação/remediação da área afetada, tendo apresentado a maior parte dos resultados analíticos abaixo do nível de intervenção. A análise técnica realizada pelo IBAMA, entretanto, considerou pertinente a apresentação de um plano de recuperação/remediação, bem como o envio de relatórios trimestrais de monitoramento para acompanhamento do passivo.

Fs	232
Pr.	3 534/00
Rubr.	

Com o objetivo de evitar o agravamento da contaminação e/ou o surgimento de novos passivos, foi determinada a verificação da estanqueidade do sistema de abastecimento e distribuição de óleo diesel e lubrificante.

Para outras contaminações pontuais de óleo, verificados em vistoria do IBAMA à Unidade, foram solicitadas ações de revitalização que contemplem a remoção da brita e solo superficial contaminado, manutenção de equipamentos e estruturas que ofereçam risco de contaminação e instalação de sinalização de segurança.


3. *Os documentos encaminhados a esta entidade pela ALL são suficientes para que a empresa consiga a licença de operação? Em caso negativo, quais providências faltam para possibilitar o deferimento do pedido?*

Os documentos apresentados não foram suficientes para autorização de intervenção corretiva na área contaminada, mas possibilitaram o dimensionamento e diagnóstico do passivo, para o qual foi solicitada a apresentação de um plano de recuperação/remediação.

As providências neste sentido foram mencionadas no tópico anterior e são listadas no Parecer Técnico nº 033/2010 – CONTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA e Ofício nº 261/2010 – DILIC/IBAMA, em anexo.

Sendo o que se apresenta para o momento, coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,


FERNANDO AUGUSTO BIGNELLI
Diretor de Licenciamento
DILIC/IBAMA



Fs. 2322	Fis.:
P. 353400	Proc. 7091/06
Rubr. <i>[assinatura]</i>	Rubr.:



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 21 /2010 – COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 05 de abril de 2010.

Da Técnica: Rose Mirian Hofmann – Analista Ambiental

À Coordenadora: Tatiana Veil de Souza
 COTRA/CGTMO/DILIC

Assunto: Vistoria realizada em 06.10.09 à Unidade de Apoio de Ourinhos, sob concessão da A.L.L. – América Latina Logística Malha Sul S.A.

Processo: 02001.007091/2006-23

INTRODUÇÃO

A Unidade de Apoio de Ourinhos possui Posto de Manutenção de Vagões e Locomotivas, Posto de Abastecimento e Galpão de Via Permanente.

Em 06.10.09 foi realizada vistoria à Unidade de Apoio de Ourinhos, como subsídio ao processo de regularização e a fim de atender demanda interposta pelo Sistema Linha Verde de Ouvidoria (SISLIV). A demanda foi recebida pela Diretoria de Licenciamento (DILIC) mediante MEMO/AUDIT/COUV1 nº 0756/2009 (Protocolo IBAMA/DILIC nº 11.385 de 09/09/09) e se refere à denúncia de poluição ambiental pela emissão atmosférica e de ruídos.

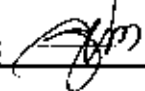
Conforme indicado no Estudo Ambiental da regularização, as emissões atmosféricas identificadas na unidade de apoio de Ourinhos provêm principalmente da combustão do diesel das locomotivas, tanto em trânsito quanto em sua movimentação interna no posto de manutenção. Essas fontes se caracterizam como pontuais com a emissão especialmente de dióxido de carbono (CO₂), de monóxido de carbono (CO), de dióxido de enxofre (SO₂) e de dióxido de nitrogênio (NO₂), os quais em elevadas concentrações podem ocasionar prejuízos à saúde humana. Em vistoria ao local, a CETESB não constatou emissão de fumaça preta.

Um dos procedimentos realizados pela unidade é o teste de potência dos motores das locomotivas, onde é exigido o máximo da capacidade dos motores diesel – elétrico, e tem-se um momento de maior taxa de emissão dos poluentes, porém por curtos períodos de tempo.

Está em processo de licenciamento no IBAMA o contorno ferroviário de Ourinhos, que visa desviar o fluxo do centro da cidade pela implantação de uma via perimetral. O projeto está em fase inicial de licenciamento e, mesmo que aprovado nos moldes propostos, ainda demanda tempo até a efetiva operação. Não se pode, em detrimento desta alternativa, permitir que possíveis irregularidade na Unidade de Ourinhos tenham continuidade enquanto se aguarda o contorno ferroviário. Neste sentido, ao final do presente relatório são recomendadas ações imediatas para controle e mitigação dos impactos da Unidade.

[assinatura]



Fis:	2323	FIS:	
Pro:	353400	Proc. 71/06	
Rubr.:			

DESENVOLVIMENTO DA VISTORIA

A chegada ao pátio de Ourinhos se deu em auto de linha, após vistoria em trecho da malha ferroviária. Já no início da vistoria ficou evidente a inserção da unidade de apoio na área urbana do município, com residências muito próximas aos limites do pátio (Foto 1).

O maquinista que conduzia a locomotiva, apresentada na Foto 1, foi advertido pelo técnico de segurança a usar os equipamentos de proteção individual. Na regularização do empreendimento, deve ser exigido Programa de Saúde e Segurança do Trabalhador, no qual esta questão será abordada.

O desembarque do auto de linha ocorreu na estação (Foto 2), onde são desenvolvidas as atividades administrativas. Na estação de Ourinhos, a separação de resíduos nos coletores estava impecável para papel, plástico e metal.

Da estação foi possível observar a emissão gerada por locomotiva estacionada no pátio (Foto 3). Os motores a combustão são as principais fontes de emissão da Unidade de Apoio de Ourinhos, as quais são intensificadas nos testes de potência das locomotivas. Todavia, vale registrar que esta não é a única fonte de poluentes na área de influência. Muito próxima da Unidade está a Rodoviária de Ourinhos, que contribui sobremaneira para o incremento da poluição. Além destas, não se pode desconsiderar as fontes móveis representadas pelo trânsito de veículos, somadas a outras fontes fixas de menor porte.

Ainda da estação foram observados inúmeros lacres plásticos lançados na brita ao lado das composições. Os resíduos devem ser recolhidos e destinados adequadamente. No âmbito do gerenciamento de resíduos, deve ser intensificado o treinamento a fim de introduzir nas boas práticas a correta coleta e destinação destes lacres. Da mesma forma, o manejo de sapatas fenólicas depositadas diretamente sobre o solo à beira da linha, como se observa na Foto 6, deve ser corrigido.

O posto de manutenção de vagões e locomotivas, apresentado na Foto 7, teve o telhado danificado pelas chuvas na região. O galpão possui duas valas de manutenção paralelas, onde há geração de resíduos sólidos, ruído e emissões gasosas. Para os resíduos sólidos, há tambores para coleta seletiva (Foto 9), cabendo apenas adequação de cores a fim de se adequar à CONAMA 275/01, o que não prejudicou a segregação. Para ruído e emissões não foram identificadas medidas de mitigação. Embora a manutenção em si seja favorável para regulação dos níveis de ruído e emissão da locomotiva quando em trânsito na via, a atividade de manutenção necessita de sistemas de controle pontuais.

Foi informado que a oficina opera 24 horas por dia, inclusive com teste de aceleração no pátio (1 a 8) no período noturno. A informação diverge do que consta no estudo de regularização, onde foi informado que os testes são realizados dentro do pavilhão da manutenção. De qualquer forma, a informação confirma a denúncia recebida pelo IBAMA e, como medida de controle, deve haver restrição de horário para realização dos testes de potência, ficando proibida no período compreendido entre as 22h e 7h. Deve ser apresentado pré-projeto de cabine para teste de potência das locomotivas, contando com sistema de captação e tratamento das emissões gasosas e abafador de ruído.

O empreendedor pode utilizar no pré-projeto, dados de eficiência obtidos em unidades já existentes, a exemplo da que foi implantada do Complexo da Oficina de Divinópolis (MG), sob concessão da Ferrovia Centro Atlântica (FCA) ou de estimativas dos fabricantes dos equipamentos e materiais a serem utilizados.

Associado a um diagnóstico da propagação de ruído da Unidade, deve ser avaliada a aplicabilidade e viabilidade de implantação da cabine para controle do ruído e das emissões atmosféricas. Caso se conclua pela inviabilidade do projeto, técnicas alternativas devem ser propostas para controle e mitigação dos impactos em questão.





Fig. 2324	Fls.:
Doc. 353400	Proc. 7091/06
	Rubr.:

Em seguida foi vistoriado o almoxarifado de inflamáveis (Foto 10 e 11), onde se recomenda uma melhor organização e separação dos materiais incompatíveis, a fim de evitar acidentes. Os contenedores de líquidos inflamáveis devem ser dispostos sobre bacias de contenção.

Tanto a oficina quanto o depósito contam apenas com extintores de incêndio portáteis, havendo previsão de instalação de sistema de hidrantes. No âmbito da regularização será solicitado certificado do corpo de bombeiros para atestar a adequação do sistema de combate a incêndio do depósito de inflamáveis e do restante da unidade.

A Foto 12 mostra uma carreta com produtos e equipamentos de atendimento a emergências, que permanece armazenada no depósito de inflamáveis. Recomenda-se que seja providenciado um local específico para a carreta, considerando que se o acidente ocorrer no próprio depósito de inflamáveis, os materiais de resposta podem ficar inacessíveis.

Em seguida foram vistoriados os pontos de abastecimento, que contam com bandejamento na linha para eventuais vazamentos (Fotos 13 e 14). As bandejas encaminham qualquer efluente coletado para o Separador de Água e Óleo (SAO) que, no momento da vistoria, apresentava defeito em uma das bombas (Foto 15). O reservatório de entrada do SAO, apresentado na foto 16, permite a entrada de água da chuva, além daquela recebida pelo bandejamento. Com o SAO não operando em condições normais e com a retenção dos efluentes na caixa de recepção, há risco de transbordamento, sendo necessária a revisão do sistema para controle do risco.

A Foto 17 apresenta a tancagem de combustível, que conta com um tanque ativo, à frente, e outro inativo atrás deste. Foi informado por um funcionário a intenção de ligar a bacia de contenção da tancagem diretamente ao SAO, além da impermeabilização do piso que possui algumas rachaduras. É válido ressaltar que a conexão com o SAO deve direcionar apenas água pluvial com baixa concentração de óleo. A bacia deve contar com válvula, assim como aquela verificada na Unidade de Apoio de Nova Itapeva, a qual se mantém fechada para conter eventuais vazamentos e só é aberta para esgotamento da água da chuva.

A foto 19 mostra uma caçamba de resíduos da CETRIC, empresa responsável pelo recolhimento e destinação do conteúdo. Os procedimentos deverão ser descritos em programa específico no âmbito da regularização.

O fornecimento de água e a destinação de efluentes sanitários ocorre pela Superintendência de Água e Esgoto de Ourinhos (SAE).

As fotos 20 à 23 apresentam a inserção da unidade na área urbana, predominantemente residencial, a qual vem sendo exposta aos impactos que extrapolam os limites da unidade, com destaque para as emissões atmosféricas e para o ruído.

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

A partir do exposto neste relatório, foi confirmada a informação registrada em denúncia com relação à poluição causada por ruído e emissões gasosas. Embora não tenha sido realizada medição dos níveis de ruído e da concentração de poluentes gasosos emitida, é notório que o teste de potência das locomotivas intensifica ambos os aspectos, devendo-se adotar medidas de controle e mitigação para esta operação.

No caso da operação normal do pátio, com formação e tráfego de composições e pelo uso da buzina, a opção do contorno ferroviário visa resolver essa questão. A buzina, especificamente, não pode ser suprimida por consistir em medida de segurança atrelada ao tráfego ferroviário.

Neste contexto, são recomendadas ações de intervenção pelo empreendedor, as quais são listadas abaixo. As demais constatações e recomendações, que dependam de análise dos



Fis	2325	Fls.	
Pr.	3534/00	Proc.	7691/06
Rubr.		Rubr.	

estudos ambientais protocolados no IBAMA, serão tratadas no parecer técnico da regularização da unidade.

1. Adequar o sistema de combate a incêndio da Unidade, visto que será solicitado certificado de regularidade do Corpo de Bombeiros no processo de regularização.
2. Intensificar a conscientização dos trabalhadores sobre as boas práticas na gestão da saúde e segurança do trabalhador, o que será tratado em programa específico na regularização do empreendimento.
3. Em relação ao gerenciamento de resíduos: recolher os lacres plásticos lançados indevidamente no pátio, dando-lhes destinação adequada; adequar o depósito das sapatas fenólicas dispostas sobre o solo e em área descoberta e intensificar as ações de conscientização e educação ambiental associada ao tema.
4. Os testes de potência e aceleração das locomotivas ficam proibidas no período compreendido entre as 22h e 7h.
5. Apresentar pré-projeto de cabine para teste de potência das locomotivas, contando com sistema de captação e tratamento das emissões gasosas e abafador de ruído. Associado à diagnóstico da propagação de ruído da Unidade, deve ser avaliada a aplicabilidade e viabilidade de implantação da cabine para controle do ruído e das emissões atmosféricas. Caso se conclua pela inviabilidade do projeto, técnicas alternativas devem ser propostas para controle e mitigação dos impactos em questão.
6. Para o depósito de inflamáveis, é recomendada uma melhor organização e separação dos materiais incompatíveis, a fim de evitar acidentes. Os contenedores de líquidos inflamáveis devem ser dispostos sobre bacias de contenção.
7. Recomenda-se que seja providenciado um local específico para a carreta com materiais e equipamentos para atendimento a emergências, considerando que o se o acidente ocorrer no próprio depósito de inflamáveis, os materiais de resposta podem ficar inacessíveis.
8. A bacia de contenção da tancagem de combustível deve ser alvo de manutenção em decorrência das rachaduras existentes, além de ser conectada ao Separador de Água e Óleo. Por meio da abertura de válvula, a água da chuva retida na bacia deve ser encaminhada para o são e, no restante do tempo, a válvula deve permanecer fechada para conter possíveis vazamentos.
9. A bomba do SAO que estava com defeito deve ser alvo de manutenção e a caixa de entrada do Separador deve ser tampada para evitar entrada de água da chuva.

Rose M. Hofmann
ROSE MIRIAN HOFMANN
Analista Ambiental



Fis.	2376	Fis.	
Po.	3534	Proc.	7001/06
Rub.	<i>[Handwritten Signature]</i>		

ANEXO FOTOGRÁFICO



Foto 1 - Proximidade do pátio com as residências.



Foto 2 - Estação de Ourinhos.

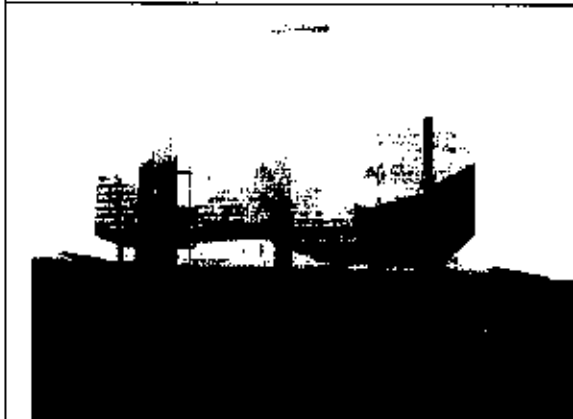


Foto 3 - Emissão de locomotiva estacionada no pátio.



Foto 4 - Rodoviária de Ourinhos.



Foto 5 - Lacos lançados na brita ao lado da composição.



Foto 6 - Sapatas fenólicas dispostas no solo.



Foto 7 - Posto de manutenção de vigões e locomotivas.



Foto 8 - Vala de manutenção.





Foto 9 - Tambores de coleta seletiva no interior da oficina, adequar cor do lixo não reciclável.



Foto 10 - Almoarifado de inflamáveis.



Foto 11 - Interior do depósito de inflamáveis.

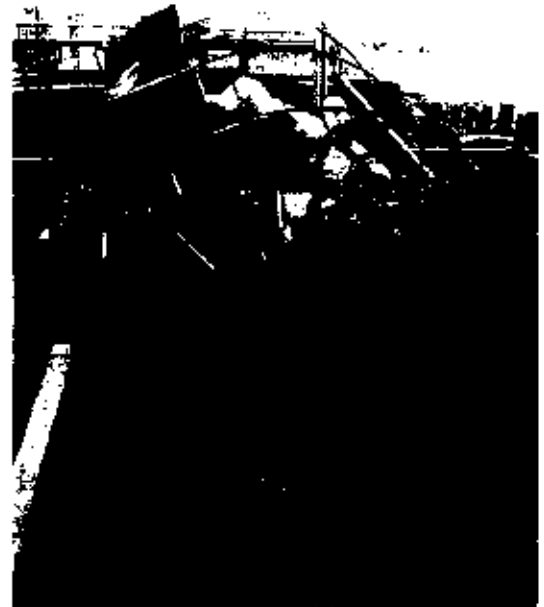


Foto 12 - Carreta com produtos e equipamentos de atendimento a emergências.

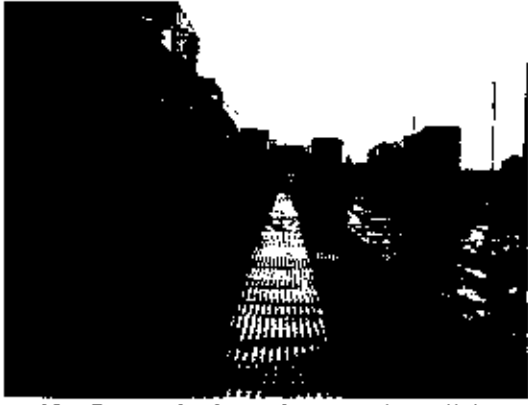


Foto 13 - Pontos de abastecimento sobre a linha com bandejamento.

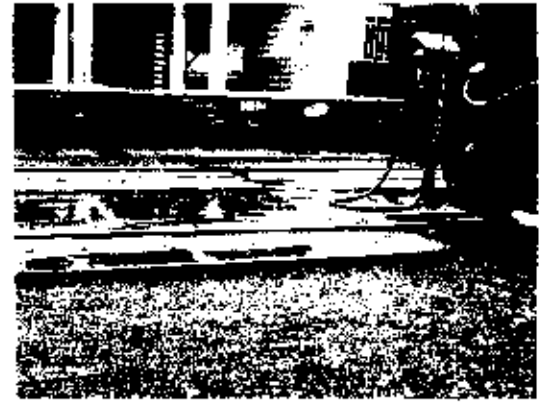


Foto 14 - Bandejamento na linha do PA.



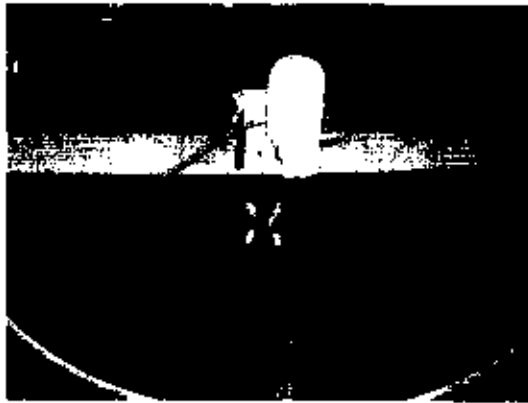


Foto 15 - SAO. bomba com defeito.

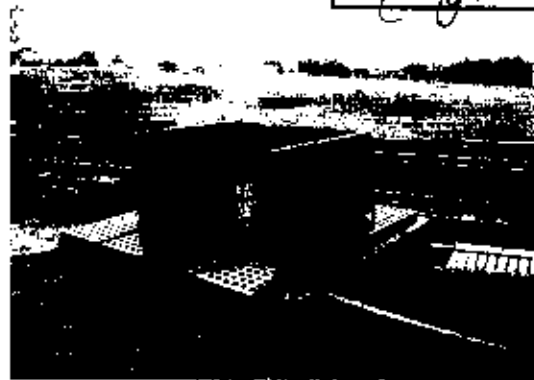


Foto 16 Reservatório de entrada do SAO.



Foto 17 - Tancaagem de combustível.



Foto 18 Galpão da via permanente.



Foto 19 Caçamba resíduos CETRIC. com tampa.



Foto 20 Portão da Unidade, proximidade com moradias.



Foto 21 - Vista do portão da Unidade - direita.



Foto 22 - Vista do portão da Unidade - esquerda.

[Handwritten Signature]



Flt: 2320 FISC:
Pr: 3534/00 Rubr: 7001/06
Rubr: *[Signature]*



Foto 23 - Vista do portão da Unidade - frente.

[Signature]



Fis	2330	Fls	
Pro	3534/00	7091/06	
Rubi		Rubi	



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 22/2010 - COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 05 de abril de 2010.

Da Técnica: Rose Mirian Hofmann – Analista Ambiental

À Coordenadora: Tatiana Veil de Souza
COTRA/CGTMO/DILIC

Assunto: Vistoria realizada em 08.10.09 à Unidade de Apoio de Tatui/SP, sob concessão da ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A., com vistas à regularização do empreendimento.

Processo: 02001.007091/2006-23

INTRODUÇÃO

Em 08.10.09 foi vistoriada a Unidade de Apoio de Tatui, a fim de subsidiar a regularização do empreendimento. Trata-se de um terminal de cargas, cujas principais operações consistem no transbordo e armazenamento, além de contar com posto de abastecimento de locomotivas, posto de abastecimento de empilhadeiras, galpão de manutenção de caminhões e contêineres.

As cargas são essencialmente contêinerizadas, não sendo identificado transbordo ou transporte de produtos perigosos nesta unidade.

DESENVOLVIMENTO DA VISTORIA

A vistoria foi iniciada pelo galpão de transbordo e armazenamento de arroz, apresentado nas Fotos 1 e 2. Por se tratar de produto ensacado, não há geração significativa de material particulado nas operações de carga e descarga. O galpão conta com sistema de combate a incêndio, para o qual deverá ser apresentado certificado do corpo de bombeiros, assim como para o restante da Unidade. A água que abastece o sistema provém de uma cisterna, ilustrada na Foto 3.

Próximo à cisterna foi verificado um talude com solo exposto (Foto 4), o qual deve ser recuperado com cobertura vegetal, a fim de evitar o desenvolvimento e agravamento de processos erosivos. Caso haja necessidade, sistemas de drenagem para água pluvial devem ser implantados no local.

Seguiu-se para verificação do ponto de abastecimento de empilhadeiras, cuja bomba de abastecimento é apresentada na Foto 5, que fica ao lado do reservatório de GLP (Foto



Fls	2231	Fls	
Pro	353400	7091306	
		Rubi...	

6). A Unidade é operada pela Ultragas e deve ser alvo de medidas de gerenciamento de riscos no âmbito do processo de regularização.

As Fotos 7 e 8 mostram uma caçamba de entulho nas proximidades do posto de abastecimento de empilhadeiras, onde se constata que a separação dos resíduos não é efetiva, dado que na caçamba estavam misturados resíduos de demolição, latas metálicas, plástico, dentre outros. A mesma falha na coleta seletiva foi verificada no galpão de manutenção de caminhões e nos coletores em frente ao refeitório.

Em seguida, foi vistoriada a área destinada ao transbordo de farinha, que se resume a uma área coberta, apresentada na Foto 9, na qual não foram identificados aspectos ambientais relevantes que possam resultar em impactos negativos, principalmente pelo fato da carga em questão ser embalada. Da mesma forma, o polietileno manipulado na unidade também fica contido em envoltório, neste caso em *big bags* (Foto 10). A Foto 11 apresenta também um galpão de armazenamento de cargas ensacadas.

O empreendedor foi questionado sobre o procedimento aplicado em caso de cargas deterioradas, ao que foi informado que, nestes casos, o cliente é indenizado e a carga é vendida como "salvados".

Em seguida, foi vistoriado o galpão de armazenamento de grãos e silo, apresentado na Foto 12, atualmente desativado. À frente do galpão foi registrada a operação de desobstrução de uma tubulação entupida com ferro gusa, observada nas Fotos 13 e 14. Atrás do mesmo galpão estão dois contêineres para armazenamento de resíduos recicláveis – plástico, papel e metal (Foto 15). Não foi encontrado armazenamento temporário para os resíduos perigosos gerados na Unidade, que consistem basicamente em material contaminado com óleo proveniente das operações de manutenção, além de embalagens de tinta e outros resíduos gerados em volume reduzido.

No armazenamento de diesel para empilhadeiras, foi vistoriado o tanque de óleo diesel (Foto 16), disposto sobre bacia de contenção com saída para água pluvial (Foto 17 e 18), mas sem encaminhamento para Separador de Água e Óleo (SAO), o que deverá ser providenciado. Embora tenha chovido recentemente, a bacia de contenção estava seca, o que pode indicar que a válvula estava aberta erroneamente. Os funcionários devem ser treinados para manterem a válvula fechada, abrindo-a apenas para esgotamento de água da chuva e fechando-a logo em seguida. O ponto de abastecimento possui piso impermeável, mas também não há conexão com SAO.

O ponto de abastecimento de locomotivas (Foto 19) possui piso impermeabilizado e, ao lado deste, há um pequeno depósito de óleo (Foto 20 e 21). A saída de efluentes coletados no piso é encaminhada para a saída apresentada na Foto 22.

Seguindo para a próxima unidade a ser vistoriada, o galpão de manutenção de caminhões, foi identificada mais uma área com solo exposto, onde estavam estacionados um caminhão e uma escavadeira, observados nas Fotos 23 e 24. Medidas de controle de processos erosivos devem ser aplicadas nesta área.

No galpão de manutenção de caminhões e carrocerias (Foto 25), os principais aspectos verificados foram os resíduos e efluentes. Para os resíduos sólidos (Foto 26), há coletores para segregação, mas esta não está sendo efetiva, ocorrendo mistura na maior parte dos recipientes. Com relação aos efluentes, o empreendedor não soube informar qual o destino dos efluentes liberados pelas valas de manutenção. Em uma das canaletas de drenagem próxima ao galpão de manutenção de caminhões foi verificado lançamento indevido de resíduos, conforme observado na Foto 27, e que induzem o entupimento do sistema.



2338
3534700
7/10

A área de manutenção de contêineres se mostrou um tanto precária (Foto 28), com chapas de madeira não impermeáveis no piso (Fotos 29 e 30), armazenamento inadequado de óleo (Foto 31) e sucatas e resíduos dispostos em solo exposto (Foto 32).

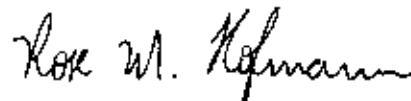
Por fim, foram vistoriadas as áreas administrativas (Foto 34) e o refeitório (Foto 33). As lixeiras para coleta seletiva localizadas em frente aos dois prédios apresentaram falhas na coleta seletiva, sendo recomendada a intensificação das ações de educação ambiental. No ambiente administrativo, todavia, a coleta seletiva se mostrou efetiva, com separação dos materiais recicláveis, em especial o papel, gerado em maior quantidade nesta atividade.

Registra-se, ainda, que durante a vistoria foi recebida a informação de que o auto de linha que daria continuidade à vistoria atropelou um homem que dormia na plataforma ferroviária. A empresa prestou socorro à vítima, acionando o serviço de emergência e a polícia.

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

A partir do exposto neste relatório, são recomendadas ações de intervenção pelo empreendedor, as quais são listadas abaixo. As demais constatações e recomendações, que dependam de análise dos estudos ambientais protocolados no IBAMA, serão tratadas no parecer técnico da regularização da unidade.

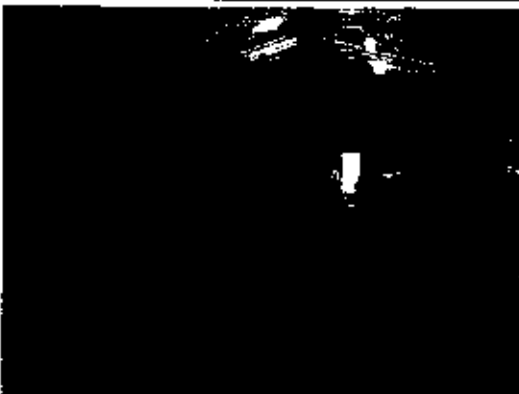

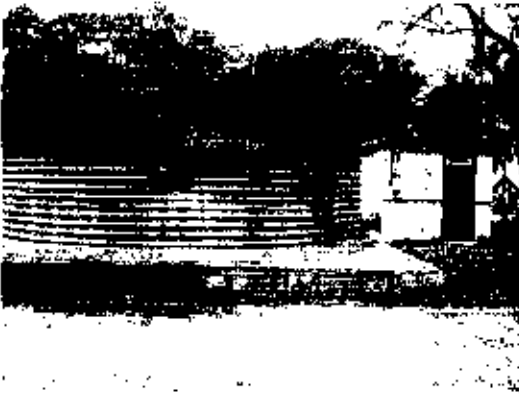





1. Providenciar certificado de regularidade do Corpo de Bombeiros, visto que será exigido no processo de regularização.
2. Prever a recuperação dos processos erosivos no pátio, que será exigida no licenciamento da malha.
3. Intensificar os treinamentos relativos à coleta seletiva de resíduos, cujo gerenciamento será avaliado na análise dos estudos ambientais da regularização.
4. Todas as fontes de efluente oleoso devem ser direcionadas a Separador de Água e Óleo com capacidade equivalente.
5. As bacias de contenção da tancaagem de óleo diesel devem ser dotadas de válvula e conectadas ao Separador de Água e Óleo. A válvula deve ser mantida fechada, abrindo-a somente para esgotamento de água da chuva.
6. As áreas onde há manipulação de óleo ou de outros produtos perigosos deve ser dotada de piso impermeável para facilitar a remoção e contenção em caso de vazamentos.



ROSE MIRIAN HOFMANN
Analista Ambiental



ANEXO FOTOGRÁFICO

 <p>Foto 1 – Galpão de transbordo e estocagem de arroz.</p>	 <p>Foto 2 – Galpão de transbordo e estocagem de arroz.</p>
 <p>Foto 3 – Cisterna para combate a incêndio</p>	 <p>Foto 4 – Talude com solo exposto.</p>
 <p>Foto 5 – Bomba de abastecimento de GLP para empilhadeiras.</p>	 <p>Foto 6 – Armazenamento de GLP para empilhadeiras.</p>
 <p>Foto 7 – Caçamba com entulho no pátio.</p>	 <p>Foto 8 – Caçamba com entulho no pátio.</p>

[Handwritten signature]



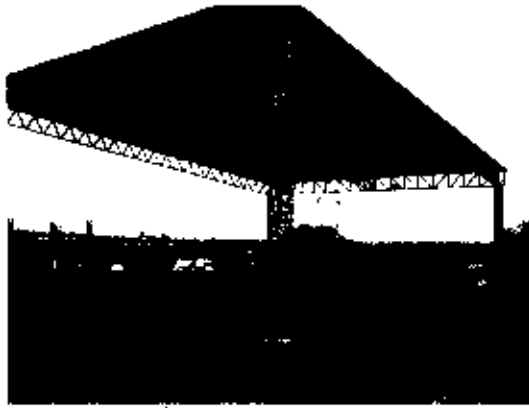


Foto 9 Área de transbordo de farinha.



Foto 10 Big bag com polietileno.



Foto 11 Galpão de armazenamento de cargas.



Foto 12 - Galpão de armazenamento de grãos e silo desativados.



Foto 13 - Desobstrução de tubulação entupida com ferro gusa.



Foto 14 Desobstrução de tubulação entupida com ferro gusa.



Foto 15 - Armazenamento temporário de resíduos recicláveis em contêineres.

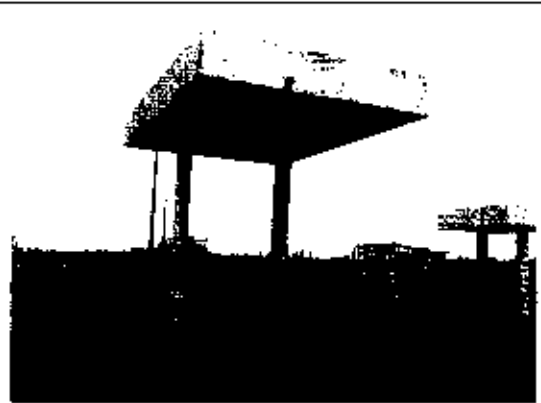


Foto 16 - Posto de abastecimento e tancagem.

[Handwritten signature]



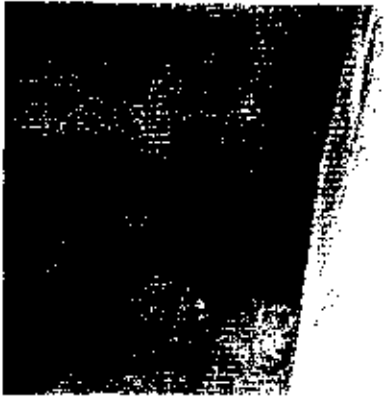


Foto 17 Saída bacia de contenção da tancagem de diesel.

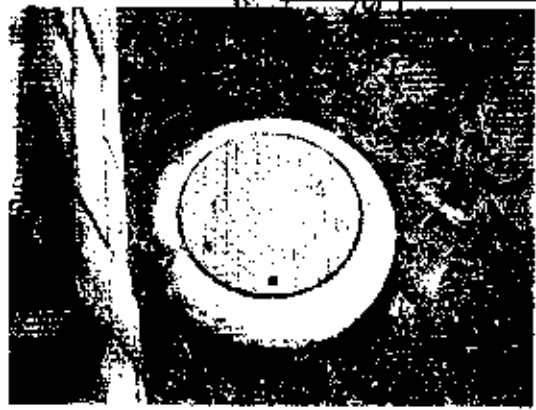


Foto 18 Saída da bacia de contenção.



Foto 19 - Posto de abastecimento com piso impermeabilizado.



Foto 20 - Posto de abastecimento de locomotivas com estrutura de armazenamento ao lado.



Foto 21 Óleo lubrificante armazenado na área do posto de abastecimento.



Foto 22 - Caixas de saída do posto de abastecimento.





Foto 23 - Caminhão e escavadeira próximos da linha, em área com solo exposto.



Foto 24 - Talude com solo exposto.

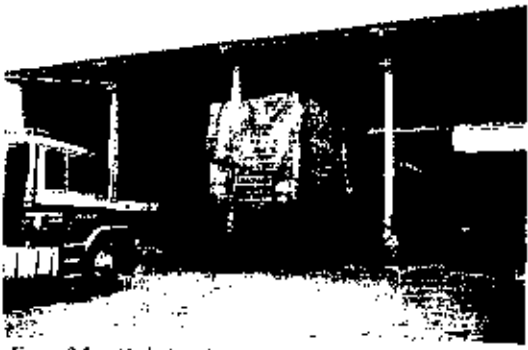


Foto 25 - Galpão de manutenção de caminhões.



Foto 26 - Coletores de resíduos no galpão de manutenção de caminhões.



Foto 27 - Resíduos lançados em canaleta de drenagem no pátio próximo ao galpão de caminhões.



Foto 28 - Área de manutenção de contêineres.



Foto 29 - Equipamentos utilizados na manutenção de contêineres.



Foto 30 - Chapas de madeira no piso da área de manutenção de contêineres.

2

3



Foto 31 Tambor de óleo na área de manutenção de contêineres, com vazamento.



Foto 32 Sucatas e resíduos atrás da estrutura de manutenção de contêineres.

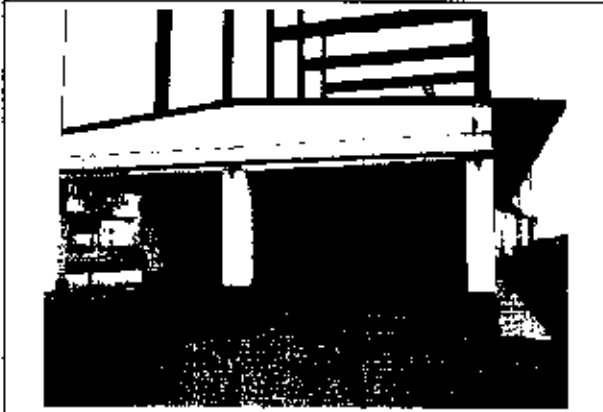



Foto 33 - Refeitório.



Foto 34 Prédio administrativo.



Fls. 2338	Fls.
Proc. 3534/00	Proc. 7091/06
Rubr. 	Rubr.



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 23 /2010 - COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 05 de abril de 2010.

Da Técnica: Rose Mirian Hofmann – Analista Ambiental

À Coordenadora: Tatiana Veil de Souza
COTRA/CGTMO/DILIC

Assunto: Vistoria realizada em 08.10.09 à Unidade de Apoio de Nova Itapeva/SP, sob concessão da ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A., com vistas à regularização do empreendimento.

Processo: 02001.007091/2006-23

INTRODUÇÃO

Em 08.10.09 foi vistoriada a Unidade de Apoio de Itapeva, a fim de subsidiar a regularização do empreendimento. A Unidade possui posto de abastecimento de locomotivas, tanque de combustível, arceiro, girador de locomotivas desativado e posto de manutenção de vagões também desativado.

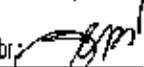
DESENVOLVIMENTO DA VISTORIA

A vistoria foi iniciada na chegada ao Pátio de Nova Itapeva, onde foram verificados alguns dormentes inservíveis empilhados (Foto 1). A Foto 2 mostra casas da RFFSA que, segundo informações prestadas na vistoria, são ocupadas por funcionários da ALL. Caso as unidades não estejam no escopo da concessão, a ocupação das mesmas pode ser considerada irregular. A situação deve ser verificada e corrigida.

Foram constatados passivos relacionados ao vazamento de óleo na linha e processos erosivos. O óleo foi observado no AMV (Foto 1) e em outras partes da linha, recomendando-se a limpeza e substituição da brita para evitar percolação do contaminante para o solo. Já no caso dos processos erosivos, a exemplo daquele apresentado na Foto 4, devem ser aplicadas medidas corretivas considerando a causa de cada um dos processos. No Pátio, assim como na maior parte da malha vistoriada no Estado de São Paulo sob concessão da ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A., não foi encontrado sistema de drenagem eficiente. Ainda no pátio foi fotografado o girador de locomotivas (Foto 5), atualmente desativado e, mais à frente, um depósito de sucatas a céu aberto (Foto 6).





Fls.	2339	Fls.:	
Fó.	3534/00	Proc.	7091/06
Rubr.		Rubr.:	

Em seguida foi vistoriada a oficina de manutenção de vagões, atualmente desativado, que pode ser visualizado na Foto 7. O galpão vem sendo como garagem para autos de linha. À direita da oficina está o posto de abastecimento de locomotivas (Foto 8), onde também ocorre manutenção leve nas locomotivas. Os bicos de abastecimento, tanto de óleo diesel como de óleo lubrificante, permanecem apoiados sobre um galão para contenção de respingos (Foto 9). O gerenciamento de resíduos conta com recipientes para coleta seletiva, a qual parece ser efetiva pelo contido de cada uma das lixeiras (Foto 10). Os resíduos são armazenados temporariamente em área construída no galpão de manutenção de vagões (desativado), contando com piso impermeabilizado, cobertura e contenção para vazamentos (Fotos 11 e 12).

No galpão do posto de abastecimento de locomotivas há uma sala de óleo, onde são armazenados tambores de até 20 litros (Foto 13). Para eventuais vazamentos, a unidade possui sacos de areia seca para absorção e remoção do produto vazado.

Em seguida, foi vistoriada a tancagem de combustível, apresentada na Foto 15. O tanque está disposto sobre área impermeabilizada, com bacia de contenção dotada de válvula (Foto 16), que estava devidamente fechada no momento da vistoria. A água da chuva retida na bacia é encaminhada para uma Caixa Separadora de Água e Óleo, apresentada nas Fotos 17 e 18.

No momento da vistoria foi realizado abastecimento da tancagem de óleo diesel por caminhão tanque (Foto 19), em área impermeabilizada e devidamente sinalizada. A Foto 20 mostra o aterramento para operação de abastecimento, essencial para garantir a segurança da operação.

Além do tanque de óleo diesel, a unidade possui um tanque de óleo lubrificante (Foto 21), também dotado de bacia de contenção com válvula para drenagem da água da chuva (Foto 22).

Por fim foi vistoriado o prédio administrativo, onde há, já na recepção, uma pasta com a documentação relativa à gestão ambiental da unidade, tais como: licenças e autorizações expedidas. A prática é extremamente recomendável e deve ser estendida às demais Unidades da concessionária. Além de facilitar ações fiscalizatórias, promove maior envolvimento dos funcionários na gestão ambiental, essencial para o sucesso das ações empreendidas.

A Unidade até então não possui rede de hidrantes, cuja instalação estava prevista ainda para iniciar ainda no mês de outubro/2009. No âmbito da regularização será solicitado certificado do corpo de bombeiros, atestando a adequação do sistema de combate a incêndios.

A Unidade de Nova Itapeva é cercada, com o objetivo de dar maior segurança, principalmente, ao armazenamento de combustíveis.

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

A partir do exposto neste relatório, são apresentadas as seguintes recomendações:

1. Informar se as casas da antiga RFFSA estão no escopo da concessão ou se há outro instrumento utilizado para permitir a ocupação das moradias por funcionários da A.L. – América Latina Malha Sul S.A. Se necessário, a situação deve ser regularizada.
2. Verificar vazamentos pontuais de óleo na linha, promovendo a limpeza e substituição da brita contaminada.
3. Prever a recuperação dos processos erosivos no pátio, que será exigida no licenciamento da malha.
4. Adequar o sistema de combate a incêndio da Unidade, visto que será solicitado certificado de regularidade do Corpo de Bombeiros no processo de regularização.





Flo	2340	Fis.	
Tr.	3534/00	Proc.	7091/06
Rubr.		Rubr.	

5. Adequar o depósito de sucatas, evitando acúmulo de água e o contato com o solo de peças contaminadas com óleo.
6. A prática de manter uma pasta na unidade com os documentos relativos à gestão ambiental deve ser estendida às demais unidades de apoio da concessionária.

De forma geral, a Unidade mostrou boas condições de conservação e funcionamento, decorrentes de uma reforma recente, executada após a elaboração dos estudos ambientais da regularização. As ações de conscientização e educação ambiental devem ser mantidas, a fim de dar continuidade às boas práticas de gestão ambiental.

Rose M. Hofmann

ROSE MIRIAN HOFMANN
Analista Ambiental



ANEXO FOTOGRÁFICO



Foto 1 - Dornentes inservíveis na entrada do pátio de Nova Itapeva



Foto 2 - Casas da RFFSA.



Foto 3 - Óleo vazado na linha.



Foto 4 - Processo erosivo.



Foto 5 - Girador de locomotivas desativado.



Foto 6 - Depósito de sucatas a céu aberto.

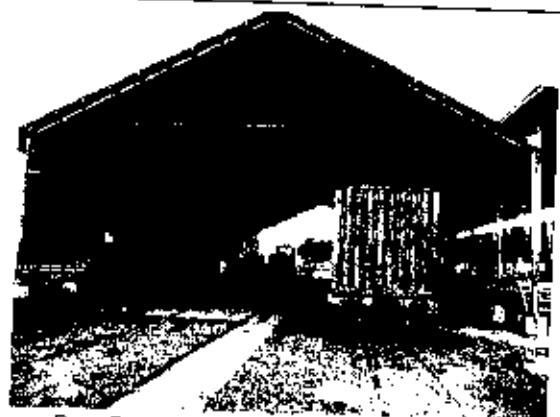


Foto 7 - Oficina de manutenção de vagões desativada.

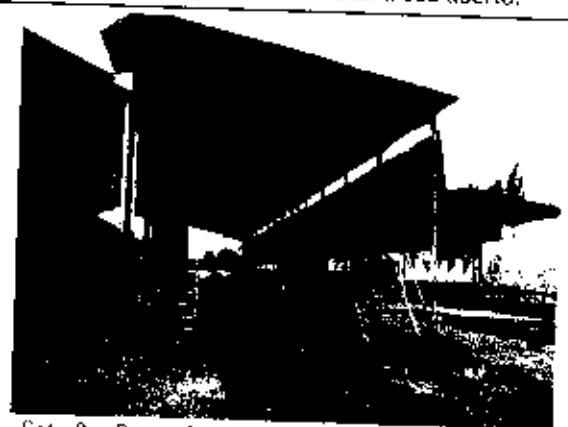


Foto 8 - Posto de abastecimento de locomotivas.

[Handwritten Signature]





Foto 9 - Galão para contenção de respingos.

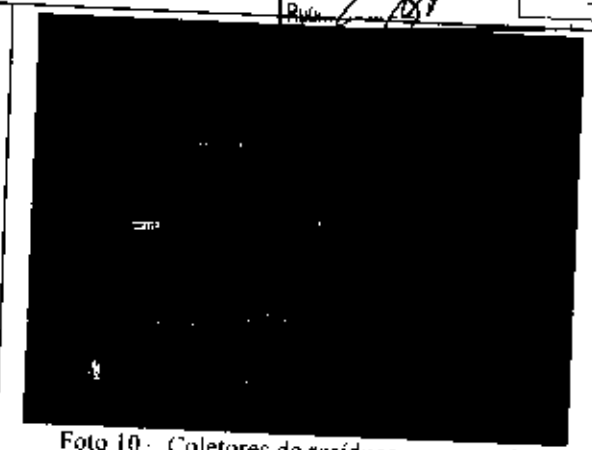


Foto 10 - Coletores de resíduos no posto de abastecimento.



Foto 11 - Armazenamento temporário de resíduos.

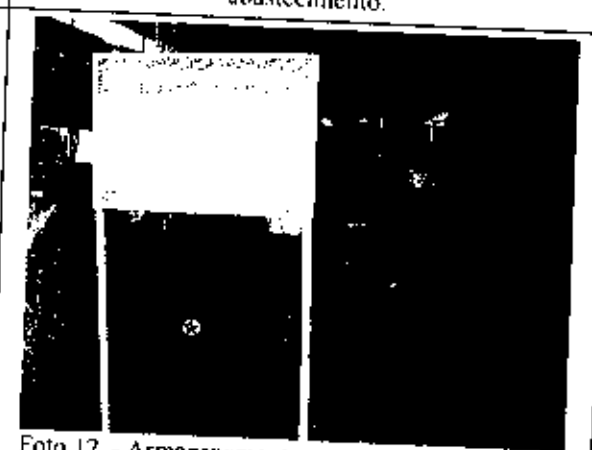


Foto 12 - Armazenamento temporário de resíduos.



Foto 13 - Sala de óleo.

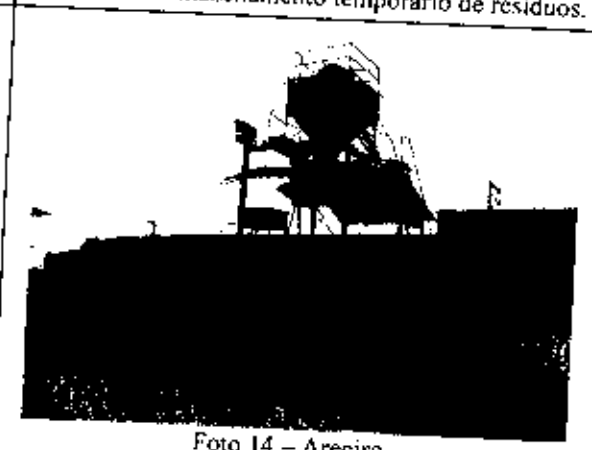


Foto 14 - Areeiro.



Foto 15 - Tancagem de combustível.



Foto 16 - Válvula da bacia de contenção da tancagem.

Handwritten signature



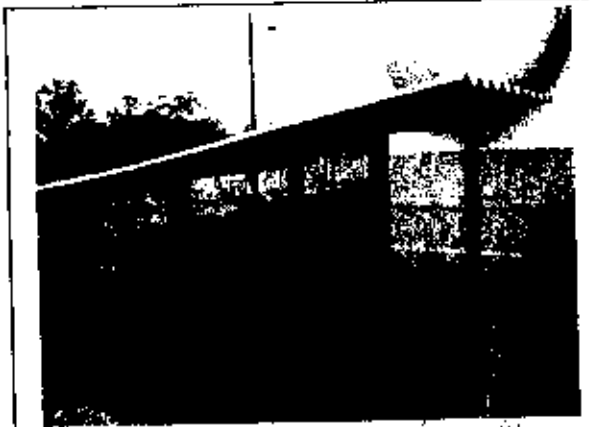


Foto 17 - Caixa Separadora de Água e Óleo



Foto 18 - Caixa Separadora de Água e Óleo



Foto 19 - Operação de abastecimento da lançagem.



Foto 20 - Aterramento para operação de abastecimento.

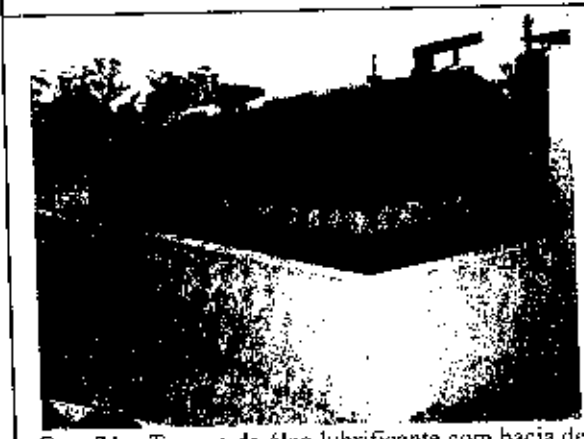


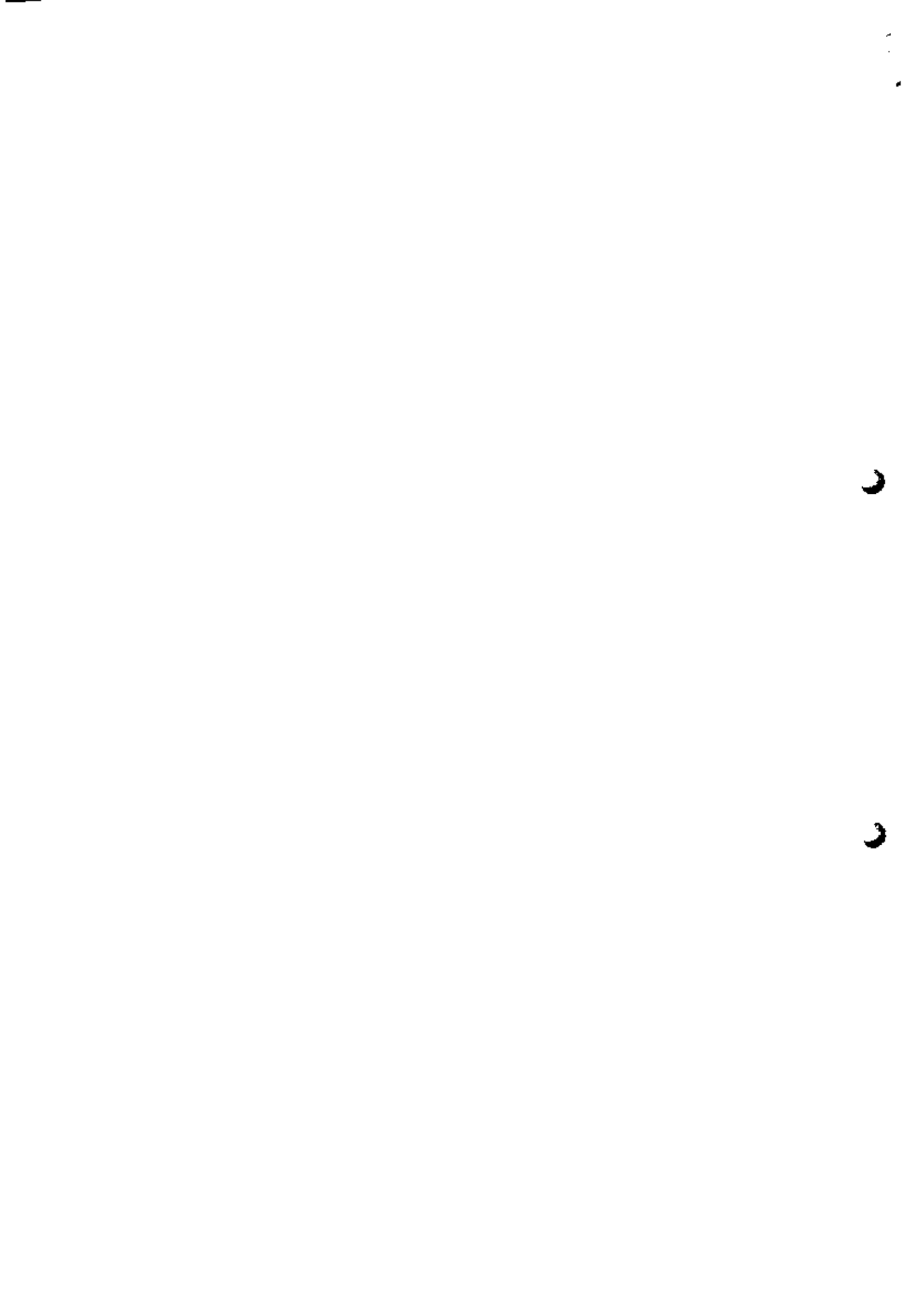
Foto 21 - Tanque de óleo lubrificante com bacia de contenção.



Foto 22 - Válvula da bacia de contenção.



Foto 23 - Estação de Nova Itapeva.





Fls.:	2344
Proc.:	3534/00
Rubr.:	<i>[Handwritten signature]</i>

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação-Geral de Transportes, Mineração e Obras Civis
Coordenação de Transportes - Rodovias e Ferrovias

TERMO DE ENCERRAMENTO DE VOLUME

Aos **03** dias do mês de **setembro** do ano de **2012**, lavro o presente Termo de Encerramento do **Volume XII** do Processo nº **02017.003534/2000-42**, referente ao Licenciamento Ambiental da "ALL - América Latina Malha Sul S.A.", constituído das fls. **2159 a 2344**, devidamente numeradas e rubricadas.

[Handwritten signature]
GUILIANA COUSIN BERGHELLI
Analista Ambiental Matrícula 1365161
Técnica Responsável pelo Processo

