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

PROCESSO Nº
02017.003534/2000 – 42

NOME:	FERROVIA	ANO: 2000
PROCEDÊNCIA:	MALHA FERROVIÁRIA SUL	
REFERÊNCIA:	(PR, SC, SP, RS)	
	VOLUME XIII	

Página 1 de 1

ASSUNTO:

IBAMA/MMA GEREX I/PR
PROCESSO: 02017.003534/2000-42
INTERESSADO: AMERICA LATINA LOGISTICA ALL

ASSUNTO: 11070
DATA: 20-11-2000 16:05:59
DOCUMENTO PROCEDENCIA: REQ. S/N
LICENCA DE OPERACAO

ANDAMENTO

ÓRGÃO	DATA	ÓRGÃO	DATA	ÓRGÃO	DATA	ÓRGÃO	DATA	APENSAÇÃO ANEXAÇÃO

Fls.: 2345
Proc.: 3534/00
Rubr.:

IBAMA
MMA

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 ABERTURA DE VOLUME

Aos **03** dias do mês de **setembro** do ano de **2012**, lavro o presente Termo de Abertura do **Volume XIII** do Processo nº **02017.003534/2000-42**, referente ao Licenciamento Ambiental da "ALL – América Latina Malha Sul S.A.", o qual tem início constituído a fl. **2345**.

GIULIANA COUSIN BERGHELLA
Analista Ambiental – Matrícula 1365161
Técnica Responsável pelo Processo

د

د

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 024/2010 - 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 no período de 05 a 09 de outubro de 2009, à malha ferroviária concedida à ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A. no Estado de São Paulo, com vistas à regularização do empreendimento.

Processo: 02001.003534/00-22

INTRODUÇÃO

O presente documento tem o objetivo de relatar os aspectos ambientais significativos verificados durante vistoria realizada no período de 05 a 09 de outubro de 2009 à malha ferroviária concedida à ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A. no Estado de São Paulo.

Este relatório visa subsidiar o processo de regularização da malha, o qual já possui os seguintes estudos ambientais protocolados no IBAMA:

- Trecho Rubião Júnior e Presidente Epitácio (Protocolo nº 12.377 DILIC/DIQUA de 27/09/2007);
- Trecho Iperó - Pinhalzinho (Protocolo nº 10.558 DILIC/DIQUA de 17/08/2007);
- Trecho Itaboa - Apiaí (Protocolo nº 10.558 DILIC/DIQUA de 17/08/2007).

A vistoria seguiu o roteiro listado abaixo:

- 05/10/09 – Trecho Presidente Epitácio – Quatá;
- 06/10/09 – Trecho Quatá – Ourinhos;
- 07/10/09 – Trecho Ourinhos – Rubião Junior;
- 07/10/09 – Trecho Iperó – Itapetininga;
- 08/10/09 – Trecho Itapetininga – Nova Itapeva;
- 09/10/09 – Trecho Nova Itapeva – Pinhalzinho, incluindo Ramal de Apiaí.

DESENVOLVIMENTO DA VISTORIA

Trecho Presidente Epitácio – Quatá (05/10/2009)

A vistoria foi iniciada na Estação de Presidente Epitácio, km 837, com sentido a Quatá, km 621. A estação, abandonada e em mau estado de conservação, foi ocupada por sem tetos (Fotos 1 e 2). O Pátio possui um triângulo desativado que dá acesso ao Porto. Não há isolamento do pátio, cuja área vem sendo utilizada para depósito de resíduos, com maior concentração na lateral de uma vala, apresentada na Foto 3.

A presença de grande área com solo exposto no Pátio (Foto 4) favorece a formação de poeira pela passagem de veículos na lateral da linha e também o carreamento de sedimentos pelas chuvas.

A Foto 5 mostra a primeira passagem de nível do trecho, irregular e sem sinalização, como observado repetidamente no decorrer de toda a malha vistoriada no Estado de São Paulo. O excesso dessas passagens, principalmente nas áreas urbanizadas e com ocupação irregular da faixa de domínio, requer a aplicação de programa para o gerenciamento do risco, incluindo fechamento e regularização de algumas passagens.

Não há tráfego de composições no trecho de Presidente Epitácio a Presidente Prudente, o qual é marcado principalmente pela presença de resíduos na faixa de domínio, processos erosivos e entupimento dos sistemas de drenagem existentes. As Fotos 6 e 8 ilustram a deficiência dos sistemas de drenagem, cuja correção deve ser pautada em programa específico no processo de regularização.

Em todo o trecho, o entorno é caracterizado pela presença de pastagens para gado. Na Foto 9 foi registrada presença de um boi atravessando a linha no momento da passagem do auto de linha na vistoria. Faz-se necessário o isolamento da faixa de domínio a fim de evitar atropelamentos dos animais quando da passagem das composições.

As fotos de 11 a 13 apresentam outro problema a ser gerenciado pela concessionária, trata-se da invasão da faixa de domínio, seja para ocupação com moradias ou para utilização do solo para pastagem e agricultura. Na situação da Foto 11 é observado o preparo da terra para plantio em área limítrofe à plataforma ferroviária; a foto 12 mostra um plantio de milho à frente de um processo erosivo; e a foto 13 uma queimada na faixa de domínio para preparar o terreno para o plantio.

No km 804+704 tem início o Pátio de Presidente Wenceslau (Foto 14), que possui um armazém abandonado, uma Estação cedida para a prefeitura (Foto 15), além de casas ocupadas da extinta RFFSA (Foto 16).

A Foto 17 mostra novamente o uso indevido da faixa de domínio, na qual há um campo de futebol. Já na Foto 18 foi registrada mais uma vez a ausência de sistema de drenagem. Em Piquerobi (Foto 19), há moradias na faixa de domínio e adjacências. O Pátio de Piquerobi, cuja conservação está sob a responsabilidade da prefeitura, possui isolamento da faixa de domínio (Fotos 20 a 22).

Mais à frente foi observado um tanque disposto na faixa de domínio (Foto 23), o que deve ser verificado pela concessionária. O tanque e qualquer conteúdo, se houver, devem receber destinação adequada.

A Foto 24 mostra uma ossada e uma carcaça de boi na faixa de domínio, o que não evidencia impacto da operação ferroviária, já que nesse trecho, segundo informação do empreendedor, não há trafego de composições. Para mitigar impactos desta natureza, recomenda-se um programa de monitoramento e controle dos atropelamentos da fauna, assim como já está sendo exigido para o restante da malha ferroviária sul, bem como ações de educação ambiental direcionadas às comunidades do entorno para reduzir o lançamento de resíduos e até mesmo carcaças de animais na faixa de domínio.

ر

ر

Durante a vistoria, além do gado verificado na linha no decorrer desse trecho, foram observados ainda lebres e lagartos atravessando a linha ou se deslocando próximos a ela.

No km 774+588 tem início o Pátio Santo Anastácio, onde foi observada movimentação de caminhões no armazém (Foto 25) e ocupação da estação por terceiros (Foto 26). Na seqüência, após o final do pátio, há um cemitério à direita da linha e pilhas de entulho depositadas entre o cemitério e a linha férrea.

No km 755+300 a linha estava bloqueada por um arame, instalado de modo a cercar os animais que utilizam a linha e a faixa de domínio como pastagem. O arame foi arrebentado com a passagem do auto de linha.

Na Foto 28 foi registrada a ocorrência de processos erosivos e ausência de sistema de drenagem; na foto 29, gado na linha e nas proximidades; e na foto 30, ocupação do Movimento dos Trabalhadores Sem Terra (MST) no km 758. Todos estes são problemas recorrentes a serem gerenciados pela concessionária.

A Foto 31 e também a Foto 35 mostram a vegetação cobrindo a linha, o que representa risco à operação ferroviária e deve ser abordado em programa de controle, no qual deve ser prevista a capina periódica nas operações de manutenção da via permanente.

No km 746+760 há a Estação do Pátio Alves Machado, apresentada na Foto 32. A ocupação irregular da faixa de domínio também ocorre nesta área, como pode ser visto na Foto 33. A Foto 34 mostra uma PN com risco bastante elevado, ao passo que atravessa uma rotatória em área urbana.

Na seqüência está o Pátio de Presidente Prudente onde havia vagões sucateados parados. Recomenda-se que seja solicitado à ANTT fiscalização para verificar se os bens sob concessão estão recebendo o tratamento adequado, previsto no contrato de concessão e na legislação pertinente. Vale lembrar que é exigência do Tribunal de Contas da União (TCU) a interação entre IBAMA e ANTT para efetivo acompanhamento das atividades da concessionária.

Depois do Pátio de Presidente Prudente foi fotografada uma PN com bloqueio para passagem de veículos, o que pode ser inserido no Programa de Gerenciamento de Riscos como medida de controle com vistas à redução de colisão de composições ferroviárias com veículos.

A foto 28, na seqüência, registra uma PN e um processo erosivo à esquerda da linha, que também deve ser alvo de recuperação. Na foto 39 é apresentado um terminal de descarregamento de combustíveis e na foto 40 mais um processo erosivo. Os terminais de carregamento, descarregamento e transbordo devem ser abordados no Programa de Gerenciamento de Riscos, pois, embora sejam de propriedade de terceiros em sua maioria, tem influência direta no risco da operação ferroviária nesses pontos.

Em muitos trechos da ferrovia vistoriada, a exemplo do trecho apresentado na Foto 41, havia muitos dormentes marcados para substituição. Neste caso, também é recomendado que o IBAMA trabalhe em conjunto com a ANTT. Na interpretação desta técnica, é de competência da ANTT a fiscalização sobre o cumprimento do contrato de concessão, no qual está incluída a manutenção da via permanente. Este aspecto influencia diretamente no trabalho do IBAMA, por influenciar no risco de acidentes e na ocorrência de impactos ambientais e sociais.

No município de Regente Feijó (Foto 42), a equipe de manutenção da concessionária estava trabalhando na linha. No Pátio Regente Feijó foi fotografada a estação (Foto 43), a qual foi cedida para Prefeitura.

No km 706+3 tem início o perímetro urbano de Indiana (Foto 44), onde também foi registrada ocupação irregular da faixa de domínio (Foto 45). Mais à frente, no km 699+9, a foto 46 mostra um vazamento de óleo na linha, em área que também apresenta processos erosivos.

No km 691+8 tem início o perímetro urbano de Martinópolis. No Pátio de mesmo nome, como se vê na Foto 47, a Estação foi cedida para a Prefeitura. De forma geral, as estações e

د

د

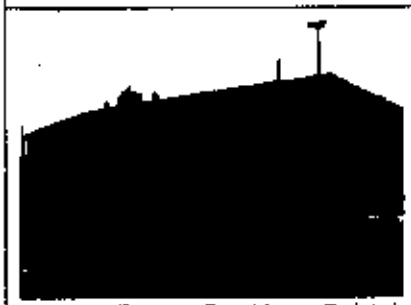
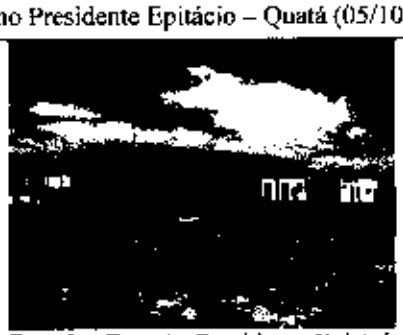
estruturas cedidas para as prefeituras estavam em estado de conservação bem superior àquelas em desuso, em estado de abandono. A Foto 48 mostra o escritório da turma da via permanente existente no Pátio de Martinópolis.

No km 665+2 foi registrada a existência de uma plataforma e uma caixa d'água desativadas (Foto 49). Estruturas fora de operação como estas foram encontradas em diferentes trechos e acredita-se que não façam parte do contrato de concessão por não operarem há bastante tempo.

No km 652, conforme se observa na Foto 50, está em construção uma série de habitações populares bem próximas à linha. Futuramente, seus moradores serão expostos aos impactos das operações ferroviárias, tais como emissão de material particulado e ruídos, que geralmente acabam resultando em reclamações na vizinhança da malha. Na área já existe uma série de PN's clandestinas.

A Foto 51 apresenta o Pátio de Rancharia, na qual havia vagões sucateados estacionados. Após o término do Pátio, mais especificamente no km 643, mais uma ocupação irregular do MST na faixa de domínio foi registrada (Foto 52).

Na Foto 53 foi registrada uma extensa marca de descarrilamento nos dormentes de madeira e na Foto 54 aparece a estação no Pátio de Quatá, onde foi finalizado o primeiro dia de vistoria. Na área do Pátio, bem próximo da linha, há um campo de futebol.

Trecho Presidente Epitácio – Quatá (05/10/2009)		
 Foto 1 – Estação Presidente Epitácio ocupada por sem tetos	 Foto 2 – Estação Presidente Epitácio depredada e lixo no pátio	 Foto 3 – Solo descoberto e lixo depositado no Pátio de Presidente Epitácio
 Foto 4 – Final do Pátio Presidente Epitácio e PN	 Foto 5 – PN irregular	 Foto 6 – Depósito de material na faixa de domínio e ausência de sistema de drenagem.
 Foto 7 – Veículo atravessando passagem de nível irregular.	 Foto 8 – Sistema de drenagem obstruído.	 Foto 9 - Boi na linha.

ر

ر

Foto 10 – Passagem Superior, ausência de sistema de drenagem e processos erosivos.

Foto 11 – Terra preparada para plantio na faixa de domínio.

Foto 12 – Processo erosivo e plantio de milho na faixa de domínio.

Foto 13 – Queimada na faixa de domínio

Foto 14 – Início Pátio Presidente Wenceslau km 804+704.

Foto 15 – Estação do Pátio de Presidente Wenceslau cedida para a prefeitura.

Foto 16 - Casas da extinta RFFSA ocupadas, detalhe data 14.12.1939.

Foto 17 Campo de futebol na faixa de domínio.

Foto 18 Ausência de sistemas de drenagem.

Foto 19 - Início Piquerobi, ocupação irregular da faixa de domínio.

Foto 20 PN no início do Pátio de Piquerobi.

Foto 21 - Estação Piquerobi cedida para a Prefeitura.

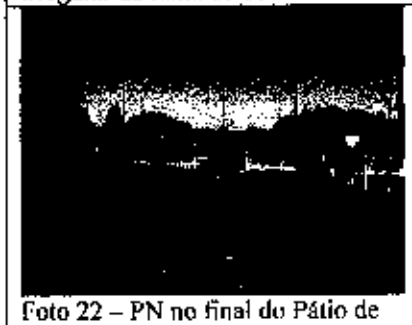


Foto 22 – PN no final do Pátio de Piquerobi.

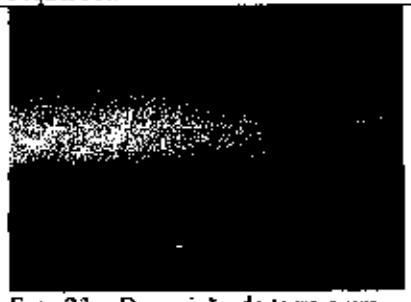


Foto 23 – Deposição de terra e um tanque da faixa de domínio.

Foto 24 - Ossada e uma carcaça de boi na faixa de domínio.

Foto 25 – Movimentação de caminhões no armazém do Pátio Santo Anastácio (km 774+588).

Foto 26 – Ocupação da estação por terceiros no Pátio Santo Anastácio (km 774+588).

Foto 27 – Cemitério km 774 e entulho na faixa de domínio.

Foto 28 – Processos erosivos.

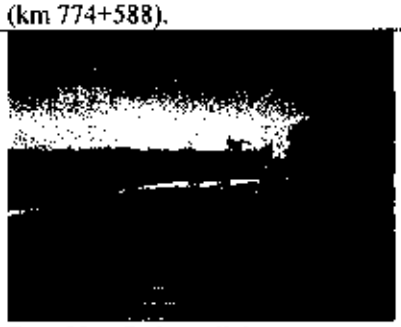


Foto 29 – Gado na linha e nas proximidades.

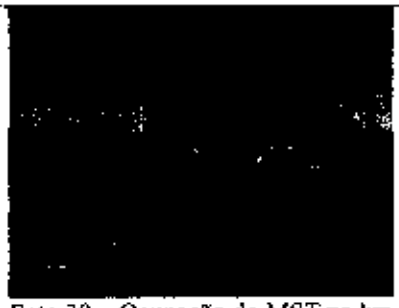


Foto 30 – Ocupação do MST no km 758.

Foto 31 – Vegetação na linha.

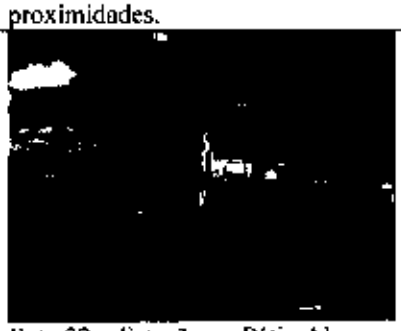


Foto 32 – Estação no Pátio Alves Machado.

Foto 33 – PN e ocupação irregular da faixa de domínio.

Foto 34 – PN atravessando rotatória.

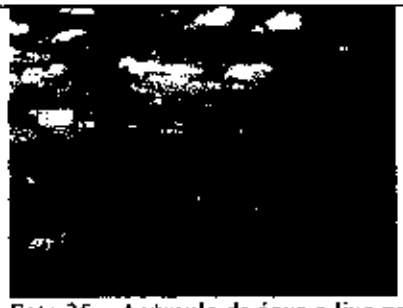


Foto 35 – Acúmulo de água e lixo na lateral da plataforma tomada pela vegetação.

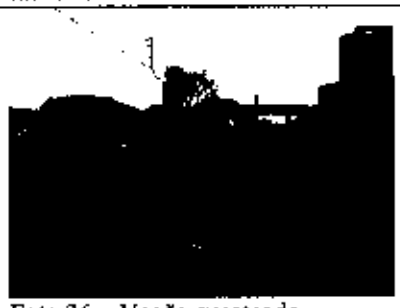


Foto 36 – Vagão sucateado.

Foto 37 – PN bloqueada para passagem de veículos.

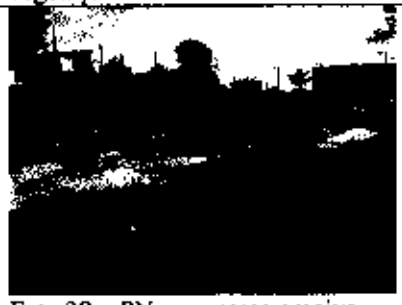


Foto 38 – PN e processo erosivo.

Foto 39 – Terminal de descarregamento de combustíveis.

ر

ر


Foto 40 – PS e processo erosivo.


Foto 41 – Muitos trilhos marcados para substituição.


Foto 42 – Equipe de manutenção em Regente Feijó.

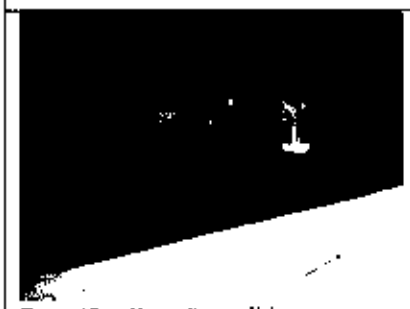


Foto 43 – Estação cedida para prefeitura no Pátio de Regente Feijó.


Foto 44 - Perímetro urbano de Indiana km 706+3.


Foto 45 – Ocupação irregular da faixa de domínio.


Foto 46 - O óleo na linha, processos erosivos, km 699+9.


Foto 47 – Estrutura cedida para prefeitura de Martinópolis.


Foto 48 – Turma via permanente Martinópolis ZQT km 620–966 ao ZPP km 733+580.

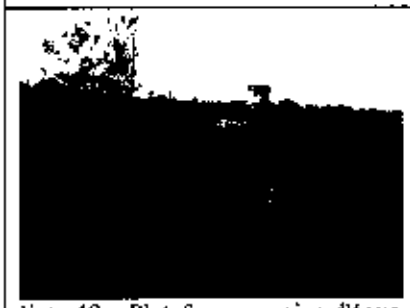


Foto 49 – Plataforma e caixa d'água, km 665+2.


Foto 50 – Habitações populares em construção, km 652, Rancharia.


Foto 51 – Vagão sucateado no Pátio de Rancharia.

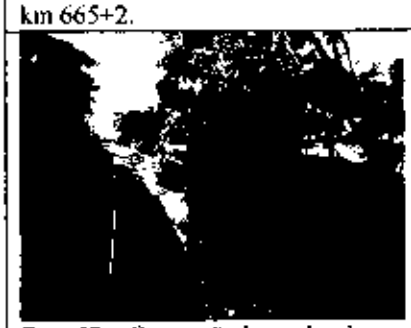


Foto 52 – Ocupação irregular do MST na faixa de domínio, km 643.


Foto 53 – Marca descarrilamento até km 641.


Foto 54 – Pátio de Quatá, com início no km 621+740.

د

د

Trecho Quatá – Ourinhos (06/10/2009)

O segundo dia de vistoria foi iniciado no Pátio de Quatá, com sentido a Ourinhos/SP. O trecho foi caracterizado, em grande parte, pela presença de pastos e plantações no entorno da malha.

A Foto 55 mostra vegetação na linha, que deverá ser alvo de plano de controle. A Foto 56, por sua vez, retoma o problema do plantio na faixa de domínio, já verificado no trecho anterior. Outras formas de ocupação irregular também foram observadas, por moradias individuais ou acampamentos do MST.

A Foto 57 mostra a Estação da Maria Fumaça no Distrito de Sapezal, município de Paraguaçu. No trajeto percorrido pela Maria Fumaça, esta volta de recuo por aproximadamente 12 km. Segundo informações do empreendedor, recentemente atearam fogo na Maria Fumaça. Uma prática que, assim como outras formas de depredação, deve ser abordada nos Programas de Educação Ambiental e Comunicação Social a serem exigidos no processo de regularização.

No km 591+493 há o Pátio de Paraguaçu Paulista, cuja estação é apresentada na Foto 58. O pátio não possui isolamento e permite o acesso e a travessia de veículos e pedestres. A Foto 59 mostra uma movimentação de terra em frente à garagem da Maria Fumaça, apresentada com maior destaque na Foto 60.

A partir desse pátio foram registrados sucessivos processos erosivos e acúmulo de água na lateral da linha, associados principalmente a ausência e/ou deficiência dos sistemas de drenagem. A Foto 61 mostra um sistema de drenagem obstruído, enquanto a Foto 62 mostra um dos poucos trechos com canaleta de drenagem na lateral da linha. Ocorre, entretanto, que a canaleta está presente apenas do lado direito da linha, sendo perceptível o carreamento de sedimentos do lado oposto. No dia anterior havia chovido bastante na região, o que possibilitou o registro da grande deficiência do sistema de drenagem da malha ferroviária vistoriada no Estado de São Paulo.

A Foto 63 apresenta a estrutura de um armazém abandonado após uma placa de entrada de chave no km 576. Mais adiante, no km 569, mais um acampamento do MST foi observado na faixa de domínio (Foto 64). A Foto 65 apresenta outra PN em área com ocupação irregular na faixa de domínio.

No km 554+9 há um fragmento florestal, apresentado na Foto 66. Na regularização do empreendimento, fragmentos florestais, bem como unidades de conservação e áreas de preservação permanente, devem ser mapeados a fim de promover ações que favoreçam a compatibilização da operação ferroviária com o ambiente do entorno.

No município de Assis foi avistado um cemitério bem próximo à linha Foto 67, depois do qual há ocupações irregulares da faixa de domínio associadas à PN's clandestinas (Foto 68). A Foto 69 apresenta a Estação de Assis, em cujo pátio há um escritório da equipe de manutenção da via permanente e um contêiner da equipe de manutenção.

Após o final do Pátio, foi registrada a Foto 70, na qual se observa automóveis estacionados na faixa de domínio, em área de ocupação mista (residencial/comercial). A Foto 71, por sua vez, mostra uma PN em frente uma capela de velório municipal, que já reclamou ao empreendedor sobre o ruído da buzina. Embora seja reconhecido o incômodo gerado, a buzina não pode ser dispensada pelo fator de segurança que representa. Mais a frente há uma PN sem sinalização (Foto 72), próxima a uma escola, o que aumenta sobremaneira o risco de acidentes.

No km 533 está a Estação do Pátio de Cândido Mota, inserido na área urbana do município. Estruturas antigas existentes no Pátio estão sendo ocupadas por sem teto.

As Fotos 76 (PN) e 77 (Início do Pátio de Palmital), mostram grande quantidade de terra sobre a linha, parte dela carreada durante as chuvas recentes na região. O Pátio de Palmital possui uma estrutura desativada, apresentada na Foto 78. A partir do Pátio, uma série de

ر

ر

irregularidades foram constatadas: Ocupação irregular da faixa de domínio (Foto 79); plantio na faixa de domínio (Foto 80); terra carreada para a linha e ausência de sistema de drenagem (Fotos 81 e 82).

No ponto em que Foto 84 foi tirada, além da terra que pode ser vista cobrindo os dormentes, houve a necessidade de parar o auto de linha para retirada de galhos que caíram sobre esta. Trata-se de trecho dentro do Pátio de Ibirarema, no km 483+960, cuja estação foi cedida para a Prefeitura (Foto 85). O final do Pátio se dá no km 483+110.

A Foto 87 mostra um caminhão de cana tombado na estrada paralela à linha, e que representa risco de acidente associado à operação ferroviária. A questão deve ser abordada no Estudo de Análise de Risco e no Programa de Gerenciamento de Risco, com proposição de medidas de controle de caráter preventivo, bem como ações de atendimento em caso de emergência, a ser indicado no Plano de Ação de Emergência.

A Foto 88 mostra um dos raros trechos que conta com canaleta de drenagem paralela à linha. Mais adiante, no km 466+239 onde tem início o Pátio Salto Grande (Foto 89), o sistema de drenagem já não existe. Neste Pátio há uma estação abandonada que aparece na Foto 90.

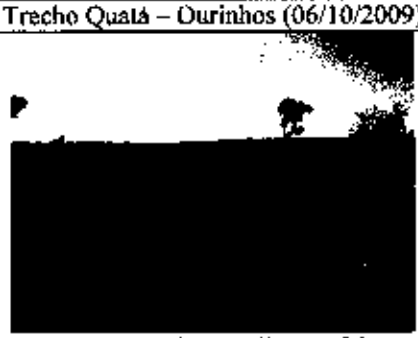
Cerca de dois quilômetros à frente a ferrovia intercepta o Rio Pardo, cuja travessia se faz por uma ponte de 100m de extensão (Foto 91). Na Foto 92 tem início o perímetro Urbano de Ourinhos/SP. As placas de sinalização existentes na maior parte da malha vistoriada, indicando início e fim do perímetro urbano, são pontos positivos que integram o gerenciamento de risco do empreendimento, alertando o condutor sobre a necessidade de atenção acentuada nessas travessias.

A exemplo dos condomínios e construções que aparecem na Foto 93, percebe-se que a ocupação da região atravessada pela ferrovia neste trecho está em franca expansão, sendo recomendadas medidas preventivas no sentido de evitar ocupações irregulares da faixa de domínio bem como abertura de PN's clandestinas.

No km 451+450 há uma placa indicando o início do Pátio de Ourinhos, mas o AMV que dá acesso à segunda linha está situado mais à frente. Antes deste, foi registrada na Foto 95 uma PN com cancela e na Foto 96 uma PN clandestina existente ao final de uma rua residencial. Todas as ruas residências paralelas a esta possuem uma PN para travessia de pedestres. A vegetação ornamental no desemboque da PN prejudica a visibilidade, principalmente de crianças, que se aproximam da ferrovia para atravessá-la.

A Foto 97 indica o efetivo início do Pátio, cujas unidades de apoio também foram vistoriadas e contaram com relatório individualizado.

No trecho vistoriado em 06/10, a fauna avistada nas proximidades da linha inclui alguns lagartos e uma siriema.

Trecho Quatá – Ourinhos (06/10/2009)		
		
Foto 55 Vegetação na linha.	Foto 56 – Plantio de milho na faixa de domínio.	Foto 57 – Estação da Maria Fumaça no Distrito de Sapezal, município de Paraguaçu.

ر

ر

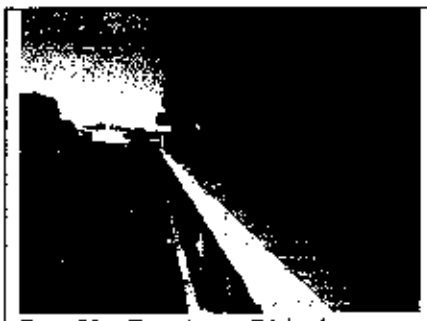


Foto 58 – Estação no Pátio de Paraguaçu Paulista.

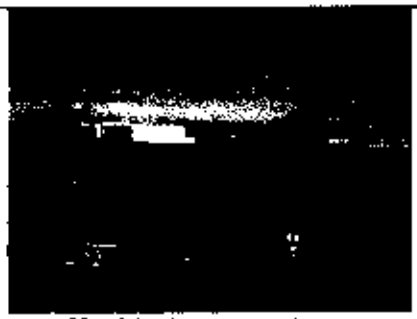


Foto 59 – Movimentação de terra no pátio, garagem Maria Fumaça.

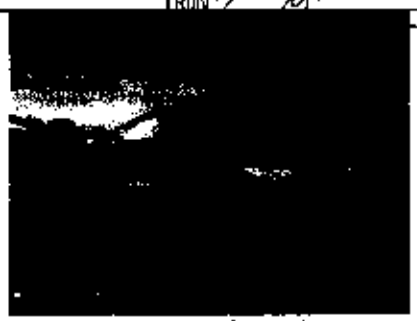


Foto 60 – Garagem da Maria Fumaça.


Foto 61 - Sistema de drenagem obstruído.


Foto 62 – Canaleta de drenagem.


Foto 63 – Estação abandonada.


Foto 64 – Ocupação MST, km 569.

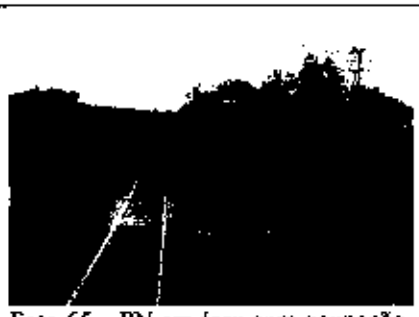


Foto 65 – PN em área com ocupação irregular da faixa de domínio.

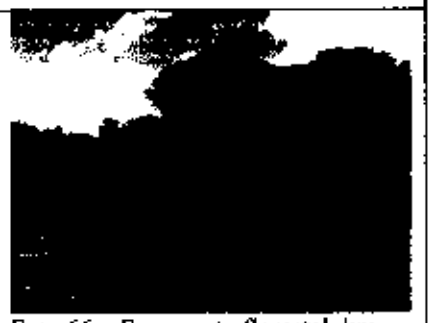


Foto 66 – Fragmento florestal, km 554+9.


Foto 67 – Cemitério.


Foto 68 – PN em área com ocupação irregular da faixa de domínio.


Foto 69 – Estação de Assis, pátio com 6 linhas.

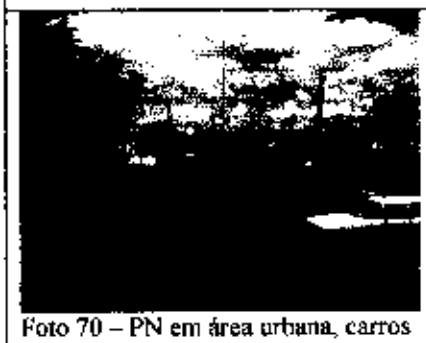


Foto 70 – PN em área urbana, carros estacionados na faixa de domínio.


Foto 71 - PN em frente velório municipal, reclamações sobre a buzina.


Foto 72 – PN próxima à escola, lixo na faixa de domínio.

د

د


Foto 73 – Estação do Pátio de Cândido Mota, km 533.


Foto 74 – Estruturas da extinta RFFSA, ocupada por sem teto.


Foto 75 Ponte.

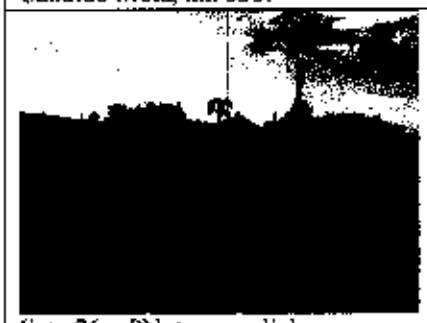


Foto 76 – PN, terra na linha.


Foto 77 – Início Pátio Palmital.


Foto 78 – Estrutura desativada.


Foto 79 – Início ramal de cliente desativado, ocupação irregular da faixa de domínio.


Foto 80 – Ramais de cliente, plantio na faixa de domínio.

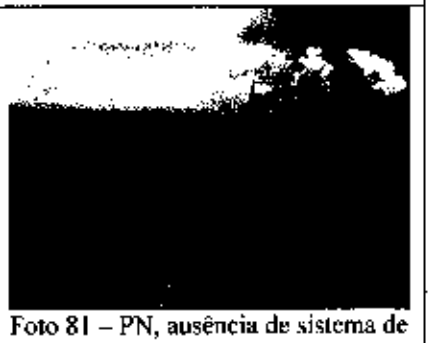


Foto 81 – PN, ausência de sistema de drenagem.


Foto 82 – Terra carreada para a linha.

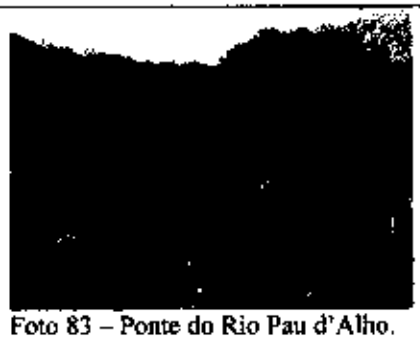


Foto 83 – Ponte do Rio Pau d'Alho.


Foto 84 – Galhos caídos na linha no Pátio Ibirarema, km 483+960.


Foto 85 – Estação Ibirarema cedida para prefeitura.


Foto 86 - Ausência de sistema de drenagem.

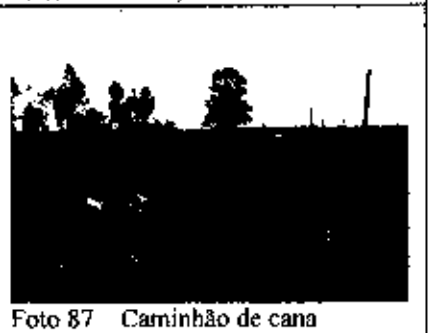


Foto 87 Caminhão de cana tombado na estrada paralela à linha.

ر

ر

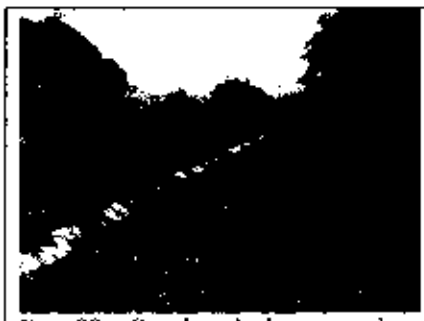


Foto 88 – Canaleta de drenagem de concreto.


Foto 89 – Pátio Salto Grande, km 466~239.


Foto 90 – Estação abandonada.


Foto 91 – Ponte Rio Pardo, 100 m extensão, km 464+100.

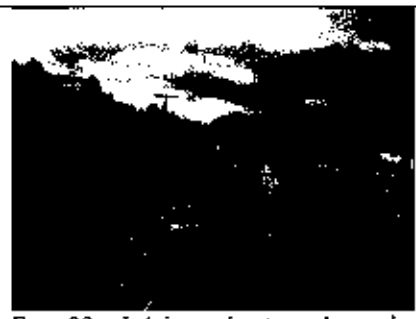


Foto 92 – Início perímetro urbano de Ourinhos/SP.

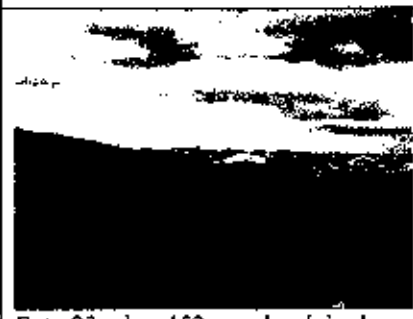


Foto 93 – km 452, condomínio de luxo à direita e outro condomínio novo à esquerda.

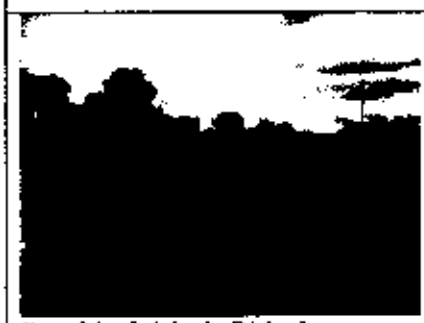


Foto 94 – Início do Pátio de Ourinhos, km 451+450.


Foto 95 – PN com cancela.

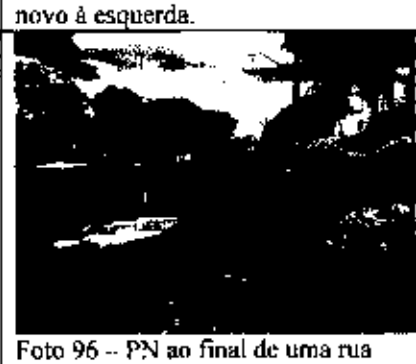


Foto 96 – PN ao final de uma rua residencial.


Foto 97 – Pátio de Ourinhos.

Trecho Ourinhos – Rubião Junior (07/10/2009)

O terceiro dia de vistoria contemplou o trecho entre Ourinhos/SP (km 449) e Rubião Júnior/SP (km 274) e foi realizada sob pancadas de chuva. Nesse trecho foram identificados os processos erosivos de maior gravidade, com risco iminente à operação ferroviária.

As primeiras fotos tiradas no dia (Fotos 98 e 99) mostram duas PN's com cancela, como forma de minimizar o risco de acidentes na ferrovia inserida em trecho urbano. Vale mencionar que para o trecho compreendido dentro do município de Ourinhos, há um processo tramitando no IBAMA que trata do estudo de um contorno ferroviário, a fim de desviar o fluxo para uma perimetral, evitando passar por adensamentos populacionais.

ر

ر

A Foto 100 mostra um ramal de descarregamento de combustíveis e a Foto 101 um ramal de descarregamento de fertilizantes. No km 439+246 está o Pátio de Canitar (Foto 102), onde mais uma vez foi verificada ocupação irregular da faixa de domínio. A estação do Pátio Canitar é apresentada na Foto 104. Depois do Pátio, foi percorrido um trecho em que os dormentes de madeira eram intercalados com dormentes de concreto bi-bloco (2 de madeira para cada 1 de concreto).

Na foto 106 a linha aparece coberta por terra, em trecho que não possui sistema de drenagem. Cenários como este se repetiram bastante ao longo do trecho Ourinhos – Rubião Júnior.

A foto 107 mostra um loteamento novo em construção nas proximidades da ferrovia. No km 430+330 tem início o Pátio Xavantes que, como pode ser observado, também tem problemas com ocupação da faixa de domínio (Fotos 108 e 109). No km 422+069 tem início o Pátio Ipauçu, onde foi verificada dispersão de material particulado no transbordo de arroz (Foto 110). O próximo pátio do trajeto foi o Pátio Luiz Pinto, que aparece na Foto 111.

A Foto 112 mostra uma PN em área rural e a Foto 113 um trecho com processos erosivos e terra depositada na linha, causados em parte pela ausência de sistemas de drenagem. Mais à frente, no km 403+392, tem início o Pátio Bernardino de Campos, que também apresenta ocupações irregulares, como se vê na Foto 114. A Estação desse Pátio foi cedida para a Prefeitura Municipal.

As Fotos 117 e 118 apresentam trechos sem sistema de drenagem e com ocorrência de processos erosivos. No caso da Foto 118, há risco à operação ferroviária em decorrência do perigo de deslizamentos.

No km 394+737 tem início o Pátio Batista Botelho, cujas linhas correm paralelas a uma rua em área urbana. A Foto 119 mostra a proximidade com as moradias e a ausência de isolamento do Pátio, permitindo o livre acesso de terceiros.

As Fotos 120 e 121 mostram o processo erosivo mais grave verificado em toda vistoria, próximo ao km 392, onde foi necessário que um funcionário da ALL desobstruísse a linha para passagem do auto de linha com mais segurança. Processos de tamanha gravidade, com risco evidente à operação ferroviária, devem ser alvo de medidas corretivas pelo empreendedor, conforme orientado durante a vistoria.

A Foto 122 apresenta uma Estação desativada no Pátio de Manduri, que tem início no km 385+867. O Pátio seguinte é o Pátio São Bartolomeu, com início no km 378+368 (Foto 123). A Foto 124 mostra mais um processo erosivo, em que o carreamento de sedimento leva, inclusive, o lastro da ferrovia.

A Foto 125 mostra a estação ferroviária do Pátio Cerqueira César, o qual conta com isolamento em toda sua extensão, como se verifica na Foto 126. Dentro da área do Pátio, a Foto 127 mostra uma PN com cancela em frente à CPFL, entretanto, a cancela não foi fechada quando da passagem do auto de linha, perdendo seu efeito de medida mitigadora.

Na Foto 128 tem-se uma carcaça de vagão em pátio desativado. No km 353+576 tem início o Pátio Barra Grande, no qual foi novamente constatada a ocupação irregular da faixa de domínio. A Foto 130 mostra a Estação desativada e a Foto 131 mostra uma PN no final do Pátio, na qual foram colocadas barras de trilhos para bloquear a passagem de veículos.

Na Foto 132 é apresentado um trecho com canaleta de drenagem na lateral da plataforma. Mais adiante, novo registro de ocupação irregular na faixa de domínio (Foto 133). Ocupações irregulares também foram observadas no perímetro urbano de Avaré/SP (Foto 134).

No km 338+675 tem início o Pátio de Avaré (Foto 135), sendo que o AMV está situado abaixo de uma Passagem Superior (PS). O Pátio possui um escritório da turma de via permanente, apresentado na Foto 136.

ر

ر

No km 329+897 tem início o Pátio Juca Novais, onde havia vagões sucateados (Foto 139). Outros vagões no mesmo estado foram visualizados em pátio desativado, mostrado na Foto 141. A Foto seguinte, 142, mostra o plantio de laranja no entorno da ferrovia, invadindo a área da faixa de domínio.

No Pátio Engenheiro Serra, com início no km 317+180, mais vagões sucateados e, além desses, foram observadas sapatas fenólicas dispostas indevidamente sobre solo exposto. Depois do final do Pátio, mais uma seqüência de processos erosivos foi registrada.

No Pátio de Itatinga, com início no km 305+x e término no km 303+7, a Foto 146 mostra vagões tanque e uma plataforma. No km 302+4 foi registrado um pequeno trecho com canaleta de drenagem (Foto 147), logo seguido por trecho sem drenagem e com processos erosivos (Foto 148).

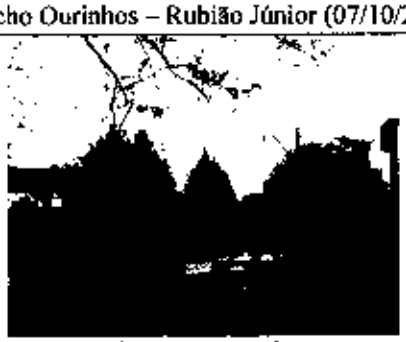
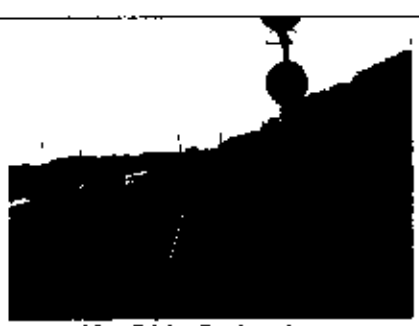
A Foto 149 mostra o início do Pátio Miranda Azevedo, no km 296+480, onde foram observados fragmentos de vegetação em ambos os lados. Mais vagões sucateados foram avistados no Pátio (Foto 150). O mesmo ocorre no Pátio Paula Souza, com início no km 286+661, onde havia vagões tanque também em mau estado de conservação (Foto 151).

A Foto 152 apresenta uma caixa de empréstimo na faixa de domínio onde, segundo informação do empreendedor, havia sido retirada camada de solo do talude recentemente pela empresa Duratex. A área degradada deve ser recuperada.

No km 276+250 foi fotografada a placa de início do Pátio de Rubião Júnior (Foto 153), sendo que o AMV que dá acesso à segunda linha está situado no km 275+000 (Foto 154). No Pátio de Rubião Júnior está o entroncamento que liga a ALL Malha Sul com a Novoeste.

A fauna registrada durante a vistoria do dia inclui alguns lagartos, uma siriema avistada entre plantações de eucaliptos e uma lebre.

Do Pátio de Rubião Júnior a equipe seguiu de van à Iperó para continuidade da vistoria.

Trecho Ourinhos – Rubião Júnior (07/10/2009)		
 Foto 98 – PN com cancela.	 Foto 99 – PN com cancela.	 Foto 100 – Ramal de descarregamento de combustíveis.
 Foto 101 – Ramal de descarregamento de fertilizantes.	 Foto 102 – Pátio Canitar km 439+246.	 Foto 103 – Ocupação irregular da faixa de domínio.

ر

ر


Foto 104 – Estação Canitar.

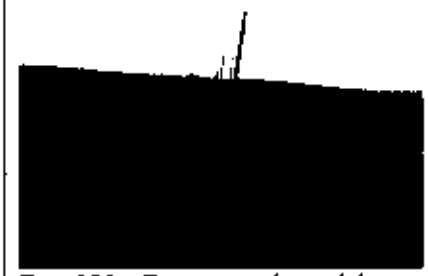


Foto 105 - Dormentes de madeira intercalados com concreto bi-bloco.

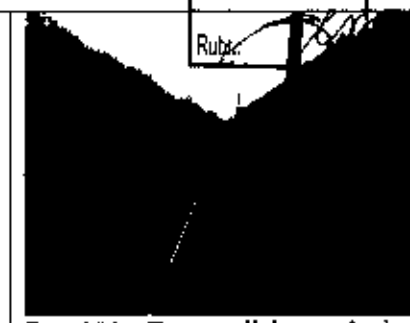


Foto 106 – Terra na linha, ausência de sistema de drenagem.


Foto 107 - Loteamento novo próximo à linha.


Foto 108 PN km 430, ocupação da faixa de domínio.


Foto 109 – Ocupação da faixa de domínio, PN com cancela.


Foto 110 – Dispersão de material particulado no transbordo de arroz.

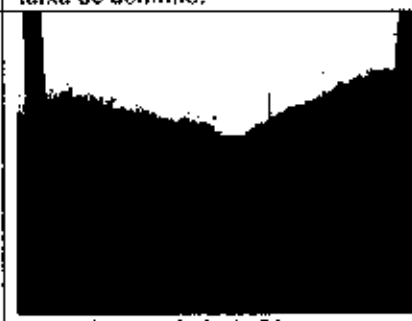


Foto 111 – Pátio Luiz Pinto.


Foto 112 – PN.


Foto 113 – Processo erosivo, ausência de sistema de drenagem.


Foto 114 – Estação do Pátio de Bernardino de Campos e ocupação irregular da faixa de domínio.

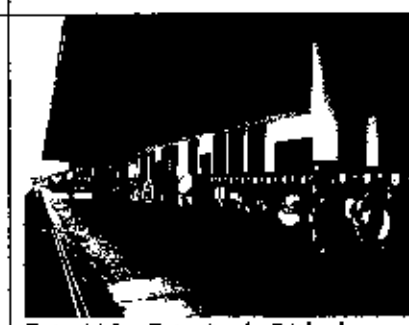


Foto 115 – Estação do Pátio de Bernardino de Campos cedida para Prefeitura.


Foto 116 – Ocupação irregular da estrutura desativada no Pátio de Bernardino de Campos.

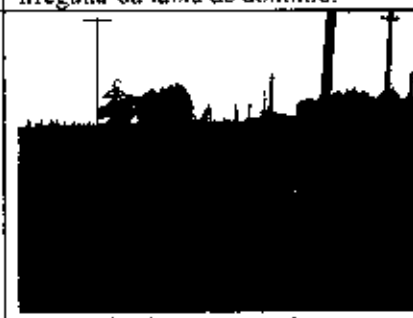


Foto 117 – Processo erosivo, ausência de sistema de drenagem.


Foto 118 – Processos erosivos.

ر

ر

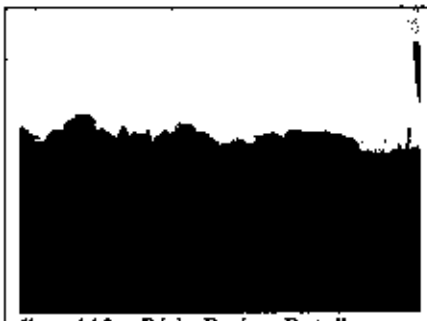


Foto 119 – Pátio Batista Botelho inserido em área urbana.

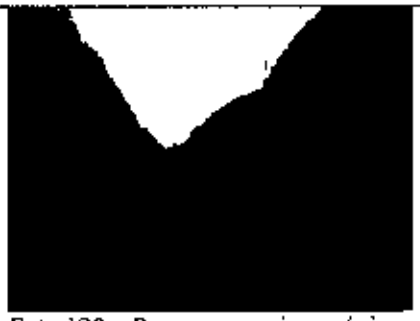


Foto 120 – Processo erosivo próximo ao km 392.


Foto 121 – Funcionário da AFL desobstruindo a linha.


Foto 122 – Estação desativada no Pátio de Manduri.


Foto 123 – Início do Pátio São Bartolomeu km 378 - 368.


Foto 124 - Processo erosivo.


Foto 125 – Estação no Pátio Cerqueira César.


Foto 126 - Cerca em ambos os lados no Pátio Cerqueira César.

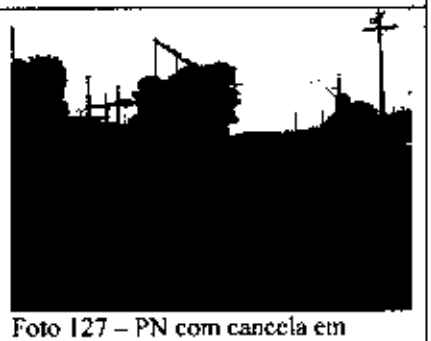


Foto 127 – PN com cancela em frente CPFL.


Foto 128 – Carcaça de vagão em Pátio desativado.


Foto 129 - Ocupação irregular da faixa de domínio.

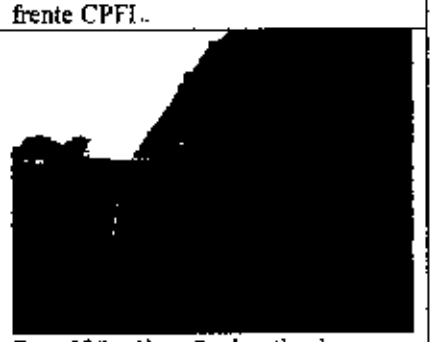


Foto 130 – Estação desativada no Pátio de Barra Grande.


Foto 131 – PN com barras de trilhos impedindo passagem de veículos no final do Pátio Barra Grande.

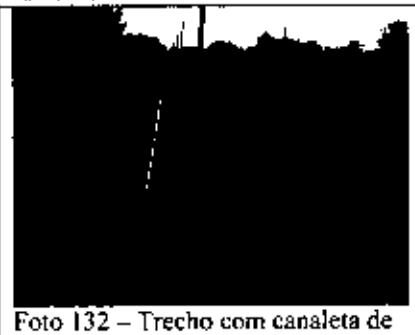


Foto 132 – Trecho com canaleta de drenagem na lateral da plataforma.


Foto 133 - Ocupação irregular da faixa de domínio.

ر

ر


Foto 134 – Ocupação irregular no perímetro urbano de Avaré/SP.


Foto 135 – Início do Pátio de Avaré.


Foto 136 – Escritório da turma de via permanente.


Foto 137 – PN e ocupação irregular da faixa de domínio.

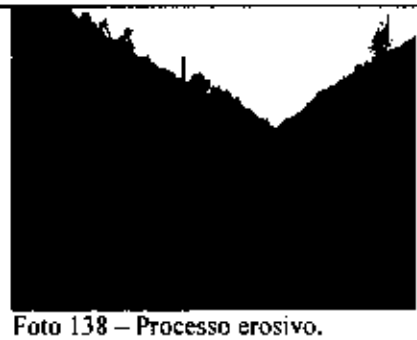


Foto 138 – Processo erosivo.

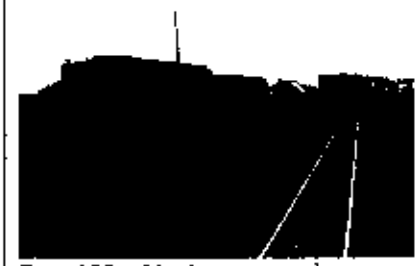


Foto 139 – Vagões sucateados no Pátio Juca Novaes.


Foto 140 – Processo erosivo.

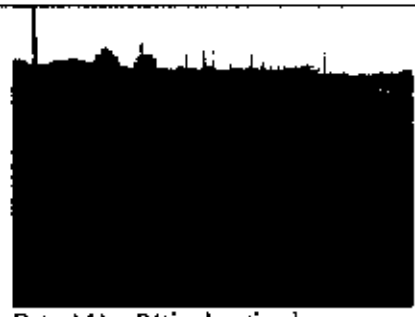


Foto 141 – Pátio desativado, plataforma, vagões sucateados.


Foto 142 – Plantação de laranja no entorno e na faixa de domínio.

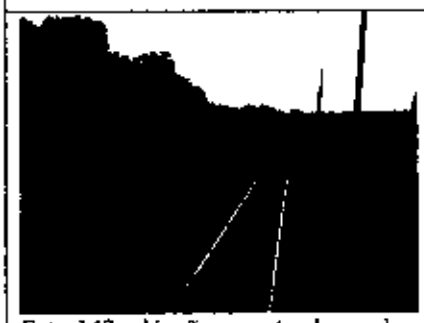


Foto 143 – Vagões sucateados no km 316+7 do Pátio Engenheiro Serra.

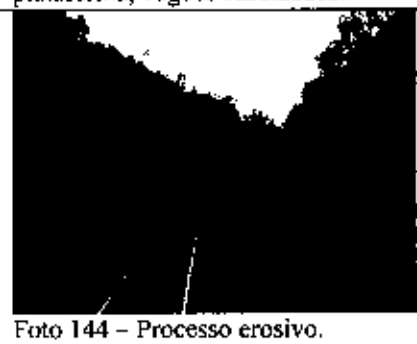


Foto 144 – Processo erosivo.

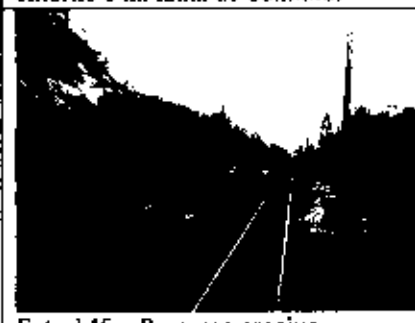


Foto 145 – Processo erosivo.


Foto 146 – Vagões tanque e plataforma no Pátio de Itatinga.


Foto 147 – Canaleta de drenagem no km 302+4.


Foto 148 – Processo erosivo.

د

د


Foto 149 - Início do Pátio Miranda de Azevedo, km 296+480.


Foto 150 – Vagões sucateados no Pátio Miranda de Azevedo.

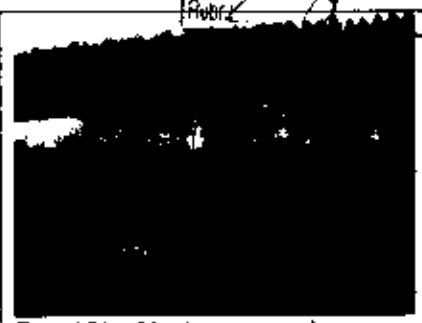


Foto 151 – Vagões sucateados no Pátio Paula Souza.

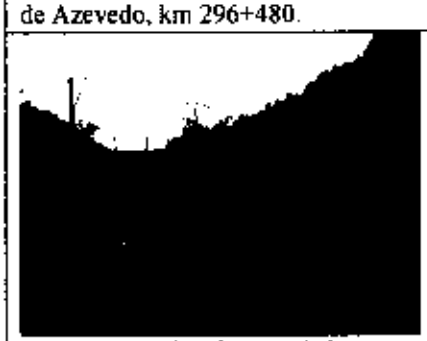


Foto 152 - Caixa de empréstimo na faixa de domínio.


Foto 153 - Placa de limite do Pátio de Rubião Júnior, km 276+250.


Foto 154 - AMV do Pátio Rubião Júnior no km 275+000.

Trecho Iperó – Itapetininga (07/10/2009)

A vistoria prosseguiu do Pátio de Iperó, no km 141+300, em direção a Itapetininga. A Foto 155 mostra uma PN na saída do Pátio de Iperó. A Foto seguinte, 156, mostra a ocorrência de processos erosivos nos taludes da lateral da ferrovia.

As Fotos 157 a 159 apresentam um trecho de sensibilidade ambiental, ao passo que se tem um fragmento florestal entre dois corpos d'água. Nesta área, há maior probabilidade de atropelamento de fauna silvestre quando comparada aos demais trechos vistoriados até então. Após um período de monitoramento do atropelamento de fauna na ferrovia, a ser exigido no processo de regularização, será estudada a viabilidade de inserção de passagens de fauna para mitigação dos impactos sobre a fauna.

No km 156+800 tem início o Pátio de Tatuí (Foto 160), inserido em área urbana (Foto 161), onde foram constatadas ocupações irregulares da faixa de domínio (Foto 162). A Foto 163 apresenta o AMV que dá acesso à segunda linha do Pátio de Tatuí.

Em frente ao armazém estava sendo realizado um carregamento de madeira, como pode ser visto na Foto 164. Após o armazém está a Estação do Pátio de Tatuí (Foto 165), onde foi verificado óleo derramado na linha que passa a sua frente (Foto 166). Depois da Estação há uma PN (Foto 167) e, depois dela, mais óleo vazado na linha (Foto 168).

O término do pátio aparece na Foto 169 e coincide com uma passagem superior. A foto 170 apresenta um trecho com canaleta de drenagem na lateral da linha, onde se verificam também ocupações irregulares da faixa de domínio. O sistema de drenagem é pouco extenso, sendo que a Foto 171 já mostra processos erosivos em trecho sem drenagem eficiente.

A Foto 172 apresenta mais uma PN clandestina em área de ocupação irregular da faixa de domínio. As fotos seguintes registram uma Ponte (Foto 173) e duas PN's (Fotos 174 e 175). No km 182+4 foi fotografado um vazamento de óleo na linha (Foto 176), sendo necessária a substituição da brita para evitar a percolação do produto vazado.

A Foto 177 mostra a canaleta de drenagem obstruída, que ocorre em parte pelo carreamento de sedimentos de processos erosivos e indica a falta de manutenção no trecho. Outro

ر

ر

fator que agrava a condição da malha neste trecho é a interferência de terceiros com ocupação irregular da faixa de domínio (Foto 178) e disposição inadequada de resíduos (Fotos 179 e 180).

No km 196+125 tem início o Pátio de Itapetininga (Foto 181), no qual foram fotografados: uma PN em área com ocupações irregulares da faixa de domínio (Foto 182), dormentes novos armazenados temporariamente no pátio (Foto 183) e a estação de Itapetininga (Foto 184).

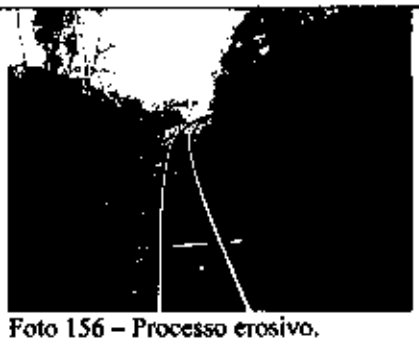
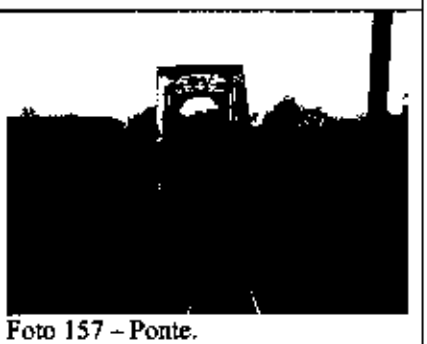
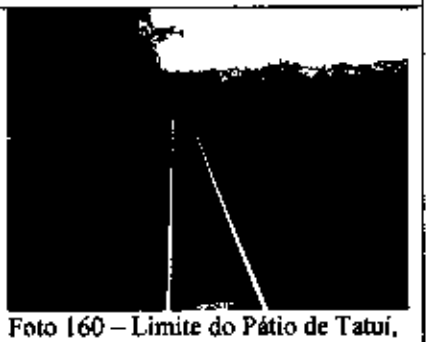
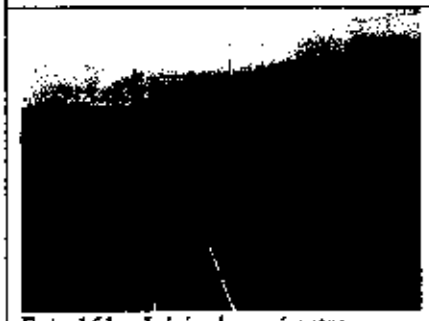
Trecho Iperó – Itapetininga (07/10/2009)		
 Foto 155 – PN na saída do Pátio de Iperó.	 Foto 156 – Processo erosivo.	 Foto 157 – Ponte.
 Foto 158 – PN, fragmento florestal.	 Foto 159 – Ponte.	 Foto 160 – Limite do Pátio de Tatuí, km 156+800.
 Foto 161 – Início do perímetro urbano de Tatuí, passagem inferior (PI).	 Foto 162 Ocupação irregular da faixa de domínio.	 Foto 163 – AMV do Pátio de Tatuí.
 Foto 164 – Armazém à direita, carregamento madeira à esquerda.	 Foto 165 – Estação do Pátio de Tatuí.	 Foto 166 – óleo vazado na linha em frente à Estação de Tatuí.


Foto 167 – PN no Pátio de Tatuí.


Foto 168 – Óleo vazado na linha no Pátio de Tatuí.


Foto 169 – PS, final do Pátio de Tatuí.


Foto 170 – Canaleta de drenagem, invasão da faixa de domínio.


Foto 171 – Processo erosivo.


Foto 172 – Ocupação irregular da faixa de domínio, PN.


Foto 173 – Ponte.


Foto 174 – PN.


Foto 175 – PN no Pátio.

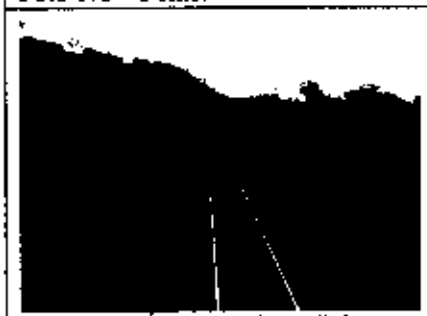


Foto 176 – Óleo vazado na linha no km 182+4.

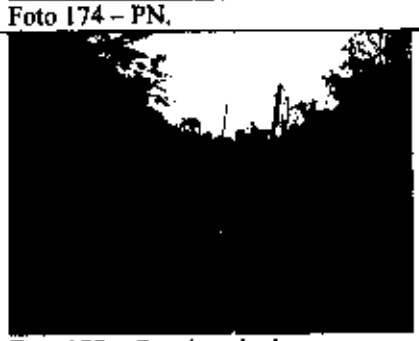


Foto 177 – Canaleta de drenagem obstruída, dormentes trocados recentemente.


Foto 178 – PN, ocupação irregular da faixa de domínio.


Foto 179 – Plataforma desativada, resíduos de construção civil na faixa de domínio.


Foto 180 – PN com barras de trilho para evitar passagem de veículos, resíduos na faixa de domínio.


Foto 181 – Pátio Itapetininga, km 196+125.

Foto 182 – PN, ocupação irregular da faixa de domínio.

Foto 183 – Dormentes novos no pátio.

Foto 184 – Estação Itapetininga.

Trecho Itapetininga – Nova Itapeva (08/10/2009)

No dia 08/10/09 a vistoria foi iniciada no Pátio de Itapetininga com sentido ao Pátio de Nova Itapeva, onde foi vistoriada também a Unidade de Apoio para a qual foi emitido relatório à parte.

Da Foto 185 até a Foto 190 foi evidenciada a inserção da ferrovia em área urbana, marcada por travessias em PN e PI, além das ocupações irregulares da faixa de domínio. A Foto 191 apresenta um ramal de cliente e a Foto 192, uma PS. A partir daí, segue-se um trecho de área rural, marcado também pela ocupação da faixa de domínio, tanto por moradias como para plantio.

A Foto 194 mostra uma paisagem muito repetida neste trecho, onde se tem uma faixa de vegetação margeando a ferrovia, encobrindo áreas de pastagens localizadas atrás dessa vegetação. Em alguns trechos a faixa de vegetação era mais ampla, formando fragmentos florestais representativos.

A Foto 197 indica o início do Pátio de Juriti, no km 220+120, o qual é cercado por vegetação e onde se constatou a inexistência de sistema de drenagem (Foto 198). No perímetro urbano de Rejan (Foto 200), também falta um sistema de drenagem eficiente, observando-se o acúmulo de água da chuva nas laterais da ferrovia.

Na Foto 201 aparece a estação desativada em Rejan. Mais à frente, no km 234+6, uma plantação de eucalipto à direita da ferrovia. No km 239+818, tem início o Pátio de Angatuba, registrado na Foto 204. A Foto 205 mostra um carregamento de madeira que estava sendo realizado no momento da vistoria e na Foto 206 está a Estação de Angatuba, no km 244+412. A partir desta estação a vistoria seguiu em outro auto de linha, que possuía em sua frente uma carroceria com equipamentos. Em virtude disso, a vistoria seguiu com a equipe na parte traseira do auto de linha, olhando para a origem do trecho. A Foto 207, tirada desta forma, mostra uma PN no Pátio de Angatuba.

Na Foto 208 verifica-se a prática de plantio na faixa de domínio, dentro do Pátio de Angatuba que termina no km 240+893. No antigo Pátio de Eng. Ervino (Foto 209), verificou-se a ocupação indevida da Estação desativada (Foto 210).

No km 260+4 foi registrada ocupação irregular da faixa de domínio (Foto 212), próxima ao Rio Paranapanema (Foto 213). No km 267+5 tem início Pátio inserido em perímetro urbano (Foto 214), cuja estação é apresentada na Foto 215.

No km 279+3 havia um vagão e alguns rodeiros próximos da linha, como se observa na Foto 217. Mais à frente foi possível visualizar marcas de descarrilamento nos dormentes de madeira.

As Fotos 218 e 219 exemplificam uma série de processos erosivos que foram identificados na altura do km 279. Em seguida há um ramal de carregamento de cimento. No km 286+8 tem início o Pátio Buri cuja Estação, cedida para Prefeitura, é apresentada na Foto 220. O final do Pátio coincide com a PI mostrada na Foto 221.

No km 296+7, como se vê na Foto 222, a vegetação está alta e bem próxima aos trilhos, sendo necessária a adoção de medidas de controle. Mais adiante, ~~novos registros~~ de plantio e ocupação irregular da faixa de domínio (Foto 223).

No km 313 tem início o Pátio Bacelar, apresentado na Foto 224, onde se observa ao fundo um depósito de cereais desativado. A Estação, apresentada na Foto 225, está abandonada e o entorno do Pátio é composto basicamente por plantações de laranja. No Pátio de Bacelar foi necessário aguardar o cruzamento de uma composição para, em seguida, dar continuidade à vistoria. O final do Pátio marca o km 313+7.

No km 318+5, a Foto 226 mostra terra sobre a linha e mais adiante, no km 322+8, outros processos erosivos (Foto 227). Na Foto 228 tem-se a Estação Jaó e as fotos subseqüentes, 229 e 230, mostram trechos sem sistema de drenagem.

No km 335+3, tem início o Pátio de Itapeva, cuja estação desativada é apresentada na Foto 233. No Pátio havia vagões sucateados (Foto 234) e dormentes armazenados temporariamente. O pátio termina no km 336+100.

A Foto 235 mostra processos erosivos nos taludes e a Foto 236 uma PS com processo erosivo na base. O dia de vistoria foi finalizado no Pátio de Nova Itapeva (Foto 237).

Trecho Itapetininga – Nova Itapeva (08/10/2009)


Foto 185 – PN no Pátio de Itapetininga.


Foto 186 – PI.


Foto 187 – PN, ocupação irregular da faixa de domínio


Foto 188 – PN, ocupação irregular da faixa de domínio.


Foto 189 – PN, ocupação irregular da faixa de domínio.

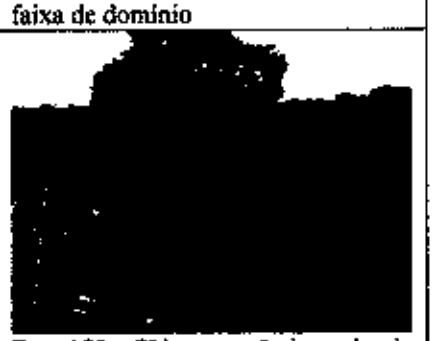


Foto 190 – PN, ocupação irregular da faixa de domínio.


Foto 191 – Ramal.


Foto 192 – PS.


Foto 193 – Ponte.

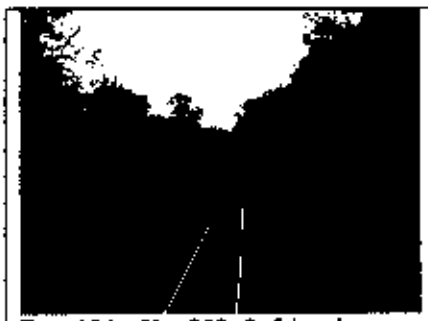


Foto 194 – Km 208+9, faixa de vegetação na faixa de domínio com área de pastagem atrás.

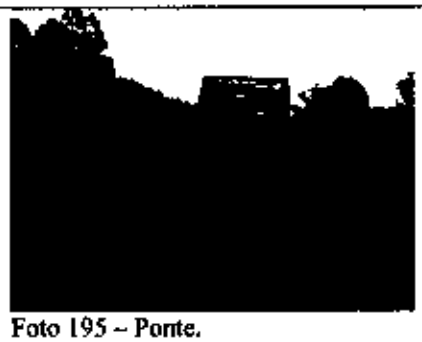


Foto 195 – Ponte.


Foto 196 – PN.


Foto 197 – Início do Pátio de Juriti, km 220+120.

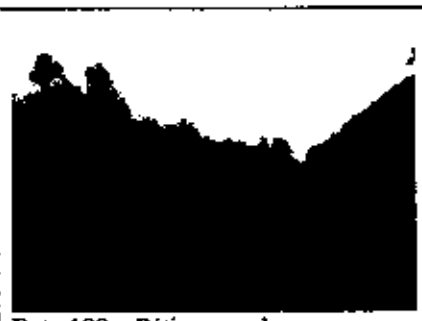


Foto 198 – Pátio cercado por vegetação, sem sistema de drenagem.


Foto 199 – Ponte, km 224+5.

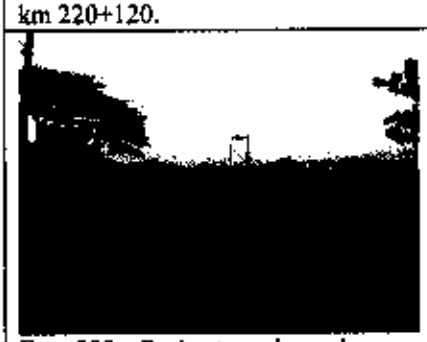


Foto 200 – Perímetro urbano de Rejan, ausência de sistema de drenagem.


Foto 201 – Estação desativada.


Foto 202 – Ponte.


Foto 203 – Plantação de eucalipto, km 234+6.


Foto 204 – Início do Pátio de Angatuba, km 239+818.


Foto 205 – Carregamento de madeira no Pátio de Angatuba.

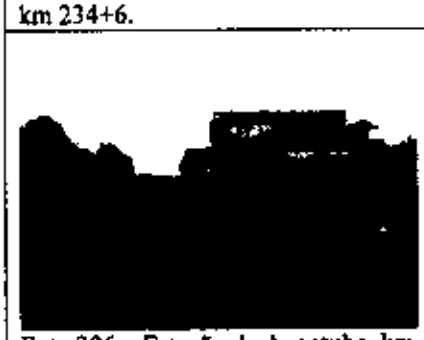


Foto 206 – Estação de Angatuba, km 244+412.


Foto 207 – Pátio de Angatuba, olhando para trás do auto de linha.


Foto 208 – Plantio na faixa de domínio.


Foto 209 – Antigo Pátio de Eng. Ervino.


Foto – 210 – Ocupação irregular da estação de Eng. Ervino.


Foto 211 – PN, km 255+8.


Foto 212 – Ocupação irregular da faixa de domínio, km 260+4.


Foto 213 – Ponte sobre o rio Paranapanema, 40 m extensão, km 260+860.


Foto 214 – Início Pátio em perímetro urbano, km 267+5.


Foto 215 – Estação desativada.

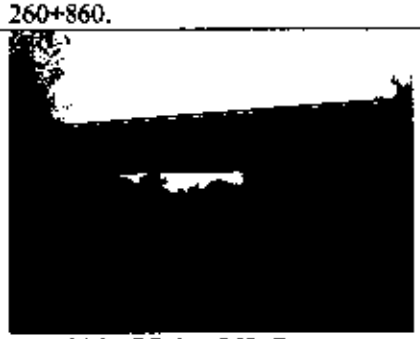


Foto 216 – PS, km 268+7.


Foto 217 – Vagão e rodeiros no km 270+3 vagão.


Foto 218 – Processo erosivo.


Foto 219 – Processo erosivo, km 279.


Foto 220 – Estação cedida para prefeitura.


Foto 221 – PI, final do Pátio.


Foto 222 – Km 296+7, vegetação na linha.


Foto 223 – km 300+7, PN e plantio na faixa de domínio.

ر

ر


Foto 224 - Km 313, Início do Pátio Bacelar.


Foto 225 –Estação abandonada.

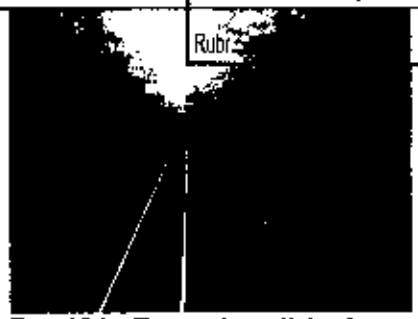


Foto 226 – Terra sobre a linha, km 318+5.


Foto 227 – Km 322+8, PN e processo erosivo.


Foto 228 – Estação Jaó.


Foto 229 – km 330+5, processo erosivo e acúmulo de água na linha.

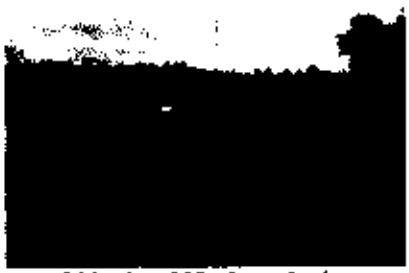


Foto 230 – km 333+6, ausência sistema de drenagem.


Foto 231 - Km 334+2, OS.


Foto 232 – Ponte, km 334+3.


Foto 233 – Estação Itapeva.


Foto 234 – Vagões no pátio, vegetação na linha.


Foto 235 – Processo erosivo.


Foto 236 – PS, processo erosivo embaixo.

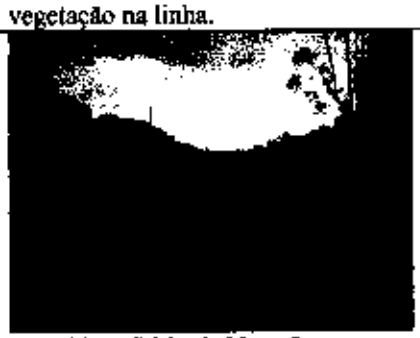


Foto 237 – Pátio de Nova Itapeva.

Trecho Nova Itapeva – Pinhalzinho, incluindo ramal de Apiaí (09/10/2009)

O último dia de vistoria teve início na Estação de Nova Itapeva (Foto 238), com sentido ao Pátio de Pinhalzinho. O AMV do final do Pátio de Nova Itapeva marca o km 342+9, mas a placa que registra seu final indica o km 344+1 mais a frente. A primeira obra de arte relevante do trecho foi a Ponte sobre o Rio Taquari Mirim, com extensão de 175m e início no km 343+060.

A Foto 239 mostra um trecho da ferrovia inserido em área úmida e que, devido a deficiência da drenagem no local, retém água na linha e nas laterais. Mais adiante, como pode ser visto nas Fotos 240 a 243 dos túneis deste trecho, a ferrovia conta com canaletas de drenagem nas laterais.

A Foto 244 mostra uma PN e o uso irregular da faixa de domínio, onde há um campo de futebol. No km 365+250 tem início o Pátio de Itaóca, cuja estação é apresentada na Foto 245, em estado de abandono. O Pátio termina no km 366+208.

No km 368+100 há uma ponte de 100m de extensão, apresentada na Foto 246. Mais adiante, como se observa na Foto 247, havia carcaças de vagões e rodeiros à beira da linha. Na Foto 248 tem-se um trecho sensível ambientalmente, marcado pela presença de um rio paralelo à ferrovia, o qual se mostra bastante exposto em caso de acidente com derrame de carga e/ou combustível da locomotiva.

Na Foto 249 é apresentado um trecho onde havia sido realizada troca recente de vários dormentes em decorrência de um descarrilamento na ferrovia. As Fotos 250, 251 e 252 mostram processos erosivos e deficiência nos sistemas de drenagem.

A Foto 253 mostra uma PI e o início do Pátio de Itaboa, cuja estação desativada aparece na Foto 254. O Galpão da Foto 255 foi construído por moradores próximos e está inserido na faixa de domínio da ferrovia. Do Pátio, seguiu-se pela linha da esquerda para vistoria do ramal de Apiaí, a linha da direita, por sua vez, seguiria para o Pátio de Pinhalzinho.

No ramal, a marca de quilometragem é específica para este trecho. Estima-se a passagem de 1 composição por dia (ida e volta) no ramal. A Foto 257 mostra uma PS no km 386+9, onde se verifica novamente a deficiência dos sistemas de drenagem. A Foto 258, por sua vez, mostra a presença de canaletas de drenagem obstruídas.

No km 390+1 foi registrada uma plataforma desativada, apresentada na Foto 259. A Foto seguinte, 260, mostra outro trecho com drenagem obstruída e, mais à frente, mais uma série de processos erosivos, registrada nas fotos 261 a 263.

A Foto 264 mostra a utilização de gabião para contenção do talude em trecho que também conta com canaletas de drenagem. Uma estação abandonada foi registrada na Foto 265 e, depois desta, mais uma série de processos erosivos.

A Foto 269 mostra o Bairro de Apiaí por onde passa a ferrovia e a Foto 270 indica o início do Pátio de Apiaí, no km 414+9. A estação aparece na Foto 271. Do Pátio de Apiaí a linha segue para o ramal de carregamento, onde termina a linha. Deste ponto, retornamos com o auto de linha até o início do ramal, no Pátio de Itaboa, para seguir a vistoria em direção ao Pátio de Pinhalzinho.

No trecho Itaboa – Pinhalzinho novamente se observa a deficiência dos sistemas de drenagem, a exemplo da Foto 272, onde não há canaletas de drenagem. No km 482+4 a Foto 27 mostra um vagão tombado à beira da linha.

A Foto 274 mostra o acúmulo de material proveniente de escorregamento do talude do lado oposto da linha (Foto 275) no km 393+1. No km 394+945 tem início o Pátio de Serrinha, que possui uma estação abandonada mostrada na Foto 276.

A Foto 277 mostra uma PN clandestina e, ao fundo, um fragmento florestal no entorno da ferrovia. As PN's irregulares se mostram abundantes nesse trecho, embora haja também passagens superiores e inferiores distribuídas em sua extensão.

A Foto 281 mostra uma contenção de talude com gabião, evitando o desenvolvimento de processos erosivos. Já as Fotos 282 e 283 exemplificam casos de processos erosivos já avançados.

A Foto 284 mostra uma PI, na qual não foi possível verificar se há estrada ou caminho para pedestre passando por ela. Pela vegetação fechada na área, pode-se presumir que a estrutura tenha potencial para a função de passagem de fauna.

Na chegada ao Pátio de Pinhalzinho, pouco antes do AMV foi registrada ocupação irregular da faixa de domínio, como se vê na Foto 285. A Foto 286 retrata o início do Pátio, onde foram verificadas pilhas de madeira e serragem no pátio, bem como pilhas de rejeito em meio a poças de água, como se vê na Foto 287.

A estação do Pátio de Pinhalzinho aparece na Foto 288. O pátio também possui um pernoite para os maquinistas, mostrado na Foto 289. Processos erosivos e sistemas de drenagem insuficientes também foram verificados, além da ocupação irregular da faixa de domínio (Fotos 290 e 291).

Trecho Nova Itapeva – Pinhalzinho, incluindo ramal de Apiaí (09/10/2009)


Foto 238 – Estação de Nova Itapeva


Foto 239 – Área úmida nas laterais da ferrovia.

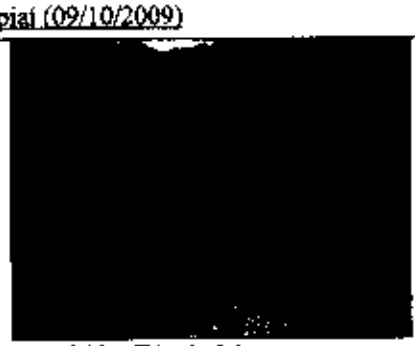


Foto 240 – Túnel nº 1.


Foto 241 – Túnel nº 2, extensão de 310 m, início no km 355+560.


Foto 242 – Túnel nº 3, extensão de 120 m, início no km 357+200


Foto 243 – Túnel nº 4


Foto 244 – PN e campo de futebol à esquerda da linha.


Foto 245 – Estação abandonada.


Foto 246 – Ponte, 100m extensão, km 368+100.


Foto 247 – Carcaça de vagão à beira da linha.


Foto 248 – Ferrovia paralela ao rio.

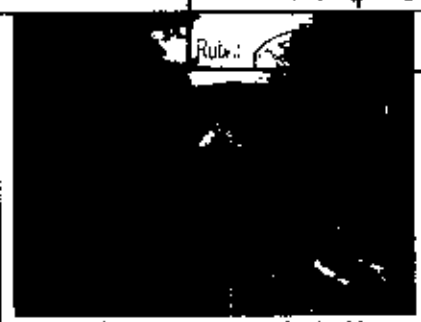


Foto 249 – Dormentes substituídos recentemente.

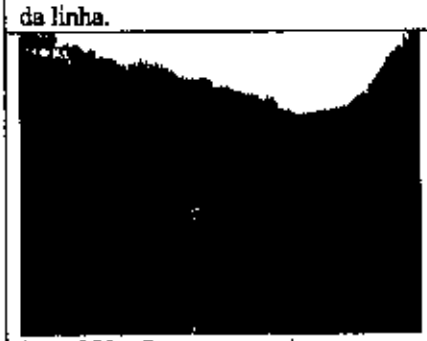


Foto 250 – Processo erosivo.


Foto 251 – Acúmulo de água na lateral da ferrovia.


Foto 252 – Processo erosivo.


Foto 253 – PI e início do Pátio de Itaboa.


Foto 254 – Estação desativada.


Foto 255 – Galpão construído por terceiros que moram nas proximidades do Pátio.


Foto 256 – Moradores que construíram o galpão.


Foto 257 – PS, km 386+9, sem canaletas de drenagem.

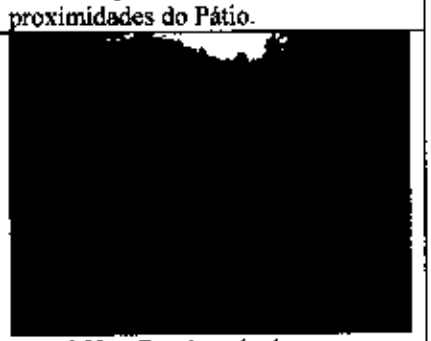


Foto 258 – Canaleta de drenagem obstruída.


Foto 259 – km 390+1, PN, plataforma desativada.


Foto 260 – Drenagem obstruída, plantação de pinus dos dois lados da ferrovia.


Foto 261 – Acúmulo de terra sobre a linha, ausência de sistema de drenagem.


Foto 262 – Moradia próxima da ferrovia e processo erosivo no talude.

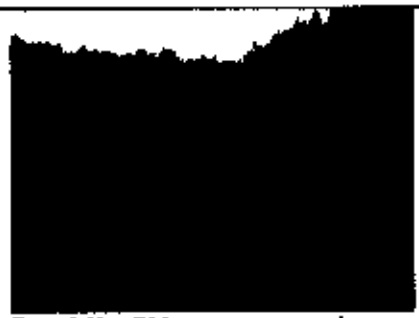


Foto 263 – PN, processos erosivos.

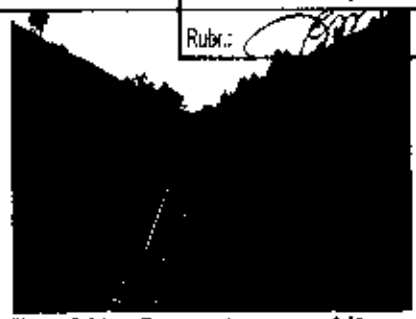


Foto 264 – Contenção com gabião, canaletas de drenagem obstruídas.


Foto 265 – Estação abandonada, acúmulo de água na lateral da ferrovia.


Foto 266 – Acúmulo de terra sobre a linha embaixo da OS.


Foto 267 – Acúmulo de água na lateral da linha.


Foto 268 – PN, processo erosivo.


Foto 269 – Bairro de Apiaí.


Foto 270 – Processos erosivos, início Pátio no km 414+9.


Foto 271 – Estação de Apiaí.

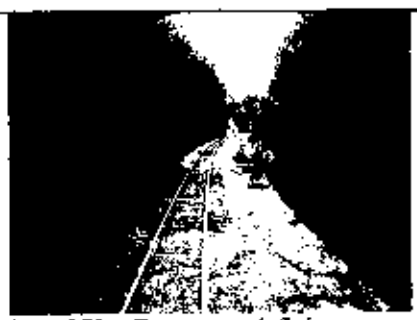


Foto 272 – Drenagem deficiente.

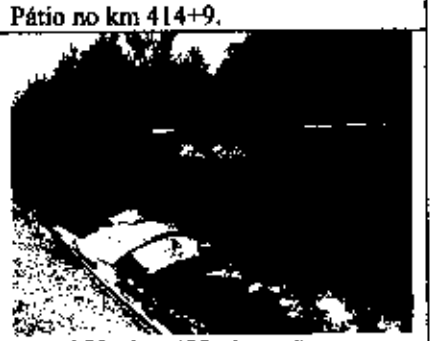


Foto 273 - km 482+4, vagão tombado.

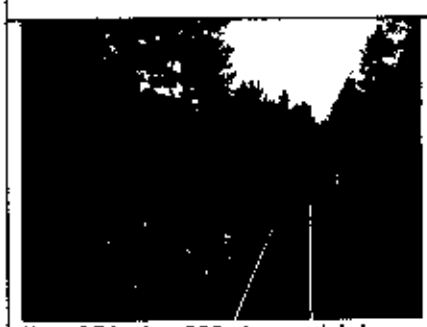


Foto 274 – km 393+1 material de escorregamento depositado no lado oposto da linha

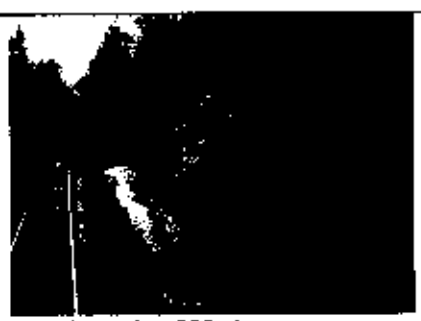


Foto 275 – km 393+1, processo erosivo.

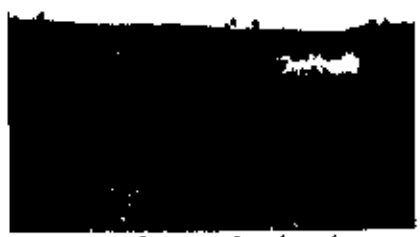


Foto 276 – Estação abandonada no Pátio de Serrinha.


Foto 277 – PN, km 397+6, fragmento florestal.


Foto 278 – PN, processos erosivos.


Foto 279 – PI.


Foto 280 – PS, km 407+6.

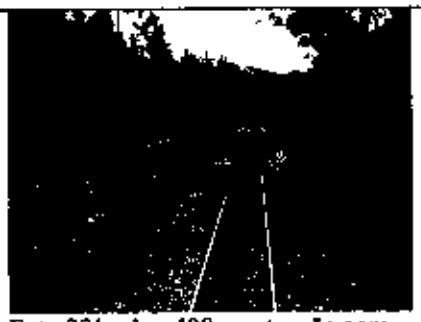


Foto 281 – km 408, contenção com gabião.


Foto 282 – Processo erosivo.


Foto 283 – Processo erosivo.


Foto 284 – PI.


Foto 285 – Invasão da faixa de domínio.


Foto 286 – Início do Pátio de Pinhalzinho.


Foto 287 – Pilhas de rejeito e acúmulo de água no Pátio.

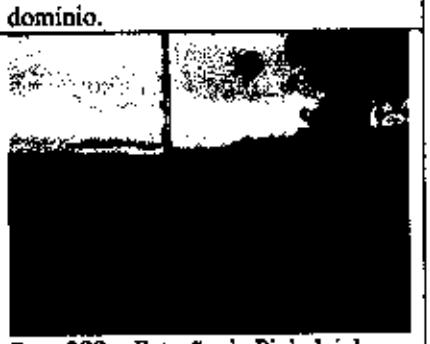


Foto 288 – Estação de Pinhalzinho.


Foto 289 – Pernoite.

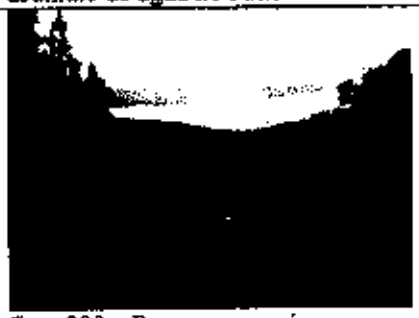


Foto 290 – Processos erosivos.


Foto 291 - Abertura de vala para drenagem, ocupação irregular da faixa de domínio.

ر

ر

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Com base no relato apresentado neste documento é possível observar que os aspectos ambientais que demandam ações de gestão na malha ferroviária vistoriada no Estado de São Paulo se assemelham aos aspectos dos demais trechos ferroviários da ALL – América Latina Logística Malha Sul nos estados no PR, SC e RS que já possuem Licença de Operação.

Muitos dos passivos já deveriam ter sido alvo de medidas corretivas, não sendo a ausência de uma Licença de Operação justificativa plausível para postergar a manutenção e outras medidas de controle em prol da segurança operacional, respeito ao meio ambiente e responsabilidade pelo bem patrimonial sob concessão.

Não obstante, o aprendizado adquirido pela empresa no licenciamento dos demais trechos é mais do que suficiente para que esta adote uma atitude pró-ativa na malha ferroviária compreendida no Estado de São Paulo.

Como fechamento deste relatório, são relacionados abaixo os principais aspectos registrados na vistoria seguidos das recomendações para seu gerenciamento:

a) Ocupações irregulares da faixa de domínio: entende-se que a responsabilidade pela manutenção e conservação da faixa de domínio, que integra o patrimônio sob concessão, são da ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A., a quem cabe monitorá-la e, em caso de irregularidades, realizar as ações pertinentes. As ações podem ser preventivas: cercamento, placas de advertência, educação ambiental e comunicação social; bem como ações corretivas que visem a reintegração de posse. Em casos onde não se faz possível a imediata retirada das ocupações, principalmente onde moradias muito próximas à linha aumentam o risco de acidentes, medidas de controle devem ser aplicadas para o gerenciamento do risco.

b) Ocupação de estações abandonadas: primeiramente, deve ser verificada a responsabilidade pelas estações abandonadas, a fim de identificar se as mesmas integram o contrato de concessão. Em caso positivo, são recomendadas ações na mesma linha daquelas recomendadas para ocupações irregulares da faixa de domínio, por se tratarem de uso indevido do patrimônio público concedido. Também é recomendada a verificação dos casos de estações e estruturas não concedidas e que estão sendo utilizadas pela empresa. Para estas questões é ideal que haja intervenção da ANTT e do IPHAN, por tratar-se de assunto afeto ao contrato de concessão e ao patrimônio histórico e cultural.

c) Lançamento de resíduos em área sob concessão: as medidas preventivas recomendadas consistem em ações de educação ambiental e comunicação social, barreiras físicas que dificultem o acesso à faixa de domínio e implantação de sinalização de advertência; como medidas corretivas cabe a retirada dos resíduos e recuperação da área, se necessário; ou acionamento do responsável pelo lançamento do resíduo, se conhecido, para retirada dos resíduos. Recomenda-se que o trabalho seja feito em conjunto com o órgão municipal responsável pelo assunto.

d) Drenagem ineficiente ou inexistente: deve ser estruturado programa para correção dos sistemas de drenagem, priorizando os mais críticos. Para tanto, faz-se necessário um diagnóstico detalhado dos trechos vistoriados.

e) Processos erosivos: os processos erosivos tem relação direta com os sistemas de drenagem e devem ser alvo de programa específico, a ser implantado paralelamente à correção dos sistemas de drenagem.

f) PN's irregulares e/ou mal sinalizadas: o excesso de passagens de nível clandestinas e/ou irregulares nos trechos vistoriados demandam um programa de regularização das mesmas, visando a adequação das passagens à normatização vigente.

g) Atropelamento de fauna: recomenda-se o monitoramento dos casos de atropelamento de fauna para posterior indicação das medidas de controle pertinentes para cada treco específico, dentre as quais pode ser citada a implantação de passagens de fauna.

h) Vegetação invasora na ferrovia: por haver risco à operação ferroviária, deve ser estabelecido procedimento para controle da vegetação invasora no plano de manutenção periódico.

i) Gerenciamento de riscos: para regularização do empreendimento há necessidade de um Estudo de Análise de Risco, Programa de Gerenciamento de Risco e Plano de Ação de Emergência, nos quais devem ser abordadas medidas preventivas, procedimentos de atendimento à emergência e as ações pós-emergência. Na etapa pós emergência deve ser prevista a remoção de resíduos, materiais e equipamentos, bem como de sucatas ferroviárias que, conforme constatado na vistoria, permanecem no local do acidente meses após o evento acidental.

j) Ruídos e emissões atmosféricas: estes aspectos são alvo de reclamação nas proximidades de aglomerações populacionais, onde cabe o estudo de medidas mitigadoras no processo de regularização.

Vale mencionar que alguns dos aspectos acima descritos permeiam as competências da ANTT e do IBAMA e, conforme já determinado pelo TCU, deve haver maior integração entre ambos para efetivo acompanhamento das atividades da concessionária. Recomenda-se que seja solicitado à ANTT fiscalização para verificar se os bens sob concessão estão recebendo o tratamento adequado, previsto no contrato de concessão e na legislação pertinente.

Rose M. Hofmann

ROSE MIRIAN HOFMANN

Analista Ambiental

Fls. 2378
Proc. 353400
Rubr.:

IBAMA
MMA

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 Civis

Memo nº 226/2010 – DILIC/IBAMA

Brasília, 9 de abril de 2010.

À Coordenadora de Ouvidoria da Auditoria do IBAMA
Edinei Vilas Bôas Benevides

Assunto: Denúncia relativa à poluição ambiental que vem sendo causada pela Unidade de Apoio de Ourinhos/SP, sob concessão da ALL - América Latina Logística S.A., decorrente de ruído e emissões gasosas.
Referência: Ocorrência nº 05570/09.

Senhora Coordenadora,

Em atenção à denúncia relativa às emissões atmosféricas e ruído gerados pela Unidade de Apoio de Ourinhos/SP, concedido à ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A., informo que o empreendimento é objeto de processo de regularização em trâmite no IBAMA, mais especificamente na Coordenação de Transportes (COTRA).

Em vistoria ao local, realizada no dia 06/10/09, foi confirmada a informação de ruídos gerados no período noturno provenientes de teste de potência das locomotivas. Como medida de controle, a equipe técnica recomendou a restrição do horário para tal atividade, sendo proibida no período compreendido entre as 22h e 7h. Outro ruído considerável é o da buzina das locomotivas, o qual não pode ser eliminado por consistir em medida de segurança do tráfego ferroviário.

Além disso, a equipe técnica solicitou a apresentação de projeto de cabine para realização dos testes de carga, dotada de sistema de captação e tratamento das emissões gasosas e abafamento do ruído. A medida visa amenizar os impactos atualmente causados pela operação ferroviária no município de Ourinhos/SP.

Sendo o que se apresenta para o momento, solicito que as informações sejam repassadas ao reclamante, Senhor Antônio Paulo Camargo Menin, e coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,

PEDRO ALBERTO BUNELLI
Diretor de Licenciamento
DILIC/IBAMA

13/04/2010

RMH

Ao Aroldo
Daniel S.

para arquivar no processo,
ciente da tramitação de
agente institucional.

27/4/10

Tatiana Veil

Tatiana Veil de Souz
Coordenadora de Licenciamento de Transpo-
...A/CGTMO/DILIC/IBA...

Fls 2379
Proc 3534/00
Rubr.:

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 – URL: http://www.ibama.gov.br

Ofício nº357/2010 – DILIC/IBAMA

Brasília, 09 de abril 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: **Denúncia relativa à poluição ambiental que vem sendo causada pela Unidade de Apoio de Ourinhos/SP, decorrente de ruídos e emissões gasosas.**

Senhor Gerente,

Em atenção a uma denúncia recebida pelo IBAMA relativa à poluição ambiental que vem sendo causada pela Unidade de Apoio de Ourinhos/SP, decorrente de ruídos e emissões gasosas, o IBAMA realizou vistoria à Unidade em 06/10/09, a fim de subsidiar a resposta à denúncia e dar encaminhamento ao processo de regularização.

Conforme informado por funcionários da Unidade, a oficina opera 24h por dia, havendo inclusive realização de teste de potência das locomotivas no período noturno. Com vistas a compatibilizar o exercício da atividade com a preservação da saúde e do sossego público, fica proibida a realização deste teste no período compreendido entre as 22h e 7h.

Solicito ainda, que seja 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, conforme especifica o Relatório de Vistoria nº 21/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

O referido relatório, assim como os relatórios relativos a vistorias realizadas nas unidades de Apoio de Itapeva e Tatuí, no Estado de São Paulo, são encaminhados em anexos para que sejam seguidas as recomendações da equipe técnica.

Sendo o que se apresenta para o momento, coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,

Pedro Alberto Bignelli
Diretor de Licenciamento
DILIC/IBAMA

RMH

Fls 2389
Proc 353400
Rubr

Ministério Público Federal
Procuradoria da República em Ourinhos

MMA - IBAMA
Documento:
02001.001873/2010-35
Data: 31/03/2010

Ofício nº 178/2010 (176) - SAC/PRM.
Ref. **Procedimento nº 1.34.024.000116/2010-17**

Ourinhos, 24 de março de 2010.

Senhor Diretor:

O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, pelo Procurador da República signatário, com fundamento no art. 8º, II, da Lei Complementar nº 75/93, objetivando instruir o procedimento em epígrafe, requisita a Vossa Senhoria, **no prazo de 20 (vinte) dias úteis a contar do recebimento**, (1) que esclareça se a América Latina Logística possui/mantém **licenciamento para funcionamento** e se o mesmo compreende armazenamento de combustíveis para abastecimento de locomotivas; (2) averigue denúncias de contaminação do solo pela ALL em razão do **derramamento constante de resíduos – notadamente combustíveis** – na extensão dos trilhos e no pátio de manobras e serviços da empresa em Ourinhos.

Saliente-se que embora exista Ação Civil Pública em curso, tal iniciativa não pode encobrir a falta do dever funcional dos agentes públicos envolvidos com o trato ambientalista, sob o grave risco de cada vez mais, transferir-se para o Judiciário a adoção de providências a prescindirem de sua presença.

Ao ensejo, apresenta protestos de estima e consideração.

Svamer Adriano Cordeiro
Procurador da República

Ao
Ilustríssimo Senhor
SEBASTIÃO CUSTÓRIO PIRES
Diretor de Licenciamento Ambiental
SCEN Trecho 02, Edifício Sede, Bloco C, 1º andar
Brasília/DF CEP 70818-900

À Petra.

Para conhecimento e providências.

01/04/10.

À Analista

Ciuliano

para atendimento, conforme do

formalização do guia constitucional

Tatiana Veil

atiana Veil de Souza

ordenadora de Licenciamento de Transporte

/DILIC/IBAMA

3/4/10

Fls 238
Proc 3534/00
Rubr.:

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SAIN L-4 Norte, Edifício Sede - Brasília - DF CEP: 70 800-200
Tel.: (0xx) 61 3316-1071 - URL: http://www.ibama.gov.br

OFÍCIO nº 383 /2010 –DILIC/IBAMA

Brasília, 19 de abril de 2010.

Ao Senhor
Svamer Adriano Cordeiro
Procurador da República
Procuradoria da República em Ourinhos
Av. Luis Saldanha Rodrigues, 2520 - Bairro Royal Park
CEP: 19907-510 – Ourinhos/SP
Fone: (14) 3302-6022

Senhor Procurador da República

1. Como deve ser do conhecimento de V.Sa, os servidores deste Instituto, reunidos em Assembléia Geral deliberaram, em 07 de abril do corrente ano, por entrar em greve por tempo indeterminado. Dentre as razões colocadas pelo movimento paredista para a deflagração da greve, encontra-se a ruptura de um processo de negociação em curso há vários anos, no qual se previa a reestruturação da Carreira de Especialista em Meio Ambiente, com o encaminhamento de Projeto de Lei ao Congresso Nacional que contemplasse, no mínimo, os pontos consensuados no Grupo de Trabalho instituído pela Portaria 244/09 do MMA cujos resultados foram encaminhados ao Ministro do Planejamento através do Aviso Ministerial nº 238/2009/GM/MMA em 05/11/2009.

2. Além desta questão, os servidores apontam para outros pontos ligados às condições de trabalho que, no caso desta Diretoria de Licenciamento Ambiental – DILIC, relacionam-se principalmente à grande demanda de trabalho, a pouca quantidade de servidores e a grande rotatividade de técnicos nesta diretoria. Estas condições, aliadas às questões salariais e, como já colocado, a interrupção das negociações com o Ministério do Planejamento levaram ao movimento paredista.

3. Frente ao exposto, solicito, mui respeitosamente, a compreensão de V.Sa. no sentido de conceder dilação de prazos para que as demandas sejam atendidas após o retorno as atividades normais desse Instituto.

4. Sem mais para o momento, coloco-me a disposição para eventuais esclarecimentos.

Atenciosamente.

PEDRO ALBERTO BIGNELLI
Diretor de Licenciamento Ambiental
DILIC/IBAMA

C:\Documents and Settings\[illegible]\Desktop\Oficio ABR\[illegible]

ر

ر

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente transporta

Carta nº 069/GMA/10

Fls 2382
Proc 3534/00
Rubr.:

Gerência de Meio Ambiente

Curitiba, 26 de Março de 2010.

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

MMA - IBAMA
Documento:
02001.002590/2010-19
Data: 14/04/2010

Assunto: ***Cumprimento Condicionante 2.3.20 da Licença de Operação 559/2006***

Prezado Senhor,

Venho através desta, encaminhar a condicionante 2.3.20, referente aos Relatórios trimestrais relacionando os produtos transportados no período, indicando os pontos de carregamento e volumes de carga transportada, indicando, se possível, a movimentação prevista para o trimestre subseqüente", conforme a solicitação da licença de operação 559/2006.

O relatório em anexo apresenta os volumes transportados de novembro de 2009 até Fevereiro de 2010 nos trechos do estado do Paraná e Santa Catarina.

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

Atenciosamente,

Dayane Gloria F. Nogueira.
Gerência de Meio Ambiente

De ordem, a OUTRA
Em 26/04/10.
Patricia.
Patrícia de Abreu
Secretária
CGTMO/DILIC

Rua Emílio Bertolini, 100 - Vila Oficinas - CEP: 82.920-030 – Curitiba/PR
Tel.: (41) 2141-7310 - Fax: (41) 2141-7358

Ao Aroldo

Daniel S.

para pm discutir quando da
finalização do grupo institucional

28/4/10

Beatriz Veil

Beatriz Veil de Souza
Planejamento de Transporte
DNIT

Fls 2383
Proc 353400
Rubr.:

TKU PR/SC (Milhão)

Origem	Destino	Mercadoria	nov-09	dez-09	jan-10	fev-10	Total geral
IAB	LAR	Minérios e Siderúrgicos	12	14	9	9	44
LAR	IAB	Minérios e Siderúrgicos	-	0	-	-	0
	LDP	Milho	-	1	1	-	2
		Óleo Vegetal	-	0	0	-	0
	LDV	Adubos e Fertilizantes	-	0	0	-	0
	LFC	Minérios e Siderúrgicos	3	-	-	3	5
		Outras mercadorias	1	0	3	1	5
		Soja	1	3	1	1	7
	LMG	Adubos e Fertilizantes	0	0	0	-	1
	LND	Adubos e Fertilizantes	0	0	0	0	2
	NDP	Minérios e Siderúrgicos	5	5	-	0	9
	NPY	Cimento	-	-	-	0	0
		Combustíveis	1	1	1	1	3
	NUG	Conteiner	1	1	-	-	2
		Minérios e Siderúrgicos	-	-	12	4	16
	SCV	Adubos e Fertilizantes	0	-	1	-	1
	ZAS	Adubos e Fertilizantes	-	0	0	-	0
	ZKC	Adubos e Fertilizantes	-	0	2	-	2
	ZPQ	Madeira	5	4	0	-	9
	ZTY	Arroz	-	0	-	-	0
		Minérios e Siderúrgicos	1	2	0	0	3
LAW	LAR	Combustíveis	0	-	-	-	0
	LDP	Combustíveis	9	10	11	10	40
	LGP	Combustíveis	10	9	9	9	37
	LLD	Combustíveis	15	15	11	12	52
	LMG	Combustíveis	21	19	18	22	79
	NPF	Combustíveis	-	-	0	0	0
	NPY	Combustíveis	-	-	-	1	1
	NRG	Combustíveis	-	-	-	0	0
	SCV	Combustíveis	4	3	5	2	14
	ZOU	Combustíveis	13	12	11	10	45
	ZPP	Combustíveis	9	9	8	11	36
LBR	LAR	Cimento	1	1	0	0	2
	LGP	Cimento	3	2	2	2	9
	LLD	Cimento	4	4	3	3	14
	LMG	Cimento	9	7	6	6	28
	NDP	Cimento	2	6	7	6	20
	NPF	Cimento	4	3	3	2	13
	NPY	Clinquer	26	22	28	31	106
	SCV	Cimento	10	8	8	8	33
LDP	LAR	Minérios e Siderúrgicos	-	0	0	0	0
	LDV	Adubos e Fertilizantes	3	2	4	5	13
		Conteiner	0	0	0	0	1
		Trigo	-	1	-	-	1

ر

ر

Fls 2384
Proc 3534/00
Rubr.:

continuação

	LFC	Milho	-	1	-	-	1
	LGP	Conteiner	0	0	0	0	1
	LIC	Trigo	2	1	1	0	4
	LLD	Adubos e Fertilizantes	1	2	9	9	21
		Milho	-	-	-	0	0
		Soja	1	-	-	-	1
		Trigo	-	11	3	0	14
	LMG	Açucar	-	0	-	-	0
		Adubos e Fertilizantes	40	33	47	22	141
		Milho	-	0	-	-	0
		Soja	1	-	-	-	1
	LND	Adubos e Fertilizantes	5	2	11	16	33
		Conteiner	3	3	2	2	10
	LUS	Conteiner	0	0	0	0	0
		Minérios e Siderúrgicos	0	0	0	-	0
	NPF	Adubos e Fertilizantes	1	-	-	-	1
	NRG	Adubos e Fertilizantes	2	-	-	-	2
	SCV	Adubos e Fertilizantes	9	11	23	11	54
		Conteiner	1	1	1	1	4
	ZAS	Adubos e Fertilizantes	-	-	-	1	1
	ZBU	Minérios e Siderúrgicos	0	1	1	1	3
	ZKC	Adubos e Fertilizantes	19	5	4	3	31
	ZOU	Adubos e Fertilizantes	23	29	10	3	65
LDV	LDP	Conteiner	1	0	1	0	2
		Óleo Vegetal	-	1	1	4	5
		Papel e Celulose	0	0	-	0	0
		Soja	14	4	3	8	29
		Trigo	-	-	3	0	3
	LLD	Adubos e Fertilizantes	-	-	0	-	0
		Óleo Vegetal	1	-	-	-	1
	LMG	Adubos e Fertilizantes	-	-	0	-	0
	LND	Adubos e Fertilizantes	1	1	3	1	7
		Conteiner	-	-	0	-	0
	NDP	Papel e Celulose	2	1	1	1	6
		Soja	0	-	-	-	0
	NUG	Conteiner	-	-	2	2	4
		Papel e Celulose	1	1	0	-	2
	SCV	Adubos e Fertilizantes	1	5	5	2	13
		Conteiner	0	0	-	-	0
	ZCK	Papel e Celulose	1	1	0	1	3
	ZMK	Óleo Vegetal	1	1	-	-	2
LFC	IAB	Minérios e Siderúrgicos	4	4	6	4	19
	LAR	Minérios e Siderúrgicos	2	1	1	1	5
		Trigo	2	-	-	1	3
	LCO	Trigo	1	-	-	-	1
	LDP	Milho	-	0	-	-	0
	LDV	Trigo	1	4	3	2	10
	LGP	Outras mercadorias	8	8	2	-	17
	LMG	Soja	1	-	-	-	1
	NDP	Minérios e Siderúrgicos	-	-	-	0	0
		Outras mercadorias	6	6	-	-	13
LFO	ZBZ	Madeira	-	0	-	0	0
		Outras mercadorias	0	-	-	-	0

ر

ر

continuação

	ZNW	Madeira	0	0	0	0	0
LGP	LAR	Trigo	-	1	-	1	2
	LDP	Milho	1	1	-	-	2
	LDV	Conteiner	-	-	-	0	0
		Madeira	0	0	0	0	1
	LFC	Milho	-	3	-	-	3
	LND	Conteiner	-	-	-	0	0
	LUS	Conteiner	-	1	-	0	1
	NDP	Soja	-	-	-	1	1
	ZTY	Trigo	-	1	-	0	2
LHA	LDP	Papel e Celulose	5	5	5	3	17
	LDV	Papel e Celulose	0	0	0	0	1
	ZTY	Papel e Celulose	0	1	0	-	1
LIP	LLD	Cimento	2	2	2	2	9
	SCV	Cimento	1	1	1	1	5
LJY	LDP	Milho	2	2	4	1	9
	NES	Milho	2	9	1	-	12
	NMN	Milho	-	1	-	-	1
	NPF	Milho	-	1	0	-	1
LJZ	LAW	Combustíveis	1	1	1	1	3
	NPY	Combustíveis	1	1	-	0	2
	ZSO	Açucar	1	2	5	6	13
LLB	LAR	Madeira	1	1	0	0	2
	LDV	Madeira	-	-	0	-	0
LLD	LAW	Combustíveis	6	8	5	3	21
	LDP	Açucar	36	46	20	13	114
		Milho	23	10	22	13	67
		Óleo Vegetal	0	-	-	-	0
		Soja	31	17	28	62	138
		Trigo	9	21	9	2	42
	LFC	Milho	10	19	-	-	28
		Soja	-	-	10	40	51
	NBG	Combustíveis	-	-	0	-	0
	NDP	Minérios e Siderúrgicos	1	12	-	-	14
	NES	Milho	14	5	-	-	19
	NIJ	Combustíveis	0	0	-	-	0
	NPF	Combustíveis	1	1	1	1	3
		Milho	26	9	-	-	35
	NPY	Combustíveis	6	5	3	3	17
		Minérios e Siderúrgicos	11	0	8	9	29
	NRG	Combustíveis	0	0	1	0	2
	NSM	Combustíveis	-	-	0	-	0
LLS	LDP	Papel e Celulose	2	0	2	2	6
	NUG	Conteiner	1	1	2	1	5
LLZ	ZBZ	Madeira	-	-	0	0	0
LMG	LAR	Trigo	-	-	3	0	3
	LAW	Combustíveis	3	3	4	1	11
	LDP	Açucar	97	102	56	2	257
		Combustíveis	6	-	-	-	6
		Milho	20	21	41	25	108
		Soja	22	9	25	165	221
		Trigo	0	6	6	2	15
	LDV	Soja	-	-	-	5	5

continuação

	LFC	Milho	29	32	4	-	65
		Soja	-	-	1	107	108
	LLD	Adubos e Fertilizantes	-	-	0	-	0
	NDP	Milho	1	-	-	-	1
	NES	Milho	20	25	6	-	51
	NMN	Milho	-	2	-	-	2
	NPF	Milho	17	3	4	-	24
	NPY	Combustíveis	2	2	2	2	7
	NSM	Combustíveis	-	-	1	-	1
	NVA	Milho	0	-	-	-	0
LMK	LMG	Adubos e Fertilizantes	0	1	-	-	1
	LRL	Adubos e Fertilizantes	4	1	1	1	6
	SCV	Adubos e Fertilizantes	-	-	1	0	1
LMN	LDP	Açucar	6	24	10	-	40
		Combustíveis	13	14	8	-	35
LND	LDP	Conteiner	14	11	11	11	48
		Trigo	5	5	2	-	12
	LFC	Soja	-	-	2	-	2
	LGP	Conteiner	0	0	-	-	0
	SCV	Conteiner	-	-	0	0	0
LRL	LDP	Açucar	3	10	25	22	60
LTR	LLD	Adubos e Fertilizantes	2	4	0	-	6
	LMG	Adubos e Fertilizantes	4	1	4	2	11
	LRL	Adubos e Fertilizantes	1	-	-	-	1
	NVA	Adubos e Fertilizantes	1	-	3	1	4
LUS	LAR	Conteiner	-	0	-	-	0
	LDP	Conteiner	0	0	0	0	1
	SCV	Conteiner	0	0	0	0	1
NCZ	LAW	Combustíveis	-	-	-	0	0
	LDP	Soja	6	6	7	0	19
NDP	LAR	Madeira	6	-	0	-	6
		Petroquímicos	3	3	3	2	11
	LLD	Papel e Celulose	3	2	5	2	12
NES	LDP	Soja	8	-	-	-	8
NPF	LAW	Combustíveis	-	-	-	1	1
	LDP	Soja	-	2	-	-	2
NPY	LAR	Combustíveis	10	12	10	10	42
		Petroquímicos	-	-	0	-	0
	LAW	Combustíveis	12	13	14	12	51
NRG	LDP	Adubos e Fertilizantes	-	1	2	-	3
		Trigo	-	-	-	1	1
	LGP	Combustíveis	1	1	1	-	3
	LLD	Adubos e Fertilizantes	-	-	-	3	3
		Combustíveis	4	4	8	-	16
	LMG	Adubos e Fertilizantes	-	-	-	2	2
	SCV	Adubos e Fertilizantes	-	-	5	2	7
NUG	LAR	Arroz	0	-	-	-	0
		Conteiner	3	1	4	3	12
	LLD	Arroz	0	-	0	1	1
ZBZ	LLD	Cimento	1	1	1	1	4
	LMG	Cimento	2	1	2	2	8
ZOU	LAW	Combustíveis	21	17	20	15	73
ZTY	LAR	Conteiner	1	1	1	0	3

ر

ر

Fls 2387
3534/00
Rubr.

continuação							
		Petroquímicos	-	-	-	1	1
ZZA	LAR	Cimento	0	0	0	0	1
	LND	Cimento	9	9	12	7	38
	LUS	Cimento	4	3	3	3	12
Total geral			892	842	759	833	3.327

ر

ر

Fls 2388
Proc 3534/00
Rubr

AMERICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

Gerência de Meio Ambiente

Carta nº 166/GMA/10

Curitiba, 19 de maio de 2010.

MMA - IBAMA
Documento:
02001.004906/2010-07

Data: 24/05/2010

Ao
IBAMA
Ilma. Sra.Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transportes
SCEN, Ed. Sede do IBAMA , Bloco "C" 1º andar
Asa Norte - Brasília DF

Assunto: Cumprimento da Condicionante 3.1 da LO 888/2009 – Malha Ferroviária do RS

Prezada Senhora,

Em Atendimento às Condicionantes integrantes da Licença de Operação nº 888/2009 em seu sub-item 3.1, emitida em 18/11/2009 por esse Órgão para operação da Malha Ferroviária do Rio Grande do Sul, vimos apresentar o Plano de Trabalho relativo aos Programas Ambientais.

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

Atenciosamente,

Gerência de Meio Ambiente

Encaminhe à CGTMO
Em 26/05/10.
Patrícia

Patrícia de Abreu
Secretária
CGTMO/DILIC

Rua Emílio Bertolini, 100 - Vila Oficinas - CEP: 82.920-030 – Curitiba/PR
Tel.: (41) 2141-8668 - Fax: (41) 2141-7358

Ao Dr Daniel Pinho

Analisar o documento e avaliar a necessidade de realização de vistoria técnica

Ministério Público Federal
Procuradoria da República em Ourinhos

Fls. 2389
Proc. 353400
Rubr.:

MMA - IBAMA
Documento:
02001.007938/2010-56

Ofício nº 382/2010 (3ºA) - SAC/PRM
Ref. **Procedimento nº 1.34.024.000116/2010-17**

Data: 09/06/2010

Ourinhos, 28 de maio de 2010.

Senhor Diretor:

O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, pelo Procurador da República signatário, com fundamento no art. 8º, II, da Lei Complementar nº 75/93, objetivando instruir o procedimento em epígrafe, requisita a Vossa Senhoria, **no prazo de 20 (vinte) dias úteis a contar do recebimento**, (1) que esclareça se a América Latina Logística possui/mantém **licenciamento para funcionamento** e se o mesmo compreende armazenamento de combustíveis para abastecimento de locomotivas; (2) averigue denúncias de contaminação do solo pela ALL em razão do **derramamento constante de resíduos – notadamente combustíveis** – na extensão dos trilhos e no pátio de manobras e serviços da empresa em Ourinhos.

Saliente-se que embora exista Ação Civil Pública em curso, tal iniciativa não pode encobrir a falta do dever funcional dos agentes públicos envolvidos com o trato ambientalista, sob o grave risco de cada vez mais, transferir-se para o Judiciário a adoção de providências a prescindirem de sua presença.

Ao ensejo, apresenta protestos de estima e consideração.

Svamer Adriano Cordeiro
Procurador da República

Ao
Ilustríssimo Senhor
SEBASTIÃO CUSTÓRIO PIRES
Diretor de Licenciamento Ambiental
SCEN Trecho 02, Edifício Sede, Bloco C, 1° andar
Brasília/DF CEP 70818-900

À CGTMO/COTRA

para manifestação e atendimento.

22.06.10

Jailson Carvalho Siqueira
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Assessor

Ao Dr Mateus

Para manifestação

23.06.10

Lúcio Lima da Mota
Coordenador de Licenciamento de Transporte, Rodovias e Ferrovias
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

À Dra. Laura, para manifestação

25/06/10

Mateus Salome do Amaral
Analista Ambiental
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA
Matrícula: 1712562

Fls 2390
Proc. 353400

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
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco C, Brasília – DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3307-1801 – URL: http://www.ibama.gov.br

Ofício nº 618/2010 – DILIC/IBAMA

Brasília, 01 de julho de 2010.

Ao Senhor
Svamer Adriano Cordeiro
Procurador da República
Procuradoria da República em Ourinhos
Av. Luis Saldanha Rodrigues, 2520 – Bairro Royal Park
CEP 19907-510 Ourinhos/SP
Tel: (14) 3302 6022

Assunto: **Ref. Procedimento nº 1.34.024.000116/2010-17**

Senhor Procurador da República,

1. Em resposta ao ofício nº 382/2010 (394) – SAC/PRM, informo que a ALL Logística possui as seguintes Licenças de Operação: LO nº 559/2006, LO nº 748/2008 e LO nº 888/2009 referentes a regularização da malha ferroviária nos estados de Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul. Informo ainda que a malha ferroviária no Estado de São Paulo está em processo de regularização por este Instituto.

2. Em relação ao armazenamento de combustíveis para abastecimento de locomotivas, informo que todas as unidades de apoio referentes à malha ferroviária da ALL estão em processo de licenciamento por este instituto.

3. Em relação às denuncias de contaminação do solo pela ALL em razão do derramamento constante de resíduos, informo que foi realizada vistoria no local e foi confeccionado o Relatório de Vistoria nº 024/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, encaminhado em anexo.

Atenciosamente,

Pedro Antonio Bignelli
Diretor de Licenciamento
DILIC/IBAMA

DSP

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

Fls 22911
3534/00
ALL - Malha Sul

Carta GMA nº 196/2010

Curitiba, 07 de Julho de 2010.

MMA - IBAMA
Documento:
02001.011137/2010-95
Data: 09/07/10

Ao
IBAMA
Ilmo. Sr. Pedro Alberto Bignelli
Diretor de Licenciamento
SCEN, Ed. Sede do IBAMA , Bloco "C" 1º andar
Asa Norte - Brasília DF

Assunto: ***Renovação de Licença de Operação nº 559/2006 – América Latina Logística Malha Sul S.A.***

Prezado Senhor,

Vimos por meio desta solicitar a renovação da LO – Licença de Operação nº 559/2006, relativa a operação da malha ferroviária concedida a América Latina Logística Malha Sul, para transporte de cargas, nos estados do Paraná e Santa Catarina, contemplando: a via férrea principal, os pátios de cruzamento, os pátios de formação de composições e carregamentos e os ramais ferroviários

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

Atenciosamente,

Durval Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente

Rua Emílio Bertolini, 100 - Vila Oficinas - CEP: 82.920-030 – Curitiba/PR
Tel.: (41) 2141-7388 - Fax: (41) 2141-7358

À COTMO/COTRA/COPAH
para conhecimento
e providências.
13.07.10

Edilson Carvalho Siqueira
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Assessor

Ao Dr. Daniel Pinto
Para análise e
manifestação
19.07.10

Lúcio Lima da Mota
Coordenador de Licenciamento de
Transporte, Rodovias e Ferrovias
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Fls 2392
3534/00

LICENCIAMENTO AMBIENTAL FEDERAL

SOLICITAÇÃO DE LICENÇA
Renovação de Licença de Operação - RLO

DADOS DO REQUERENTE		
Nome ou Razão Social: ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S.A.		
Número de Inscrição: 2756		
CNPJ/CPF: 01.258.944/0005-50	Endereço: Rua Emílio Bertolini,100	
CEP: 82920-030	Telefone: (0xx41) 2141-7388	Fax: (0xx41) 2141-7358
Email: dayane.nogueira@all-logistica.com		
Bairro: Vila Oficinas		
Município: CURITIBA		
Estado: PARANA		
DADOS DO EMPREENDIMENTO		
Identificador: 02017.003534/2000-42		
Nome: ALL - Malha Ferroviária Sul - Trechos Rio Branco do Sul - Curitiba, e Curitiba - Paranaguá		
Tipologia: Ferrovia		
Orgão(s) Financiador: BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social		
Valor do Empreendimento: R$ 1.600.000.000,00		
Declaro, para os devidos fins, que o desenvolvimento das atividades relacionadas nesse requerimento realizar-se-á de acordo com os dados transcritos no formulário de solicitação de abertura de processo.		
Alexandre de Moraes Zanelatto	Assinatura:	
Data de envio da solicitação: 07/07/2010		

MMA - IBAMA
Documento:
02001.011160/2010-80
Data: 12/07/10

Fls 2393
Prx. 3534/00
Rubr.:

Gerência de Meio Ambiente

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

Carta nº 201/GMA/09

Curitiba, 08 de Julho de 2010.

Ao

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

Ilmo. Sr. Pedro Alberto Bignelli

Diretor de Licenciamento

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

70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: ***Cumprimento Condicionantes da Licença de Operação 559/2006 e Licença de Operação 784/2008***

Prezados Senhores,

Venho através desta, encaminhar o Relatório de Implantação do cumprimento das condicionantes da Licença de Operação 559/2006 e 784/2008.

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

Atenciosamente,

Durval Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente

Rua Emílio Bertolini, 100 - Vila Oficinas - CEP: 82.920-030 – Curitiba/PR
Tel.: (41) 2141-7310 - Fax: (41) 2141-7358

À COTRA/COPAH
para conhecimento e providências.

12.07.10

Edilson Carvalho Siqueira
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Assessor

Ao Dr Daniel P.
Para conhecimento
20.07.10

Lima da Mota
Coordenador de Licenciamento de
Transporte, Rodovias e Ferrovias
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

MMA - IBAMA
Documento:
02001.011161/2010-24
Data: 12/07/10

Fls 22974
Nº 3534/00
Gerência de Meio Ambiente

Carta nº 202/GMA/10

Curitiba, 08 de Julho de 2010.

Ao

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

Ilmo. Sr. Pedro Alberto Bignelli

Diretor de Licenciamento

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

70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: ***Cumprimento Condicionante 3.1 da Licença de Operação nº 888/2009***

Prezado Senhor,

Venho através desta, apresentar os programas ambientais do Estado do Rio Grande do Sul, em cumprimento às condicionantes da Licença de Operação Nº 888/2009.

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

Atenciosamente,

Durval Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente

Rua Emílio Bertolini, 100 - Vila Oficinas - CEP: 82.920-030 – Curitiba/PR
Tel.: (41) 2141-7310 - Fax: (41) 2141-7358

À COTMO/COPAH

para conhecimento

e manifestação.

13.07.10

Luisa Carvalho Siqueira
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Assessor

Ao Dr Daniel P.

Para análise e

manifestação

26.07.10

Lúcio Lima da Mota
Coordenador de Licenciamento de
Transporte, Rodovias e Ferrovias
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

MMA - IBAMA
Documento:
02001.015185/2010-52
Data: 20/07/10

Gerência de Meio Ambiente

Fls 2395
Rubr.:

Carta nº 206/GMA/2010

Curitiba, 17 de Julho de 2010.

Ao

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

Ilmo. Sr. Jorge Luiz Brito Cunha Reis

Coordenador Geral de Licenciamento

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

70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: ***Consulta Referente à Regularidade de Licenciamento Ambiental da Ferrovia América Latina Logística do Brasil S.A.***

Prezado Senhor,

Considerando que os trechos da ALL – América Latina Logística do Brasil S.A., nos estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul estão em processo de licenciamento junto a este IBAMA, sob processo nº 02017.003534/00-42, vimos por meio desta solicitar a Vossa Senhoria as informações e confirmações indicadas abaixo:

> Confirmação de que a "ALL – América Latina Logística do Brasil S.A." encontra-se regular com relação aos procedimentos legalmente estabelecidos para obtenção do licenciamento operacional dos trechos ferroviários no estado do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo.

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

Atenciosamente,

Durval Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente

Rua Emilio Bertolini, 100 - Vila Oficinas - CEP: 82920-030 - Curitiba - PR
Tel. (41) 2141-7388 - Fax : (41) 2141-7358

Ao Dr Daniel P.
Para preparar resposta
26.07.10

Lúcio Lima da Mota
Coordenador de Licenciamento de
Transporte, Rodovias e Ferrovias
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Diga. Drª Giuliana
Ela bora resposta
26.07.10

Fls 2396
Proc 3534/00
Rubr.:

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 3316.1166 – URL: http://www.ibama.gov.br

Ofício nº 695/2010 – DILIC/IBAMA

Brasília, 27 de julho de 2010.

Ao Senhor
Durval Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial
América Latina Logística – ALL
Rua Emílio Bertolini, 100 – Cajuru
CEP. 82920-030 – Curitiba/PR
Tel: (41) 2141.7388 / Fax: (41) 2141.7358

Assunto: **Licenciamento Ambiental América Latina Logística do Brasil S. A..**

Senhor Gerente,

1. No âmbito do processo nº 02017.003534/2000-42, referente ao licenciamento ambiental da malha ferroviária e unidades de apoio América Latina Logística do Brasil S. A.. e em resposta à Carta nº 206/GMA/2010, confirmo que a empresa encontra-se regular com relação aos procedimentos legalmente estabelecidos para obtenção do licenciamento operacional dos trechos ferroviários nos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo.

Atenciosamente,

GUILHERME DE ALMEIDA
Diretor de Licenciamento Ambiental
Substituto

RECEBIDO
Em 27/07/2010

GCB

د

د

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nome a cura

MMA - IBAMA
Documento:
02001.015339/2010-14

Data: 26/07/10

Gerência de Meio Ambiente

Fls 2397
353400
353400

Carta nº 214/GMA/2010

Curitiba, 23 de Julho de 2010.

Ao

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

Ilmo. Sr. Lúcio Lima da Mota

Coordenador de Licenciamento de Transportes Rodovias e Ferrovias

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

70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: ***Reunião para apresentação das condicionantes da Licença de Operação 559/2006 e Licença de Operação 888/2009.***

Prezado Senhor,

Protocolamos neste IBAMA, nos dias 12/07/2010 e 20/07/2010 os relatórios de atendimento as condicionantes das Licenças de Operação dos estados do Paraná e Santa Catarina (LO 559/2006) e do Rio Grande do Sul (LO 888/2009) do processo nº 02017.003534/0042.

Solicitamos agora, uma reunião para apresentação destes estudos ambientais para a equipe técnica do IBAMA.

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

Atenciosamente,

Dayane Gloria Fagundes Nogueira

Gerência de Meio Ambiente

Rua Emílio Bertolini, 100 - Vila Oficinas - CEP: 82920-030 - Curitiba - PR
Tel.: (41) 2141-7388 - Fax : (41) 2141-7358

Ao Dr Daniel R.

Verifica junto à equipe técnica uma data para a realização da referida reunião

03.09.10

Flávio Lima da Mota
Coordenador de Licenciamento de Transporte, Rodovias e Ferrovias
CGTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nasceu para

Fls 2398
Proc 353400
Rubr.:

Gerência de Meio Ambiente

Carta nº 213/GMA/10

MMA - IBAMA
Documento:
02001.019619/2010-93

Data: 05/08/10

Curitiba, 28 de Julho de 2010.

Ao

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

Ilmo. Sr. Jorge Luiz Brito Cunha Reis

Coordenador Geral de Licenciamento

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

70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: ***Cumprimento Condicionante 2.3.20 da Licença de Operação 559/2006***

Prezado Senhor,

Venho através desta, encaminhar a condicionante 2.3.20, referente aos Relatórios trimestrais relacionando os produtos transportados no período, indicando os pontos de carregamento e volumes de carga transportada, indicando, se possível, a movimentação prevista para o trimestre subseqüente", conforme a solicitação da licença de operação 559/2006.

O relatório em anexo apresenta os volumes transportados de março até julho de 2010 nos trechos do estado do Paraná e Santa Catarina.

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

Atenciosamente,

Dayane Gloria F. Nogueira.

Gerência de Meio Ambiente

Rua Emílio Bertolini, 100 - Vila Oficinas - CEP: 82.920-030 – Curitiba/PR
Tel.: (41) 2141-7310 - Fax: (41) 2141-7358

Ao Dr. Daniel P.
Para análise
e
acompanhamento
24.08.10

Cícero Lima da Mota
Coordenador de Licenciamento de
Transporte, Rodovias e Ferrovias
COTRA/CGTMC/DILIC/IBAMA

TKU PR/SC (Milhão)						
Origem	Destino	Mercadoria	mar/10	abr/10	mai/10	jun/10
IAB	LAR	Siderúrgicos	10.653	13.261	12.266	11.172
LAR	LFC	Siderúrgicos	2.910	553	-	-
	NDP	Siderúrgicos	991	2.574	1.412	796
	NPY	Cimento	34	-	-	-
		Combustíveis	1.105	966	1.692	739
	NUG	Conteiner	-	68	420	904
		Siderúrgicos	-	8.967	5.479	-
	ZTY	Siderúrgicos	1.763	1.569	2.416	2.568
LAW	LDP	Combustíveis	8.316	8.628	10.692	12.638
	LLD	Combustíveis	18.165	14.055	14.484	15.669
	LMG	Combustíveis	22.190	19.327	18.115	19.235
	NCZ	Combustíveis	-	-	50	-
	NIJ	Combustíveis	-	139	-	-
	NPF	Combustíveis	-	424	-	-
	NPY	Combustíveis	1.407	-	-	-
	SCA	Combustíveis	3.120	3.014	2.812	1.721
	SGP	Combustíveis	10.960	9.922	7.497	6.435
	ZOU	Combustíveis	11.611	9.922	10.816	8.783
	ZPP	Combustíveis	10.776	12.421	10.520	7.846
LBR	LAR	Cimento	613	426	597	629
	LLD	Cimento	2.707	168	352	-
	LMG	Cimento	11.399	8.717	7.690	4.041
	NDP	Cimento	2.666	8.356	8.622	11.163
	NPF	Cimento	2.390	1.983	1.892	2.342
	NPY	Clinquer	36.137	21.762	22.255	27.604
	SCA	Cimento	9.998	10.426	11.492	8.656
	SGP	Cimento	2.734	2.446	3.155	2.731
LDP	JBU	Siderúrgicos	814	-	-	-
	LAR	Siderúrgicos	163	107	-	112
		Soja/Milho/Farelo	-	-	-	300
	LDV	Adubos e Fertilizantes	2.207	3.677	4.709	4.844
		Conteiner	201	375	378	430
		Soja/Milho/Farelo	-	-	13	-
	LIC	Soja/Milho/Farelo	370	-	773	333
	LLD	Açúcar	101	-	-	1.803
		Adubos e Fertilizantes	3.566	2.797	7.362	10.187
	LMG	Adubos e Fertilizantes	24.488	40.170	28.723	23.919
	LND	Adubos e Fertilizantes	4.163	5.377	7.523	4.980
		Conteiner	2.751	2.460	3.060	2.586
	LRL	Açúcar	-	-	-	236
	LUS	Conteiner	2	3	-	-
	SCA	Adubos e Fertilizantes	18.917	3.356	17.595	16.475
		Conteiner	1.638	1.178	1.152	1.638
	SGP	Conteiner	113	-	-	-
	ZAS	Adubos e Fertilizantes	527	-	461	264
	ZKC	Adubos e Fertilizantes	6.065	9.735	7.388	10.436
	ZOU	Adubos e Fertilizantes	10.906	13.727	14.848	18.387

د

د

Fls 2400
Proc 3534/00

Continuação

LDV	LDP	Celulose e Papel	140	283	111	169
		Conteiner	653	1.220	1.407	1.183
		Óleo vegetal	2.951	1.414	989	2.958
		Soja/Milho/Farelo	14.798	17.943	28.117	15.635
	LFC	Soja/Milho/Farelo	8.177	7.354	7.565	13.199
	LHA	Celulose e Papel	48	65	-	-
	LMG	Combustíveis	-	-	503	-
	LND	Adubos e Fertilizantes	549	1.982	1.004	1.015
	NDP	Celulose e Papel	1.777	3.880	3.497	3.372
	NUG	Celulose e Papel	842	-	1.185	-
		Conteiner	1.710	298	401	1.342
	SCA	Adubos e Fertilizantes	2.612	1.127	3.003	2.609
		Conteiner	14	-	-	-
	ZCK	Celulose e Papel	707	536	803	826
LFC	IAB	Siderúrgicos	5.414	6.484	6.836	6.814
	LAR	Siderúrgicos	1.113	1.299	1.574	1.773
	LDP	Soja/Milho/Farelo	-	66	154	95
	LDV	Soja/Milho/Farelo	49	493	1.186	1.333
	LMG	Soja/Milho/Farelo	3.370	2.597	42	-
LFO	ZBZ	Madeira	35	25	5	-
	ZNW	Madeira	10	-	-	-
LHA	LDP	Celulose e Papel	5.764	5.484	4.878	2.140
	LDV	Celulose e Papel	41	-	-	-
LIP	LLD	Cimento	1.746	1.857	2.140	1.556
	SCA	Cimento	1.235	1.312	1.023	1.056
LJY	LDP	Soja/Milho/Farelo	4.978	5.704	4.426	3.680
LJZ	ISN	Açúcar	3.466	-	-	-
	LAW	Combustíveis	351	834	96	684
	NPY	Combustíveis	48	168	59	1.603
LLB	LAR	Madeira	317	155	-	140
LLD	LAW	Combustíveis	4.365	2.489	4.207	5.070
	LDP	Açúcar	2.270	13.942	31.868	47.186
		Óleo vegetal	-	-	402	948
		Soja/Milho/Farelo	129.894	100.659	97.176	82.719
	LFC	Soja/Milho/Farelo	81.424	40.801	88.121	62.529
	NCZ	Combustíveis	-	-	811	401
	NDP	Siderúrgicos	-	-	5.311	4.486
	NIJ	Combustíveis	346	-	-	-
	NPF	Combustíveis	1.000	503	2.250	2.659
	NPY	Combustíveis	2.591	2.537	5.868	6.436
		Siderúrgicos	15.305	13.946	9.053	10.080
	NRG	Combustíveis	497	286	397	286
	NSM	Combustíveis	-	-	1.317	389
LLS	LAR	Cimento	-	-	11	-
	LDP	Celulose e Papel	124	872	709	603
	NUG	Conteiner	2.369	1.911	2.358	1.427
LLZ	ZBZ	Madeira	16	20	52	181
LMG	LAW	Combustíveis	2.220	1.920	3.490	2.462
	LDP	Açúcar	12.875	63.361	116.495	136.853
		Combustíveis	-	3.249	12.805	16.404
		Óleo vegetal	952	326	5.317	12.941
		Soja/Milho/Farelo	231.903	162.481	135.460	110.418

ر

ر

Fls 2401
Proc 3534/00

Continuação

	LDV	Soja/Milho/Farelo	852	-	-	-
	LFC	Óleo vegetal	4.669	10.475	9.417	650
		Soja/Milho/Farelo	130.088	95.830	98.621	122.362
	NCZ	Combustíveis	-	-	71	264
	NPY	Combustíveis	1.320	1.278	2.956	2.044
	NSM	Combustíveis	-	-	50	-
	SCA	Adubos e Fertilizantes	-	50	-	-
LMN	LDP	Açúcar	16.118	8.210	15.327	31.391
		Combustíveis	-	945	-	3.789
LND	LDP	Conteiner	11.250	12.151	12.397	10.320
		Soja/Milho/Farelo	335	-	-	562
	LFC	Soja/Milho/Farelo	2.257	7.291	2.693	1.795
LRL	LDP	Açúcar	15.129	22.501	23.864	18.375
LRO	LFC	Soja/Milho/Farelo	-	120	-	-
LTR	LMG	Adubos e Fertilizantes	348	2.051	3.089	3.099
	SCA	Adubos e Fertilizantes	-	-	-	772
LUS	LDP	Conteiner	62	141	52	-
	SCA	Conteiner	143	371	345	136
NDP	LAR	Petroquímicos	1.279	2.182	3.007	3.242
	LLD	Celulose e Papel	2.761	3.472	2.642	3.887
NPY	LAR	Combustíveis	11.632	9.600	10.546	13.750
	LAW	Combustíveis	14.016	13.343	8.760	8.114
NRG	LDP	Adubos e Fertilizantes	-	1.795	7.476	-
	LMG	Adubos e Fertilizantes	-	1.039	528	-
	SCA	Adubos e Fertilizantes	1.085	-	1.142	-
NUG	LAR	Conteiner	4.037	2.290	3.669	5.195
		Siderúrgicos	152	-	-	-
		Soja/Milho/Farelo	445	156	1.454	449
	LLD	Soja/Milho/Farelo	1.187	606	-	314
SGP	LDP	Soja/Milho/Farelo	708	-	-	-
	LDV	Madeira	281	50	65	137
	LMG	Combustíveis	-	493	-	-
ZBZ	LLD	Cimento	4.412	3.922	5.597	4.967
	LMG	Cimento	2.054	4.007	6.361	4.898
ZOU	LAW	Combustíveis	17.263	16.855	20.121	18.676
	LDP	Açúcar	-	-	1.529	5.269
ZTY	LAR	Petroquímicos	916	938	200	275
		Siderúrgicos	-	-	12	-
ZZA	LAR	Cimento	202	337	397	223
	LND	Cimento	11.807	9.140	10.365	10.504
	LUS	Cimento	3.440	3.120	3.341	3.350
Total geral			1.060.954	949.698	1.099.291	1.089.073

ر

ر

Fls 2402
Proc 3534/00

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

Carta GMA 257/10

Araraquara, 30 de Agosto de 2010.

Assunto: Informativo de Simulado.

Prezados,

Considerando que as atividades de treinamento e prevenção de acidentes são necessárias e pertinentes a operação ferroviária;

Considerando que esta ALL propõe-se a realizar parcerias com órgãos públicos e privados dos municípios onde possui atividades;

Viemos através desta, informá-los e convidá-los a participar do simulado que realizaremos amanhã, 31/08/2010, às 09:00, no Pátio ferroviário de Avaré, em conjunto com a Defesa Civil do município.

Aproveitamos a oportunidade para reiterar os protestos de consideração e respeito.

Atenciosamente.

Dejair Dietrich Piekarski
Coordenador de Meio Ambiente
tel.: (16) 8117 4811

À Drª Cristiana

Para conhecimento da equipe técnica e

anexar ao processo

01.07.10

Cícero Lima da Mota
Coordenador de Licenciamento de Transporte, Rodovias e Ferrovias
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Fls 2403
Proc. 353400

IBAMA

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Site: www.ibama.gov.br

Comunicado de Ocorrência de Acidente Ambiental – Informações Preliminares

Fonte da informação: (X) comunicado da empresa/responsável ( ) verificação na mídia ( ) denúncia ( ) outra(s) fonte(s).
Identificar: _____

1. Localização do acidente/incidente
Unidade da Federação: São Paulo ____ Coordenadas: km 218+700
Município: ____Ibaté_____ Complementação: _____
( ) rodovia (X) ferrovia ( ) embarcação ( ) aeronave ( ) terminal - portos, ancoradouros etc. ( ) plataforma ( ) duto ( ) indústria ( ) armazenamento ( ) posto de combustível ( ) outros. Qual(is): _____
Especificar: _____

2. Tipo de evento
( ) derramamento ( ) descarrilamento ( ) tombamento (X) colisão ( ) explosão ( ) incêndio ( ) desastre natural
( ) outros. Qual(is): _____
Breve descrição do acidente/incidente: acidente com caminhão parado na FN,onde ouve colisão da composição ocorrendo incêndio do caminhão.

Identificação da Empresa/Responsável(is):
Nome: ___ALL Malha Norte_____ CNPJ/CPF: 24.962.466/0001-36_____( ) sem informação

3. Data e hora estimadas do acidente/incidente
Data: _30/08/10_ (dia/mês/ano) ___2__ª feira ( ) feriado ( ) sáb ( ) dom Hora: __09:00 hrs___ ( ) sem informação

4. Data e hora da primeira observação
Data: _____ (dia/mês/ano) _____ª feira ( ) feriado ( ) sáb ( ) dom Hora: _____ (x) sem informação

6. Tipo de produto
( ) óleo combustível ( ) produto químico ( ) outros. Qual(is): açúcar do caminhão
Especificação: _____ Quantidade aproximada: _____
(X) sem informação

7. Danos identificados
( ) óbitos/feridos ( ) curso(s) d'água ( ) mar ( ) praia ( ) ar ( ) solo ( ) fauna ( ) flora ( ) habitações próximas
( ) outros. Qual(is): _____ (x) sem informação

8. Informações ambientais
( ) UC Federal ( ) UC Estadual/Municipal ( ) possibilidade de dano em UC ( ) não atingiu UC ( ) APA (X) sem informação
Tipo e nome da unidade/descrição da APA: _____

9. Licenciamento/autorização ambiental
( ) federal ( ) estadual/distrital/municipal Tipo de licença/autorização
( ) sem licenciamento (x) sem informação. Outras informações: _____

10. Instituições/empresas já comunicadas
( ) OEMA ( ) Defesa Civil ( ) Corpo de Bombeiros ( ) Polícia Rodoviária (x) Outra(s) () sem informação
Especificar: Foi comunicado empresas especializadas em atendimento de emergências _____

11. Instituições/empresas atuando no local
( ) IBAMA ( ) OEMA ( ) Defesa Civil ( ) Corpo de Bombeiros ( ) Polícia Rodoviária (X) Outra(s) ( ) sem informação
Especificar: ___ Equipe de segurança e Meio Ambiente da ALL _____
Informações adicionais: _____

Informante Interno (IBAMA):
Nome: *Lucio Lima da Mota*
Unidade do IBAMA : DILIC
Cargo/função: Coordenador de Transporte de Ferrovias e Rodovias
Telefone/FAX: (61) 3316 1166 Data: 30/08/2010

Informante Externo (empresa/responsável, outros órgãos):
Nome: Dayane Gloria Fagundes Nogueira
Instituição/empresa: ALL Malha Norte
Cargo/função: Analista Ambiental
Contato (tel, e-mail, fax): *(41) 2141-7310/(41) 2141-7358*

Para preenchimento do IBAMA/SEDE:
Registro de Ocorrência nº _____/_____ - ___

د

د

Fls 2404
353400

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA
SUPERINTENDÊNCIA DO IBAMA NO ESTADO DO PARANÁ
Rua General Carneiro, 481 – Centro – Cep 80060-150 – Curitiba – PR

MEMO Nº 127 / 2010 - DICOF/SUPES/PR Curitiba, 24 de setembro de 2010

PARA : **LUCIO LIMA DA MOTA**
Coordenador de Licenciamento de Transportes, Rodovias e Ferrovias
IBAMA / DILIC / BRASÍLIA

Assunto: Solicitação de certidão.

Trata o presente expediente do acidente ferroviário ocorrido em 20.09.2010 no trecho da Serra do Mar entre Curitiba e Paranaguá, operado pela concessionária América Latina Logística – ALL envolvendo 25 vagões carregados com milho e açúcar.

Consta da Condicionante de Validade nº 2.6 da Licença de Operação nº 559/2006 (retificação) que, em caso de acidentes, deve a empresa comunicar a DILIC informando do ocorrido e relatando a situação imediatamente após o acidente.

Visando apurar eventual cometimento de infração administrativa por parte da empresa pela falta de atendimento da Condicionante nº 2.6, vimos pela presente consultar esta Coordenação de Transportes se houve, até o presente momento, o comunicado do acidente pela empresa. Caso positivo, favor informar quando exatamente (dia e hora) que a Coordenação tomou ciência do ocorrido, ao tempo que também solicitamos o envio de cópia do comunicado porventura encaminhado pela empresa.

Atenciosamente,

MARIA LUIZA GONÇALVES DE SOUZA
Chefe da Divisão de Controle e Fiscalização - DICOF
SUPES / IBAMA / PR

ر

ر

Fls 2405
353400

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Site: www.ibama.gov.br

Comunicado de Ocorrência de Acidente Ambiental – Informações Preliminares

Fonte da informação: (X) comunicado da empresa/responsável ( ) verificação na mídia ( ) denúncia ( ) outra(s) fonte(s).
Identificar: ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A.

1. **Localização do acidente/incidente**
Unidade da Federação: Paraná. Coordenadas: sem informação
Município: Piraquara Complementação: km 070+800
( ) rodovia (X) ferrovia ( ) embarcação ( ) aeronave ( ) terminal - portos, ancoradouros etc. ( ) plataforma ( ) duto ( ) indústria ( ) armazenamento ( ) posto de combustível ( ) outros.
Qual(is): _____ Especificar: _____

Tipo de evento
( ) derramamento (X) descarrilamento (X) tombamento ( ) colisão ( ) explosão ( ) incêndio ( ) desastre natural
( ) outros. Qual(is): _____

Breve descrição do acidente/incidente:
Vinte e cinco vagões tombados, carregados com açúcar e milho, três vagões descarrilados carregados com milho, equipes de mecânica e via já estão trabalhando interruptamente no local, técnicos e especialista na área de meio ambiente estão coordenando equipes no recolhimento do produto que vazou dos vagões acidentados.

2. **Identificação da Empresa/Responsável(is):**
Nome: ALL – América Latina logística Malha Sul S.A. CNPJ/CPF: 01.258.944/0005-50

3. **Data e hora estimadas do acidente/incidente**
Data: 20/09/2010 , 2ª feira ( ) feriado ( ) sáb ( ) dom Hora: 3:00 ( ) sem informação

4. **Data e hora da primeira observação**
Data: _____ (dia/mês/ano) _____ ª feira ( ) feriado ( ) sáb ( ) dom Hora: _____ (x) sem informação

5. **Condições meteorológicas**
( ) tempo bom ( ) tempo nublado ( ) tempo chuvoso ( ) neblina ( ) vento (x) sem informação

6. **Tipo de produto**
( ) óleo combustível ( ) produto químico (X) outros.
Qual(is): Milho e Açucar
Especificação: _____
Quantidade aproximada: Sem informação

7. **Danos identificados**
( ) óbitos/feridos ( ) curso(s) d'água ( ) mar ( ) praia ( ) ar ( ) solo ( ) fauna ( ) flora ( ) habitações próximas (X) sem informação
( ) outros. Qual(is) _____

8. **Danos a áreas protegidas**
( ) UC Federal ( ) UC Estadual/Municipal ( ) possibilidade de dano em UC ( ) não afetou UC ( ) APP (x) sem informação
Tipo e nome da unidade/descrição da APP: _____

9. **Licenciamento/autorização ambiental**
(X) federal ( ) estadual/distrital/municipal Tipo de licença/autorização: Licença de Operação 559/2006
( ) sem licenciamento ( ) sem informação. Outras informações: _____

10. **Instituições/empresas já comunicadas**
( ) OEMA ( ) Defesa Civil ( ) Corpo de Bombeiros ( ) Polícia Rodoviária (X) Outra(s) ( ) sem informação
Especificar: Equipe de Resposta a Emergência da ALL e Instituto Ambiental do Paraná-IAP

11. **Instituições/empresas atuando no local**
( ) IBAMA ( ) OEMA ( ) Defesa Civil ( ) Corpo de Bombeiros ( ) Polícia Rodoviária (x) Outra(s) ( ) sem informação
Especificar: Equipes da ALL

Informante Interno (IBAMA):
Nome:
Unidade do IBAMA:
Cargo/função:

Informante Externo (empresa/responsável, outros órgãos):
Nome: Durval Nascimento Netto
Instituição/empresa: ALL
Cargo/função: Gerente de Meio Ambiente

Para preenchimento do IBAMA/SEDE:
Registro de Ocorrência nº: _____/_____ - _____

RECEBIDO
Em 24/9/10
CGMA CGEMA

د

د

Fls 2406
Proc 3534/00
Rubr.:

IBAMA
MMA

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 435 /2010 - COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 28 de setembro de 2010.

À Chefe da Divisão de Controle e Fiscalização - DICOF da SUPES/IBAMA/PR

Assunto: **Comunicado de Ocorrência de Acidente Ambiental**

1. Em resposta ao memo nº 127/2010 - DICOF/SUPES/PR, informo que a ALL América Latina Logística Malha Sul S.A encaminhou no dia 24/09/10 o comunicado de Ocorrência de Acidente Ambiental ocorrido no dia 20/09/10, numa segunda feira às 3:00 horas.

2. Encaminho em anexo o Comunicado de Ocorrência para ciência e providencias.

Atenciosamente,

LÚCIO LIMA DA MOTA
Coordenador de Licenciamento de Transportes
Rodovias e Ferrovias
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

FAX TRANSMITIDO EM:
28/09/10
ÀS 16:43 H
RESPONSÁVEL:
FAX Nº:

ر

ر

Fls 2407
Proc 3534/00
Rubr.:

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

Curitiba, 23 de Setembro de 2010.

Assunto: Relatório do Acidente Ferroviário Km 70+800

Prezado Senhor,

No último dia 20 de setembro de 2010, foi registrado acidente ferroviário no município de Piraquara, no Km 70+800, entre as estações de Banhados e KM 70.

Envolveram-se no acidente: 28 vagões, 25 tombados e 3 descarrilados, 10 carregados com açúcar, 17 carregados com milho e 1 carregado com bubinas de papel.

Os trabalhos de atendimento ao acidente tiveram início imediato após o ocorrido, equipes da mecânica, via permanente, segurança e meio ambiente estão trabalhando no local.

No dia 22 de setembro foram retirados 4,5 vagões gôndolas carregados com açúcar, neste mesmo dia foram ensacados o equivalente a 1 vagão plataforma de milho.

No dia 23, hoje, foram carregados 3 vagões gôndolas carregados com produto formado da mistura de açúcar e água, mais o equivalente a 1 vagão gondola de milho foi ensacado.

Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 - Curitiba - PR
Tel.: (41) 2141-7371 - Fax : (41) 2141-7358

Ao Dr Daniel P.

Para consideração

e anexar ao

processo

06.10.10

Fábio Lima da Mata
Coordenador de Licenciamento de
Transporte, Rodovias e Ferrovias
SEMA/CGTMO/DILIC

Fls. 2498
Proc 353400
Rubr.:

A gente nunca pára

Atenciosamente,

FREDERICO DIAS FURQUIM VIEIRA
Gerencia de Meio Ambiente.
ALL – América Latina Logística

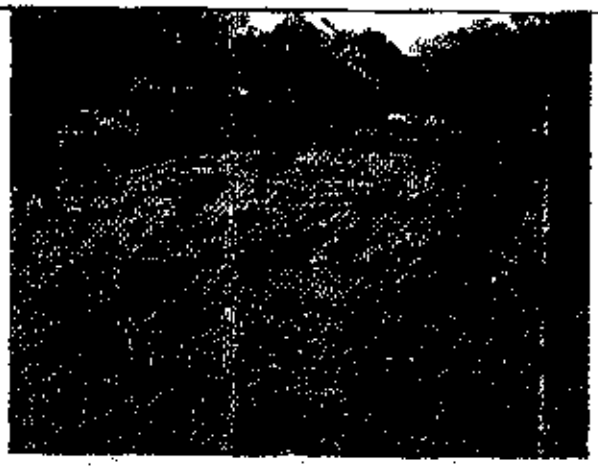
Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 - Curitiba - PR
Tel.: (41) 2141-7371 - Fax : (41) 2141-7358

ر

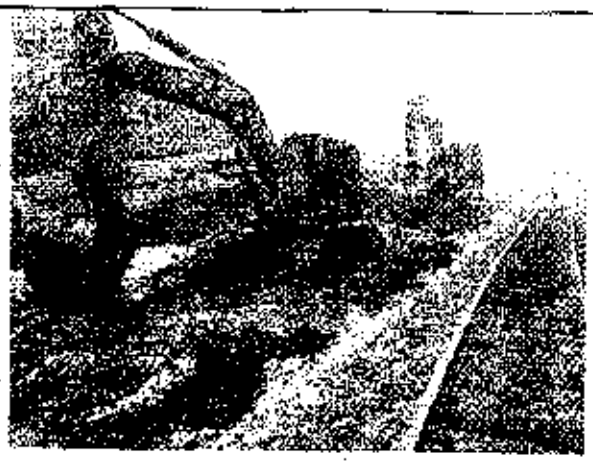
ر

Doc. 353400

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.



Material sendo coberto



Material sendo amontoado

Limpeza do material disperso

Seleção de dormentes e peças de vagões

Vagões a serem carregados

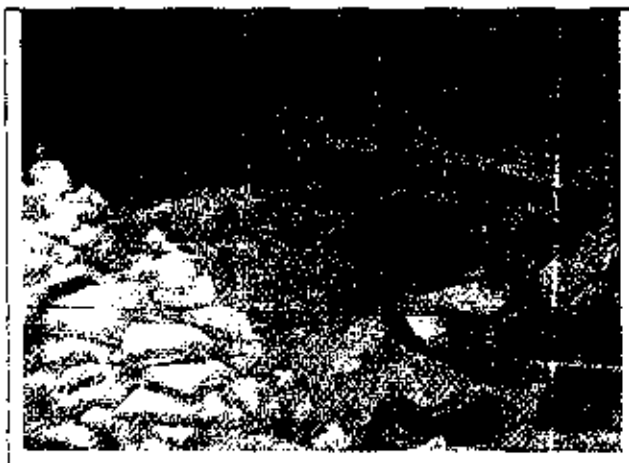
Gôndolas carregados com açúcar

Trabalhos dia 23 de setembro

Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 - Curitiba - PR
Tel.: (41) 2141-7371 - Fax : (41) 2141-7358

Fls 2410
Proc 353400
Rubr.:

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

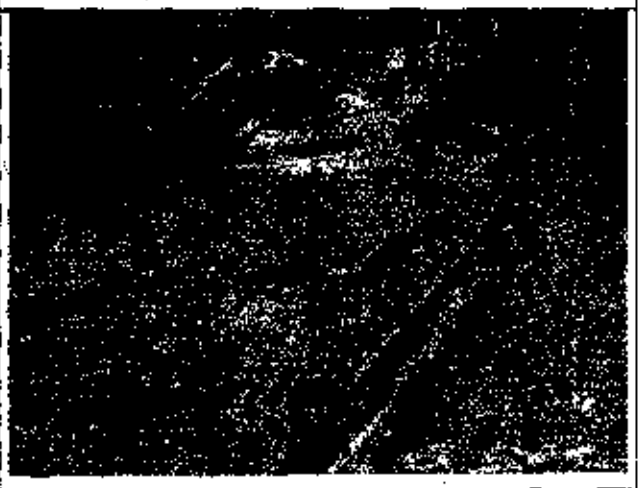


Material ensacado

Material ensacado

Material sendo empilhado

Material sendo carregado



Área parcialmente limpa

Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 - Curitiba - PR
Tel.: (41) 2141-7371 - Fax : (41) 2141-7356

ر

ر

Proc 3534/09
Rubr.:

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

Previsões e ação contínua, com o cumprimento das solicitações exigidas pelo Relatório de inspeção do IAP.

- Está acordado e já em mobilização o processo de construção de uma nova linha auxiliar(ramal) para facilitar a retirada dos vagões e resíduos do local. Com isso a circulação não será prejudicada e o recolhimento dos resíduos será realizado de modo mais eficiente e melhor estruturado. A previsão é de que a nova linha já esteja parte rasa do mesmo, já foram retirados.

- A equipe de recolhimento de resíduos será aumentada (hoje são 30 homens) a medida que houver necessidade ou exigência. Por enquanto a equipe presente está com bom rendimento.

- Os resíduos expostos ao tempo , estão sendo cobertos com lonas plásticas. Assim como o produto que está sendo recolhido nas sacarias.

- Estamos estimando que será necessário um número de 20 a 30 vagões gôndolas, para a retirada completa dos resíduos do local. A programação alinhada com as equipes é de descermos e carregarmos 3 vagões por dia de resíduo. Em conjunto iremos também providenciar, vagões plataformas para a retirada das sacarias já resgatadas.

Rua Emilio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 - Curitiba - PR
Tel.: (41) 2141-7371 - Fax : (41) 2141-7368

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

Após a realização do carregamento duas escavadeiras hidráulicas e uma retroescavadeira acondiciona o material em um montante para serem enlonadas até o próximo carregamento, minimizando a ação de interpéries.

Uma equipe com [illegible] trabalham na via permanente, equipes de massariqueiros estão organizando o plano de trabalho para início do corte de vagões condenados.

Banheiros químicos estão no local para atender os trabalhadores.

A seguir encontram-se fotos do acidente e dos trabalhos realizados.

Trabalhos dia 22 de setembro

Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 - Curitiba - PR
Tel.: (41) 2141-7371 - Fax : (41) 2141-7358

ر

ر

Re: Comunicado de acidente - KM70
Acidentes Ambientais - IAP para: Stefani Gabriele Age 23/09/2010 16:50

Obrigado,

Em 23/09/2010 às 16:49 horas, "Stefani Gabriele Age" <stefani.age@all-logistica.com> escreveu:

Boa Tarde,

Segue comunicado de acidente.

(See attached file: FAX IAP Acidente 70.doc)

Stefani Gabriele Age
GMA - Gerência de Meio Ambiente
ALL - América Latina Logística
fone: (41) 2141 - 7447

Visite o nosso site: www.all-logistica.com

(*) Antes de imprimir pense em sua responsabilidade e compromisso com o Meio Ambiente. Só imprima se for realmente necessário.

Ao Dr Daniel P.

Para consideração e

anexar ao

processo

06.10.10

Lucia Helena de Oliveira
Superintendente Geral de Gestão de Transporte, Rodoviário e Aéreo
SGTRA/GTIS/SGGE

Fls 2914
Proc 3534/00
Rubr.:

IBAMA
MMA

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Site: www.ibama.gov.br

Comunicado de Ocorrência de Acidente Ambiental – Informações Preliminares

Fonte da informação: (X) comunicado da empresa/responsável ( ) verificação na mídia ( ) denúncia ( ) outra(s) fonte(s).
Identificar: ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A.

1. **Localização do acidente/incidente**
Unidade da Federação: Paraná. Coordenadas: sem informação
Município: Piraquara Complementação: km 070+800
( ) rodovia (X) ferrovia ( ) embarcação ( ) aeronave ( ) terminal - portos, ancoradouros etc. ( ) plataforma ( ) duto ( ) indústria ( ) armazenamento ( ) posto de combustível ( ) outros.
Qual(is): _____ Especificar: _____

Tipo de evento
( ) derramamento (X) descarrilamento (X) tombamento ( ) colisão ( ) explosão ( ) incêndio ( ) desastre natural
( ) outros. Qual(is): _____
Breve descrição do acidente/incidente:
Vinte e cinco vagões tombados, carregados com açúcar e milho, três vagões descarrilados carregados com milho, equipes de mecânica e via já estão trabalhando ininterruptamente no local, técnicos e especialista na área de meio ambiente estão coordenando equipes no recolhimento do produto que vazou dos vagões acidentados.

2. **Identificação da Empresa/Responsável(is):**
Nome: ALL – América Latina logística Malha Sul S.A. CNPJ/CPF: 01.258.944/0005-50

3. **Data e hora estimadas do acidente/incidente**
Data: 20/09/2010, 2ª feira ( ) feriado ( ) sáb ( ) dom Hora: 3:00 ( ) sem informação

4. **Data e hora da primeira observação**
Data: _____ (dia/mês/ano) _____ª feira ( ) feriado ( ) sáb ( ) dom Hora: _____ (x) sem informação

5. **Condições meteorológicas**
( ) tempo bom ( ) tempo nublado ( ) tempo chuvoso ( ) neblina ( ) vento (x) sem informação

6. **Tipo de produto**
( ) óleo combustível ( ) produto químico (X) outros.
Qual(is): Milho e Açucar
Especificação: _____

8. **Danos a áreas protegidas**
( ) UC Federal ( ) UC Estadual/Municipal ( ) possibilidade de dano em UC ( ) não afetou UC ( ) APP (x) sem informação
Tipo e nome da unidade/descrição da APP: _____

9. **Licenciamento/autorização ambiental**
(X) federal ( ) estadual/distrital/municipal Tipo de licença/autorização: Licença de Operação 559/2006
( ) sem licenciamento ( ) sem informação. Outras informações: _____

10. **Instituições/empresas já comunicadas**
Especificar: Equipe de Resposta a Emergência da ALL e Instituto [illegible] ( ) sem informação

11. **Instituições/empresas atuando no local**
( ) IBAMA ( ) OEMA ( ) Defesa Civil ( ) Corpo de Bombeiros ( ) Polícia Rodoviária (x) Outra(s) ( ) sem informação
Especificar: Equipes da ALL

Informante Interno (IBAMA):
Nome:
Unidade do IBAMA:
Cargo/função:

Informante Externo (empresa/responsável, outros órgãos):
Nome: Durval Nascimento Netto
Instituição/empresa: ALL
Cargo/função: Gerente de Meio Ambiente
Contato (tel, e-mail, fax): durvalnn@all-logistica.com
(41)2141-7310

Para preenchimento do IBAMA/SEDE:
Registro de Ocorrência nº _____/_____ - _____

ر

ر

Re: Comunicado de acidente - KM70
Acidentes Ambientais - IAP para: Stefani Gabriele Age 23/09/2010 16:50

ok! recebido.

Grato

Em 23/09/2010 às 16:49 horas, "Stefani Gabriele Age" <stefani.age@all-logistica.com> escreveu:

Boa Tarde,

Segue comunicado de acidente.

ALL - América Latina Logística
Fone: (41) 2141 - 7447

Visite o nosso site: www.all-logistica.com

(*) Antes de imprimir pense em sua responsabilidade e compromisso com o Meio Ambiente. Só imprima se for realmente necessário.

ر

ر

Fls 2416
Proc: 353400
Rubr.

ALL
AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

Fone/Fax : (41) 3213-3464

De (From) : Durval Nascimento Netto
Empresa : (Organization) : ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A.
Gerência de Meio Ambiente

Data (Date) : 20/9/2010

Nº de Páginas inclusive esta : 1 (uma)

Em caso de erro contatar: (41) 2141-7310 ou 2141-7447

Prezados,

Informamos a ocorrência de acidente ferroviário no Km 70+800,entre as estações de Banhados e Km 70, o acidente ocorreu na madrugada de segunda feira por volta das 03:00.

Ocorreu o tombamento de vinte e cinco vagões, carregados com açúcar e milho, três vagões descarrilados carregados com milho, equipes de mecânica e via já estão trabalhando interruptamente no local, técnicos e especialista na área de meio ambiente estão coordenando equipes no recolhimento do produto que vazou dos vagões acidentados.

Quaisquer esclarecimentos, estamos à disposição.

Atenciosamente,

Durval Nascimento Netto
Gerência de Meio Ambiente

د

د

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nutre para.

RELATÓRIO PARCIAL DE OCORRÊNCIA
ACIDENTE NA SERRA DO MAR– PR

Acidente com Vagões Graneleiros de Açucar e Milho – PR

Setembro/2010

Aos cuidados de :

- Joaquim Crishineski

Tel.: (41) 2141-7371 - Fax: (41) 2141-7358

د

د

Fls 2418
Proc. 353400
Rubr.:

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

Curitiba, 23 de Setembro de 2010.

Assunto: ***Relatório do Acidente Ferroviário Km 70+800***

Prezado Senhor,

No último dia 20 de setembro de 2010, foi registrado acidente ferroviário no município de Piraquara, no Km 70+800, entre as estações de Banhados e KM 70.

Envolveram-se no acidente: 28 vagões, 25 tombados e 3 descarrilados. 10 carregados com açúcar, 17 carregados com [illegible]

Os trabalhos de atendimento ao acidente tiveram início imediato após o ocorrido, equipes da mecânica, via permanente, segurança e meio ambiente estão trabalhando no local.

No dia 22 de setembro foram retirados 4,5 vagões gôndolas carregados com açúcar. Neste mesmo dia foram encaçados o equivalente a 1 vagão plataforma de milho.

No dia 23, hoje, foram carregados 3 vagões gôndolas carregados com produto formado da mistura de açúcar e água, mais o equivalente a 1 vagão gôndola de milho foi encaçado.

Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 - Curitiba - PR
Tel.: (41) 2141-7371 - Fax : (41) 2141-7358

ر

ر

Fls 2419
Proc. 3534/00
Rubr.

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

Atenciosamente,

FREDERICO DIAS FURQUIM VIEIRA
Gerente de Meio Ambiente

Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 - Curitiba - PR
Tel.: (41) 2141-7371 - Fax : (41) 2141-7369

ر

ر

Fls.: 2420
Proc. 3534/00
Rubr.:
CGTMO/DILIC/IBAMA

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
COORDENAÇÃO GERAL DE TRANSPORTE, MINERAÇÃO E OBRAS CIVIS

SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316 1071 - Fax: (0xx) 61 3316.1166 - URL: http://www.ibama.gov.br

MEMÓRIA DE REUNIÃO

Local: IBAMA

Data: 15/10/2010

Horário: 14h30

Assunto: Ferrovias sob Concessão da ALL S.A.

Participantes: Registrados em Lista Anexa

Sobre a ALL Malha Norte

A) Com relação ao Terminal de Itiquira/MT, o representante da ALL informou que estará protocolando o Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA do empreendimento.

Sobre a ALL Malha Sul

A) A ALL informou que protocolou carta com solicitação de cópia do Parecer Técnico nº 033/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

B) Informou também que irá protocolar o atendimento do Programa de Educação Ambiental.

Sobre o trecho Perequê – Valongo da ALL Malha Paulista

A) Foram informadas pelas técnicas do IBAMA as pendências identificadas até o momento na análise da documentação protocolada.

B) Foi informado também que a avaliação do meio físico ainda não foi efetuada, o que poderá levar à solicitação de novas complementações.

Sobre a retirada de dormentes abandonados nas faixas de domínio da ALL Malha Paulista e Malha Oeste

A) A ALL vai incluir nos contratos de substituição de dormentes a obrigatoriedade de remoção dos dormentes retirados.

B) A ALL irá encaminhar ao IBAMA carta contendo:

- as notas fiscais de venda dos dormentes já removidos;
- cronograma de retirada dos dormentes, assim que finalizado.

ر

ر

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO E QUALIDADE AMBIENTAL
COORDENAÇÃO GERAL DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

SCEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco C, Brasília – DF CEP: 70.818-900
Tel. (0xx) 61 316-1071 Fax: (0xx) 61 313-1306 – URL: http://www.ibama.gov.br

LISTA DE PRESENÇA

ASSUNTO: AIL LOCAL: Brasília DATA: 15/10/10

NOME	ORGÃO/SETOR	TELEFONE	E-MAIL
[illegible]	IBAMA - [illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	IBAMA - DILIC	326-1771	[illegible]
GIOVANNA CORSINO BORANELLA	IBAMA/DILIC/COTEA	(61) 3316 1765	GIOVANNA.BORANELLA@IBAMA.GOV.BR
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Fls.: 2421
Proc.: 3534/00
Rubr.:

ر

ر

Fls 2422
Proc 353400
Rubr.

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 3316.1166 – URL: http://www.ibama.gov.br

Ofício nº 819 /2010 – GABIN/IBAMA

Brasília, 25 de outubro de 2010.

Ao Senhor
Durval Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial
América Latina Logística – ALL
Rua Emílio Bertolini, 100 – Cajuru
CEP. 82920-030 – Curitiba/PR
Tel: (41) 2141.7388 / Fax: (41) 2141.7358

Assunto: **Licenciamento Ambiental ALL Malha Sul.**

Senhor Gerente,

1. No âmbito do licenciamento ambiental da "Malha Ferroviária Sul", concedida à América Latina Logística S. A., informo que encontra-se em elaboração Parecer Técnico para a renovação da Licença de Operação nº 559/2006, referente à via férrea principal, aos pátios de cruzamento, aos pátios de formação e carregamento de composições e aos ramais ferroviários nos Estados do Paraná e Santa Catarina.

2. Informo que foi averiguado que a renovação da Licença de Operação nº 559/2006 foi solicitada com 93 dias de antecedência, o que caracteriza o descumprimento da condicionante geral nº 1.4, que estabelece o prazo de 120 dias, fato passível de aplicação das sanções legais cabíveis.

3. Ressalto, no entanto, que este fato não caracteriza a operação irregular da ferrovia pois, de acordo com o § 4º do Art. 18 da Resolução CONAMA nº 237/1997, entende-se que, a partir da solicitação de renovação, a Licença de Operação fica automaticamente renovada até a manifestação definitiva deste Instituto.

4. Destaco, ainda, que o descumprimento de quaisquer outras condicionantes da Licença de Operação nº 559/2006 também poderá levar à aplicação das sanções legais cabíveis.

Atenciosamente,

ABELARDO BAÊNA
Presidente do IBAMA

FAX TRANSMITIDO EM: 26/10/10
ÀS 08:40 h
RESPONSÁVEL: Aline
FAX Nº:

GCB

ر

ر

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nonca pára

Fls 2423
Proc 353400
Rubr.:

Gerência de Meio Ambiente

Carta nº 306/GMA/10

Curitiba, 14 de Outubro de 2010.

AO

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
SCEN – Trecho 2, Ed. Sede do IBAMA, Bloco C – 1º Andar
CEP: 70.818-900 BRASÍLIA/DF

MMA - IBAMA
Documento:
02001.031434/2010-57

Data: 15/10/2010

Prezado Senhor,

Vimos por meio desta solicitar cópia do Parecer Técnico nº 033 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA de 10/03/2010, com as conclusões deste órgão a respeito do Posto de Abastecimento e da área de Benjamin Nott, na cidade de Cruz Alta, no Rio Grande do Sul.

Sendo o que nos no momento, colocamo-nos à disposição para eventuais esclarecimentos adicionais que se façam necessários.

Atenciosamente,

Durval Nascimento Neto
Gerência de Meio Ambiente

Rua Emílio Bertolini, 100 - Vila Oficinas - CEP: 82920-030 - Curitiba - PR
Tel.: (41) 2141-7388 - Fax : (41) 2141-7358

A

COTRA - RODOVIAS E FERROVIAS

Att.

Eugênio Pio Costa
Coordenador Geral de Transportes,
Mineração e Obras Civis
CGTMO/DILIC/IBAMA

18.10.2010

À Dra Giuliana

Para atendimento

27.10.10

Coordenadora da Área de
Rodovias de Transporte Aéreos e Ferrovias
CGTMO/DILIC/IBAMA

2474
3.53400

ENVIADO POR: IBAMA-PR
MMA - IBAMA
DOCUMENTO:
02317.003653/2010-19
DATA 22/09/10

NO. TEL: 4133606151

04 OUT. 2010 12:12

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO PARANÁ
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE MARINGÁ

Ofício nº 962/2010-GAB/PRM **Maringá/PR, 16 de setembro de 2010.**

Senhor Superintendente,

Cumprimentando-o, no interesse da instrução do Inquérito Civil Público MPF PRM/Maringá nº 1.25.006.000313/2010-63, requisito a Vossa Senhoria que, no prazo de **10 (dez) dias úteis** a contar do recebimento deste, informe se já foram analisados os documentos apresentados pela ALL-América Latina Logística à DILIC/IBAMA no Protocolo nº 1685, de 12/02/2009, a saber, o "Estudo de Análise de Riscos", o "Plano de Ação de Emergência" e o "Relatório de Treinamento à Acidente Ferroviário", referentes ao túnel ferroviário situado no Novo Centro de Maringá/PR.

Cordialmente,

CARLOS ALBERTO SZTOLTZ
Procurador da República

À Sua Senhoria, o Senhor
JOSÉ ÁLVARO DA SILVA CARNEIRO
Superintendente – IBAMA/PR
Superintendência do IBAMA no Estado do Paraná
Rua General Carneiro, nº 481
80060-150 CURITIBA - PR

PARA N.L.A.
28/09/2010
HÉLIO SYDOL
SUPERINTENDENTE
IBAMA/PR

à DILIC, para conhecimento e manifestação.
Em: 04/10/10

A CGTMO.

06.10.10

Moara Menta Giasson
Assessora Técnica
DILIC/IBAMA

À

COTRA - RODOVIR E FERROVIR

Para manifestação ao Ministério Público, atenção aos prazos.

Att.

Eugênio Pio Costa
Coordenador Geral de Transportes
Mineração e Obras Civis
CGTMO/DILIC/IBAMA

À Dr.ª Cristiana

Para manifestação

27.10.10

AMERICA LATINA LOGISTICA

Gerência de Meio Ambiente

Fls 2425
Proc 353400
Rubr.

Carta nº 307/GMA/10

Curitiba, 14 de Outubro de 2010.

AO
ILMO. Sr. Lucio Lima da Mota
Coordenador de Licenciamento de Transportes
IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
SCEN – Trecho 2, Ed. Sede do IBAMA, Bloco C – 1º Andar
CEP: 70 818-900 BRASÍLIA/DF

MMA - IBAMA
Documento:
02001.031437/2010-91

Data: 15/11/10

Prezado Senhor,

A América Latina Logística do Brasil S.A, recebeu a Licença de Operação nº 559/2006, com validade de 4 anos, até a data de 04/10/2010.

Em 19 de dezembro 2006, através do ofício nº 487/2006 – COTRA/CGTMO/DILIC, foi encaminhada pelo IBAMA a RETIFICAÇÃO da Licença de Operação nº559/2006. Porém sem alteração da data da retificação no corpo da licença, mas informando no referido ofício a validade de 04 anos.

Sendo a retificação emitida em 19/dezembro/2004, entendemos que o do prazo de vencimento de 4 anos seria em 19/12/2010.

Durante estes anos fizemos investimentos em mais de R$ 15.000.000,00 (quinze milhões de reais) entre contratações, recuperações de áreas, treinamentos de colaboradores, melhorias e adequações de instalações e a implantação de um sistema de gestão ambiental nunca visto na operação ferroviária da extinta RFFSA, sendo que todos os resultados dos programas ambientais foram protocolados neste IBAMA.

Em m 07/07/2010 a América Latina Logística do Brasil, solicitou através do protocolo nº 02001.011137/2010-95 a renovação da Licença de Operação.

Rua Emilio Bertolini, 100 - Vila Oficinas - CEP: 82920-030 - Curitiba - PR
Tel.: (41) 2141-7388 - Fax : (41) 2141-7358

À

COTRA - RODOVIAS E FERROVIAS

AA. Eugênio Pio Costa
Coordenador Geral de Transportes,
Mineração e Obras Civis
CGTMO/DILIC/IBAMA

18.10.2010

À Drª Giuliana
Drª Lilian
Dr Fernando
Dr Diogo
Dr Paulo Brammy
Drª Fernanda
Drª Laura
Dr Daniel P

Para ciência, elaborar resposta e juntar ao processo

27.10.10

Cláudia Lima de Vasconcelos
Coordenadora de Licenciamento de Transporte, Rodovias e Ferrovias
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Fls 2426
Proc. 353400
Rubr.

Em 03/11/2010 recebemos o Auto de Infração nº 644753, por: "*estar operando sem licença ou autorização do órgão ambiental competente, sob alegação de ter solicitado a renovação intempestivamente*".

Agora, vimos por meio desta solicitar a manifestação deste órgão quanto ao prazo de vencimento da licença de operação e requerer com urgência a emissão da renovação da Licença de Operação nº 559/2006 conforme documentação já enviada e protocolada em 09/07/2010.

Colocamo-nos à disposição para eventuais esclarecimentos adicionais que se façam necessários.

Atenciosamente,

Durval Nascimento Neto
Gerência de Meio Ambiente

ر

ر

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

Fls 2427
Proc. 353400
Rubr.:

ALL – Malha Sul

Carta GMA nº 196/2010

Curitiba, 07 de Julho de 2010.

Ao
IBAMA
Ilmo. Sr. Pedro Alberto Bignelli
Diretor de Licenciamento
SCEN, Ed. Sede do IBAMA , Bloco "C" 1º andar
Asa Norte - Brasília DF

MMA - IBAMA
Documento:
02001.011137/2010-95

Data:

Assunto: ***Renovação de Licença de Operação nº 559/2006 – América Latina Logística Malha Sul S.A.***

Prezado Senhor,

Vimos por meio desta solicitar a renovação da LO – Licença de Operação nº 559/2006, relativa a operação da malha ferroviária concedida a América Latina Logística Malha Sul, para transporte de cargas, nos estados do Paraná e Santa Catarina, contemplando: a via férrea principal, os pátios de cruzamento, os pátios de formação de composições e carregamentos e os ramais ferroviários

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

Atenciosamente,

Durval Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente

Rua Emílio Bertolini, 100 - Vila Oficinas - CEP: 82.920-030 – Curitiba/PR
Tel.: (41) 2141-7388 - Fax: (41) 2141-7358

ر

ر

BANCO DO BRASIL | 001 | 00199.58412 30093.040621 00644.753212 1 000

Local de Pagamento: Pagável em qualquer Banco até o vencimento

Data de Vencimento: 03/11/2010

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

Agência / Cód. Cedente: 1607-1 / 333118-0

Data do Documento | Nº do Documento | Espécie do doc. | Aceite | Data do Processamento

Nosso número: 00030498200644753-5

Uso do Banco | Carteira: 18 | Espécie | Quantidade | Valor

(=) Valor do Documento: R$ 365.980,00

Instruções
- Documento válido por 90 dias, após procurar o IBAMA.
- Para pagamento até o vencimento será concedido o desconto de 30%.
- Aplicar multa de 10% até 30 dias do vencimento, após multa de 20%.
- Aplicar juros equivalente à SELIC acumulada, após o vencimento.
- Após o vencimento pagável somente no Banco do Brasil.

Governo Federal - Guia de Recolhimento da União GRU - Cobrança

(-) Desconto / Abatimento:

(-) Outras Deduções:

(+) Mora / Multa:

(+) Outros Acréscimos:

(=) Valor Cobrado:

Fls 2428

PTX 353400

Rub

Sacado: AMERICA LATINA LOGISTICA MALHA SUL S/A

Sacador Avalista: CNPJ Nº 01.258.944/0005-50

Autenticação Mecânica - 1 VIA - FICHA DE COMPENSAÇÃO

د

د

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Proteção Ambiental - DIPRO

644753

AUTO DE INFRAÇÃO [X] MULTA [ ] ADVERTÊNCIA

SÉRIE D

01 CODIGO DA CATEGORIA DO AUTUADO: ROTINA

02 CPF/CNPJ: 04.258.944/0005-50

03 NOME DO AUTUADO: AMERICA LATINA LOGISTICA MALHA SUL S/A

Fls 2429

04 FILIAÇÃO

Div 3534,00

05 NATURALIDADE

06 E-MAIL/TELEFONE/FAX/PROCESSO

07 DATA DE NASCIMENTO

08 ENDEREÇO: RUA EMILIO BERTOLINI Nº 100

09 BAIRRO OU DISTRITO: VILA OFICINAS

10 MUNICÍPIO (CIDADE): CURITIBA

11 UF: PR

12 CEP: 82.920-030

13 DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO

FUNCIONAR ATIVIDADE DE TRANSPORTE FERROVIARIO, INCLUSIVE DE COMBUSTIVEIS, PRODUTOS PERIGOSOS AO MEIO AMBIENTE, ATIVIDADE CONSIDERADA POTENCIALMENTE POLUIDORA, SEM LICENÇA OU AUTORIZAÇÃO DO ORGÃO AMBIENTAL COMPETENTE.
LICENÇA DE OPERAÇÃO Nº 559/2006 VENCIDA EM 04/10/2010 COM RENOVAÇÃO SOLICITADA INTEMPESTIVAMENTE.

14 INFRAÇÃO CAPITULADA COMO

15 ART.	16 INCISO/PARÁGRAFO	17 CAPUT	18 INCISO/PARÁGRAFO	19 ART.	20 INCISO/PARÁGRAFO	21 CAPUT	22 INCISO/PARÁGRAFO	23 ART.	24 INCISO/PARÁGRAFO	25 CAPUT	26 INCISO/PARÁGRAFO
70	—	72	II	3º	II	66	—	18	§4º		

27 DECRETO: LEI Nº 9605/98 | 28 DECRETO: DECRETO Nº 6514/08 | 29 DECRETO: RESOL. CONAMA Nº 237/97

30 [illegible]

31 CODIGO DA UNIDADE CONVENIADA: 421201

32 CODIGO CLASSE: 609906

33 VALOR: R$ 365.980,00

34 HORA DA AUTUAÇÃO: 16h00

35 LOCAL DA INFRAÇÃO: END. DA EMPRESA

36 MUNICÍPIO: CURITIBA

37 UF: PR

38 DATA DA AUTUAÇÃO: 14/10/2010

39 DATA DE VENCIMENTO: 03/11/2010

40 MATRÍCULA DO AUTUANTE: 4077770

41 ASSINATURA DO AUTUADO: DIRCEU NASCIMENTO NETO

42 ASSINATURA E CARIMBO DO AUTUANTE: Michel M. Kawachita, ANALISTA AMBIENTAL, IBAMA - MAT. 1401170

MOD 01 [illegible] 1ª VIA (BRANCO) PROCESSO 2ª VIA (AZUL) NOTIFICADO 3ª VIA (AMARELA) AUTUADO 4ª VIA (SEMATON) DEL SMITH

ن

ن

Fls 2430
Proc 3534/00

IBAMA

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

Memo nº 80/2010 -NLA/SUPES/IBAMA/PR.
Assunto: Ofício nº 962/2010 -GAB/PRM de 16/09/2010.
Curitiba, 04 de outubro de 2010.

Documento:
02001.035326/2010-53

Data: 19/10/2010

MMA - IBAMA

Senhora Diretora,

Anexo a este, segue o documento IBAMA/PR 02017.002638-2010-10 de 22/09/10, referente ao Ofício 962/2010- GAB/PRM de 16/09/2010, para conhecimento e manifestação da COTRA/ DILIC, visto que a ALL-América Latina Logística protocolou tais documentos na DILIC.

Recomendamos que as respostas sejam encaminhadas ao Sr. Procurador da República de Maringá, com cópia ao NLA/PR.

Atenciosamente

Sergio Roberto Xavier
Coordenador de Lic. Ambiental
IBAMA/PR

A CGTMO.
20.10.10

Moara Menta Giasson
Assessora Técnica
DILIC/IBAMA

Ilma. Sra.
Gisela Damm Forattini
Diretora de Lic. Ambiental
IBAMA-DILIC-Brasília

A
COTRA - Rodovias e Ferrovias
Att.

Eugênio Pio Costa
Coordenador Geral de Transportes,
Mineração e Obras Civis
CGTMO/DILIC/IBAMA

26.10.2010

À Dra Giuliana

Para análise e manifestação

27.12.10

Leto Lima da Mota
Coordenador de Licenciamento de Transporte, Rodovias e Ferrovias
IBAMA/CGTMO/DILIC/IBAMA

MMA - IBAMA
DOCUMENTO:
02017.002638/2010-12
DATA 22/09/10

Fls 2431
Doc 3534/00
Rubr.:

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO PARANÁ
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE MARINGÁ

Ofício nº 962/2010-GAB/PRM **Maringá/PR, 16 de setembro de 2010.**

Senhor Superintendente,

Cumprimentando-o, no interesse da instrução do Inquérito Civil Público MPF PRM/Maringá nº 1.25.006.000313/2010-63, requisito a Vossa Senhoria que, no prazo de **10 (dez) dias úteis** a contar do recebimento deste, informe se já foram analisados os documentos apresentados pela ALL-América Latina Logística à DILIC/IBAMA no Protocolo nº 1685, de 12/02/2009, a saber, o "Estudo de Análise de Riscos", o "Plano de Ação de Emergência" e o "Relatório de Treinamento à Acidente Ferroviário", referentes ao túnel ferroviário situado no Novo Centro de Maringá/PR.

Cordialmente,

CARLOS ALBERTO SZTOLTZ
Procurador da República

PARA N.L.A.
28/09/2010

À Sua Senhoria, o Senhor
JOSÉ ÁLVARO DA SILVA CARNEIRO
Superintendente – IBAMA/PR
Superintendência do IBAMA no Estado do Paraná
Rua General Carneiro, nº 481
80060-150 CURITIBA - PR

HÉLIO SYDOL
SUPERINTENDENTE
IBAMA/PR

à DILIC, para conhecimento e manifestação.
Em: 04/10/10

Av. XV de Novembro, 708 – Centro Maringá/PR - CEP 87013-230
Fone (0xx44) 3221-5800 – Fax (0xx44) 3221-5808

Recebi 27/09/10

Fls 2432
Proc 3534/00
Rubr.:

DILIC/COTRA

[RELATÓRIO INDIVIDUAL DE TRANSMISSÃO]

04 OUT. 2010 12:12

NO.	OUTRO FAC-SÍMILE	INÍCIO	DURAÇÃO	MODO	PÁGINA	RESULTADO
01	61 33071801	04 OUT. 12:11	01'14	ENV.	01	OK

DILIC

[RELATÓRIO INDIVIDUAL DE TRANSMISSÃO]

04 OUT. 2010 12:09

NO.	OUTRO FAC-SÍMILE	INÍCIO	DURAÇÃO	MODO	PÁGINA	RESULTADO
01	61 33071328	04 OUT. 12:08	01'04	ENV.	01	OK

Fls 2433
Proc 353400
Rubr.

IBAMA
MMA

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 356 /2009 - COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 16 de julho de 2009.

Ao Superintendente do IBAMA no Estado do Paraná
C/C ao Chefe do Núcleo de Licenciamento Ambiental no Estado do Paraná

Assunto: **Túnel ferroviário do Novo Centro em Maringá-PR, sob concessão da ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A.**

Prezado Superintendente,

1. Considerando o acompanhamento que esta Superintendência vem promovendo nas denúncias relativas ao estado de conservação da malha ferroviária no Túnel do Novo Centro, em Maringá-PR, as quais incluem presença de carga vazada na linha e proliferação de vetores, encaminho em anexo o relatório das medidas corretivas adotadas pela concessionária ALL.

2. Solicito que quaisquer novas reclamações sejam remetidas à Coordenação de Transportes para acompanhamento e adoção das medidas cabíveis.

3. Sem mais para o momento, coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,

EUGÊNIO PIO COSTA
Coordenador
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

NLA/DOC
27/07/09

DOCUMENTO

02017.000672/09-61
IBAMA/MMA - SUP. ESTADUAL/PR
DATA: 21/07/09 Patrícia

RMH

Fls: 2434
Proc: 353400

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

Gerência de Meio Ambiente

Carta nº 240/GMA/09

PROTOCOLO/IBAMA
[illegible]
[illegible]/09
[illegible]

Curitiba, 25 de Junho de 2009.

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

Assunto: ***Resposta ao Ofício 112/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA***

À COTRA
p/ manifestação
7/7/09

Rosa Helena Zagatto
Coordenadora Geral de Licenciamento Ambiental e Obras
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Prezado Senhor,

Conforme solicitado no Ofício 112/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, referente ao Túnel Ferroviário do Novo Centro, em Maringá – PR, venho através desta, encaminhar o relatório de ações realizadas no referido túnel.

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

Atenciosamente,

Renata Ramalho
Renata Twardowsky Ramalho
Gerência de Meio Ambiente

À CGTMO
em 03/07/09

Rua Emílio Bertolini, 100 - Vila Oficinas - CEP: 82.920-030 – Curitiba/PR
Tel.: (41) 2141-7310 - Fax: (41) 2141-7358

RELATÓRIO DA LIMPEZA E DESRATIZAÇÃO DO TÚNEL FERROVIÁRIO DE MARINGÁ

1- Introdução

Conforme o Ofício deste IBAMA, nº112/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, solicitando a limpeza do túnel ferroviário de Maringá, a ALL – América Latina Logística, concessionária do trecho em questão, tomou de imediato, providências quanto à proliferação de roedores e insetos no referido local.

As ações tomadas estão descritas neste relatório, assim como apresentadas fotos do antes e depois das ações.

2 - Ações realizadas

Após o diagnóstico da situação do referido túnel, foram levantadas as ações mitigadores a serem realizadas. Conforme priorizações foram realizadas a limpeza e desratização do local.

Primeiramente realizou-se a limpeza para retirada dos grãos ao longo da via férrea através de aspiradores industriais e 12 colaboradores. Foram retirados os resíduos e acondicionados em recipientes adequados. Desta forma foram retirados em torno de 80% dos grãos ali encontrados. Foram encontrados também, uma quantidade grande de resíduos deixados por transeuntes e indigentes que utilizam o túnel. Estes resíduos também foram retirados do local.

Na segunda etapa, foi contratada empresa especializada em controle de pragas para a realização dos serviços de desratização e desinsetização - ROTERCANO SERVIÇOS – FREITAS OLIVEIRA S/S LTDA. Foram aplicadas 185 iscas para controle de ratos e produto líquido para controle de baratas. Os produtos colocados no local têm ação efetiva durante 03 (três) meses. As referidas iscas são compostas de anti-coagulante e parafinadas, além de iscas de gel (fipronil)-0,05% e produtos líquidos a base de piretróides (Deltamethrine) 25g/1. No local foi encontrada uma colônia de roedores de espécies diferentes, as quais foram eliminadas.

Fls 243
Proc 353400

3 – Ações de manutenção periódica

Para a manutenção da limpeza e desinsetização do túnel, foi gerado um cronograma de inspeção do local para identificar a necessidade novas intervenções.

O cronograma abaixo será seguido para realização de inspeções periódicas e novas limpezas caso necessário em 2009.

JULHO						
DOM	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
						18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

AGOSTO						
DOM	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB
						1
2	3	4	5	6	7	8
						15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

SETEMBRO						
DOM	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
						19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

OUTUBRO						
DOM	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
						24
25	26	27	28	29	30	31

NOVEMBRO						
DOM	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15						21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

DEZEMBRO						
DOM	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
						19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

Legenda

Semana de realização de inspeção no túnel

4 - Relatório Fotográfico

4.1 – Fotos anteriores às ações realizadas:

Foto 1: Resíduos gerados por transeuntes

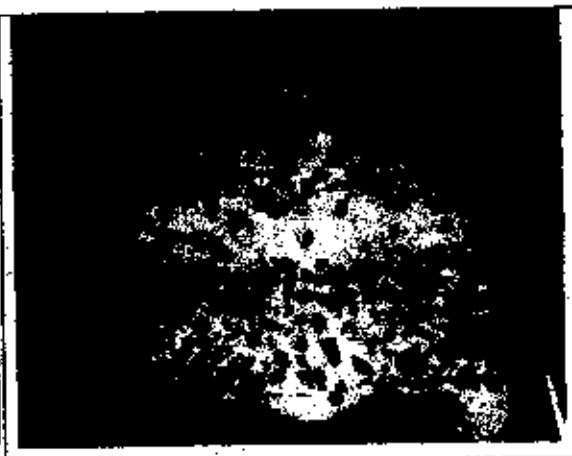


Foto 2: Resíduos de grãos

Foto 3: Resíduos gerados por transeuntes

Foto 4: Resíduos de grãos ao longo da via

4.2 – Fotos posteriores às ações realizadas:

Foto 5: Canaletas limpas e sem resíduos

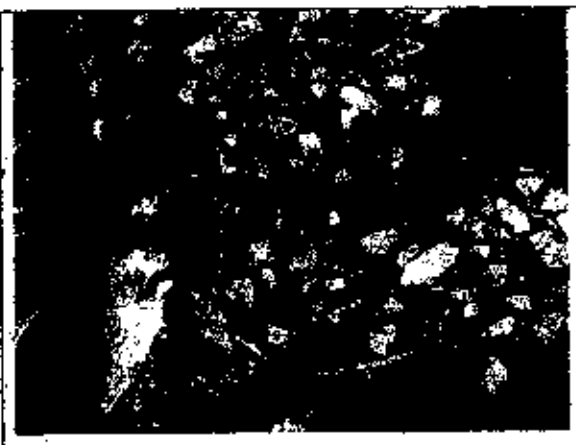


Foto 6: Britas livres de grãos

Foto 7: Lastro limpo e sem grãos

Foto 8: Via após limpeza e retirada dos grãos

AMERICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára

GERÊNCIA DE MEIO AMBIENTE

Fls 2439
Proc 353400
R.

Renata Ramalho

Renata Twardowsky Ramalho

Gerência de Meio Ambiente

Fls 2440
Proc 3534/00
Rubr.:

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

Ofício nº 477 /10 -GAB/SUPES/IBAMA/PR.
Assunto: Documento IBAMA nº 02017.002638/2010-10 de 22/09/10, Ofício nº 962/2010 -GAB/PRM de 16/09/10.
Curitiba, 04 de outubro de 2010.

Senhor Procurador,

Em atenção ao Ofício nº 962/2010- GAB/PRM de 16/09/2010, vimos informar que o mesmo foi enviado conforme Memo nº 80/2010 anexo, para a Diretoria de Licenciamento Ambiental-DILIC/Brasília, para conhecimento e respostas a V. Sa., uma vez que os documentos citados, foram protocolados pela ALL, no IBAMA/DILIC/Brasília.

Atenciosamente

Hélio Sydol
Superintendente
IBAMA/PR
Portaria MMA-54-DOU- de 22/03/2010

Ilmo. Senhor
Dr. Carlos A. Sztoltz
M.D.Procurador da República/PR
Maringá-PR

Fls 2941
53400
AMERICA LATINA LOGÍSTICA
A gente conta para

Carta nº 302 GMA/10

Ref.: Protocolo nº 02001.011160/2010-80
Curitiba, 14 de Outubro de 2010

AO

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
SCEN – Trecho 2, Ed. Sede do IBAMA, Bloco C – 1º Andar
CEP: 70.818-900 BRASÍLIA/DF
At: Lucio Lima da Mota – Coordenador de Licenciamento de Transporte

Prezado Sr.,

Pelo presente encaminhamos 01 (uma) cópia impressa do Documento Complementar ao Relatório de Implantação dos Programas Ambientais Malha Sul (PR/SC) – 1º Semestre de 2010. O documento apresenta os Programas de Educação Ambiental e Comunicação Social em uma versão mais completa e detalhada, com tabelas contendo dados quantitativos de beneficiados pelas diferentes ações.

Sem mais para o momento, colocamo-nos à disposição para quaisquer informações que se fizerem necessária.

MMA - IBAMA
Documento:
02001.031435/2010-00

Data: 15/10/10

Atenciosamente,

Paula Anderson
Coordenação de Gestão Ambiental
Gerência de Meio Ambiente
ALL-América Latina Logística

A
COTRA - RODOVIAS E FERROVIAS

Eugênio Pio Costa
Coordenador Geral de Transportes,
Mineração e Obras Civis
CGTMO/DILIC/IBAMA
18.10.2010

À Drª Giuliana

Dr Fernando

Dr Daniel P

Drª Liliam

Dr Diogo

Dr Paulo Henny

Drª Laura

Para análise e manifestação

[illegible] 27.10.10

[illegible]
Coordenador de Gerenciamento de
Transporte, Rodovias e Ferrovias
GERÊNCIA DE MOBILIDADE URBANA

Fls.: 2442
Proc.: 3534/00
Rubr.:

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO E QUALIDADE AMBIENTAL
COORDENAÇÃO GERAL DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

SCEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco A, Brasília – DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316.1071 Fax: (0xx) 61 3316 1166 – URL: http://www.ibama.gov.br

IBAMA
M M A

MEMÓRIA DE REUNIÃO

Local: IBAMA - SEDE
Data: 14:30
Horário: 05/11/2010
Assunto: ALL MALHA SUL
Participantes: Lista Anexa

O objetivo da reunião é de mostrar o atendimento dos condicionantes e a implantação dos Programas ambientais.

A empresa consultora seguiu com a apresentação da implantação dos programas. O IBAMA fez algumas indagações e dúvidas, as quais foram atendidas.

Em relação aos Programas de Educação Ambiental e Comunicação social foi protocolado uma complementação com os quantitativos dos programas.

A ALL ficou de protocolar por ofício as prioridades empreendimentos a serem licenciados. Na reunião foi dita que as prioridades são:

- Renovação LO Malha Sul;
- Terminal Stiguiza,

Fmello

APteixeira

د

د

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO E QUALIDADE AMBIENTAL
COORDENAÇÃO GERAL DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

SCEN – Trecho 2. Edifício Sede – Bloco A. Brasília – DF CEP: 70 818-900
Tel.: (0xx) 61 3316.1071 Fax. (0xx) 61 3316.1166 – URL: http://www.ibama.gov.br

LISTA DE PRESENÇA

ASSUNTO: ALL MALHA SUL LOCAL: IBAMA - SEDE DATA: 05 / 11 / 2010

NOME	ORGÃO/SETOR	TELEFONE	E-MAIL
GIULIANA COUSIN BERGHELLA	IBAMA/DILIC/COTRA	61 3316.1765	giuliana.berghella@ibama.gov.br
FERNANDO GABRIEL VIEIRA	IBAMA/DILIC/COTRA	61 3316 1770	FERNANDO.VIEIRA@IBAMA.GOV.BR
Diogo Victor Santos	"	61 3316 1096	diogo.santos@ibama.gov.br
PAULA JANNIK ANDERSEN	ALL	41 99227677	paulaga@all-logistica.com
Daniel Santos Pinho	COTRA/DILIC	61 3316 1320	daniel.pinho@ibama.gov.br
Renata T. Ramalho	ALL	41 9602-5733	renatatr@all-logistica.com
DURVAL NASCIMENTO NETO	ALL	41 96182304	durvalnn@all-logistica.com
LILIAN MARTINS	ALL	61 3316-1096	lilian.martins@ibama.gov.br
Alberto de Padua Teixeira	ITSEMAP	41 3045-3075	ateixeira@itsemaprbrasil.com.br

Fls 2443
Proc. 353400
Rubr.

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

PARECER TÉCNICO Nº 192/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Análise das condicionantes ambientais específicas da LO nº 559/2006 e LO nº 748/2008 referentes à malha ferroviária concedida à ALL - América Latina Logística Malha Sul S.A nos Estados do PR e SC.
Processo: 02017.003534/00-22.

INTRODUÇÃO

Este parecer tem o objetivo de avaliar as condicionantes ambientais específicas da LO nº 559/2006 referente à malha ferroviária concedida à ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A. nos Estados do Paraná e Santa Catarina e à e LO nº 748/2008, referente ao trecho Morretes – Antonina no Estado do Paraná.

As condicionantes passaram por adequações após a reprovação do material inicialmente apresentado, o qual foi avaliado na Nota Técnica nº 119/2008 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

Os seguintes documentos são avaliados neste Parecer:

- Programas Ambientais enviados ao IBAMA mediante a Carta nº 242/GMA/09 (Protocolo IBAMA/DILIC/DIQUA nº 8297), abrangendo os trechos da LO nº 559/2006;
- Programas Ambientais enviados ao IBAMA mediante a Carta nº 389/GMA/09 (Protocolo IBAMA/DILIC nº 12.294), abrangendo o trecho Morretes-Antonina, referente a LO nº 748/2008;
- Relatório de Implantação do cumprimento das condicionantes da Licença de Operação nº 559/2006 e nº 784/2008 (Protocolo nº 02001.011160/2010-80).

ANÁLISE DAS CONDICIONANTES LO nº 559/2006

Condicionante 2.3.1 – Apresentar em 120 dias, Programa de Monitoramento e Controle da Vegetação Invasora da Linha, contendo: identificação das principais espécies; descrição dos métodos; alternativas de controle (juntamente com a justificativa de escolha) e; cronograma executivo anual.

Este programa foi analisado no Parecer Técnico nº 89/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 17/07/2009.

CONDICIONANTE ATENDIDA.

Condicionante 2.3.2 – Apresentar em 120 dias, Programa de Substituição Gradativa dos Dormentes que contemple a substituição dos dormentes de madeira nativa por dormentes de outros materiais (aço, concreto ou novas tecnologias). No caso de se escolher material oriundo de reflorestamento, deverão ser apresentadas a origem da madeira e o DOF (caso necessário o transporte dessa madeira), como também, empresa responsável pela fabricação e tratamento dos dormentes. Devem ser encaminhados, ao IBAMA: cronograma de implantação das ações e relatórios anuais das atividades executadas.

Este programa foi analisado no Parecer Técnico nº 89/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA de 17/07/2009.

CONDICIONANTE ATENDIDA, com demanda de complementação.

Condicionante 2.3.3 – Apresentar em 120 dias, Programa de Identificação e Controle de Processos Erosivos, apresentando para cada processo erosivo encontrado na área de influência direta da ferrovia: a localização, a causa, o estágio atual e a sua possível evolução, bem como, a prevenção, o controle e a recuperação ambiental (incluindo revegetação, preferencialmente com espécies nativas) que serão aplicados em cada caso. Também deverão ser incluídos, nesse programa, os processos que não ofereçam atualmente risco para a operação da ferrovia. Devem ser encaminhados ao IBAMA, cronograma executivo e relatórios anuais das atividades executadas.

A primeira versão do Programa (Protocolo nº 2.544 de 07/03/07) foi rejeitada pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 07/07/2008. As principais deficiências do programa estavam na metodologia de levantamento dos processos erosivos e na falta de cronograma e plano de ação executivo para o mesmo.

Na readequação do programa foi realizado diagnóstico da situação da via permanente, no que se refere aos processos erosivos, restringindo-se a faixa de domínio e áreas adjacentes, para a proposição de medidas corretivas.

A metodologia consistiu em identificação visual dos pontos de interesse previamente definidos nas bases cartográficas e imagens de satélite, os quais foram georreferenciados, fotografados, identificados e descritos em planilhas. A planilha de campo reuniu as seguintes informações:

-Data.
-Localização: Estado, município, trecho, latitude, longitude, km.
-Tipo de processo erosivo (erosão geológica, erosão laminar, erosão em sulcos, ravinas, voçorocas).
-Estágio do processo erosivo.
-Caracterização: altura (m), largura (m), comprimento (m), declividade, tipo de cobertura vegetal na faixa de serviço, densidade da cobertura vegetal na faixa de serviço, declividade, uso e ocupação além da ferrovia.
-Características pontuais e uso e ocupação.

O estágio atual e a gravidade do processo erosivo foram considerados na priorização das ações corretivas a serem adotadas, classificando-os da seguinte forma:

- E1 – áreas com processos erosivos instalados de alto grau e que oferecem risco a ferrovia.
- E2 – áreas com processos erosivos instalados que não oferecem risco imediato, mas que podem vir a se modificar devido a fenômenos naturais;

•E3 – locais que não oferecem risco a via ferroviária por motivo de distância da via férrea ou pela gravidade erosiva menor;

Outro marcador foi estabelecido para o monitoramento das áreas diagnosticadas, conforme descrito abaixo:

•M1 – áreas que devem ser vistoriadas e monitoradas a cada 3 meses por técnico habilitado, pois oferecem risco a via;

•M2 – áreas que devem ser vistoriadas ou monitoradas a cada 6 meses, pois se classificam como áreas com potencial erosivo menor e não oferecem risco iminente a via;

•M3 – áreas a serem vistoriadas anualmente devido ao menor potencial de risco.

Trecho	E3	E2	E1	Total
Roca Sales (RS) – Lages (SC)	21	3	7	31
Mafra (SC) – Lages (SC)	46	26	34	106
Mafra (SC) – São Francisco do Sul (SC)	15	5	11	31
Uvaranas (PR) – Pinhalzinho (PR)	12	12	8	32
Uvaranas (PR) – Apucarana (PR)	38	27	17	82
Marques dos Reis (PR) – Londrina (PR)	3	8	5	16
Londrina (PR) – Cianorte (PR)[1]	-	-	-	-
Raul de Mesquita (PR) – Harmonia (PR)	16	6	6	28
Jaguariaíva (PR) – Uvaranas (PR)	4	6	2	12
Iguaçu (PR) – Uvaranas (PR)	13	4	2	19
Curitiba (PR) – Rio Branco do Sul (PR)	-	-	1	1
Iguaçu (PR) – Paranaguá (PR)	1	-	5	6
Jaguariaíva (PR) – Ourinhos (SP)	1	-	-	1
Total de processos por nível de prioridade	**170**	**97**	**98**	**365**
[1] Não foi realizado levantamento porque o trecho não está em operação.				

Tabela 01: quantitativo de processos erosivos identificados pelo diagnóstico (2009).

Não foram contemplados nesta oportunidade os trechos: Engenheiro Bley (PR) – Mafra (SC); Desvio Ribas (PR) – Guarapuava (PR) e o Ramal Posto km 103 (PR) – Curitiba (PR).

O trecho Londrina (PR) – Cianorte (PR) não foi diagnosticado, com a justificativa de que o trecho não está em operação. Cabe registrar que as medidas de controle de processos erosivos, além de garantir a segurança operacional da via, visam evitar o carreamento de sedimentos a cursos d'água e a obstrução de dispositivos de drenagem, de forma a mitigar os impactos ambientais decorrentes. Assim, mesmo os trechos sem operação ferroviária devem ser incluídos no programa.

A partir do levantamento dos processos erosivos, o programa propõe as medidas preventivas e corretivas relacionadas, as quais foram apresentadas de forma geral, sem especificar a metodologia a ser aplicada a cada caso, conforme previsto no texto da condicionante: "... a prevenção, o controle e a recuperação ambiental (incluindo revegetação, preferencialmente com espécies nativas) que serão aplicados em cada caso". Assim, deve ser apresentada técnica de recuperação das áreas para a efetiva execução do programa.

Entenda-se "cada caso" como cada tipologia de processo erosivo. As ocorrências

semelhantes devem ser agrupadas, propondo-se a partir daí a metodologia para correção e controle.

As medidas corretivas apresentadas no programa foram:

•Avaliar a viabilidade para que taludes com inclinação superior a 60° sejam refeitos e condicionados para uma declividade de 45°;

•Instalações de canaletas de drenagem a montante e a jusante da faixa de domínio em áreas com declividade acima de 30° e com início de processo erosivo. A canaleta a jusante deve ser provida de saídas laterais, com espaçamento de 20 m entre elas, que direcionem a água da chuva para o talvegue e reduzam o volume da água enxurrada que carreia detritos e material particulado;

•Na eventual ocorrência de locais comprometidos pela erosão como barrancos desmoronados, deve ser realizada a recuperação da área afetada por meio de reaterro ou obras de proteção e contenção quando necessário e obras de drenagem que neste caso incluem gabiões, cortinas, etc.

•Construções de canaletas para o escoamento superficial nas áreas próximas das drenagens; e

•Nos leitos de drenagem escavados por enxurradas deve-se impermeabilizar o solo com cimento e pedras. Outras técnicas poderão ser adotadas conforme cada caso em particular.

Como meta para correção dos processos erosivos, o empreendedor propõe a recuperação de 25% dos processos erosivos classificados como E1 a cada ano de execução do programa para posterior recuperação dos processos de menor gravidade.

Os 25% propostos correspondem a 25 processos erosivos a serem corrigidos no prazo de um ano, o que foi considerado insuficiente pela equipe técnica. A meta deve ser ajustada para correção de 100% dos processos erosivos classificados como E1 no primeiro ano a partir de então, 100 % dos processos E2 no segundo ano e 100% dos processos E3 no terceiro ano de execução do programa.

Registra-se ainda que, no item que trata da inter-relação do programa com os demais, sobre o Programa de Educação Ambiental tem-se: "em conjunto com o Programa de Comunicação Social, visa à conscientização das comunidades lindeiras quanto à necessidade de aprisionamento de animais domésticos". Este aspecto é mais pertinente ao programa de controle de do atropelamento de fauna e deve ser revisto a fim de se adequar à temática dos processos erosivos na educação ambiental.

Conforme o relatório de implantação dos programas ambientais (protocolo 02001.011160/2010-80), as atividades relativas a este programa estão em andamento, ao tempo em que os registros de pontos foram retificados, com inclusões e exclusões conforme verificação da situação atual em campo. A seguir, tem-se tabela contendo os trechos constantes da licença e andamento do monitoramento:

Trecho	**1**	**2**	**3**	**4**
Roca Sales (RS) – Lages (SC)	X			
Mafra (SC) – Lages (SC)	X			
Mafra (SC) – São Francisco do Sul (SC)	X			
Desvio Ribas - Eng. Gutierrez (PR)	X			
Eng. Gutierrez – Guarapuava (PR)	X			
Uvaranas (PR) – Pinhalzinho (PR)		X		
Uvaranas (PR) – Apucarana (PR)			X	
Marques dos Reis (PR) – Londrina (PR)			X	
Londrina (PR) - Cianorte (PR)				X

Raul de Mesquita (PR) Harmonia (PR)			X	
Jaguariaíva (PR) – Uvaranas (PR)			X	
Iguaçu (PR) – Uvaranas (PR)			X	
Curitiba (PR) Rio Branco do Sul (PR)	X			
Iguaçu (PR) Paranaguá (PR)			X	
Jaguariaíva (PR) - Ourinhos (SP)			X	
Ramal Posto km 103 (PR) – Curitiba (PR)				X
Total de trechos	**6**	**1**	**7**	**2**
1 monitorado no período				
2 monitorado parcialmente no período				
3 não monitorado no período				
4 não monitorado e sem previsão no cronograma				

Tabela 02: Monitoramento dos Pontos de Erosão.

As atividades desenvolvidas foram apresentadas em caráter geral, quais sejam: limpeza de cortes, implantação de contenções, reforço de aterros, reconstrução de aterros e desvio da linha, em conjunto com uma compilação dos resultados por trecho.

No entanto, não foram vinculados os pontos monitorados às medidas corretivas específicas adotadas na tabela apresentada, a qual contém tão somente a localização dos mesmos e a descrição da situação verificada, incluindo se o processo apresenta-se estável ou instável. Assim, deve-se incluir no escopo dos resultados da implantação do programa, as medidas adotadas conforme o ponto de monitoramento.

Verifica-se ainda que o trecho Mafra-Lages representa o trecho com maior número de pontos de monitoramento, tanto pela sua extensão relativamente maior, como pela ocorrência de inúmeras áreas de corte. No entanto, o relatório informa que o trecho entre Mafra e Jaraguá do Sul concentra os pontos mais críticos da via, por transcorrer áreas de serra, ao tempo em que, tendo ainda ocorrido chuvas fortes e frequentes no período, registrou-se a menor efetividade das medidas corretivas adotadas de limpeza dos cortes. Dessa forma, recomenda-se intensificar o programa nestes trechos.

Apesar de não constar do diagnóstico anterior (2009), os trechos: desvio Ribas.-Eng. Gutierrez, Eng. Gutierrez – Guarapuava, Curitiba (PR) – Rio Branco do Sul (PR), foram monitorados no período, com a inclusão de pontos de monitoramento, conforme presente na tabela acima. No entanto, outros trechos previstos não foram monitorados ou apenas parcialmente, ao tempo em que informou-se que os próximos relatórios conterão os resultados de alguns destes trechos, enquanto outros não foram mencionados.

Informou-se ainda que o cronograma de execução do programa com relação às atividades de campo foi adequado à execução de demais programas, como o de correção de pontos críticos de drenagem, diagnóstico e monitoramento da faixa de domínio e investigação de ruídos. No entanto, registra-se a necessidade de se cumprir a freqüência de vistorias previstas conforme a criticidade do ponto e adequar o cronograma de execução nesse sentido, uma vez que observa-se haverem frequências de monitoramento inferiores às estabelecidas para a criticidade do ponto, bem como, incluir os trechos até então não contemplados, como o trecho Londrina (PR) – Cianorte (PR) e Ramal Posto km 103 (PR) – Curitiba (PR), e aqueles monitorados mas ausentes do cronograma.

CONDICIONANTE PARCIALMENTE ATENDIDA.

Condicionante 2.3.4 – Apresentar em 120 dias, Programa de Identificação e Correção de Pontos Críticos de Drenagem, enviando ao IBAMA, cronograma de implantação das ações e relatórios anuais.

A primeira versão do Programa (Protocolo nº 2.546 de 07/03/07) foi rejeitada pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 07/07/2008. Da mesma forma como no Programa de Identificação e Controle de Processos Erosivos, as principais deficiências deste programa estavam na metodologia de levantamento e diagnóstico e na falta de cronograma e plano de ação executivo para o mesmo.

Os pontos críticos de drenagem considerados são aqueles cujo sistema ou dispositivo se encontram defeituosos, subdimensionados ou insuficientes. Os sistemas de drenagem da ferrovia englobam o dimensionamento dos vãos de pontes, bueiros e demais travessias de corpos d'água, das canaletas de proteção de cortes, aterros, bermas, plataformas, redes coletoras e estruturas de dissipação de energia.

Para adequação do programa, foi realizado diagnóstico com identificação visual dos pontos de interesse previamente definidos nas bases cartográficas e imagens de satélite. O trabalho de campo foi realizado em auto de linha, com velocidade reduzida de cerca de 20km/h, com paradas rápidas, quando necessário, para avaliação mais precisa.

São consideradas as dimensões dos sistemas, situação de conservação, indicadores do estado de conservação e tipos de interferência na via para os sistemas que apresentam algum tipo de defeito ou problema de manutenção.

As planilhas de campo reúnem os seguintes dados: estado, município, latitude, longitude, km, estado, município, trechos, estações, tipo do sistema de drenagem (tubo, galeria, bueiro), dimensões (m), situação de conservação (bom, médio, ruim), indicadores de situação (lastro contaminado, erosão de talude, presença de plantas, presença de sedimentos), nome do rio, interferência na via, registro fotográfico.

A partir do diagnóstico foram identificados os trechos de maior criticidade, a fim de planejar as ações corretivas. Os principais pontos críticos levantados foram tubulações, bueiros e galerias (micro drenagem). Os sistemas de drenagem foram classificados em:

- Bons: bem dimensionados e desobstruídos;
- Médios: sistemas com falta de limpeza, em função do alastramento de plantas daninhas, ou parcialmente entupidos, em função de assoreamento, presença de lixo, etc.;
- Ruins: causam algum tipo de interferência na via, como (queda de lastro, movimentação de trilhos e alagamento).

O diagnóstico identificou o seguinte quantitativo de pontos críticos de drenagem:

Trecho	Bom	Médio	Ruim	Nº de pontos críticos
Roca Sales (RS) – Lages (SC)	91%	4,5%	4,5%	111
Mafra (SC) – Lages (SC)	64,9%	10,1%	25%	496
Mafra (SC) – São Francisco do Sul (SC)	70,5%	15,4%	14,1%	306
Eng. Bley (SC) – Mafra (SC) **	71,4%	10,7%	17,9%	86
Eng. Gutierrez (PR) – Guarapuava (PR)	71,7%	19%	9,4%	374

Desvio Ribas (PR) – Eng. Gutierrez (PR)	80,4%	12,2%	7,3%	286
Uvaranas (PR) – Pinhalzinho (PR) *	73,1%	13,4%	13,4%	134
Uvaranas (PR) – Apucarana (PR) **	73,7%	13,1%	13,2%	642
Marques dos Reis (PR) – Londrina (PR) **	70%	23,8%	6,3%	320
Londrina (PR) – Cianorte (PR) **	76,4%	14,6%	9,0%	144
Raul de Mesquita (PR) – Harmonia (PR) **	77,5%	13,5%	9%	311
Jaguariaíva (PR) – Uvaranas (PR) **	87,1%	9,9%	3%	333
Iguaçu (PR) – Uvaranas (PR) **	83,8%	8,9%	7,3%	179
Curitiba (PR) – Rio Branco do Sul (PR)[1]	64,5%	19,4%	16,1%	6
Iguaçu (PR) – Paranaguá (PR) **	90,5%	5,9%	3,6%	222
Ramal Posto km 103 (PR) – Curitiba (PR) **	66,7%	16,7%	16,7%	12
Jaguariaíva (PR) – Ourinhos (SP) **	66,7%	33,3%	-	6
Média percentual/Total de processos por nível de prioridade	**75%**	**14%**	**11%**	**3968**

[1] Segundo o Programa "como o trecho foi percorrido de carro, poucos pontos foram levantados.

* monitorado parcialmente

** não monitorado no período

Tabela 03: pontos críticos de drenagem identificados no diagnóstico (2009).

Os principais problemas apontados no diagnóstico estão relacionados à falta de manutenção e falta de limpeza dos sistemas de drenagem. Concomitantemente à correção dos sistemas críticos de drenagem, deve ser estabelecido procedimento que garanta a operação regular dos referidos sistemas.

As ações de controle propostas incluem a realização sistemática e periódica de limpeza; reparo nos sistemas danificados; troca dos sistemas defeituosos e implantação de sistemas novos onde os mesmos foram classificados como ausentes ou inexistentes. Todas as ações serão monitoradas e a planilha de registros apresentada no programa será periodicamente atualizada.

Com relação à metodologia, o programa indica que as medidas de engenharia necessárias à implantação ou troca dos sistemas de drenagem ausentes ou insuficientes serão analisados caso a caso, cuja proposta de engenharia deve ser encaminhada previamente ao IBAMA. Quando aplicável, deve ser verificada a viabilidade de se adaptar o sistema à funcionalidade de passagem de fauna durante a reforma/substituição/ampliação do mesmo.

Conforme o relatório de implantação dos programas ambientais (protocolo 02001.011160/2010-80), as atividades relativas a este programa estão em andamento desde abril de 2010, tendo sido realizada nova avaliação dos sistemas de drenagem que não apresentavam boas condições no diagnóstico anterior.

Verifica-se que o monitoramento foi realizado na malha de Santa Catarina e em alguns trechos do Paraná, de forma que diversos trechos não foram contemplados neste período. Em adição, à exemplo do programa anterior, informou-se que o cronograma de execução do programa com relação às atividades de campo foi adequado à execução de demais programas.

O cronograma apresentado prevê as atividades de monitoramento, limpeza, reparo/troca/implantação. No entanto, existem trechos cujo prazo para adoção das medidas corretivas não estão previstas, o que exige revisão, de forma que haja meta para a regularização

de todos os pontos críticos, ao tempo em que seja também, estabelecida periodicidade de monitoramento preventivo dos demais pontos de drenagem. Considera-se ainda, que a limpeza e manutenção dos sistemas de drenagem devem ocorrer de forma permanente.

Entre as medidas adotadas, tem-se: limpeza de bueiros obstruídos por assoreamento e plantas invasoras, implantação e limpeza de valas e canaletas, limpeza de lastro contaminado, reparo ou implantação de novos sistemas em substituição àqueles danificados ou sub-dimensionados.

Os resultados foram apresentados em termos da evolução da situação dos sistemas entre os anos de 2009 e 2010, por trecho monitorado, considerando as classificações: bom, médio e ruim, indicando uma melhora do contexto diagnosticado inicialmente. No entanto, a descrição das intervenções realizadas em cada ponto não foi apresentada.

CONDICIONANTE PARCIALMENTE ATENDIDA, com demanda de complementação.

Condicionante 2.3.5 Apresentar em 120 dias, Programa de Monitoramento e Mitigação de Atropelamento de Animais Silvestres e Domésticos, enfatizando a proximidade com áreas legalmente protegidas (APP's, Unidades de Conservação Municipais, Estaduais ou Federais, etc) e fragmentos florestais significativos. Nesse programa deve estar incluído o cronograma de implantação das ações mitigadoras e o envio de relatórios de monitoramento semestrais ao IBAMA.

Este programa foi analisado no Parecer Técnico nº 89/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA de 17/07/2009.

Em complemento ao já exposto no Parecer supracitado, o novo programa apresentou um diagnóstico dos trechos onde "comprovadamente há ocorrências de atropelamentos, através dos dados obtidos em levantamento de campo e entrevistas".

Foram enfatizados os trechos inseridos ou próximos de áreas legalmente protegidas, APP's, UC's e as áreas com importância ecológica como fragmentos florestais significativos ou ainda com presença de pastagens, corredores ecológicos, etc.

Nesta versão do Programa a proposta de monitoramento é direcionada aos trechos da malha ferroviária que se mostram mais vulneráveis a ocorrência de atropelamentos. Esta equipe técnica entende como necessário o monitoramento prévio da malha em toda sua extensão, visto que não existe uma série de dados históricos para analisar com precisão a vulnerabilidade. Uma frequência diferenciada de monitoramento em determinados trechos pode prejudicar a interpretação posterior dos dados.

Nos cenários em que foi identificada vulnerabilidade em decorrência da falta de cercamento, devem ser propostas medidas de controle para restrição do acesso de animais à faixa de domínio e à linha férrea.

A Concessionária deverá preservar a faixa de domínio por meio de cercas, muros ou outras formas de isolamento e/ou pela vigilância adequada, especialmente em trechos urbanos, restringindo o trânsito de pessoas estranhas ao serviço e de animais, visando à segurança e a eficiência operacional da ferrovia.

É válido mencionar que a faixa de domínio ferroviária encontra-se vinculada à concessão e como tal caracteriza-se como bem operacional, sendo objeto de obrigação por parte da Concessionária zelar pela sua integridade, conforme normas técnicas específicas, mantendo-a em perfeitas condições de funcionamento e conservação, até a sua transferência à Concedente ou à nova concessionária.

Como inter-relação com a identificação de pontos críticos e com o diagrama unifilar, consta que as áreas de travessia de animais foram identificadas, georreferenciadas e

consideradas como pontos críticos. Este trabalho não foi encontrado no levantamento dos pontos críticos e no diagrama unifilar, o que deverá ser complementado.

Em complemento às orientações indicadas no Parecer, devem ser seguidas as seguintes:

O programa deve ser executado conforme orientações do Parecer Técnico nº 89/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA de 17/07/2009 em toda a extensão da malha ferroviária e, tão logo seja expedida Autorização de Captura, Coleta e Transporte de Fauna Silvestre, o monitoramento deve ser iniciado. As ações que independem da Autorização, tais como registro da presença de animais soltos ou próximos à via, cercamento de áreas consideradas vulneráveis, conscientização das comunidades lindeiras e treinamento dos profissionais que farão o monitoramento devem ser iniciadas imediatamente.

Vale ressaltar que encontra-se em elaboração Parecer Técnico para a regularização da América Latina Logística Malha Oeste S.A., no qual será efetuada a avaliação de todas as metodologias em andamento e propostas para este programa, visando a padronização metodológica do Programa de Monitoramento e Mitigação de Atropelamentos de Fauna, e possibilitando, desta maneira, a comparação dos dados obtidos para as Malhas Sul, Oeste, Paulista e Norte da ALL.

CONDICIONANTE PARCIALMENTE ATENDIDA, com demanda de complementação.

Condicionante 2.3.6 - Apresentar em 120 dias, mapeamento atualizado de todas as Unidades de Conservação (federais, estaduais e municipais) localizadas dentro de uma faixa de 10km para cada lado da ferrovia, indicando a distância entre essas unidades de conservação e a faixa de domínio da ferrovia.

O programa contemplou o mapeamento das Unidades de Conservação pertencentes às esferas federal, estadual e municipal, no raio de 10km da ferrovia, nos Estados do Paraná e Santa Catarina.

A metodologia consistiu basicamente na identificação das áreas de interesse com base em dados secundários. Em complemento, parte dessas áreas foi levantada em campo, sendo georreferenciadas, fotografadas, identificadas e descritas em planilhas. Para cada unidade, foi indicada a distância em relação à faixa de domínio da ferrovia.

As planilhas de levantamento incluem as seguintes informações: identificação da Unidade de Conservação, Instrumento Legal de Criação / ano de criação, vegetação e fonte dos dados.

São consideradas Unidades de Conservação pelo SNUC:

1.Unidades de Conservação de Proteção Integral:
- 1.1.Estação Ecológica;
- 1.2.Reserva Biológica;
- 1.3.Parque Nacional;
- 1.4.Monumento Natural; e
- 1.5.Refúgio de vida Silvestre.

2.Unidades de Conservação de Uso Sustentável:
- 2.1.Área de Proteção Ambiental;
- 2.2.Área de Relevante Interesse Ecológico;
- 2.3.Floresta Nacional;
- 2.4.Reserva Extrativista;
- 2.5.Reserva de Fauna;
- 2.6.Reserva de Desenvolvimento Sustentável; e
- 2.7.Reserva Particular do Patrimônio Natural.

Outras formas de áreas protegidas são utilizadas no Brasil, embora não estejam contempladas pelo SNUC, a saber: parques municipais, hortos florestais, áreas de interesse

histórico-social (sítios arqueológicos, quilombolas, áreas indígenas), entre outros. Nos levantamentos que estão sendo realizados, estas categorias também foram contempladas.

No mapeamento, unidades de conservação sem limites definidos foram identificados de forma pontual, enquanto que as demais tiveram sua poligonal indicada, em sobreposição ao traçado da ferrovia e ao raio de 10km desta.

O programa aponta que não há previsão de resultados além do próprio levantamento realizado. Entretanto, após este levantamento, o empreendedor deve envolver os gestores das unidades de conservação na gestão ambiental participativa da ferrovia, em especial nos programas que possuem interferência direta nas unidades.

As intervenções a serem realizadas na faixa de domínio e em áreas limítrofes devem, sempre que possível, buscar a compatibilização com os respectivos planos de manejo. As ações realizadas e previstas devem ser descritas nos relatórios de acompanhamento.

CONDICIONANTE ATENDIDA.

Condicionante 2.3.7 Apresentar em 120 dias, Programa de Revegetação de Matas Ciliares, com a utilização de espécies nativas regionais, em pontos de interceptação ou proximidades de cursos d'água. Devem ser apresentados mapeamento e documentação fotográfica dos pontos escolhidos (acompanhada de justificativa de escolha), bem como, a descrição das técnicas a serem empregadas para plantio, monitoramento, listagem das espécies e cronograma executivo anual; enviando relatórios semestrais ao IBAMA.

O objetivo do presente programa é identificar os pontos em que há degradação de matas ciliares ao longo dos córregos, rios, riachos, lagos e lagoas que cruzam ou estão inseridos na faixa de domínio da ferrovia. A partir da identificação dos pontos, desenvolveu-se um programa de revegetação com base nas características de cada domínio em que a ferrovia de se encontra.

A ALL entende que a degradação da mata ciliar não foi decorrência direta da operação ferroviária na via permanente e que para garantia dos seus ativos, justifica-se a revegetação dos pontos críticos que possam comprometer as operações, mas exclusivamente em sua faixa de servidão.

No estudo a abrangência do programa está restrita à faixa de servidão da ALL nos pontos de travessia de corpos d'água cuja mata ciliar apresentem degradação constatada.

De acordo com o estudo devem ser aplicadas duas metodologias dependendo da condição da área. Nas áreas consideradas boas ou com uma qualidade mínima de perturbação humana será utilizado o método regeneração natural. Nos locais considerados como críticos, deve ser implementada a revegetação envolvendo os diferentes grupos ecológicos sucessionais (pioneiras, secundárias e clímax).

É válido ressaltar que todas as matas ciliares que demandem revegetação devem ser alvo do programa e não somente aquelas que possam "comprometer as operações". O plantio pode ainda ser estendido, se houver concordância dos proprietários de terras em áreas limítrofes à faixa de domínio.

A revegetação tende a favorecer o fluxo da fauna por corredores de drenagem como pontes e bueiros, prover maior estabilidade ao solo, minimizar processos erosivos, compensar parte das emissões de gases do efeito estufa gerados na operação, além outros benefícios. Isto mostra que o objetivo dos programas ambientais exigidos pelo IBAMA vão além da garantia da operação ferroviária e visam a qualidade ambiental na interação do empreendimento com o meio no qual se insere.

Consta no programa que "a degradação das matas ciliares não foi ocasionada pelas operações da ALL; ao contrário, a faixa de servidão e consequentemente a própria integridade da ferrovia pode ser comprometida em função de processos erosivos que se instalem devido ao desmatamento perpetrado por terceiros".

Neste contexto, é válido esclarecer as seguintes definições:

- Faixa de domínio: Faixa de terra ao longo do eixo da linha férrea, declarada de utilidade pública, adquirida pelo expropriante por meio de acordo por instrumento público extrajudicial, decisão judicial ou prescrição aquisitiva, devidamente inscritos no cartório de registro de imóveis.
- Faixa de servidão: Faixa de terra cujo domínio permanece com o proprietário, com restrições ao uso, declarada de utilidade pública e instituída através de instrumento público extrajudicial, decisão judicial ou prescrição aquisitiva, inscritos no cartório de registro de imóveis.

É com base nestas definições que esta equipe técnica se pauta para inferir à concessionária a responsabilidade pela manutenção da faixa de domínio da ferrovia por ela operada. Embora sejam conhecidas as dificuldades advindas da interferências de terceiros na faixa de domínio, é de responsabilidade do empreendedor mantê-la e fiscalizá-la.

De acordo com o estudo as metodologia apresentadas se encontram de acordo com o objetivo do programa. A lista de espécies apresentada também se encontra adequada à revegetação das áreas.

Para o diagnóstico dos locais de ocorrência de matas ciliares foram realizadas campanhas em fevereiro e março de 2009. Como resultado foi apresentado uma planilha contendo informações da localização do corpo d'água como: data, Estado, km, coordenadas geográficas, município, trecho e estações. Na mesma planilha também são apresentados os dados relativos às matas ciliares como: tipo de vegetação, situação da vegetação, características, nome do corpo d'água e foto.

Foi verificado na planilha que para muitos dos corpos d'água faltam informações como a localização (km e coordenadas), principalmente no estado de Santa Catarina, onde nenhum corpo d'água teve essa informação.

Foram selecionados pela empresa, sete áreas prioritárias para ser efetuada a revegetação a partir do plantio de mudas. De acordo com o estudo as outras áreas foram consideradas em estágio médio a bom, o que as caracteriza como passíveis de regeneração natural.

Foi verificado na planilha de matas ciliares (Anexo 10-I), que a maioria dos corpos d'água se apresentam em situação "ruim" de acordo com o estudo e não somente sete como foi apresentado no programa.

O programa deverá ser complementado, incluindo os outros corpos d'água considerados em situação ruim. Deverá ainda ser apresentado o cálculo das áreas a serem revegetadas e a lista com a quantidade de mudas a serem plantadas em cada área. Para as áreas já selecionadas para o plantio essas já poderão ser executadas de acordo com o apresentado, só complementando com a lista e a quantidade das espécies a serem plantadas.

A ALL encaminhou no dia 12/07/2010 o relatório de implantação dos programas ambientais. A implantação deste programa foi iniciada em março. Os pontos visitados e selecionados para as atividades de restauração foram descritos no estudo. Para cada ponto foram identificados os acessos, a área aproximada, as coordenadas das áreas, as atividades a serem realizadas e o registro fotográfico de cada área. Ao total foram apresentados 10 trechos.

De acordo com o relatório, dos 10 trechos selecionados para intervenção, seis já passaram por supressão de espécies exóticas e foram preparados para o plantio de mudas para o enriquecimento.

CONDICIONANTE ATENDIDA, com demanda de complementação.

Condicionante 2.3.8 – Apresentar em 120 dias, Programa de Investigação de Ruídos, apresentando: a) as especificações de todas as áreas urbanas amostradas, além de informar a freqüência de passagem dos trens e o tempo de duração do ruído (associado ao número de vagões e locomotivas), principalmente em áreas próximas a pátios de cruzamento, de manobra

e em passagens de nível; b) realizar amostragens em todos os pontos de medição previstos na metodologia, tanto a 15m, como a 500m e nos períodos diurno e noturno. Devem ser encaminhados, ao IBAMA, cronograma de implantação das ações e relatórios semestrais das atividades executadas.

O programa apresentado (2009) consistiu em levantamento preliminar no nível de ruído em áreas urbanas próximas à linha férrea. A partir de então foi possível identificar pontos críticos, dentre os quais deveriam ser identificados quais seriam os pontos efetivamente monitorados.

Os resultados do monitoramento devem formar um diagnóstico mais apurado da situação ao longo da malha ferroviária nos Estados do Paraná e Santa Catarina, com base no qual devem ser propostas medidas mitigadoras para redução do impacto causado, sem desconsiderar as peculiaridades de cada trecho.

O plano de monitoramento propõe campanhas semestrais a serem iniciadas em 2010, para os pontos apresentados anteriormente, durante um período de 3,5 anos. O período de 3,5 anos é composto pela divisão da malha em 7 trechos, considerando o monitoramento com duração de 3 meses e mais 3 meses para apresentação dos resultados.

Conforme o relatório de implantação dos programas ambientais (protocolo 02001.011160/2010-80), foram adotados no monitoramento dos ruídos os parâmetros definidos na Resolução CONAMA 01/1990 e NBR 10.151, o que implica em diferenciar os períodos noturno e diurno, bem como, os tipos de áreas impactadas.

Informou-se que os pontos críticos do programa foram redefinidos, levando-se em consideração o acesso às localidades e a segurança da equipe técnica, além de terem sido priorizados pontos próximos a áreas urbanas. O relatório registrou que o monitoramento foi realizado nos trechos: Roca Sales – Lages; Mafra – Lages; Mafra – São Francisco do Sul; Desvio Ribas – Eng. Gutierrez; Eng. Gutierrez – Guarapuava; Uvaranas – Pinhalzinho; Curitiba – Rio Branco do Sul, ao tempo em que verifica-se que nos demais trechos não houveram atividades do programa. Assim, registra-se que o programa deverá se estender a todos os trechos contemplados pela licença.

Ainda, tem-se que foram realizadas as medições com e sem passagens de trem, em função da programação da passagem de trens nos diferentes trechos, cujos resultados foram apresentados no formato de tabelas por ponto.

Assim, deve-se complementar o monitoramento, com a realização das medições nos períodos diurno e noturno, bem como, contemplando os momentos com e sem passagens de trens, quando couber.

Da mesma forma, dever ser apresentado de forma objetiva os critérios adotados para a seleção dos pontos de monitoramento, considerando ainda que ocorrem interferências com núcleos urbanos, cuja extensão e características do entorno podem demandar o estabelecimento de mais de um ponto de monitoramento no segmento, e a ocorrência de áreas/locais de maior vulnerabilidade a impactos sonoros, como zonas residenciais, hospitais, escolas e outros.

Por fim, em função dos resultados obtidos, uma vez que verificou-se 18 medições consideradas como inaceitáveis, devem ser apresentadas propostas de controle/mitigação dos impactos sonoros, com indicação das alternativas técnicas mais indicadas e os resultados esperados de sua implementação. Tal encaminhamento não consta do relatório de implantação encaminhado, uma vez que somente se mencionou a redução do tempo de acionamento de buzinas como medida mitigadora.

CONDICIONANTE ATENDIDA, com demanda de complementações.

Condicionante 2.3.9 – Apresentar em 120 dias. Programa de Prevenção de Poluição de Mananciais, contemplando o cadastramento e diagnóstico de todos os corpos d'água inseridos em um raio de 500m da malha ferroviária, principalmente, os cortados pela ferrovia, considerando para os mesmos: classificação; enquadramento; usos atuais e previstos (a montante e a jusante da ferrovia) e; pontos de captação e lançamento de esgotos em um raio de 500m de entorno da ferrovia. Para corpos d'água de maior importância, dentre os avaliados., deve-se prever ainda, diagnóstico da qualidade das águas.

A primeira versão do Programa (Protocolo nº 2.551 de 07/03/2007) foi rejeitada pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 07/07/2008.

Após adequações, o programa propõe a criação de uma rede de monitoramento de mananciais que serão observados e avaliados ao longo do tempo. Objetiva-se com isso propiciar o conhecimento da condição atual dos recursos hídricos, a fim de se avaliar eventuais impactos quando da ocorrência de acidentes na ferrovia que atinjam os corpos d'água.

O programa prevê o monitoramento dos seguintes parâmetros: coliformes fecais, pH, DBO, DQO, nitrogênio total, fósforo total, temperatura, turbidez e OD. Esta equipe entende que deve ser acrescido o monitoramento de óleos e graxas e de sólidos, por estarem relacionados aos respingos de óleo das composições e ao carreamento de sedimentos por processos erosivos na faixa de domínio.

Conforme já discutido no Parecer Técnico nº 89/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, em etapa posterior ao levantamento, deve ser inserida etapa na qual o mapeamento e diagnóstico serão integrados ao Programa de Gerenciamento de Risco, em que os corpos d'água identificados como sensíveis à operação ferroviária serão alvos de medidas preventivas, quando aplicáveis.

Conforme o relatório de implantação dos programas ambientais (protocolo 02001.011160/2010-80), foram selecionados 21 pontos para coleta e análise da água, sendo 9 pontos em Santa Catarina e 12 no Paraná.

A primeira campanha contemplou os 9 pontos do Estado de Santa Catarina, cujas características do entorno e do corpo d'água foram apresentadas por ponto. Os resultados analíticos das amostras coletadas foram apresentados em tabela contendo os parâmetros adotados, os quais devem ser ajustados conforme orientação acima colocada.

As conclusões apresentadas indicaram não terem sido observados impactos da atividade ferroviária sobre a qualidade dos corpos d'água monitorados.

O programa pode ser considerado aprovado e deve ser executado conforme cronograma físico apresentado.

CONDICIONANTE ATENDIDA, com demanda de complementação.

Condicionante 2.3.10 – Apresentar em 120 dias, Programa de Educação Ambiental, voltado à comunidade lindeira à ferrovia, com caracterização do público alvo, identificação das potencialidades, problemas e conflitos ambientais e proposição de estratégias pedagógicas. Devem ser encaminhados ao IBAMA relatórios semestrais das atividades executadas.

Este programa foi analisado e aprovado no Parecer Técnico nº 177/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA de 05/11/2009, devendo ser implementado considerando a seguinte complementação:

- Apresentar diagnóstico contemplando a caracterização do público alvo, identificação das potencialidades, problemas e conflitos ambientais.

No relatório semestral de atividades executadas, consta que, em 2009, 2 mil crianças foram beneficiadas com o projeto Vagão Ambiental nos Estados do Paraná e Santa Catarina, passando pelas cidades de Joinville, Rio Negro, Mafra, Ponta Grossa, Guarapuava, Maringá, Apucarana, Morretes, Paranaguá e Curitiba, e 5.000 crianças foram beneficiadas com o Projeto Vagão do Conhecimento nas cidades de São Francisco do Sul e Jaraguá do Sul, no Estado de Santa Catarina, e Curitiba, Pinhais, Piraquara, Ponta Grossa, Maringá, Cambará, no Estado do Paraná. Para ambos os casos o relatório apresenta registro fotográfico.

O relatório informa, ainda que foram criados dois sites na Internet contendo material didático, visando a divulgação das campanhas ambientais. São eles: www.vagãoambiental.com.br e www.cheo.com.br.

Visando melhorar a qualidade das informações contidas nos relatórios bem como propiciar a avaliação do resultados das ações, sugere-se inserir condicionante especificando quais informações deverão compor os relatórios, quais sejam: as ações executadas no período (de acordo com o planejamento do PBA); data ou período de realização; público alvo atingido, com informações quali-quantitativas, local de realização, registro fotográfico, cronograma de execução das próximas ações, resultados alcançados em relação às medidas implementadas, propondo medidas de adequação metodológica ou implementação de novas medidas de mitigação ou compensatórias, quando forem necessárias. Além disso, poderá ser alterada a periodicidade de entrega dos relatórios, de semestral para anual.

CONDICIONANTE PARCIALMENTE ATENDIDA, com demanda de complementação.

Condicionante 2.3.11 – Apresentar em 120 dias, Programa de Comunicação Social à comunidade lindeira à ferrovia, visando obter maior integração, conscientização e colaboração da comunidade local nas atividades da ALL, prevendo um canal aberto de comunicação com a comunidade de forma a reduzir o risco de acidentes e depredações ao patrimônio da empresa. Devem ser encaminhados ao IBAMA relatórios semestrais das atividades executadas.

Este programa foi analisado e aprovado pelo no Parecer Técnico nº 177/2009 COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA de 05/11/09/2009, devendo ser implementado considerando a seguinte complementação:

- Complementar as atividades apresentadas com base nos programas ambientais, agregando a estas instrumentos que contemplem as demandas advindas da comunidade, ampliando o foco do programa, não se atendo somente à divulgação dos programas ambientais relacionados, de maneira a garantir o caráter participativo e de construção de um processo interativo com as comunidades beneficiadas.

- Retificação do Programa de Comunicação Social, mantendo a definição do público alvo, mas garantindo que todas as localidades interceptadas pela malha ferroviária em questão sejam contempladas.

No Relatório Semestral de atividades executadas, consta que foram realizadas campanhas de Segurança em Passagens de Nível, palestras de Segurança nas Escolas e Campanha de Combate ao Surf Ferroviário, apresentando registro fotográfico para todas as atividades.

Da mesma forma que foi sugerido no Programa de Educação, recomenda-se a inserção da condicionante especificando quais informações deverão compor os relatórios e alterando a periodicidade de semestral para anual.

CONDICIONANTE ATENDIDA, com demanda de complementação.

Condicionante 2.3.12 – Apresentar em 120 dias, Programa de Diagnóstico e Monitoramento da

Faixa de Domínio, contemplando os seguintes aspectos: passagens em nível para veículos (município, quilometragem, tipo de pavimento, volume de tráfego, presença de equipamento de controle e responsável por sua manutenção e operação - p.ex. cancelas – e histórico de acidentes, com destaque para perímetros urbanos); interferências urbanas (trechos ferroviários que coincidem com vias públicas); novas ocupações indevidas da faixa e ações de minimização e mitigação; controle (e substituição por nativas) de espécies exóticas na faixa de domínio nos trechos onde a ferrovia intercepta unidades de conservação ou seu entorno.

Este programa foi analisado e aprovado pelo Parecer Técnico nº 177/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA de 05/11/09/2009.

O referido parecer técnico aponta a necessidade de informar quais medidas serão tomadas em relação as passagens de nível clandestina, se serão fechadas ou regularizadas, o que foi informado no relatório de implantação dos programas ambientais (protocolo nº 02001.011160/2010-80) apresentado, que decidiu pelo fechamento.

Em complemento ao exposto no referido documento, ressalta-se que os resultados do diagnóstico devem ser monitorados para atualização e verificação da dinâmica dos parâmetros levantados.

Conforme o relatório semestral, foram identificados os trechos de maior criticidade, de acordo com o diagnóstico da faixa de domínio (2009), conforme os parâmetros: passagem de nível; obra de arte; interferência urbana; histórico acidental e espécie exótica em UC's.

Com relação às passagens de nível, foram descritas as ações de controle previstas, bem como, aquelas desenvolvidas no período, quais sejam: troca de placas de sinalização danificadas, implantadas em locais com sinalização ausente e, entrada em processos de reintegração de posse por invasão em locais onde foram abertas PNs clandestinas. O número de ações executadas foi tabulada conforme o trecho; no entanto, devem ser estabelecidas metas para regularização de todas as situações em desconformidade, tendo em vista a sua criticidade.

A respeito de passagens superiores, inferiores, pontes e túneis, foram também tabuladas a quantidade de intervenções adotadas segundo o trecho, a saber: reforço da estrutura de pontes e substituição de dormente especial de pontes. Da mesma forma, devem ser estabelecidas metas para regularização de todas as situações em desconformidade.

Sobre as interferências urbanas, o relatório informa que foi implementado programa de comunicação social, visando reduzir a incidência de atropelamentos nas vias, com enfoque nos trechos de interferência urbana com maior criticidade.

Com relação à ocupação irregular da faixa de domínio, registra-se que o atendimento à condicionante seguinte contém maior detalhamento das medidas previstas e em andamento, de forma que a respectiva análise será realizada no escopo daquela condicionante.

No tópico histórico acidental, foram descritas as ações de controle previstas, com ênfase no Programa de Troca de Trilhos e Dormentes, no PGR e no PAE, no entanto, com se observa na análise respectiva a esses itens, há a necessidade de integração dos dados de histórico de acidentes com as medidas estabelecidas.

Foi ainda, apresentada tabela com o quantitativo de atividades de manutenção da via executados, ao tempo em que devem ser estabelecidas metas.

Apresentou-se também, tabulação dos dados atualizados dos registros de acidentes e ocorrências entre julho de 2009 e junho de 2010, por trecho, com um total de 303 acidentes. Em item posterior, no entanto, foi informado que neste período não houveram acidentes ambientais que demandassem a instauração de procedimentos de investigação.

Assim, foi realizada análise da tipologia de acidentes por trecho. No entanto, não foram apresentados a localização dos eventos de forma mais precisa, tampouco foi adotado um

horizonte de dados compatível com o tempo de operação da malha. Ainda, deve-se destacar informações como a interferência com perímetros urbanos, volume de tráfego, entre outras estabelecidas na condicionante. Da mesma forma, devem ser estabelecidas metas para regularização das situações em desconformidade, conforme medidas a serem tomadas em função da tipologia dos eventos.

Sobre o controle (e substituição por nativas) de espécies exóticas na faixa de domínio nos trechos onde a ferrovia intercepta unidades de conservação ou seu entorno, o relatório de implantação dos programas ambientais (protocolo 02001.011160/2010-80) informou que as ações a serem executadas serão readequadas com o prazo de implantação do programa, de 3 anos, resultando na execução de 120km por ano.

O programa deve ser executado, com demanda de complementação.

CONDICIONANTE ATENDIDA, com demanda de complementação.

Condicionante 2.3.13 Apresentar em 120 dias, programa de cadastramento das edificações situadas nos 15m referentes à faixa de domínio da ferrovia, contendo a identificação do loteamento com, no mínimo, nome, cidade, tempo de ocupação, estado e data de aprovação pelo poder público.

Este programa foi analisado pelo Parecer Técnico nº 177/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA de 05/11/09/2009.

De acordo com o Programa Ambiental protocolado no IBAMA no dia 1º/07/2009, esse programa propõe as seguintes ações preventivas:

- Prever ações de sensibilização junto ao Programa de Comunicação Social e de Educação Ambiental;
- Criar rotina de modo que todos os empregados da ALL comuniquem de imediato ao CCO qualquer princípio de invasão na faixa de domínio;
- Implantar, nos locais mais críticos de invasão, placas de aviso sobre a distância da faixa de domínio e da impossibilidade de construção nessas áreas.
- Monitoramento das áreas críticas e comunicação imediata aos órgãos públicos locais quando forem detectadas novas invasões, buscando agilidade na comunicação.

Além disso, constam as seguintes ações mitigadoras:

- Prever ações de sensibilização junto ao Programa de Comunicação Social e de Educação Ambiental;
- Continuar a executar o cadastramento das edificações na faixa de domínio;
- Enfatizar junto aos maquinistas a necessidade de acionamento do alarme sonoro próximo as áreas invadidas, bem como restrições de velocidade;
- Articulação com órgãos municipais e estadual quanto a previsão de planos habitacionais para retirada destas pessoas
- Dar continuidade as ações de reintegração de posso das áreas invadidas, priorizando aqueles que apresentem maior risco pela proximidade com a linha férrea.

Em complemento à análise do Parecer citado, deve ser observado que o trabalho foi conduzido de forma amostral, o que pode ser aceito para as áreas limítrofes à faixa de domínio, mas é insuficiente para diagnosticar de forma precisa as ocupações irregulares dentro da faixa. Neste aspecto, o levantamento deve ser complementado.

Em localidades onde não for possível a entrevista em cada unidade, em

decorrência da falta de receptividade dos moradores, é admitido o levantamento com base apenas no imageamento, a fim de acompanhar, ao menos, o número de unidades.

O levantamento amostral contradiz o que foi solicitado pela Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, a qual previa:

> *"Este cadastramento visa subsidiar as ações a serem tomadas no âmbito do Programa de Diagnóstico e Monitoramento da Faixa de Domínio para recuperação e "retomada" da faixa, e portanto, precisa conter o máximo de dados possível. É importante, ainda, que as propriedades sejam georreferenciadas, para que se possa ter uma visualização geral da ocupação da faixa nos trechos da ALL no Paraná e em Santa Catarina."*

A condicionante pode ser considerada como parcialmente atendida.

Constatou-se na avaliação do programa que o trecho Jaguariaíva (PR) – Ourinhos (SP) não foi contemplado. O mapeamento contendo o cadastramento das edificações apresentou divergências entre a imagem apresentada e o apontamento da legenda.

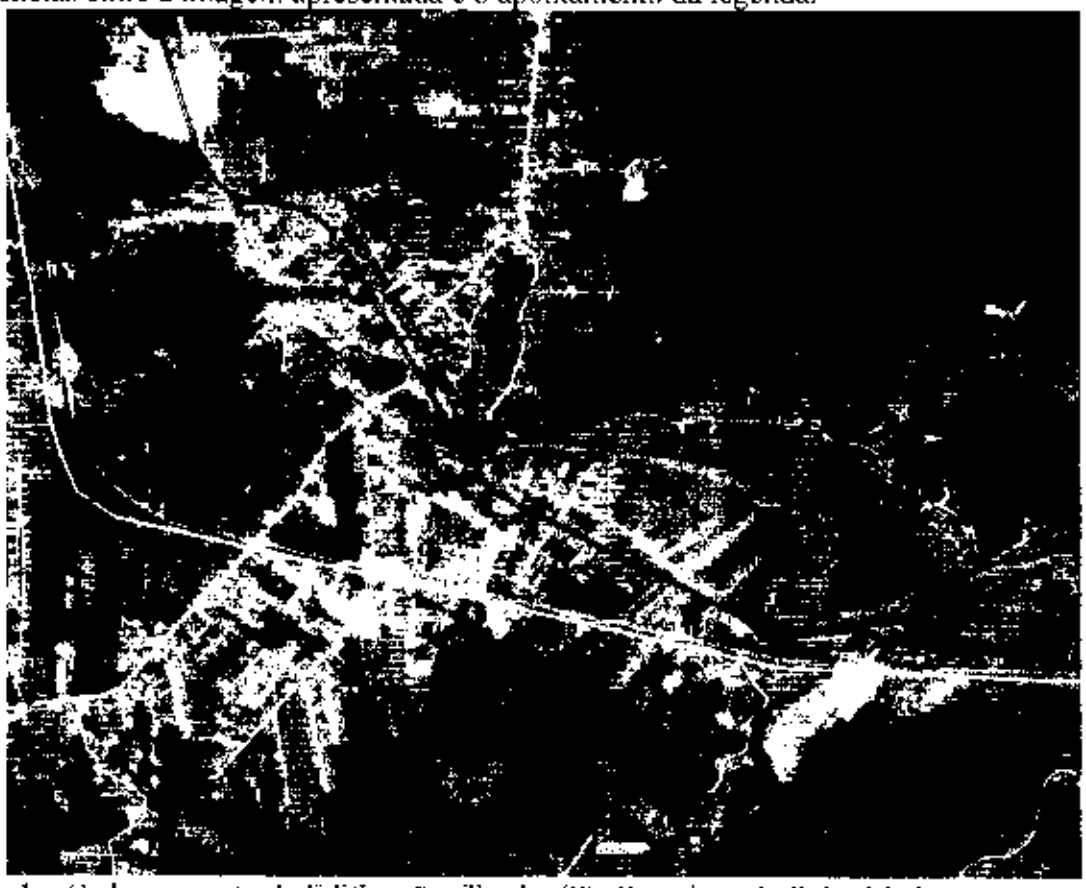


Figura 1 – Cadastramento de Edificações Trecho São Francisco do Sul – Mafra.

Na imagem reproduzida na Figura 1, a legenda indica a presença de duas a três casas na faixa de domínio em um único ponto, em vermelho. Entretanto, pela análise da própria imagem, sem necessidade de levantamento em campo, é possível constatar a presença de muitas outras unidades bem próximas à plataforma ferroviária e que não foram contabilizadas.

O mesmo problema ocorre, de forma ainda mais expressiva, no município de Curitiba/PR, representado na Figura 2, onde também houve nítido subdimensionamento. Há apenas um ponto, cuja legenda indica a presença de 21 a 30 casas próximas à via.

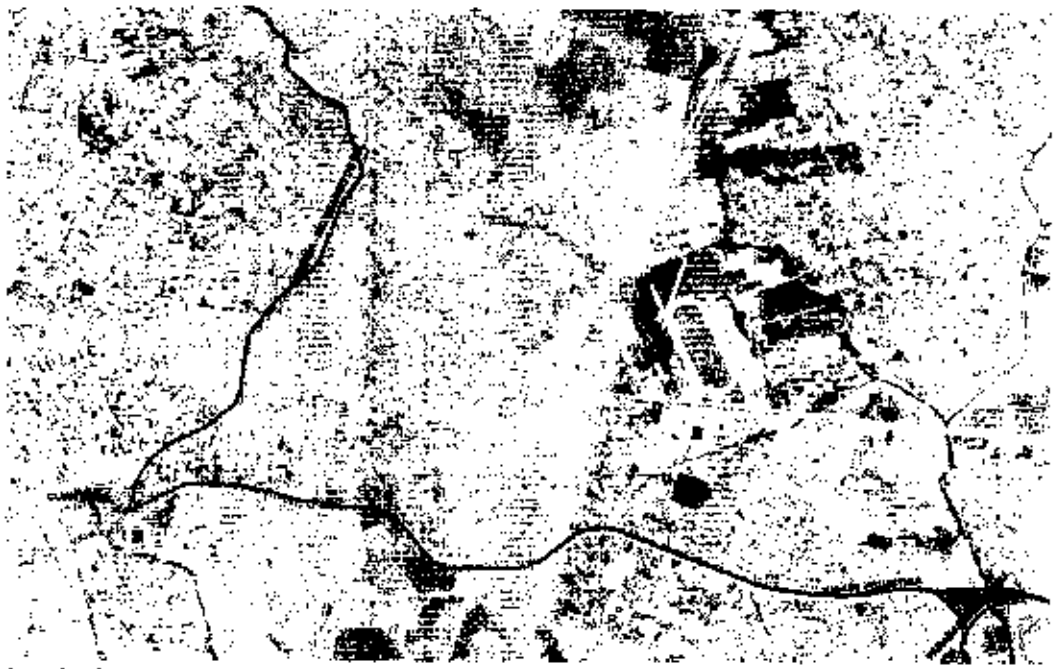


Figura 2 – Cadastramento de Edificações Trecho Curitiba – Rio Branco do Sul.

Desta forma, deve ser realizado censo das edificações na faixa de domínio, não apenas levantamento amostral.

O relatório de implantação dos programas ambientais Malha Sul (PR/SC) referente ao 1° semestre de 2010, protocolo 02001.011160/2010-80, informa que o cadastramento das edificações terá continuidade para identificação de outros trecho e habitações, nos locais onde ainda não foi possível o levantamento. Nesse relatório é apresentada a relação das ações de reintegração de posse e invasão de faixa de domínio movidas pela ALL a partir do 2° semestre de 2009, contendo as seguintes informações: processo, parte adversa, UF, Comarca, Nº, Cartório, Objeto, Descrição do Objeto, Liminar, Sentença e Último Andamento.

Desta forma, esse programa deverá conter as seguintes complementações

- Informar o cronograma de execução de levantamento das informações detalhadas das edificações na faixa de domínio dos trechos que ainda não foram levantados, não apenas dados amostrais, contendo minimamente as informações solicitadas nessa condicionante (a identificação do loteamento com, no mínimo, nome, cidade, tempo de ocupação, estado e data de aprovação pelo poder público).
- Informar quais os procedimentos serão adotados para desocupação progressiva das ocupações já existentes.

Nos relatórios de acompanhamento a serem encaminhados ao IBAMA, devem constar a lista atualizada dos processos de reintegração, juntamente com as metas do próximo período; no entanto, solicitação semelhante consta na condicionante que será incluída especificando quais informações deverão compor os relatórios.

CONDICIONANTE PARCIALMENTE ATENDIDA, com demanda de complementação.

Condicionante 2.3.14 – Apresentar em 180 dias, Análise de Risco – AR e Plano de Gerenciamento de Riscos – PGR, para toda a malha ferroviária considerando todo o tipo de carga transportada.

A primeira versão do Programa (Protocolo nº 2.556 de 07/03/2007) foi rejeitada pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 07/07/2008, por conter apenas uma proposta de roteiro a

ser seguido para a elaboração da Análise de Riscos e respectivo Plano de Gerenciamento de Riscos. A análise da adequação do programa é apresentada a seguir.

O escopo do estudo de análise de risco e respectivo plano de gerenciamento abrange a malha ferroviária dos estados do PR (1977km), SC (506km) e RS (3100km), contemplando: a via férrea principal, os pátios de cruzamento, pátios de formação de composições e carregamento, os ramais ferroviários e o transporte de cargas associados. Para o estado do RS, não incorporado à Licença de Operação nº 559/2006, foi utilizada a normativa do órgão ambiental estadual, dado que o EAR, PGR e PAE fazem parte de exigência ambiental previamente formulada pela FEPAM.

Excetuam-se destes estudos as Unidades de Apoio que contemplam as oficinas e postos de manutenção, postos de abastecimento, postos de lavagem de locomotivas e vagões e estaleiros de soldagem de trilhos, por possuírem processo tramitando em separado da malha ferroviária.

Os terminais de carga, segundo o EAR, foram analisados no contexto das instalações fixas. Entretanto, essas estruturas são parte do escopo das Licenças de Operação da malha ferroviária e transporte associado.

Na apresentação do cronograma foi informado que o PGR e o PAE são considerados como já implantados para a via permanente e perdurarão por toda vida útil do empreendimento. A rotina de atualizações, todavia, é disposta em cada subprograma.

Os estudos apresentaram as seguintes etapas:

•Caracterização da instalação e da região de interesse;

•Identificação dos perigos e definição das hipóteses e cenários acidentais;

•Estimativa e avaliação das consequências e seus respectivos efeitos físicos, decorrentes de eventos anormais que possam resultar em vazamentos, incêndios ou explosões;

•Determinação das áreas vulneráveis decorrentes dos diferentes impactos originados pelos efeitos físicos de cada um dos cenários acidentais;

•Avaliação dos riscos e proposição de medidas mitigadoras e de gerenciamento.

O fluxograma apresentado no EAR do Paraná e Santa Catarina deve ser complementado, indicando as alternativas de resposta (SIM/NÃO) para os pontos de decisão.

<u>Caracterização da instalação e da região de interesse</u>

	PR, SC	RS
Unidade de Produção	UP PR/SC UP Norte UP Centro	UP Rio Grande do Sul UP POA
Bitola	Métrica	Métrica
Rampa máxima	-	3,95% na Sub Divisão 28 Santa Maria - Cruz Alta
Capacidade das obras de arte e pontes	30 t/eixo	30 t/eixo
Velocidade máxima autorizada	50 km/h	50 km/h
Número de municípios interceptados	69 no Paraná 22 em Santa Catarina	109
Número de estações	25 no Paraná 15 em Santa Catarina	169

Bases de Apoio com pessoal e recursos materiais e equipamentos para situações de emergência.	1) Rio Negro 2) Morretes	1) Canoas 2) Passo Fundo 3) Lages (SC) 4) Santa Maria 5) Rio Grande
Produtos perigosos transportados	Álcool anidro Álcool hidratado Gasolina Óleo Combustível Óleo Diesel	Álcool anidro Álcool hidratado Gasolina GLP Óleo Diesel

Tabela 04: resumo das características das instalações e operacionais.

Para os Estados do Paraná e Santa Catarina, o EAR foi baseado nos levantamentos de campo que possibilitaram a caracterização da malha, os pontos notáveis da mesma e os aspectos de sensibilidade ambiental interceptados pela linha e/ou seu entorno.

Para o Rio Grande do Sul, o estudo apresentou uma tabela com a descrição das atividades realizadas em 13 estações, sendo que no total existem 169 no Estado. Para os Estados do PR e SC as estações foram apenas listadas, sem descrição das atividades associadas.

Foi apresentado mapa com os raios de curvatura ao longo da malha (< 133 m ou > 133 m) e outro mapa com a rota dos produtos perigosos. Essas informações devem ser integradas ao Programa de Imageamento, por estarem diretamente relacionadas ao risco da operação ferroviária. Com a sobreposição destes mapas aos pontos de incidência de acidentes, será possível a proposição de medidas de gerenciamento.

O controle operacional de toda malha ferroviária sul é centralizado em Curitiba, no Centro de Controle de Operações (CCO).

A caracterização da região incluiu os temas relacionados à economia, geografia, hidrografia, vegetação e clima, contextualizando o assunto no âmbito estadual, a princípio. Para o clima houve uma caracterização por município interceptado, incluindo os 25 municípios do Paraná, 15 municípios de Santa Catarina e apenas 19 dos 169 municípios interceptados no Rio Grande do Sul. A caracterização climática tem forte influência na ocorrência de processos erosivos, que além dos impactos ambientais diretos, oferece risco a operação ferroviária, ensejando a complementação deste item.

Seguiu-se à caracterização dos produtos transportados, com maior detalhamento e enfoque nos produtos perigosos, quais sejam: álcool anidro, álcool hidratado, gasolina, óleo combustível, óleo diesel. As respectivas Fichas de Informação de Segurança de Produtos Químicos foram anexadas ao Estudo.

Para o Estado do PR e SC, seguindo a metodologia da CETESB, foi realizada a classificação dos produtos segundo os níveis de inflamabilidade e toxicidade, que indicou como produtos de interesse para estimativa do risco aqueles com níveis de toxicidade e inflamabilidade 3 e 4, em que se enquadram o álcool hidratado, a gasolina e o óleo diesel.

Para o Estado do RS, a seleção dos produtos com maior potencial em termo de inflamabilidade ou toxicidade se deu conforme metodologia da FEPAM, da qual resultou a seleção da gasolina, álcool etílico anidro, álcool etílico hidratado e GLP para continuidade do Estudo.

Verifica-se que a aplicação de metodologias diferentes causou alteração na seleção dos produtos para análise quantitativa de risco. Enquanto no PR e SC o óleo diesel foi selecionado, para o RS não foi. E enquanto o álcool anidro foi selecionado no RS, no PR e SC não foi. Mesmo com essa diferença, as recomendações constantes da Análise Preliminar de Perigos foram as mesmas.

Análise histórica de acidentes

No EAR relativo à malha do PR e SC foi apresentada uma análise histórica pautada em uma série de fontes de consultas internacionalmente reconhecidas, das quais apenas o CPR 18 E: *Guidelines for quantitative risk assessment: "Purple Book"* foi utilizada na análise da frequência, por ter sido considerada a mais adequada ao caso em estudo. Para o Estado do RS não foi apresentada análise histórica.

Em ambos os casos, não foram levantados dados de acidentes na própria malha, a qual é operada pelo mesmo responsável desde a concessão em 1997. Desde a emissão da Licença de Operação 559, em 2006, é obrigatória a comunicação dos acidentes ao IBAMA. Os registros gerados neste período também não foram mencionados. As informações devem ser incluídas e possíveis medidas corretivas resultantes dos acidentes vivenciados devem ser acrescentadas.

Identificação dos perigos e definição das hipóteses e cenários acidentais

Para os três Estados foi aplicada a técnica de APP para identificação dos perigos, aplicando-se a mesma matriz de classificação de risco, abaixo representada:

Quadro 01 Matriz de Classificação de Risco.

Severidade		Frequência		Risco	
I	Desprezível	A	Muito improvável	1	Desprezível
II	Marginal	B	Improvável	2	Menor
III	Crítica	C	Remota	3	Moderado
IV	Catastrófica	D	Provável	4	Sério
		E	Frequente	5	Crítico

Severidade \ Freqüência	A	B	C	D	E
IV	2	3	4	5	5
III	1	2	3	4	5
II	1	1	2	3	4
I	1	1	1	2	3

Os eventos perigosos verificados na Análise Preliminar de Perigos contemplaram todos os tipos de carga, conforme solicitado no texto da condicionante. A sequência dos estudos, por sua vez, manteve o foco nos produtos perigosos, cujo risco é mais relevante.

Para os Estados do Paraná e Santa Catarina foram identificados 30 perigos, considerando situações acidentais relevantes relacionadas a grandes liberações (ruptura) e pequenas liberações (furo). Os efeitos associados foram classificados em termos de severidade, elencando-se 4 efeitos relacionados com conseqüências decorrentes das características de inflamabilidade dos combustíveis, para a análise quantitativa de risco.

Nº Ordem	Hipótese acidental	Operação
5 e 23	Ruptura catastrófica do vagão-tanque de etanol	Carregamento de etanol.
6 e 24	Furo de 10 mm no costado do vagão-tanque de	

	etanol	
7 e 25	Ruptura catastrófica do vagão-tanque de gasolina	Carregamento de gasolina.
8 e 26	Furo de 10 mm no costado do vagão-tanque de gasolina	
9 e 27	Ruptura catastrófica do vagão-tanque de óleo combustível	Carregamento de óleo combustível.
10 e 28	Furo de 10 mm no costado do vagão-tanque de óleo combustível	
11 e 29	Ruptura catastrófica do vagão-tanque de óleo diesel	Carregamento de óleo diesel.
12 e 30	Furo de 10 mm no costado do vagão-tanque de óleo diesel	

Tabela 05: Hipóteses acidentais extraídas da APP.

Para o Estado do Rio Grande do Sul foram identificados 30 perigos, considerando situações acidentais relevantes relacionadas a grandes liberações (ruptura) e pequenas liberações (furo). Os efeitos associados foram classificados em termos de severidade, elencando-se 16 efeitos relacionados com consequências decorrentes das características de inflamabilidade dos combustíveis, para a análise quantitativa de risco.

Nº Ordem	Hipótese acidental	Operação
5 e 23	Ruptura catastrófica do vagão-tanque de etanol	Carregamento de etanol.
6 e 24	Furo de 10 mm no costado do vagão-tanque de etanol	
7 e 25	Ruptura catastrófica do vagão-tanque de gasolina	Carregamento de gasolina.
8 e 26	Furo de 10 mm no costado do vagão-tanque de gasolina	
9 e 27	Ruptura catastrófica do vagão-tanque de GLP	Carregamento de GLP.
10 e 28	Furo de 10 mm no costado do vagão-tanque de GLP	
11 e 29	Ruptura catastrófica do vagão-tanque de óleo diesel	Carregamento de óleo diesel.
12 e 30	Furo de 10 mm no costado do vagão-tanque de óleo diesel	

Tabela 06: Hipóteses acidentais extraídas da APP.

Após seleção das hipóteses acidentais, seguiu-se para o estudo das sequências acidentais, descritas através de árvores de eventos. Cada hipótese gerou diferentes cenários, dentre os quais foram considerados incêndio em poça, *fireball*, *flashfire*, explosão de nuvem de vapor não confinada e dispersão de nuvem de vapor. Para os cálculos foi utilizado o *software PHAST*, versão 6.53.1, desenvolvido pela DNV-Technica.

Conservativamente, na estruturação da árvore de eventos não foram consideradas as interferências dos sistemas de segurança existentes que atuariam após a ocorrência do acidente.

Definidas as distâncias para cada produto analisado, estas foram plotadas em mapa, permitindo a análise da vulnerabilidade e das áreas sensíveis expostas ao risco. Conforme previsto no documento apresentado, é recomendada atenção especial aos planos de resposta a emergência dos cenários acidentais que possuem potencial para atingir aglomerados

populacionais. Não obstante, cabe registrar a necessidade de verificar também os pontos ambientalmente sensíveis, com maior densidade de cursos d'água e outros aspectos levantados nos outros programas da LO nº 559/2006.

Em relação às recomendações indicadas na tabela de APP, são indicadas as seguintes complementações:

•Para eventos de colisão com veículos e atropelamentos de pedestres, além das recomendações R7 (Implementar e manter trabalho de conscientização nas comunidades próximas a linha) e R8 (Instalar e repor as placas de advertência para os pedestres), deve ser prevista a análise de viabilidade de substituição da PN por PI ou PS. Caso a colisão ocorra fora da área destinada à passagem, a medida deve ser no sentido de isolar a faixa de domínio para evitar acesso de terceiros. A mesma recomendação é válida para evento de abalroamento em passagem de nível.

•Para eventos de atropelamentos de animais, além da recomendação R8 (implementar e manter trabalho de conscientização nas comunidades próximas à linha), indicar a existência do Programa de Controle de Atropelamento de Fauna que visa justamente controlar e mitigar este impacto.

•Deve ser incluída como recomendação a manutenção preventiva do material rodante.

Cronograma para recomendações da APP - Via Permanente

Nº	Descrição da recomendação	2009									2010		
		Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Jan	Fev	Mar
R1	Revisar periodicidade/cronograma para manutenção preventiva da via permanente.												
R2	Revisar periodicidade/cronograma de manutenção preventiva nas instalações elétricas/eletrônicas e sinalização da via.												
R3	Aprimorar treinamento e reciclagem dos maquinistas e outros funcionários.												
R4	Revisar/implementar PGR e PAE.												
R5	Manter Brigada de Emergência atualizada quanto aos treinamentos de atendimento a emergência e primeiros socorros.												
R6	Revisar periodicamente os procedimentos operacionais e manter os funcionários atualizados das modificações.												
R7	Implementar e manter trabalho de conscientização nas comunidades próximas a linha.												
R8	Instalar e repor as placas de advertência para os pedestres.												
R9	Revisar a sinalização das passagens de nível de acordo com o Código Nacional de Trânsito.												
R10	Sinalizar com placa de aproximação de cancela para que o maquinista chame o canceleiro na aproximação do trem.												

Tabela 07: Cronograma (versão apresentada em 2009) para execução das recomendações da APP.

No cronograma, indicar a periodicidade das ações, por se tratarem de eventos cíclicos de ação, controle e revisão. No caso da recomendação 7, o trabalho é permanente, devendo-se adequar a indicação no cronograma e atualizá-lo.

A análise de risco pode ser considerada aprovada, devendo atender as recomendações deste parecer na próxima revisão do documento.

Programa de Gerenciamento de Riscos

O Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR) analisado contempla os Estados do PR, SC e RS. O escopo do PGR contemplou: caracterização do empreendimento e da região; estrutura organizacional do PGR; informações de segurança; análise, avaliação e revisão dos riscos: procedimentos operacionais; gerenciamento de mudanças: manutenção de ativos críticos: programa de capacitação e treinamento; programa de comunicação dos riscos; investigação de incidentes e acidentes; Plano de Atendimento à Emergência; Programa de Auditoria; e Manutenção do PGR.

No item que trata da estrutura organizacional de resposta, deve ser incluída uma tabela com os contatos de cada gestor responsável pela implementação dos elementos do PGR, incluindo a indicação de, no mínimo, um titular e um suplente. É recomendada a inclusão dos seguintes dados: nome, telefone (fixo e celular), unidade de lotação (endereço).

As atribuições de cada gestor, segundo o PGR, seria apresentada nas etapas subsequentes do Plano, o que não foi verificado. As atribuições devem ser incluídas no item que trata da Estrutura Organizacional de Resposta, de forma objetiva e concisa.

Em relação à disponibilização das informações de produtos perigosos aos funcionários, consta no PGR que todos tem acesso a estas, entretanto, em vistorias realizadas em Unidades de Apoio, não foram encontradas as FISPQ's ou por vezes o documento estava desatualizado. Por se tratar do mesmo empreendedor, solicita-se a indicação da forma como o documento vem sendo disponibilizado e divulgado aos funcionários. É recomendada manutenção de um banco de dados acessível, como é o caso da *intranet*, para que os usuários tenham acesso à versão atualizada das fichas a qualquer tempo.

Segundo consta no PGR, a ALL controla todos os parâmetros referentes à Via Permanente em conformidade com os requisitos legais estabelecidos no contrato de concessão e nas exigências técnicas da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Neste aspecto, vale mencionar o Acórdão nº 2172/2009-TCU-1ª Câmara, de 12.05.2009, o qual trata da representação formulada pela 1ª Secex diante de possíveis omissões da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) na fiscalização do contrato de concessão ferroviária firmado com a América Latina Logística (ALL).

Nas conclusões do documento, foi recomendado ao IBAMA que promova ações a fim de subsidiar a ANTT na fiscalização dos contratos de serviços ferroviários, bem como, foi recomendado à ANTT que promova integração com o IBAMA a fim de que sejam compartilhadas informações e ações referentes ao cumprimento da legislação ambiental pelos entes jurisdicionados.

Mais uma vez, remete-se esta demanda à Coordenação Geral de Transportes, Mineração e Obras Civis, a fim de definir a forma de cumprimento da determinação, garantindo a efetiva fiscalização das condições da via permanente, resultando em ganhos efetivos à segurança do transporte ferroviário.

Em relação ao Programa de Comunicação de Riscos (PCR), as ações propostas foram consideradas adequadas, bem como o cronograma, devendo-se executá-lo considerando as recomendações deste parecer.

Os relatórios de acompanhamento do PGR devem descrever as ações realizadas no período, seguindo-se para a avaliação de sua eficácia em face dos objetivos propostos, finalizando com a indicação das correções e melhorias recomendadas.

Conforme o relatório de implantação dos programas ambientais (protocolo

02001.011160/2010-80). foi apresentado o programa de treinamentos Uni[illegible], os quais contribuem para a execução do programa de gerenciamento de riscos, sobretudo os treinamentos da formação de base.

CONDICIONANTE ATENDIDA, com demanda de revisão.

Condicionante 2.3.15 – Apresentar em 180 dias, novo Plano de Ação de Emergências, incluindo medidas de atendimento a acidentes, prevendo a realização de simulados que envolvam todos os agentes considerados em seu organograma, destacando a localização e caracterizando as Bases de Apoio, além dos Programas de Treinamento das Equipes de Atendimento.

A primeira versão do Programa (Protocolo nº 2.557 de 07/03/2007) foi rejeitada pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 07/07/2008. Segue a análise da adequação, protocolada no IBAMA mediante Carta nº 242GMA/09.

O Plano de Ação de Emergência analisado contempla os Estados do PR, SC e RS. O escopo do PGR contemplou: caracterização do empreendimento e da região; produtos movimentados; cenários acidentais; estrutura organizacional de resposta: acionamento do plano; procedimento de resposta a emergência, recursos materiais de resposta; encerramento das operações; ações pós-emergenciais: divulgação e manutenção do plano; e programa de treinamento.

As bases de apoio existentes, onde estão lotados os empregados e onde são armazenados os recursos materiais e equipamentos para uso em situações de emergência são assim distribuídos:

- PR/SC: Rio Negro, Morretes, Iguaçu, Ourinhos, Apucarana, Guarapuava e Uvaranas.
- POA: Canoas, Passo Fundo e Lages.
- RS: Santa Maria e Rio Grande.

O tempo máximo previsto para deslocamento dos recursos das bases de apoio até as áreas mais críticas foi estimado em duas horas. Além dos recursos próprios, a ALL possui contrato com empresa especializada contemplando disponibilização de materiais e equipamentos, além de prestação de serviços. O contrato com a delimitação do escopo e responsabilidades deve ser anexado ao Plano.

Os materiais disponíveis nas bases de apoio foram listados no Plano, sendo recomendada a verificação dos mesmos quando da realização de vistoria às Unidades de Apoio no processo de regularização.

Na lista de contatos do PAE deve ser incluída a Coordenação Geral de Emergências Ambientais – CGEMA do IBAMA, além dos telefones do IBAMA nos estados.

No que se refere ao histórico de acidentes, já foi indicado neste parecer que as informações coletadas desde a emissão da Licença de Operação não foram apresentadas. Além destas, há uma compilação do número de acidentes disponibilizada pela ANTT em relatório, no qual a Agência compara o número de acidentes das concessionárias em operação no país entre os anos de 2003 e 2009, que também pode ser utilizada para acompanhamento da efetividade das ações de controle praticadas pela ALL.

Quaisquer acidentes que ocorram na malha licenciada devem ser comunicadas ao IBAMA, com posterior envio de relatório informando as causas do acidente e as medidas pós emergência. A identificação de falhas de procedimento ou questões que gerem a necessidade de revisão do PGR devem ser registradas neste relatório com o objetivo de promover a melhoria contínua dos procedimentos.

Além do PAE para malha, foi protocolado um documento específico para o Túnel de Maringá/PR (Protocolo IBAMA/DILIC/DIQUA nº 15.220 de 10/12/2008), que foi revisado a partir de análise da Defesa Civil do Município, sendo posteriormente protocolada a versão corrigida (Protocolo IBAMA/DILIC/DIQUA nº 1685 de 12/02/2009).

O Plano segue a mesma estrutura daquela apresentada para o restante da malha, devendo seguir as recomendações já apresentadas. O estudo de análise de risco que norteou a elaboração do PAE diagnosticou os aspectos de sensibilidade e vulnerabilidade do trecho. Os dados devem ser utilizados para definição de ações preventivas, como é o caso da desocupação da faixa de domínio pela reintegração de posse, do cercamento e sinalização da faixa, dentre outras.

Caso o Plano sofra novas alterações por orientação da Defesa Civil do Município ou outras entidades intervenientes, as atualizações devem ser comunicadas e repassadas ao IBAMA para instrução do processo de licenciamento.

O PAE apresentou procedimentos coerentes para os cenários levantados e pode ser considerado aprovado, incluindo-se as recomendações deste parecer que não prejudicam a execução do mesmo. Conforme consta na apresentação dos programas, o Plano já é considerado implantado na empresa. O IBAMA deve ser comunicado previamente sobre a realização de simulados, oportunidade em que será possível verificar na prática se o Plano é efetivo e eficaz ao que se propõe.

Conforme o relatório de implantação dos programas ambientais (protocolo 02001.011160/2010-80), os treinamentos das brigadas de emergência são realizados e acompanhados de forma independente, por cada unidade, ao tempo em que os respectivos cronogramas estão em fase de adequação.

Ainda, informou-se que entre julho de 2009 e junho de 2010 não houveram acidentes ambientais que demandassem a instauração de procedimentos de investigação, o que foi considerado no documento como um reflexo da implantação do PGR.

CONDICIONANTE ATENDIDA, com demanda de complementação.

Condicionante 2.3.16 – Apresentar em 180 dias, identificação de pontos críticos, tendo como base a análise de risco realizada, por meio de diagrama unifilar.

A primeira versão do Programa (Protocolo nº 2.558 de 07/03/2007) foi rejeitada pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 07/07/2008. O documento apresentado apresentado após as adequações é alvo da análise a seguir.

Neste programa foi realizado um levantamento e mapeamento de pontos de interesse, dividido em quatro grupos relacionados a seguir:

•pontos de aglomeração populacional – locais onde havia uma concentração de 5 ou mais residências a uma distância aproximada de 100m ou menos da via férrea;

•cruzamento com corpos d'água – rios, córregos e riachos que apresentavam lâmina d'água superior a 2m;

•instalações fixas da ALL – instalações fixas tais como pátios, estações, postos de abastecimento e oficinas;

•pontos críticos – demais pontos críticos identificados, como postos de abastecimentos de combustível, armazenamento e distribuição de combustíveis, indústrias, fábricas, armazenamento de grãos, instalações públicas como hospitais, delegacias, terminais urbanos, escolas, polícia, corpo de bombeiros, hotéis, áreas ambientalmente sensíveis (áreas

alagadas, fragmentos florestais, áreas susceptíveis a incêndios, parques municipais, entre outros).

O programa se resumiu ao mapeamento dos aspectos acima listados, sem indicação dos pontos críticos com base na análise de risco, conforme solicitado no texto da condicionante. Todavia, o mapeamento permitiu a visualização e análise da densidade de pontos críticos ao longo da linha, sendo possível considerar a condicionante atendida. Os aspectos levantados são resumidos na tabela abaixo:

Trecho	Pontos críticos	Aglomeração populacional	Corpos d'água	Instalações fixas	Total de pontos críticos
Roca Sales (RS) – Lages (SC) 73km de extensão	7	1	68	1	77
Mafra (SC) – Lages (SC) 294km de extensão	0	32	323	0	473
Mafra (SC) – São Francisco do Sul (SC) 214km de extensão	165	27	146	6	344
Eng. Bley (SC) – Mafra (SC) 65km de extensão	32	8	32	2	74
Eng. Gutierrez (PR) – Guarapuava (PR) 140km de extensão	118	7	0	2	230
Desvio Ribas (PR) – Eng. Gutierrez (PR) 118km de extensão	88	7	111	2	208
Uvaranas (PR) – Pinhalzinho (PR) 129km de extensão	66	3	64	4	137
Uvaranas (PR) – Apucarana (PR) 333km extensão	211	23	174	4	412
Marques dos Reis (PR) – Londrina (PR) 207km extensão	0	18	64	2	264
Londrina (PR) – Cianorte (PR) 215km extensão	148	17	13	2	180
Raul de Mesquita (PR) – Harmonia (PR) 80km de extensão	25	4	85	1	115
Jaguariaíva (PR) – Uvaranas (PR) 145km de extensão	86	22	84	7	199
Iguaçu (PR) – Uvaranas (PR) 140km de extensão	92	9	100	5	206
Curitiba (PR) – Rio Branco do Sul (PR) 41km de extensão	69	7	4	2	82
Iguaçu (PR) – Paranaguá (PR) 115km de extensão	7	18	12	5	36
Ramal Posto km 103 (PR) – Curitiba (PR) 7km de extensão	39	1	2	2	44
Jaguariaíva (PR) – Ourinhos (SP) 209km de extensão	26	7	10	4	47

Tabela 08: Pontos críticos por trecho.

Conforme o relatório de implantação dos programas ambientais (protocolo 02001.011160/2010-80), as informações prestadas anteriormente (2009) não sofreram atualizações. Recomenda-se ademais, que estas informações sejam efetivamente utilizadas no planejamento e execução dos demais programas, sobretudo no EAR, PGR e PAE.

CONDICIONANTE ATENDIDA.

Condicionante 2.3.17 – Apresentar em 120 dias, diagrama unifilar de toda a linha contendo todos os pontos notáveis da mesma como: passagens em nível, superiores e inferiores; transposições de cursos d'água (pontes ou bueiros – citando a tipologia e tamanho dos mesmos);

aglomerações urbanas: túneis, pontes e outras obras de arte: pátios de manobra, oficinas e outras estruturas de apoio ao funcionamento da linha; detectores de descarrilamento, de roda quente e de queda de barreiras.

A primeira versão do Programa (Protocolo nº 2.559 de 07/03/2007) foi rejeitada pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 07/07/2008.

O programa apresentou os diagramas unifilares com uma base cartográfica acrescida à via permanente, pontos de apoio, aparelhos e pontos críticos, apresentando a visualização gráfica dos trechos ferroviários. O produto servirá como ferramenta operacional e gerencial para ser utilizada nos Planos de Emergência, mas também como utilização direta à manutenção e unidades de apoio dos trechos, podendo ser também empregado para planejamento de operação.

Os principais benefícios indicados no programa são a agilidade na consulta a trechos específicos, com redução do tempo de atendimento a emergências, visualização de pontos críticos e sensíveis no entorno das ferrovias.

As cartas articuladas foram apresentadas com layout para impressão no formato A3, em escala cartográfica de 1:15.000. A simbologia adotada foi considerada adequada e de fácil compreensão. O conjunto de informações contida nos diagramas inclui: limites municipais, traçados da ALL, sedes municipais, rodovias, dutos, linhas de transmissão, pontos críticos, km da via, aparelhos de mudança de via, passagens de nível, obras de arte e corpos d'água.

Recomenda-se ademais, que estas informações sejam efetivamente utilizadas no planejamento e execução dos demais programas, sobretudo no EAR, PGR e PAE.

CONDICIONANTE ATENDIDA.

Condicionante 2.3.18 – Apresentar em 90 dias, programa de imageamento aerofotogamétrico ou por satélite (IKONOS) de toda a malha ferroviária, nos dois estados, em escala que possibilite a identificação do entorno da ferrovia.

A primeira versão do Programa (Protocolo nº 263 de 10/01/2007) foi rejeitada pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 07/07/2008.

Após reuniões técnicas, foi facultado ao empreendedor à utilização de outras formas de imageamento em substituição à IKONOS, exigida na condicionante. Esta opção pode ser aceita desde que atenda aos objetivos da condicionante.

Atualmente o programa se intitula "Programa de Imageamento por satélite e mapeamento da malha ferroviária (SIG)", o qual deverá permitir a identificação de todo o traçado e também as características mais relevantes encontradas em seu entorno. Facilitará a observação de aspectos como ocupação humana e manchas urbanas, acessos, rede hidrográfica, cobertura vegetal, entre outros.

O imageamento, integrado aos levantamentos realizados nos demais programas, permitiu a visualização e análise das feições ao longo da malha ferroviária, identificando pontos de maior sensibilidade e criticidade na relação entre a operação ferroviária e o meio ambiente.

Os seguintes dados foram incorporados ao SIG:

–Base cartográfica:

–curvas de nível;

–gasodutos;

–isoietas;

–linhas de transmissão;
–mapa político;
–oleodutos;
–hidrografia;
–rodovias.
–Base transportes;
–aeroportos;
–armazenamento de grãos;
–carvão;
–gás natural;
–indústria esmagadora de soja;
–minerais;
–policia rodoviária federal;
–portos;
–portos secos;
–usinas;
–Base ferroviária;
–trechos;
–corredores;
–UPS;
–equipamentos;
–km's;
–malha urbana;
–supervisores;
–passagens de nível;
–aparelhos de mudança de via;
–estações;
–traçado;
–aglomeração de pessoas;
–cadastro de populações;
–corpos d'água;
–instalações fixas;
–obras de arte;
–pontos críticos;
–sistemas de drenagem.

Eventuais correções ou revisões do imageamento foram descritas no âmbito dos programas respectivos que solicitaram algum tipo de mapeamento.

CONDICIONANTE ATENDIDA, com demanda de revisão.

ANÁLISE DAS CONDICIONANTES LO nº 748/2008

Os programas analisados a seguir foram exigidos na condicionante 2.1 da LO 748/2008 que determina a execução de todos os programas solicitados nas condicionantes específicas da LO nº 559/2006, porém, considerando as especificidades deste trecho.

Apresentar em 120 dias, Programa de Monitoramento e Controle da Vegetação Invasora da

Linha, contendo: identificação das principais espécies; descrição dos métodos; alternativas de controle (juntamente com a justificativa de escolha) e; cronograma executivo anual.

Este programa foi analisado no Parecer Técnico nº 89/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA de 17/07/2009.

CONDICIONANTE ATENDIDA.

Apresentar em 120 dias, Programa de Substituição Gradativa dos Dormentes que contemple a substituição dos dormentes de madeira nativa por dormentes de outros materiais (aço, concreto ou novas tecnologias). No caso de se escolher material oriundo de reflorestamento, deverão ser apresentadas a origem da madeira e Autorização de Transporte de Produtos Florestais - ATPF's (caso necessário o transporte dessa madeira), como também, empresa responsável pela fabricação e tratamento dos dormentes. Devem ser encaminhados, ao IBAMA: cronograma de implantação das ações e relatórios anuais das atividades executadas.

Este programa foi analisado no Parecer Técnico nº 89/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA de 17/07/2009.

CONDICIONANTE ATENDIDA com demanda de complementação.

Apresentar em 120 dias, Programa de Identificação e Controle de Processos Erosivos, apresentando para cada processo erosivo encontrado na área de influência direta da ferrovia: a localização, a causa, o estágio atual e a sua possível evolução, bem como, a prevenção, o controle e a recuperação ambiental (incluindo revegetação, preferencialmente com espécies nativas) que serão aplicados em cada caso. Também deverão ser incluídos, nesse programa, os processos que não ofereçam atualmente risco para a operação da ferrovia. Devem ser encaminhados ao IBAMA, cronograma executivo e relatórios anuais das atividades executadas.

O programa apresentado para o trecho Morretes-Antonina seguiu o mesmo roteiro metodológico de levantamento e categorização do programa relativo à LO nº 559/2006.

Os resultados, por sua vez, indicam que não foi verificado nenhum processo erosivo que necessite de intervenção. Como justificativa, consta que nessas áreas a cobertura vegetal é densa, além de serem áreas com relevo do tipo planície, preservadas e bem protegidas, caracterizadas por locais pouco habitados, o que faz com que hajam poucos processo erosivos ou são poucos ou não oferecem perigo à via ou aos seus colaboradores.

Mais uma vez, vale ressaltar que o objetivo preponderante da Licença de Operação corretiva expedida para a malha ferroviária sul foi o diagnóstico detalhado da situação da via e do seu entorno, apresentado superficialmente no estudo ambiental, para prosseguir com o devido gerenciamento dos aspectos, impactos e passivos ambientais existentes, tendo como meta a melhoria da qualidade ambiental.

Desta forma, mesmo quando não houver risco à operação ferroviária, a identificação de aspectos que possam interagir negativamente com o meio devem ser alvo de medidas de correção, mitigação e controle.

Pela ausência de processos erosivos no trecho em estudo, as medidas de controle, a princípio, serão essencialmente preventivas. Como não há necessidade de detalhamento metodológico da recuperação de processos erosivos neste trecho, as ações preventivas devem ser iniciadas, contemplando:

•Manter as inspeções e manutenções periódicas realizadas por equipe treinada em todo o trajeto da faixa de servidão via terrestre, quando necessário;

•Priorizar a estação do ano com menor incidência de chuva para realização de obras de manutenção da ferrovia e da faixa de domínio;

•Manutenção do sistema de drenagem das águas;

•As saídas de água da faixa de domínio devem ser encaminhadas para o talvegue (fluxo natural do escoamento superficial das águas da chuva na faixa de servidão nos terrenos ondulados e acidentados;

•Nos trechos mais íngremes recomenda-se a manutenção periódica do sistema de drenagem atual, que é composto de terraços que direcionam o fluxo da água pluvial para o leito de drenagem natural;

•O monitoramento do sistema de drenagem envolve a sua inspeção periódica, de forma a detectar possíveis áreas de solo exposto com carreamento de sedimentos que possam originar focos de erosão;

•Para garantir a efetividade das coberturas vegetais, podem ser utilizadas novas técnicas de plantio adequado para as características do local; e

•Recompor áreas desmatadas no âmbito do Programa de Revegetação de Matas Ciliares.

Na lista acima, observar apenas que se trata de faixa de domínio e não faixa de servidão.

CONDICIONANTE ATENDIDA.

Apresentar em 120 dias, Programa de Identificação e Correção de Pontos Críticos de Drenagem, enviando ao IBAMA, cronograma de implantação das ações e relatórios anuais.

A metodologia de levantamento e correção dos pontos críticos de drenagem seguiu a mesma linha aplicada aos trechos da LO nº 559/2006. As recomendações outrora indicadas são aplicáveis igualmente a este trecho.

Trecho	Bom	Médio	Ruim	Nº de pontos críticos
Morretes (PR) – Antonina (PR)	40,00%	52,50%	7,50%	40

Tabela 09: resumo de pontos críticos de drenagem identificados no diagnóstico.

Os dados da tabela acima divergem daqueles apresentados no anexo do programa, na qual foram categorizados 48 pontos de drenagem, sendo 16 em bom estado (33,33%), 21 em médio (43,75%) e 11 em estado ruim (22,92%).

Da mesma forma como nos trechos pertencentes à LO nº 559/2006, os principais problemas apontados no diagnóstico estão relacionados à falta de manutenção e falta de limpeza dos sistemas de drenagem. O programa expõe que tal constatação se deve ao fato de que, com o baixo volume de carga transportado no trecho, o empreendedor vem priorizando a manutenção de trechos com maior volume de tráfego.

No cronograma foi previsto início em 2010, cujo prazo de execução foi indicado individualmente.

COD	Lat	Long	Tipo de Sistema	Dimensão	Situação	Indicadores	Interferência na via	Ação Proposta	Prazo de Execução
pr_mea_sd_01	-25,47	-48,83	Ponte	20	Bom	.	.		
pr_mea_sd_02	-25,47	-48,83	Ponte	60	Bom	.	.		
pr_mea_sd_03	-25,47	-48,83	Tubo	0,5	Bom	.	.		
pr_mea_sd_04	-25,47	-48,83	Ausente		Ruim	.	Alagamento	Implantação de Sistema	1,5 anos
pr_mea_sd_05	-25,47	-48,83	Tubo	1	Médio	Entupido	.	Limpeza dos Sistemas	3,5 anos
pr_mea_sd_06	-25,47	-48,83	Tubo	0,5	Médio	Insuficiente	Alagamento	Implantação de Sistema	1,5 anos
pr_mea_sd_07	25,46	48,82	Ausente	.	Ruim	.	Alagamento	Implantação de Sistema	1,5 anos
pr_mea_sd_08	-25,46	-48,82	Tubo	0,3	Médio	Insuficiente	Alagamento	Implantação de Sistema	1,5 anos
pr_mea_sd_09	-25,46	-48,82	Tubo	1	Bom	.	.		
pr_mea_sd_10	-25,46	-48,82	Ausente	.	Ruim	.	Alagamento	Implantação de Sistema	1,5 anos
pr_mea_sd_11	-25,46	-48,82	Ausente	.	Ruim	.	Alagamento	Implantação de Sistema	1,5 anos
pr_mea_sd_12	-25,46	-48,82	Tubo	0,5	Médio	Entupido	.	Limpeza dos Sistemas	3,5 anos
pr_mea_sd_13	-25,46	-48,82	Tubo	0,3	Médio	Insuficiente	Alagamento	Implantação de Sistema	1,5 anos
pr_mea_sd_14	-25,46	-48,82	Tubo	0,3	Ruim	Insuficiente	Alagamento	Implantação de Sistema	1,5 anos
pr_mea_sd_15	-25,46	-48,82	Ausente	.	Ruim	.	Alagamento		
pr_mea_sd_16	-25,46	-48,82	Tubo	0,3	Médio	Entupido	.	Limpeza dos Sistemas	3,5 anos
pr_mea_sd_17	-25,46	-48,81	Tubo	0,5	Bom	.	.		
pr_mea_sd_18	-25,46	-48,81	Tubo	1,5	Bom	.	.		
pr_mea_sd_19	-25,46	-48,81	Tubo	2,5	Médio	Meio entupido	.	Limpeza dos Sistemas	3,5 anos
pr_mea_sd_20	-25,46	-48,8	Ponte	30	Bom	.	.		
pr_mea_sd_21	-25,46	-48,8	Tubo	0,5	Médio	Meio entupido	.	Limpeza dos Sistemas	3,5 anos
pr_mea_sd_22	-25,46	-48,8	Tubo	0,5	Médio	Meio entupido	.	Limpeza dos Sistemas	3,5 anos
pr_mea_sd_23	-25,46	-48,8	Tubo	0,5	Médio	entupido	.	Limpeza dos Sistemas	3,5 anos
pr_mea_sd_24	-25,46	-48,79	Tubo	0,3	Ruim	Insuficiente	Alagamento	Implantação de Sistema	1,5 anos
pr_mea_sd_25	-25,46	-48,79	Tubo	0,3	Médio	Meio entupido	Alagamento	Limpeza dos Sistemas	3,5 anos
pr_mea_sd_26	-25,46	-48,79	Ponte	2	Bom	.			
pr_mea_sd_27	-25,46	-48,79	Tubo	0,3	Médio	Meio entupido	.	Limpeza dos Sistemas	3,5 anos
pr_mea_sd_28	-25,46	-48,79	Tubo	0,3	Médio	Insuficiente	.	Implantação de Sistema	1,5 anos
pr_mea_sd_29	-25,46	-48,79	Ponte	6	Bom	.	.		
pr_mea_sd_30	-25,46	-48,78	Tubo	0,5	Médio	Meio entupido	.	Limpeza dos Sistemas	3,5 anos
pr_mea_sd_31	-25,47	-48,78	Ausente	.	Ruim	.	Alagamento		
pr_mea_sd_32	-25,47	-48,78	Ponte	2	.	.	.		
pr_mea_sd_33	-25,47	-48,78	Tubo	1	Bom	.	.		
pr_mea_sd_34	-25,47	-48,77	Ponte	1	Médio	.	Vegetação		
pr_mea_sd_35	-25,46	-48,77	Tubo	0,3	Ruim	Entupido	Alagamento	Limpeza dos Sistemas	3,5 anos
pr_mea_sd_36	-25,46	-48,77	Ponte	4	Médio	Dormentes danificados	.	Limpeza dos Sistemas	3,5 anos
pr_mea_sd_37	-25,46	-48,76	Tubo	0,3	Médio	Meio entupido	.	Limpeza dos Sistemas	3,5 anos
pr_mea_sd_38	-25,45	-48,76	Ponte	2	Bom	.	.		
pr_mea_sd_39	-25,45	-48,75	Tubo	0,3	Médio	Meio entupido	.	Limpeza dos Sistemas	3,5 anos
pr_mea_sd_40	-25,45	-48,75	Ponte	2	Médio	Dormentes danificados	.	Limpeza dos Sistemas	3,5 anos
pr_mea_sd_41	-25,45	-48,75	Ausente		Ruim	.	Alagamento		
pr_mea_sd_42	-25,45	-48,75	Ponte	2	Médio	Dormentes danificados	.	Limpeza dos Sistemas	3,5 anos
pr_mea_sd_43	-25,44	-48,74	Tubo	1	Bom	.	.		
pr_mea_sd_44	-25,44	-48,73	Tubo	1	Bom	.	.		
pr_mea_sd_45	-25,44	-48,73	Tubo	0,5	Bom	.	.		
pr_mea_sd_46	-25,44	-48,73	Ausente	.	Ruim		Alagamento		
pr_mea_sd_47	-25,44	-48,73	Galeria	2	Bom		Efluentes Domésticos		
pr_mea_sd_48	25,43	-48,72	Tubo	0,3	Médio	.	Deposição	Limpeza dos Sistemas	3,5 anos
pr_mea_sd_49	-25,43	-48,72	Tubo	2	Bom		.		

Tabela 10: lista de pontos críticos de drenagem identificados no diagnóstico.

A limpeza e manutenção dos sistemas de drenagem devem começar imediatamente. As obras de maior porte devem ter seu projeto de engenharia encaminhado ao IBAMA para os 10 pontos nos quais foi constatada a necessidade de implantação de sistema.

associado ao respectivo cronograma de execução.

CONDICIONANTE ATENDIDA, com demanda de complementação.

Apresentar em 120 dias, Programa de Monitoramento e Mitigação de Atropelamento de Animais Silvestres e Domésticos, enfatizando a proximidade com áreas legalmente protegidas (APP's, Unidades de Conservação Municipais, Estaduais ou Federais, etc) e fragmentos florestais significativos. Nesse programa deve estar incluído o cronograma de implantação das ações mitigadoras e o envio de relatórios de monitoramento semestrais ao IBAMA.

A metodologia proposta para o programa é a mesma apresentada em atendimento à LO nº 559/2006, devendo seguir, para este trecho, as mesmas orientações já indicadas neste parecer.

Neste trecho especificamente, a área identificada como prioritária às medidas de controle e monitoramento é a APA de Guaraqueçaba, atravessada pela ferrovia. Da mesma forma como solicitado para o restante da malha, o monitoramento deve ocorrer em toda extensão, com a mesma frequência e metodologia.

CONDICIONANTE ATENDIDA.

Apresentar em 120 dias, Programa de Revegetação de Matas Ciliares, com a utilização de espécies nativas regionais, em pontos de interceptação ou proximidades de cursos d'água. Devem ser apresentados mapeamento e documentação fotográfica dos pontos escolhidos (acompanhada de justificativa de escolha), bem como, a descrição das técnicas a serem empregadas para plantio, monitoramento, listagem das espécies e cronograma executivo anual; enviando relatórios semestrais ao IBAMA.

A metodologia proposta é idêntica àquela apresentada em atendimento à LO nº 559/2006, cabendo-lhe as mesmas orientações.

Consta no texto do programa que em média 50% dos trechos foram considerados bons e outros 50% ruins. Pela análise da Tabela 11 são contabilizados 19 APP's ruins (61%) e 12 em bom estado (39%).

Trecho	Ponto	Lat	Long	Km	Corpo d'água	Dimensão	Vegetação	Situação	Característica
Morretes-Antonina	2	-25,48000	-48,84000	40	Córrego	2m	A, D	Ruim	-
Morretes-Antonina	3	-25,48000	-48,84000	40+200m	Córrego	1 m	-	Ruim	-
Morretes-Antonina	4	-25,48000	-48,84000	40+250m	Riacho	6m	B, C	Ruim	-
Morretes-Antonina	9	-25,48000	-48,84000	40+700m	Córrego	4m	C, D, F	Ruim	-
Morretes-Antonina	11	-25,47000	-48,83000	40+800m	Rio	20m	C, B	Ruim	-
Morretes-Antonina	15	-25,47000	-48,83000	41+200m	Córrego	1m	A	Ruim	A
Morretes-Antonina	32	-25,47000	-48,83000	42+600m	Rio	11m	C, D	Ruim	-
Morretes-Antonina	37	-25,47000	-48,83000	42+950m	Córrego	1m	C,D,B	Bom	-
Morretes-Antonina	39	-25,46000	-48,82000	43+200m	Córrego	2m	B, C	Bom	
Morretes-Antonina	40	-25,46000	-48,81000	43+500m	Córrego	3m	B,C, D, E	Bom	-
Morretes-Antonina	41	-25,46000	-48,81000	43+750m	Rio	10m	B	Ruim	-
Morretes-Antonina	44	-25,46000	-48,81000	44+250m	Rio	10m	B, C, D	Ruim	A
Morretes-Antonina	45	-25,46000	-48,81000	44+350m	Rio	10m	B, C, D	Ruim	A
Morretes-Antonina	48	-25,46000	-48,80000	44+600m	Córrego	2m	B, C, D, E	Bom	-
Morretes-Antonina	50	-25,46000	-48,80000	45	Riacho	6m	A, B, F	Bom	-
Morretes-Antonina	55	-25,46000	-48,79000	45+900m	Córrego	3m	A, B, C, D, F	Ruim	
Morretes-Antonina	56	-25,46000	-48,79000	46+250m	Riacho	7m	B,C,D,F	Bom	-
Morretes-Antonina	57	-25,46000	-48,79000	46+300m	Córrego	3m	B,C,D,E,F	Bom	-
Morretes-Antonina	59	-25,46000	-48,79000	46+700m	Córrego	5m	B,C,D,F	Bom	-
Morretes-Antonina	63	-25,47000	-48,78000	47+700m	Córrego	2m	A,B,C,F	Bom	-
Morretes-Antonina	65	-25,47000	-48,77000	49+200m	Córrego	5m	A,B,C,F	Bom	-
Morretes-Antonina	71	-25,46000	-48,77000	50+500m	Riacho	6m	B,D,F	Bom	
Morretes-Antonina	74	-25,45000	-48,76000	51	Rio	14m	B,C, D, E	Bom	-
Morretes-Antonina	78	-25,45000	-48,75000	52+200m	Córrego	2m	A, B,D	Ruim	F
Morretes-Antonina	80	-25,45000	-48,75000	52+900m	Rio	12m	A, B, C, D	Ruim	A, F
Morretes-Antonina	83	-25,44000	-48,74000	53+300m	Córrego	1m	A, B	Ruim	F
Morretes-Antonina	84	-25,44000	-48,74000	53+500m	Córrego	1m	A, B, C	Ruim	-
Morretes-Antonina	89	-25,44000	-48,73000	54+300m	Córrego	1m	A, B	Ruim	F
Morretes-Antonina	97	25,44000	-48,73000	55+50m	Córrego	1m	A, B	Ruim	F
Morretes-Porto	131	-25,43000	-48,72000		Córrego	1m	B, C, D, E	Ruim	
Morretes-Porto	132	-25,44000	-48,70000		Represamento	2000m	B, C	Ruim	

Tabela 11: Conservação das APPs.

O programa expõe, por sua vez, a dificuldade de promover o reflorestamento em virtude de uma série de construções irregulares na faixa de domínio, o que demanda uma prévia regularização fundiária e reintegração de posse.

Ao sobrepor o mapeamento das matas ciliares identificadas, do cadastramento de edificações e das aglomerações populacionais, verifica-se que as matas ciliares mais degradadas se localizam realmente em áreas com maior densidade populacional, onde foram selecionadas as áreas para recuperação das matas.

Todavia, na mesma figura foram contabilizados apenas 15 pontos de mata ciliar (7 bons e 8 ruins), o que diverge da tabela anexada ao estudo que contempla 31 pontos.

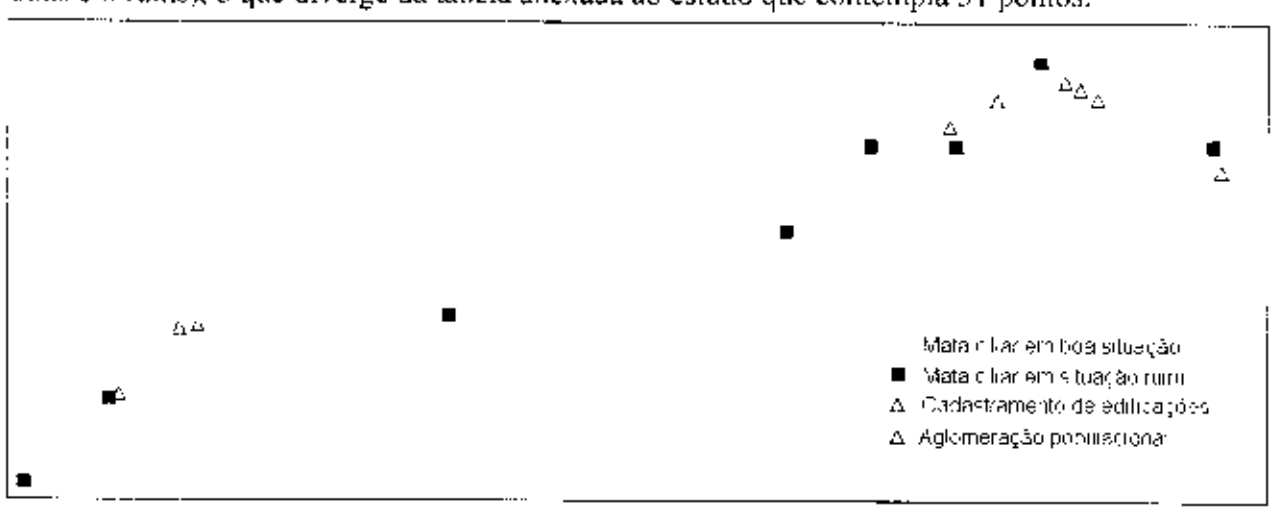


Figura 03 – Trecho Morretes – Antonina.

Foram selecionados pela empresa apenas duas áreas prioritárias para ser efetuada a revegetação a partir do plantio de mudas, ambas em áreas urbanizadas próximas do centro dos municípios de Morretes e Antonina.

A primeira área corresponde aos primeiros 2,5km do início do trecho saindo do município de Morretes. A maior parte dos corpos d'água são córregos e a principal atividade do solo é o uso urbano. O segundo trecho são os últimos 3 km do trecho já no município de Antonina, área também altamente urbanizada. Nele há novamente predominância de córregos e o uso do solo é em parte uso urbano e em parte pastagens.

O programa deverá ser complementado, incluindo os outros corpos d'água considerados em situação ruim. Deverá ainda ser apresentado o cálculo das áreas a serem revegetadas e a lista com a quantidade de mudas a serem plantadas em cada área. Para as áreas já selecionadas para o plantio essas já poderão ser executadas de acordo com o apresentado, só complementando com a lista e a quantidade das espécies a serem plantadas.

CONDICIONANTE ATENDIDA, com demanda de complementação.

Apresentar em 120 dias, Programa de Investigação de Ruídos, apresentando: a) as especificações de todas as áreas urbanas amostradas, além de informar a frequência de passagem dos trens e o tempo de duração do ruído (associado ao número de vagões e locomotivas), principalmente em áreas próximas a pátios de cruzamento, de manobra e em passagens de nível; b) realizar amostragens em todos os pontos de medição previstos na metodologia, tanto a 15m, como a 500m e nos períodos diurno e noturno. Devem ser encaminhados, ao IBAMA, cronograma de implantação das ações e relatórios semestrais das atividades executadas.

Diferente da estratégia adotada nos demais trechos da ALL nos Estados do Paraná e Santa Catarina, para atendimento desta condicionante foram apontados diretamente os pontos sensíveis a serem alvo no monitoramento, enquanto que nos demais trecho os pontos críticos foram definidos após levantamento preliminar no nível de ruído em áreas urbanas próximas à linha férrea.

Os pontos selecionados no trecho Morretes-Antonina foram definidos contemplando os seguintes tipos de área: sítios e fazendas; urbanas, hospitais ou escolas; residencial; comercial ou administrativa; recreacional; e industrial..

A metodologia de monitoramento é a mesma apresentada em atendimento à LO nº 559/2006 e, considerando que os pontos já foram selecionados, o programa pode ser considerado aprovado, devendo iniciar o monitoramento com periodicidade semestral. O cronograma apresentado no programa foi desconsiderado, por não corresponder ao trecho Morretes-Antonina, mas sim aos demais trechos no Estado do Paraná.

CONDICIONANTE ATENDIDA.

Apresentar em 120 dias, Programa de Prevenção de Poluição de Mananciais, contemplando o cadastramento e diagnóstico de todos os corpos d'água inseridos em um raio de 500m da malha ferroviária, principalmente, os cortados pela ferrovia, considerando para os mesmos: classificação; enquadramento; usos atuais e previstos (a montante e a jusante da ferrovia) e; pontos de captação e lançamento de esgotos em um raio de 500m de entorno da ferrovia. Para corpos d'água de maior importância, dentre os avaliados, deve-se prever ainda, diagnóstico da qualidade das águas.

A metodologia proposta para implantação do programa é a mesma indicada na condicionante da LO nº 559/06, a qual será aplicada também no trecho Morretes-Antonina considerando as especificidades de sua área de inserção.

Seguindo as orientações indicadas para os demais trechos do Estado do Paraná e Santa Catarina, o programa pode ser considerado aprovado e deve ser iniciado conforme cronograma físico apresentado.

CONDICIONANTE ATENDIDA.

Apresentar em 120 dias, Programa de Educação Ambiental, voltado à comunidade lindeira à ferrovia, com caracterização do público alvo, identificação das potencialidades, problemas e conflitos ambientais e proposição de estratégias pedagógicas. Devem ser encaminhados ao IBAMA relatórios semestrais das atividades executadas.

A estratégia apresentada para implantação do Programa de Educação Ambiental no trecho Morretes-Antonina é a mesma daquela protocolada em atendimento à LO nº 559/2006, sendo aplicável, desta forma, as orientações já registradas neste Parecer e a análise contida no Parecer Técnico nº 177/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA de 05/11/09/2009.

CONDICIONANTE PARCIALMENTE ATENDIDA.

Apresentar em 120 dias, Programa de Comunicação Social à comunidade lindeira à ferrovia, visando obter maior integração, conscientização e colaboração da comunidade local nas atividades da ALL, prevendo um canal aberto de comunicação com a comunidade de forma a reduzir o risco de acidentes e depredações ao patrimônio da empresa. Devem ser encaminhados ao IBAMA relatórios semestrais das atividades executadas.

A estratégia apresentada para implantação do Programa de Comunicação Social no trecho Morretes-Antonina é a mesma daquela protocolada em atendimento à LO nº 559/2006, sendo aplicável, desta forma, as orientações já registradas neste Parecer e a análise contida no Parecer Técnico nº 177/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA de 05/11/09/2009.

CONDICIONANTE ATENDIDA.

Apresentar em 120 dias, Programa de Diagnóstico e Monitoramento da Faixa de Domínio, contemplando os seguintes aspectos: passagens em nível para veículos (município, quilometragem, tipo de pavimento, volume de tráfego, presença de equipamento de controle e responsável por sua manutenção e operação – p.ex. cancelas e histórico de acidentes, com destaque para perímetros urbanos); interferências urbanas (trechos ferroviários que coincidem com vias públicas); novas ocupações indevidas da faixa e ações de minimização e mitigação; controle (e substituição por nativas) de espécies exóticas na faixa de domínio nos trechos onde a ferrovia intercepta unidades de conservação ou seu entorno.

O programa foi apresentado nos mesmos moldes daquele protocolado em atendimento à LO nº 559/2006, devendo seguir, desta forma, as orientações já registradas neste Parecer, além do Parecer Técnico nº 177/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA de 05/11/09/2009.

CONDICIONANTE ATENDIDA, com demanda de complementação.

Apresentar em 120 dias, programa de cadastramento das edificações situadas nos 15m referentes à faixa de domínio da ferrovia, contendo a identificação do loteamento com, no mínimo, nome, cidade, tempo de ocupação, estado e data de aprovação pelo poder público.

O programa foi apresentado nos mesmos moldes daquele protocolado em atendimento à LO nº 559/2006, devendo seguir, desta forma, as orientações já registradas neste Parecer, além do Parecer Técnico nº 177/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA de 05/11/09/2009.

CONDICIONANTE PARCIALMENTE ATENDIDA.

Apresentar em 180 dias, Análise de Risco – AR e Plano de Gerenciamento de Riscos – PGR, para toda a malha ferroviária considerando todo o tipo de carga transportada.

O Estudo de Análise de Risco para este trecho específico consistiu em Análise Preliminar de Perigos para os produtos transportados, que englobam: fertilizantes, industrializados, cimento, produtos siderúrgicos, farelo de soja, milho, açúcar, óleo vegetal, trigo, placas de madeira e frigorificados.

A APP identificou 14 perigos e 38 cenários acidentais, sendo 5 deles classificados como risco desprezível e os demais como risco menor. Não foram identificados cenários com risco moderado, sério e crítico.

Com relação às recomendações da APP, para a LO nº 559/06 foi recomendada "revisão da sinalização das passagens de nível de acordo com Código Nacional de Trânsito", o que não foi abordado para o trecho Morretes-Antonina, devendo ser acrescentado.

A recomendação de "avaliar o fechamento (muro, cercas, etc) da faixa de domínio nos trechos mais críticos" foi indicada para o trecho Morretes-Antonina e se aplica, sobremaneira, aos trechos da LO nº 559/2006, devendo ser estendida.

As demais recomendações são idênticas àquelas apresentadas em atendimento à LO nº 559/2006, cabendo-lhes à mesma análise.

CONDICIONANTE ATENDIDA, com demanda de complementação

Apresentar em 180 dias, novo Plano de Ação de Emergências, incluindo medidas de atendimento a acidentes, prevendo a realização de simulados que envolvam todos os agentes considerados em seu organograma, destacando a localização e caracterizando as Bases de Apoio, além dos Programas de Treinamento das Equipes de Atendimento.

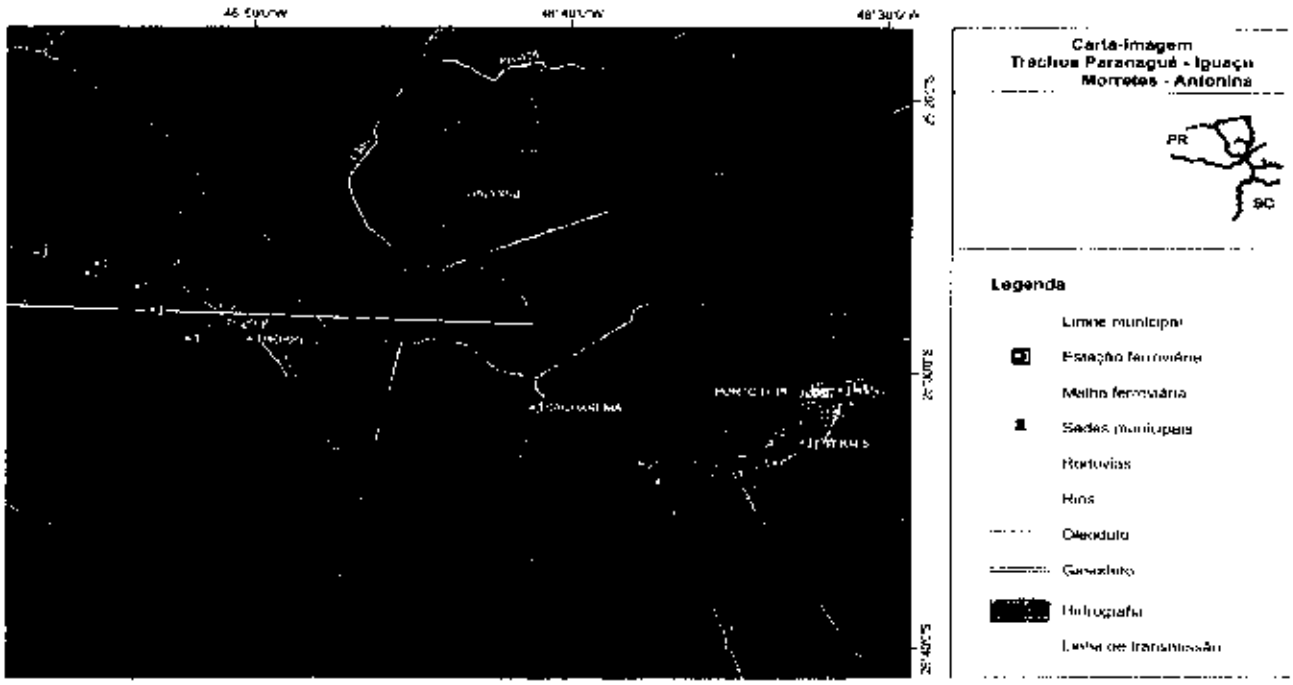
O programa foi apresentado nos mesmos moldes daquele protocolado em atendimento à LO nº 559/2006, cabendo-lhe a mesma análise.

CONDICIONANTE ATENDIDA, com demanda de complementação

Apresentar em 120 dias, programa de imageamento aerofotogamétrico ou por satélite (IKONOS) de toda a malha ferroviária, nos dois estados, em escala que possibilite a identificação do entorno da ferrovia.

O programa foi apresentado nos mesmos moldes daquele protocolado em atendimento à LO 559/2006, cabendo-lhe a mesma análise.

No trecho Morretes-Antonina, a carta imagem não refletiu satisfatoriamente a inserção da ferrovia, principalmente com relação à hidrografia, o que deve ser revisto.



CONDICIONANTE ATENDIDA, com demanda de revisão.

Condicionante 2.2 – Apresentar em 120 dias, diagrama unifilar no Trecho Morretes-Antonina, contendo todos os pontos notáveis do mesmo como: passagens em nível, superiores e inferiores; transposições de cursos d'água (pontes ou bueiros – citando a tipologia e tamanho dos mesmos); aglomerações urbanas; obras de arte (túneis, pontes, dentre outras); estruturas de apoio ao funcionamento do trecho (pátios de manobra, oficinas, dentre outras); detectores de descarrilamento (de roda quente, de queda de barreiras, dentre outros).

A metodologia de levantamento e apresentação do diagrama unifilar correspondente ao trecho Morretes-Antonina foi a mesma aplicada aos demais trechos do estado do Paraná e Santa Catarina, cabendo-lhe a mesma análise.

CONDICIONANTE ATENDIDA.

Condicionante 2.3 – Apresentar em 120 dias, identificação de pontos críticos, baseada na análise de risco realizada por meio de diagrama unifilar.

A metodologia de levantamento foi a mesma aplicada no atendimento da condicionante da LO nº 559/2006, cabendo-lhes a mesma análise.

O trecho Morretes-Antonina contabilizou um total de 90 pontos críticos, sendo 38 relacionados a cruzamentos com corpos d'água, 5 pontos de aglomeração populacional, 1 instalação fixa e 47 pontos críticos.

CONDICIONANTE ATENDIDA.

Condicionante 2.4 – Apresentar em 120 dias, mapeamento atualizado de todas as Unidades de Conservação (federais, estaduais e municipais) localizadas dentro de uma faixa de 10km para cada lado da ferrovia, indicando a distância entre essas unidades de conservação e a faixa de domínio da ferrovia.

A metodologia de levantamento e a forma de apresentação dos resultados seguiu os mesmos moldes daquele apresentado em atendimento à LO nº 559/2006, cabendo-lhe as mesmas orientações no que se refere a continuidade do programa com a integração dos gestores das Unidades de Conservação afetadas pela operação ferroviária.

A Figura 04 mostra uma falha na delimitação de 10km de raio a partir da faixa de domínio da ferrovia, o que deve ser corrigido. Verificar ainda que a indicação da distância deve partir da delimitação da faixa de domínio e não do eixo central da ferrovia. Como não foi apresentada a delimitação da faixa de domínio, não foi possível analisar se a delimitação está correta.

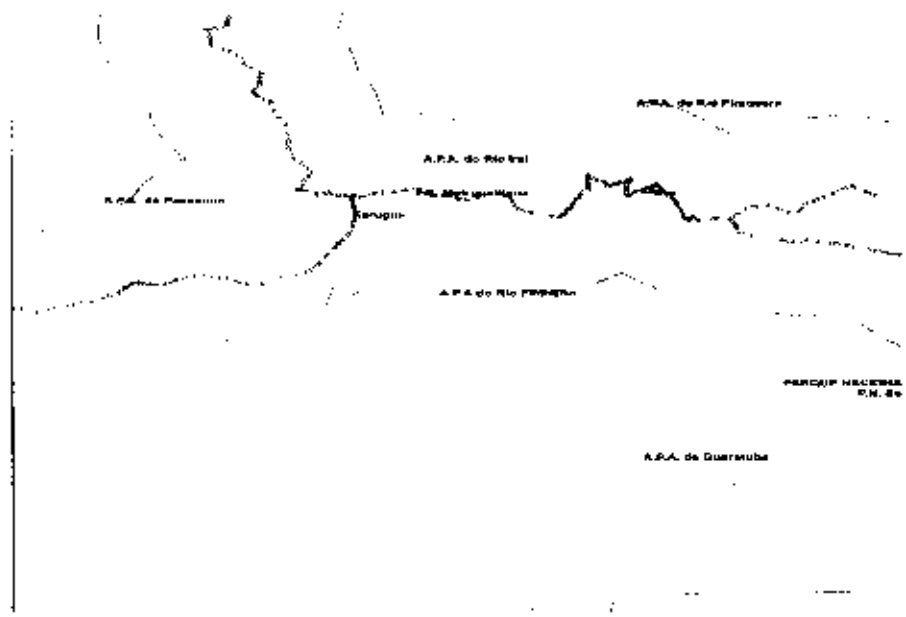


Figura 04 Mapeamento das Unidades de Conservação.

CONDICIONANTE ATENDIDA, com demanda de revisão.

Condicionante 2.5 – Apresentar, em 120 dias, para fins de emissão de ASV, as seguintes informações: comprovante da titularidade da faixa de domínio de 20m para cada lado da linha; quilometragem de cada área de preservação permanente identificada no estudo e; confirmação da porção de APP da nascente inserida na faixa de domínio.

Em 24/07/2009 foi protocolada a Carta nº 264/GMA/09, contendo apenas as plantas da malha ferroviária no Trecho Morretes-Antonina. Não é possível emitir ASV sem o cálculo das áreas das APP's inseridas na faixa de domínio, devendo-se apresentar as informações pertinentes.

CONDICIONANTE PARCIALMENTE ATENDIDA.

VII. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

A tabela a seguir apresenta um resumo do atendimento das condicionantes. Aquelas consideradas atendidas devem ser executadas, para as demais, devem ser apresentadas as complementações/revisões no prazo de 90 dias.

Condicionante/Licença	LO nº 559/2006	LO nº 748/2008
Condicionante 2.3.1 Apresentar em 120 dias, Programa de Monitoramento e Controle da Vegetação Invasora da Linha, contendo: identificação das principais espécies; descrição dos métodos; alternativas de controle (juntamente com a justificativa de escolha) e; cronograma executivo anual.	**CONDICIONANTE ATENDIDA.**	
Condicionante 2.3.2 Apresentar em 120 dias, Programa de Substituição Gradativa dos Dormentes que contemple a substituição dos dormentes de madeira nativa por dormentes de outros materiais (aço, concreto ou novas tecnologias). No caso de se escolher material oriundo de reflorestamento, deverão ser apresentadas a origem da madeira e Autorização de Transporte de Produtos Florestais - ATPF's (caso necessário o transporte dessa madeira), como também, empresa responsável pela fabricação e tratamento dos dormentes. Devem ser encaminhados, ao IBAMA: cronograma de implantação das ações e relatórios anuais das atividades executadas.	**CONDICIONANTE ATENDIDA, com demanda de complementação.** Complementar o programa com as seguintes informações: - Taxa de dormentação (número de dormentes por quilômetro); - Indicar a fonte da matéria-prima utilizada na fabricação do dormente, ressaltando os casos em que esta advém de material reciclado ou que possui aspectos ambientais relevantes a serem mencionados. - Apresentar estimativas de custo de manutenção no período de vida útil do dormente; - Durabilidade média em anos, mencionando a fonte da informação, se obtida pela experiência direta da ALL ou obtida por dados secundários; - Relação do custo dos dormentes por quilômetro de ferrovia com a durabilidade (R$/ano); - Se houver influência do tipo de dormente na segurança da operação ferroviária, apresentar os aspectos relevantes: - Análise da diferença dos níveis de ruído emitido na passagem das composições na linha férrea com os diferentes tipos de dormente. Podem ser utilizados dados secundários para o comparativo, desde que sejam recentes e que seja citada a fonte. Deve ser inserido no SIG o mapeamento do tipo de dormente aplicado em cada trecho da ferrovia, o qual deve ser atualizado anualmente a fim de verificar a prática adotada pela ALL neste gerenciamento e o avanço do programa de substituição. Os relatórios anuais devem conter o resumo das práticas realizadas no período de referência, assim como apresentado no item "4.8 Novos Projetos", em que foram descritos os testes que vem sendo realizados com dormentes de concreto. Os resultados, ainda que preliminares ou parciais, devem ser incluídos nos relatórios. Deve constar em anexo aos relatórios: Documento de Origem Florestal – DOF (caso necessário o transporte dessa madeira), como também, as notas fiscais da fabricação dos dormentes e do tratamento químico, quando houver.	
Condicionante 2.3.3 Apresentar em 120 dias, Programa de Identificação e Controle de Processos Erosivos, apresentando para cada processo erosivo encontrado na área de influência direta da ferrovia: a localização, a causa, o estágio atual e a sua possível evolução, bem como, a prevenção, o controle e a recuperação ambiental (incluindo revegetação, preferencialmente com espécies nativas) que serão aplicados em cada caso.	**CONDICIONANTE PARCIALMENTE ATENDIDA.** Deverão ser incluidos nesse programa os processos erosivos que não ofereçam atualmente risco para a operação da ferrovia, mas impliquem em impacto ambiental. Cumprir a freqüência de vistorias estabelecidas conforme a criticidade do ponto e adequar o cronograma de execução nesse sentido, bem como, incluir os trechos até então não contemplados, como o trecho Londrina (PR) – Cianorte (PR) e Ramal Posto km 103 (PR) - Curitiba (PR) e aqueles monitorados e ausentes do cronograma. Apresentar a técnica prevista e a efetivamente aplicada na correção dos processos erosivos diagnosticados, fazendo-se tal informação constar no relatório de implantação do programa (os casos podem ser agrupados por tipologia). Ajustar a meta proposta, prevendo a correção de 100% dos processos erosivos classificados como E1 no primeiro ano a partir de então, 100 % dos processos E2 no segundo ano e 100% dos processos E3 no terceiro ano de execução do programa.	

	Intensificar o programa nos trechos Mafra-Lages e Mafra-São Francisco do Sul.
Condicionante 2.3.4 – Apresentar em 120 dias, Programa de Identificação e Correção de Pontos Críticos de Drenagem, enviando ao IBAMA, cronograma de implantação das ações e relatórios anuais.	**CONDICIONANTE PARCIALMENTE ATENDIDA, com demanda de complementação.** Revisar o cronograma de execução, incluindo prazo para adoção das medidas corretivas conforme o caso, de forma que haja meta para a regularização de todos os pontos críticos, e, estabelecer periodicidade de monitoramento preventivo dos demais pontos de drenagem, incluindo todos os trechos contemplados na licença. Submeter previamente ao IBAMA, proposta de engenharia para implantação/substituição/redimensionamento de obras de arte, oportunidade em que deve-se verificar a viabilidade de se adaptar as mesmas à funcionalidade de passagem de fauna. A limpeza e manutenção dos sistemas de drenagem deve ocorrer em caráter permanente.
Condicionante 2.3.5 – Apresentar em 120 dias, Programa de Monitoramento e Mitigação de Atropelamento de Animais Silvestres e Domésticos, enfatizando a proximidade com áreas legalmente protegidas (APP's, Unidades de Conservação Municipais, Estaduais ou Federais, etc) e fragmentos florestais significativos. Nesse programa deve estar incluído o cronograma de implantação das ações mitigadoras e o envio de relatórios de monitoramento semestrais ao IBAMA.	**CONDICIONANTE ATENDIDA.**
Condicionante 2.3.6 – Apresentar em 120 dias, mapeamento atualizado de todas as Unidades de Conservação (federais, estaduais e municipais) localizadas dentro de uma faixa de 10km para cada lado da ferrovia, indicando a distância entre essas unidades de conservação e a faixa de domínio da ferrovia.	**CONDICIONANTE ATENDIDA.** Envolver os gestores das unidades de conservação na gestão ambiental participativa da ferrovia, em especial nos programas que possuem interferência direta nas unidades. As intervenções a serem realizadas na faixa de domínio e em áreas limítrofes devem, sempre que possível, buscar a compatibilização com os respectivos planos de manejo. As ações realizadas e previstas devem ser descritas nos relatórios de acompanhamento.
Condicionante 2.3.7 – Apresentar em 120 dias, Programa de Revegetação de Matas Ciliares, com a utilização de espécies nativas regionais, em pontos de interceptação ou proximidades de cursos d'água. Devem ser apresentados mapeamento e documentação fotográfica dos pontos escolhidos (acompanhada de justificativa de escolha), bem como, a descrição das técnicas a serem empregadas para plantio, monitoramento, listagem das espécies e cronograma executivo anual; enviando relatórios semestrais ao IBAMA.	**CONDICIONANTE ATENDIDA,** com demanda de complementação. O programa deverá ser complementado, incluindo os outros corpos d'água considerados em situação ruim. Deverá ainda ser apresentada a lista com a quantidade e a descrição das mudas a serem plantadas em cada área.
Condicionante 2.3.8 – Apresentar em 120 dias, Programa de Investigação de Ruídos, apresentando: a) as especificações de todas as áreas urbanas amostradas, além de informar a freqüência de passagem dos trens e o	**CONDICIONANTE ATENDIDA, com demanda de complementações.** Complementar o monitoramento, com a realização das medições nos períodos diurno e noturno, bem como, contemplando os momentos com e sem passagens de trens, quando couber.

tempo de duração do ruído (associado ao número de vagões e locomotivas), principalmente em áreas próximas a pátios de cruzamento, de manobra e em passagens de nível; b) realizar amostragens em todos os pontos de medição previstos na metodologia, tanto a 15m, como a 500m e nos períodos diurno e noturno. Devem ser encaminhados, ao IBAMA, cronograma de implantação das ações e relatórios semestrais das atividades executadas.	Apresentar de forma objetiva os critérios adotados para a seleção dos pontos de monitoramento, considerando as características do entorno do trechos de interferência com núcleos urbanos e a ocorrência de áreas/locais de maior vulnerabilidade a impactos sonoros, como zonas residenciais, hospitais, escolas e outros. Devem ser apresentadas propostas de controle/mitigação dos impactos sonoros, com indicação das alternativas técnicas/tecnológicas mais indicadas e os resultados esperados de sua implementação. O programa pode ser considerado aprovado e deve ser executado conforme cronograma físico apresentado (2009).
Condicionante 2.3.9 – Apresentar em 120 dias, Programa de Prevenção de Poluição de Mananciais, contemplando o cadastramento e diagnóstico de todos os corpos d'água inseridos em um raio de 500m da malha ferroviária, principalmente, os cortados pela ferrovia, considerando para os mesmos: classificação; enquadramento; usos atuais e previstos (a montante e a jusante da ferrovia) e; pontos de captação e lançamento de esgotos em um raio de 500m de entorno da ferrovia. Para corpos d'água de maior importância, dentre os avaliados, deve-se prever ainda, diagnóstico da qualidade das águas.	**CONDICIONANTE ATENDIDA, com demanda de complementação.** Deve ser acrescido o monitoramento de óleos e graxas e de sólidos, por estarem relacionados aos respingos de óleo das composições e ao carreamento de sedimentos por processos erosivos na faixa de domínio. O programa pode ser considerado aprovado e deve ser executado conforme cronograma físico apresentado.
Condicionante 2.3.10 – Apresentar em 120 dias, Programa de Educação Ambiental, voltado à comunidade lindeira à ferrovia, com caracterização do público alvo, identificação das potencialidades, problemas e conflitos ambientais e proposição de estratégias pedagógicas. Devem ser encaminhados ao IBAMA relatórios semestrais das atividades executadas.	**CONDICIONANTE PARCIALMENTE ATENDIDA** - Apresentar diagnóstico contemplando a caracterização do público alvo, identificação das potencialidades, problemas e conflitos ambientais.
Condicionante 2.3.11 Apresentar em 120 dias, Programa de Comunicação Social à comunidade lindeira à ferrovia, visando obter maior integração, conscientização e colaboração da comunidade local nas atividades da ALL, prevendo um canal aberto de comunicação com a comunidade de forma a reduzir o risco de acidentes e depredações ao patrimônio da empresa. Devem ser encaminhados ao IBAMA relatórios semestrais das atividades executadas.	**CONDICIONANTE ATENDIDA.** - Complementar as atividades apresentadas com base nos programas ambientais, agregando a estas instrumentos que contemplem as demandas advindas da comunidade, ampliando o foco do programa, não se atendo somente à divulgação dos programas ambientais relacionados, de maneira a garantir o caráter participativo e de construção de um processo interativo com as comunidades beneficiadas - Retificação do Programa de Comunicação Social, mantendo a definição do público alvo, mas garantindo que todas as localidades interceptadas pela malha ferroviária em questão sejam contempladas.
Condicionante 2.3.12 Apresentar em 120 dias, Programa de Diagnóstico e Monitoramento da Faixa de Domínio, contemplando os seguintes aspectos: passagens em nível para veículos (município, quilometragem, tipo de pavimento, volume de tráfego, presença de equipamento de controle e	**CONDICIONANTE ATENDIDA, com demanda de complementação.** Devem ser estabelecidas metas para regularização de todas as situações em desconformidade, tendo em vista a sua criticidade, considerando PNs, obras de arte, interferências urbanas, ocupações indevidas da faixa e controle (e substituição por nativas) de espécies exóticas na faixa de domínio nos trechos onde a ferrovia intercepta unidades de conservação

responsável por sua manutenção e operação – p.ex. cancelas – e histórico de acidentes, com destaque para perímetros urbanos); interferências urbanas (trechos ferroviários que coincidem com vias públicas); novas ocupações indevidas da faixa e ações de minimização e mitigação; controle (e substituição por nativas) de espécies exóticas na faixa de domínio nos trechos onde a ferrovia intercepta unidades de conservação ou seu entorno.	ou seu entorno, cujo cumprimento deve ser apresentado nos relatórios de implantação. Com relação ao histórico de acidentes, apresentar a localização e caracterização dos eventos de forma mais precisa, e adotar um horizonte de dados compatível com o tempo de operação da malha, bem como, destacar informações como a interferência com perímetros urbanos, volume de tráfego, entre outras estabelecidas na condicionante. Da mesma forma, devem ser estabelecidas metas para regularização das situações críticas, conforme medidas a serem tomadas em função da tipologia dos eventos, e integrar os dados do histórico de acidentes com o Programa de Troca de Trilhos e Dormentes, com o PGR e o PAE. O programa pode ser considerado aprovado com demanda de complementação, devendo ser executado.
Condicionante 2.3.13 – Apresentar em 120 dias, programa de cadastramento das edificações situadas nos 15m referentes à faixa de domínio da ferrovia, contendo a identificação do loteamento com, no mínimo, nome, cidade, tempo de ocupação, estado e data de aprovação pelo poder público.	**CONDICIONANTE PARCIAMENTE ATENDIDA.** - Informar o cronograma de execução de levamentamento das informações detalhadas das edificações na faixa de domínio dos trechos que ainda não foram levandados, não apenas dados amostrais, contendo minimamente as informações solicitadas nessa condicionante (a identificação do loteamento com, no mínimo, nome, cidade, tempo de ocupação, estado e data de aprovação pelo poder público). - Informar quais os procedimentos serão adotados para desocupação progressiva das ocupações já existentes, bem como mecanismos de controle para evitar novas invasões.
Condicionante 2.3.14 – Apresentar em 180 dias, Análise de Risco – AR e Plano de Gerenciamento de Riscos – PGR, para toda a malha ferroviária considerando todo o tipo de carga transportada.	**CONDICIONANTE ATENDIDA, com demanda de revisão – o IBAMA poderá requisitar revisões adicionais no decorrer da implementação.** *EAR:* complementar o fluxograma apresentado no EAR do PR e SC, indicando as alternativas de resposta (SIM/NÃO) para os pontos de decisão Foi apresentado mapa com os raios de curvatura ao longo da malha (< 133 m ou > 133 m) e outro com a rota dos produtos perigosos, os quais devem ser integrados, com a sobreposição destes aos pontos de incidência de acidentes, objetivando a proposição de medidas de gerenciamento. Complementar a caracterização climática, pela forte influência na ocorrência de processos erosivos, os quais oferecem risco a operação ferroviária. Análise histórica de acidentes: Incluir os dados e registros de acidentes na própria malha, e incluir possíveis medidas corretivas, caso couber. Sabendo que a malha foi concedida em 1997, e que desde a emissão da LO nº 559/2006, obrigou-se a comunicação dos acidentes ao IBAMA, cujos registros não foram mencionados. *Identificação dos perigos e definição das hipóteses e cenários acidentais:* incorporar os pontos ambientalmente sensíveis, com maior densidade de cursos d'água e outros aspectos levantados nos outros programas da LO nº 559/2006 e refletir os resultados nas demais medidas estabelecidas. *Recomendações da tabela de APP:* Para eventos de colisão com veículos e atropelamentos de pedestres, além das recomendações R7 e R8, prever a análise de viabilidade de substituição da PN por PI ou PS. Deve-se prever o isolamento da faixa de domínio ao acesso de terceiros, considerando eventos de

	abalroamento em passagem de nível e colisão fora da área destinada à passagem. Para eventos de atropelamentos de animais, além da recomendação R8, indicar a existência do Programa de Controle de Atropelamento de Fauna que visa justamente controlar e mitigar este impacto. Incluir como recomendação a manutenção preventiva do material rodante. Atualizar o cronograma, indicando a periodicidade das ações, por se tratarem de eventos cíclicos de ação, controle e revisão. No caso da recomendação 7, promover a adequação considerando atividade permanente. A análise de risco pode ser considerada aprovada, devendo-se atender às recomendações deste parecer na próxima revisão do documento. *PGR* Quanto a estrutura organizacional de resposta, incluir as atribuições de cada gestor responsável pela implementação dos elementos do PGR, bem como, os respectivos contatos com no mínimo, um titular e um suplente – dados sugeridos: nome, telefone (fixo e celular), unidade de lotação (endereço), bem como, as de cada um. Indicar como as FISPQ's vem sendo disponibilizadas e divulgadas aos funcionários, recomendando-se a manutenção de um banco de dados acessível e atualizado, como a *intranet*. As ações propostas no Programa de Comunicação de Riscos (PCR) foram consideradas adequadas, bem como o cronograma, devendo-se executá-lo considerando as recomendações deste parecer. Os Relatórios de acompanhamento devem descrever e avaliar a eficácia das ações realizadas no período, em face dos objetivos propostos, com indicação de correções e melhorias. Com relação ás recomendações da APP, para a LO nº 559/06 foi recomendada "revisão da sinalização das passagens de nível de acordo com Código Nacional de Trânsito", o que não foi abordado para o trecho Morretes-Antonina, devendo ser acrescentado. A recomendação de "avaliar o fechamento (muro, cercas, etc) da faixa de domínio nos trechos mais críticos" foi indicada para o trecho Morretes-Antonina e se aplica, sobremaneira, aos trechos da LO nº 559/2006, devendo ser estendida.
Condicionante 2.3.15 Apresentar em 180 dias, novo Plano de Ação de Emergências, incluindo medidas de atendimento a acidentes, prevendo a realização de simulados que envolvam todos os agentes considerados em seu organograma, destacando a localização e caracterizando as Bases de Apoio, além dos Programas de Treinamento das Equipes de Atendimento.	**CONDICIONANTE ATENDIDA, com demanda de complementações.** Anexar no PAE o contrato com empresa especializada para disponibilização de materiais e equipamentos, e prestação de serviços, com a delimitação do seu escopo e responsabilidades. Incluir na lista de contatos do PAE a Coordenação Geral de Emergências Ambientais – CGEMA do IBAMA, além dos telefones do IBAMA nos estados. Apresentar as informações coletadas desde a emissão da Licença de Operação no que se refere ao histórico de acidentes, e comunicar ao IBAMA quaisquer acidentes que ocorram na malha licenciada, com posterior envio de relatório informando as causas do acidente e as medidas pós emergência, com o registro de falhas de procedimento ou questões que gerem a necessidade de revisão do PGR. Utilizar para acompanhamento da efetividade das ações de controle praticadas pela ALL, a compilação do número de acidentes disponibilizada pela ANTT, onde se compara o número de acidentes das concessionárias em operação no país entre os anos de 2003 e 2009. O PAE para o Túnel de Maringá/PR deve seguir as recomendações já

	apresentadas. Utilizar para definição de ações preventivas, o diagnóstico dos aspectos de sensibilidade e vulnerabilidade do trecho conforme o estudo de análise de risco, como a desocupação da faixa de domínio, seu cercamento e sinalização, dentre outras. Caso o Plano sofra novas alterações por orientação da Defesa Civil do Município ou outras entidades intervenientes, as atualizações devem ser comunicadas e repassadas ao IBAMA O IBAMA deve ser comunicado previamente sobre a realização de simulados, oportunidade em que será possível verificar na prática se o PAE é efetivo e eficaz ao que se propõe. O PAE apresentou procedimentos coerentes para os cenários levantados e pode ser considerado aprovado, incluindo-se as recomendações deste parecer que não prejudicam a execução do mesmo.
Condicionante 2.3.16 – Apresentar em 180 dias, identificação de pontos críticos, tendo como base a análise de risco realizada, por meio de diagrama unifilar.	**CONDICIONANTE ATENDIDA.** Recomenda-se que estas informações sejam efetivamente utilizadas no planejamento e execução dos demais programas, sobretudo no EAR, PGR e PAE.
Condicionante 2.3.17 – Apresentar em 120 dias, diagrama unifilar de toda a linha contendo todos os pontos notáveis da mesma como: passagens em nível, superiores e inferiores; transposições de cursos d'água (pontes ou bueiros – citando a tipologia e tamanho dos mesmos); aglomerações urbanas; túneis, pontes e outras obras de arte; pátios de manobra, oficinas e outras estruturas de apoio ao funcionamento da linha; detectores de descarrilamento, de roda quente e de queda de barreiras.	**CONDICIONANTE ATENDIDA.** Recomenda-se ademais, que estas informações sejam efetivamente utilizadas no planejamento e execução dos demais programas, sobretudo no EAR, PGR e PAE.
Condicionante 2.3.18 – Apresentar em 90 dias, programa de imageamento aerofotogamétrico ou por satélite (IKONOS) de toda a malha ferroviária, nos dois estados, em escala que possibilite a identificação do entorno da ferrovia.	**CONDICIONANTE ATENDIDA, com demanda de revisão.** No trecho Morretes-Antonina, a carta imagem não refletiu satisfatoriamente a inserção da ferrovia, principalmente com relação à hidrografia, o que deve ser revisto. Outras eventuais correções ou revisões do imageamento foram descritas no âmbito dos programas respectivos que solicitaram algum tipo de mapeamento.
Condicionante 2.5 – Apresentar, em 120 dias, para fins de emissão de ASV, as seguintes informações: comprovante da titularidade da faixa de domínio de 20m para cada lado da linha; quilometragem de cada unidade de preservação permanente identificada no estudo e; confirmação da porção de APP da nascente inserida na faixa de domínio.	**CONDICIONANTE PARCIALMENTE ATENDIDA.** **Apresentar as informações que subsidiarão a emissão de ASV.**

De acordo com a presente análise, verifica-se que a maioria das condicionantes das LOs nº 559/06 e nº 748/08 foram atendidas e aquelas que foram parcialmente atendidas não são impedidas para implantação dos programas, bem como para renovação da LO nº 559/06. No entanto, para execução dos programas deverão ser observadas as recomendações constantes na tabela acima.

Ainda, verifica-se que o Relatório de Implantação do cumprimento das condicionantes da Licença de Operação nº 559/2006 e nº 784/2008 (Protocolo 02001.011160/2010-80) concentra-se em informações relativas aos trechos contemplados pela LO nº 559/06, de forma que deve ser apresentado o respectivo documento referente ao trecho vinculado à LO nº 784/08 (Morretes-Antonina).

Esta equipe técnica entende que não há óbices a renovação da LO nº 559/06 referente à operação da malha ferroviária sob concessão da ALL nos Estados do Paraná e Santa Catarina. Visando dar maior uniformidade às Licenças emitidas para ALL, recomendamos emitir LO de renovação baseando-se na LO nº 888/2009 referente à malha ferroviária no Estado do Rio Grande do Sul, e incluindo o trecho Morretes – Antonina, objeto da LO nº 748/2008 que, deste modo, deverá ser cancelada. Desta forma, 4 novos programas ambientais que estão sendo executados no âmbito da licença ambiental da malha ferroviária RS serão estendidos para a LO nº 559/06, a saber: Programa de Gestão Ambiental, Programa de Imageamento e Sistema de Informação Geográficas, Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos. Em adição, registra-se que as atividades de Auditoria Ambiental devem ser executadas no âmbito do Programa de Gestão Ambiental, cujos relatórios anuais devem ser encaminhados ao IBAMA. Ainda, algumas condicionantes constantes na atual Licença de Operação serão remanejadas para o Programa de Imageamento e Sistema de Informação Geográficas, o que não anula as recomendações à essas condicionantes apontadas nesse parece.

Além disso, visando à emissão de Autorização de Supressão de Vegetação – ASV para a realização de obras de manutenção nas estruturas de transposição das Áreas de Preservação Permanente – APPs interceptadas pela ferrovia, deverá ser incluída solicitação dos seguintes dados, a serem obtidos com auxílio de imagem aérea ou de satélite: identificação (km, nome do curso d'água), caracterização, mensuração e georreferenciamento de todas as Áreas de Preservação Permanente – APP's interceptadas pela ferrovia, incluindo a identificação do tipo de estrutura de transposição das mesmas.

Desta forma recomenda-se que a Renovação da LO nº 559/06 seja emitida com as seguintes condicionantes:

1. Condições Gerais:

1.1 Esta Licença deverá ser publicada em conformidade com a Resolução nº 006/86 do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, sendo que cópias das publicações deverão ser encaminhadas ao IBAMA;

1.2 O IBAMA, mediante decisão motivada, poderá modificar as condicionantes e as medidas de controle e adequação, suspender ou cancelar esta licença, caso ocorra:

- violação ou inadequação de quaisquer condicionantes ou normas legais;
- omissão ou falsa descrição de informações relevantes, que subsidiaram a expedição da licença;
- graves riscos ambientais e de saúde;

1.3 Qualquer alteração das especificações do projeto deverá ser precedida de anuência do IBAMA;

1.4 A renovação desta Licença deverá ser requerida com antecedência mínima de 120 (cento e vinte) dias da expiração do seu prazo de validade.

2. Condicionantes Específicas:

2.1 Constam desta Licença de Operação os seguintes pátios de cruzamento ferroviários (sigla, quilometragem inicial – quilometragem final, município, estado; os pátios de formação de composições estão em itálico):

a) Subdivisão 01 Londrina – Cianorte: ***LLD*** *(215-223+805, Londrina, PR)*; **LND** (223+694-224+336, Cambé, PR); **LRL** (235+780-237+430, Rolândia, PR); **LAG** (253+314-254+894, Arapongas, PR); ***LAP*** *(267+100-270, Apucarana, PR)*; **LMI** (294+060-295+710, Mandaguari, PR); **LMA** (309+307-310+948, Marialva, PR); **LMN** (326+888-328+268, Maringá, PR); ***LMG*** *(335+500-341+815, Maringá, PR)*; **LPD**

(346+450-346+913, Paiçandu, PR); **LJU** (404-625-405+071, Jucatan, PR); **LCY** (429+982-430+597, Cianorte, PR).

b) Subdivisão 02 Ourinhos – Londrina: **LMQ** (7+502-8+620, Jacarezinho, PR); **LCM** (28-576-29-409, Cambará, PR); **LIG** (57+393-58+018, Andirá, PR); **LBD** (80+766-81+882, Bandeirantes, PR); **LLJ** (99+560-100+821, Santa Mariana, PR); **LCP** (124+820-125+710, Cornélio Procópio, PR); **LUR** (153+150-154+146, Uraí, PR); **LJY** (183+801-184+357, Jataizinho, PR); **LLL** (204+545-205+943, Londrina, PR); ***LLD*** *(215-223+805, Londrina, PR)*.

c) Subdivisão 03 Jaguariaíva – Ourinhos: **LJR** (76-745-75-994, Jaguariaíva, PR); **LIN** (27+740-28+402, Arapoti, PR); **LOS** (52+266-52+751, Arapoti, PR); **LWB** (69+395-69+947, Wenceslau Braz, PR); **LSC** (98+246-98+736, Siqueira Campos, PR); **LGD** (133+079-133-566, Joaquim Távora, PR); **LPI** (165+849-166+346, Santo Antonio da Platina, PR); **LJZ** (190+030-190+488, Jacarezinho, PR); **LMQ** (208+874-209-750, Jacarezinho, PR).

d) Subdivisão 04 Jaguariaíva – Uvaranas: **LJR** (75+994-76+745, Jaguariaíva, PR); **LMU** (104+332-105+379, Piraí do Sul, PR); **LPY** (130+746-131-686, Piraí do Sul, PR); **LCX** (153+682-154+356, Castro, PR); **LCA** (169+632-170+202, Castro, PR); **LBQ** (201+831-202+460, Ponta Grossa, PR); ***LUS*** *(221+253-222+300, Ponta Grossa, PR)*.

e) Subdivisão 06 Uvaranas – Pinhalzinho: ***LUS*** *(248+713-251+600, Ponta Grossa, PR)*; **LMK** (282+789-284-084, Ponta Grossa, PR); **LST** (313+603-315+145, Castro, PR); **LFO** (342+240-343-774, Jaguariaíva, PR); **LLZ** (377+431-378+967, Cerro Azul, PR).

f) Subdivisão 07 Uvaranas – Apucarana: ***LUS*** *(248+920-251+600, Ponta Grossa, PR)*; **LPJ** (271+484-273+178, Ponta Grossa, PR); **LPN** (286-037-287+649, Ponta Grossa, PR); **LLT** (302-588-304+180, Tibagi, PR); **LIH** (333+384-334+862, Ipiranga, PR); **LLU** (358-823-360+418, Ipiranga, PR); **LBX** (378+070-379+569, Tibagi, PR); **LBO** (389-215-390+775, Reserva, PR); **LRF** (405+200-407+262, Reserva, PR); **LFI** (417+786-419+295, Reserva, PR); **LLH** (435+581-437+155, Reserva, PR); **LMJ** (446-563-448+200, Ortigueira, PR); **LOR** (462+850-464-357, Ortigueira, PR); **LBJ** (481-095-482+644, Ortigueira, PR); **LOD** (501+279-502+776, Ortigueira, PR); **LMF** (519+685-521+500, Mauá da Serra, PR); **LGE** (531+700-533+417, Mauá da Serra, PR); **LUV** (545-287-546+993, Marilândia do Sul, PR); **LCF** (559+737-561+237, Califórnia, PR); **LJM** (570+955-572+609, Apucarana, PR); ***LAP*** *(581+775-583+225, Apucarana, PR)*.

g) Subdivisão 08 Desvio Ribas – Engenheiro Gutierrez: ***LDV*** *(223+200-224+570, Ponta Grossa, PR)*; **LFU** (233+205-234+864, Ponta Grossa, PR); **LCC** (233+313-234+225, Ponta Grossa, PR); **LER** (260+001-260+830, Ponta Grossa, PR); **LGU** (278+888-279+833, Teixeira Soares, PR); **LTS** (299+614-300+358, Teixeira Soares, PR); **LFP** (315+893-316-769, Fernandes Pinheiro, PR); **LIT** (332+992-333+839, Irati, PR); **LGZ** (341+710-0+048, Irati, PR).

h) Subdivisão 09 Iguaçu – Uvaranas: ***LIC*** *(113+230-115+940, Curitiba, PR)*; **LTU** (120+860-122+620, Curitiba, PR); **LAW** (127+380-129, Araucária, PR); ***LAR*** *(130-133+706, Araucária, PR)*; **LAB** (140+115-141+576, Araucária, PR); **LGI** (151+172-152+634, Balsa Nova, PR); **LBN** (158+298-159+889, Balsa Nova, PR); **LEB** (169+270-170+760, Lapa, PR); **LOZ** (179+393-180+827, Lapa, PR); **LWV** (185+396-187+061, Porto Amazonas, PR); **LMO** (195+702-197+194, Palmeira, PR); **LLP** (208+923-210+490, Palmeira, PR); **LLY** (222-223+801, Ponta Grossa, PR); ***LDV*** *(230+900-233+200, Ponta Grossa, PR)*; **LFU** (233+205-234+864, Ponta Grossa, PR); **LVV** (239+274-240+692, Ponta Grossa, PR); ***LUS*** *(248+713-251+600 Ponta Grossa, PR)*.

i) Subdivisão 10 Iguaçu – Paranaguá: ***LPG*** *(0+025-0+473, Ponta Grossa, PR)*; ***LDP*** *(2+073-2+310, Paranaguá, PR)*; ***LID*** *(5+724-8+250, Paranaguá, PR)*; **LAX** (15-870-17-753, Paranaguá, PR); **LSQ** (23+659-25+143, Morretes, PR); ***LMR*** *(39+975-45+582, Morretes, PR)*; **LOT** (44+062-45+065, Morretes, PR); **LPC** (50+228-51+120, Morretes, PR); **LEL** (54+999-56+034, Morretes, PR); **LMY** (59+028-59+923, Morretes, PR); **LVN**

(66+694-67+647, Morretes, PR); **LKS** (69+577-70+751, Morretes, PR); **LBH** (73+467-74+588, Piraquara, PR); **LRN** (80+237-81+164, Piraquara, PR); **LPQ** (87+194-88+226, Piraquara, PR); **LUZ** (92+237-93+224, Piraquara, PR); **LNH** (101+979-103+050, Pinhais, PR); **LKM** (107+318-108+150, Curitiba, PR); ***LIC*** *(113+230-115+940, Curitiba, PR)*.

j) Subdivisão 12 Curitiba – Rio Branco do Sul: **LCO** (0-0+500, Curitiba, PR); **LCH** (12+480-12+910, Cachoeira do Sul, PR); **LTD** (19+910-20+350, Amirante Tamandaré, PR); **LTR** (27+160-27+700, Almirante Tamandaré, PR); **LIP** (35+380-35+870, Almirante Tamandaré, PR); ***LBR*** *(40+710-41+310, Rio Branco do Sul, PR)*.

k) Subdivisão 13 Engenheiro Bley – Rio Negro: **LEB** (169+270-170+760, Lapa, PR); **LLA** (17+757-19+419, Lapa, PR); **LVZ** (38+855-40+234, Lapa, PR); ***LRO*** *(58-61+590, Rio Negro, PR)*; ***LRI*** *(62+500-63+300, Mafra, SC)*.

l) Subdivisão 14 São Francisco do Sul - Rio Negro: ***LFC*** *(0-4+730 São Francisco do Sul, SC)*; ***KM06*** *(4+930-7+590, São Francisco do Sul, SC)*; **LAY** (22+954-23+418, Araquari, SC); **LDM** (31+247-32+875, Joinville, SC); **LJL** (40+200-40+980, Joinville, SC); **LBA** (60+720-62+180, Guaramirim, SC); **LJG** (77+104-77+780, Jaraguá do Sul, SC); ***LHS*** *(93+900-98+500, Corupá, SC)*; **LNT** (112+653-114+300, São Bento do Sul, SC); ***LRV*** *(131+134+100, São Bento do Sul, SC)*; **LNO** (154+513-155+072, Rio Negrinho, SC); **LRP** (172+134-173+467, Rio Negrinho, SC); **LLM** (199+454-201+091, Mafra, SC); ***LRI*** *(210+500-213+500, Mafra, SC)*.

m) Subdivisão 16 Rio Negro – Lajes: ***LRI*** *(0-2+750, Mafra, SC)*; **LMV** (10+207-11+564, Mafra, SC); **LIS** (35+534-36+766, Itaiópolis, SC); **LPV** (66+566-67+856, Papanduva, SC); **LME** (86+958-88+318, Monte Castelo, SC); **LIA** (108+272-109+680, Monte Castelo, SC); **LFA** (128+073-129+459, Monte Castelo, SC); **LLB** (145+907-147+171, Santa Cecília, SC); **LAM** (156+883-158+261, Santa Cecília, SC); **LUB** (186+195-187+660, Santa Cecília, SC); **LFJ** (206+813-208+112, Taió, SC); **LSF** (233+269-234+570, Ponte Alta, SC); **LOB** (245+221-246+494, Ponte Alta, SC); **LOP** (262+324-263+660, Correia Pinto, SC); **LBE** (272+387-273+693, Correia Pinto, SC); **LLS** (291+900-293+775, Lages, SC).

n) Subdivisão 17 Roca Sales – Lages: **NSQ** (321+301-322+300, Lages, SC); **NEU** (356+860-357+826, Lages, SC); **britador** (375+400-375+650, Lages, SC); **NBR** (384+770-386+120, Lages, SC); **LLS** (394+263-396+138, Lages, SC).

o) Subdivisão 38 Engenheiro Gutierrez – Guarapuava: **LGZ** (341+710-0+048, Irati, PR); **LAD** (18+867-19+709, Irati, PR); **LAL** (40+468-41+345, Irati, PR); **LIM** (65+336-66+181, Inácio Martins, PR); **LGA** (93+497-94+376, Inácio Martins, PR); **LAO** (121+062-121+922, Guarapuava, PR); **LJS** (132+057-133+014, Guarapuava, PR); ***LGP*** *(136+400-139+480, Guarapuava, PR)*.

p) Subdivisão 39 Pinhalzinho – Iperó: **LLZ** (420+571-422+107, Cerro Azul, PR).

2.2 Constam desta Licença de Operação os seguintes ramais ferroviários, sob responsabilidade da ALL S. A.:

a) Subdivisão 05 Joaquim Murtinho – Harmonia: **LMU** (104+332-105+379, Piraí do Sul, PR); **LVT** (53+280-53+773, Tibagi, PR); **LHA** (115+915-116+511, Telêmaco Borba, PR);

b) Subdivisão 11 Posto km 103 – Curitiba: **LKP** (103+506-103+710, Curitiba, PR); **LCO** (108+729-110+520, Curitiba, PR);

c) Ramal Cará-Cará – Oficina de vagões de Ponta Grossa: **LCC** (233+313-234+225, Ponta Grossa, PR); **LOF** (0-9, Ponta Grossa, PR);

d) Ramal Teodoro Stresser – Oficina de Locomotivas de Curitiba: **LNC** (0-1+230, Curitiba, PR);

e) Ramal Antonina – Morretes: **LAT** (0+000, Antonina, PR); **LMR** (18+500, Morretes, PR).

2.3 Implementar os seguintes planos e programas ambientais, considerando as complementações e orientações contidas no Parecer Técnico nº 192/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA:

2.3.1 Programa de Gestão Ambiental, incluída a realização de auditoria ambiental com encaminhamento dos relatórios anuais ao IBAMA.

2.3.2 Programa de Imageamento e Sistema de Informações Geográficas contendo as seguintes feições na área de influência da malha ferroviária:

Mapeamento de todas as Unidades de Conservação (federais, estaduais e municipais) localizadas dentro de uma faixa de 10km para cada lado da ferrovia;

Corpos d'água inseridos em um raio de 500m da malha ferroviária, com indicação da classe (CONAMA nº 357/2005);

- Mapeamento das Áreas de Preservação Permanente interceptadas pela ferrovia e dentro da faixa de domínio;
- Fragmentos florestais na área de influência direta;
- Delimitação da faixa de domínio com mapeamento de sua ocupação;

Diagrama unifilar da linha férrea, contendo todos os pontos notáveis da mesma como: passagens em nível, superiores e inferiores; transposições de cursos d'água (pontes ou bueiros – citando a tipologia e tamanho dos mesmos); aglomerações urbanas; túneis, pontes e outras obras de arte; pátios de manobra, oficinas e outras estruturas de apoio ao funcionamento da linha; detectores de descarrilamento, de roda quente e de queda de barreiras.

Mapeamento de pontos críticos, tendo como base a análise de risco realizada;

- Rotas de transporte dos diferentes tipos de carga;
- Mapeamento do uso e ocupação do solo atual na área de influência da ferrovia;
- Zoneamento territorial previsto nos Planos Diretores Municipais;

Mapeamento das estações ferroviárias;

- Edificações situadas na faixa de domínio da ferrovia, georreferenciadas e contendo a identificação do loteamento com, no mínimo, nome, cidade, tempo de ocupação, estado e data de aprovação pelo poder público.
- Processos erosivos;

Tipo de dormentação ao longo da malha ferroviária;

- Pontos críticos de drenagem;
- Pontos de atropelamento de fauna;
- Mapeamento de eventos acidentais com indicação da data de ocorrência.

2.3.3 Programa de Monitoramento e Controle da Vegetação Invasora da Linha.

2.3.4 Programa de Identificação, Controle e Correção de Processos Erosivos.

2.3.5 Programa de Identificação e Correção de Pontos Críticos de Drenagem.

2.3.6 Programa de Prevenção de Poluição de Mananciais, acrescido dos parâmetros óleos e graxas e sólidos.

2.3.5 Programa de Substituição Gradativa dos Dormentes de madeira nativa por dormentes de materiais alternativos com menor impacto ambiental associado (concreto, aço, outros materiais – novas tecnologias), ou oriundos de reflorestamento. Neste último caso, deverão ser apresentadas a procedência e Documento de Origem Florestal – DOF (caso necessário) da madeira e empresa responsável pela fabricação e tratamento dos dormentes.

2.3.6 Programa de Monitoramento e Mitigação de Atropelamentos de Fauna, contemplando a totalidade da malha ferroviária e atendendo às complementações solicitadas e quaisquer outras adequações metodológicas a serem determinadas pelo IBAMA.

2.3.7 Programa de Revegetação de Matas Ciliares, com a utilização de espécies nativas regionais.

2.3.8 Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, que deverá incluir a coleta dos trilhos, dormentes e componentes de fixação que estejam dispostos inadequadamente

na faixa de domínio (substituídos e não recolhidos). Deverá ser apresentando, em 120 (cento e vinte) dias, um levantamento dos locais e número de dormentes e trilhos dispostos ao longo da ferrovia, bem como um cronograma executivo para sua retirada, que não deve ultrapassar 01 (um) ano. A empresa deverá adequar a metodologia de manutenção da superestrutura, estando obrigada e realizar o recolhimento dos dormentes, trilhos e componentes de fixação logo após sua substituição.

2.3.9 Programa de Investigação e Mitigação de Ruídos.

2.3.10 Programa de Educação Ambiental voltado a comunidade lindeira à ferrovia e aos funcionários da ferrovia;

2.3.11 Programa de Comunicação Social.

2.3.12 Programa de Diagnóstico, Monitoramento e Regularização da Faixa de Domínio, contemplando os seguintes aspectos: passagens em nível para veículos (município, quilometragem, tipo de pavimento, volume de tráfego, presença de equipamento de controle e responsável por sua manutenção e operação – p.ex. cancelas e histórico de acidentes, com destaque para perímetros urbanos), considerando o estabelecido na NBR 15680, no que couber; interferências urbanas (trechos ferroviários que coincidem com vias públicas); novas ocupações indevidas da faixa e ações de minimização e mitigação; controle (e substituição por nativas) de espécies exóticas na faixa de domínio nos trechos onde a ferrovia intercepta unidades de conservação ou seu entorno.

2.3.13 Estudo de Análise de Risco, Programa de Gerenciamento de Riscos e Plano de Ação de Emergência para toda a malha ferroviária, considerando todo o tipo de carga transportada.

2.4 Deverão ser encaminhados ao IBAMA Relatórios Semestrais de acompanhamento do Programa de Identificação, Controle e Correção de Processos Erosivos e do Programa de Identificação e Correção de Pontos Críticos de Drenagem e Relatórios Anuais para os demais programas relacionados no item 2.3. Os relatórios deverão conter as seguintes informações:

- as ações executadas no período (de acordo com o planejamento do PBA);
- data ou período de realização;
- público alvo atingido, com informações quali-quantitativas (quando couber).
- local de realização;
- registro fotográfico;
- cronograma de execução das próximas ações;
- resultados alcançados em relação às medidas implementadas, propondo medidas de adequação metodológica ou implementação de novas medidas de mitigação ou compensatórias, quando forem necessárias.

2.5 Apresentar, em 120 dias, visando à emissão de Autorização de Supressão de Vegetação – ASV para a realização de obras de manutenção nas estruturas de transposição das Áreas de Preservação Permanente – APPs interceptadas pela ferrovia, os seguintes dados, a serem obtidos com auxílio de imagem aérea ou de satélite: identificação (km, nome do curso d'água), caracterização, mensuração e georreferenciamento de todas as Áreas de Preservação Permanente – APP's interceptadas pela ferrovia, incluindo a identificação do tipo de estrutura de transposição das mesmas.

2.6 Qualquer carga nova a ser transportada, que represente risco de impacto ambiental, deve ser alvo de prévia consulta ao IBAMA.

2.6 Informar ao IBAMA, com antecedência mínima de 15 dias, a execução de obras de manutenção em Obras de Arte Especiais, as quais são integrantes desta Licença de Operação, conforme Artigo 7º da Resolução CONAMA nº 349/2004. Encaminhar relatório das

Fls 2469
Proc 3534/00
Rubr.:

atividades ao IBAMA no prazo de 30 dias após a conclusão das obras.

2.7 Priorizar a utilização do material excedente de escorregamentos de solo para a recomposição dos terrenos afetados ou de outros focos erosivos ou passivos ambientais próximos (como caixas de empréstimo, por exemplo). Caso isto não seja possível, este material não deve ser disposto em Áreas de Preservação Permanente – APP's, encostas, áreas com vegetação nativa primária ou em avançado estágio de regeneração e outras áreas ambientalmente sensíveis.

2.8 Comunicar ao IBAMA, previamente, a instalação de novas estruturas (complementares ao objeto desta licença), para determinação dos procedimentos de licenciamento ambiental.

2.9 Comunicar ao IBAMA a realização de quaisquer obras emergenciais que envolvam movimentação de solo, interferência em áreas legalmente protegidas e/ou ambientalmente sensíveis, encaminhando relatórios de acompanhamento dessas obras. A comunicação deve ser realizada no prazo máximo de 5 dias após o início da intervenção.

2.10 Comunicar imediatamente ao IBAMA – Sede (Diretoria de Licenciamento – DILIC e Coordenação Geral de Emergências Ambientais – CGEMA) e Superintendências do IBAMA no(s) Estado(s) afetado(s) (sem prejuízo à comunicação aos Órgãos Estaduais de Meio Ambiente) quaisquer acidentes com possibilidade de ocorrência de impacto ambiental e/ou sobre a população. Em até 30 dias após o acidente deve ser encaminhado relatório das ações adotadas e das medidas pós-emergência necessárias à recuperação/remediação da área afetada.

2.11 Garantir o controle de vazamento de carga das composições e de óleo da locomotiva, de modo a evitar potenciais impactos sobre o meio ambiente, como atração da fauna para o eixo da ferrovia, contaminação do solo e recursos hídricos.

2.12 Em caso de desativação de trechos, o IBAMA deve ser comunicado com antecedência mínima de 30 dias, a fim de verificar a necessidade de plano de descomissionamento que garanta a inexistência de passivos ambientais.

2.13 Quaisquer trechos ativos sob concessão da ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A. que não façam parte do escopo desta licença, devem ter a solicitação de Licença de Operação corretiva protocolada no IBAMA no prazo de 30 dias a contar da emissão desta Licença. O Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental para estes trechos deve ser protocolado no prazo de 180 dias a partir da emissão de Termo de Referência pelo IBAMA.

À consideração superior.

Brasília, 17 de novembro de 2010.

Daniel Santos Pinho
Analista Ambiental

Diogo Victor Santos
Analista Ambiental

Giuliana Cousin Berghella
Analista Ambiental

Lilian Martins
Analista Ambiental

Lucio Lima da Mota
Coordenador de Licenciamento de Transporte, Rodovias e Ferrovias
IBAMA/CGTMO/DILIC/IBAMA

د

د

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

Fls.: 2470
Proc. 3524/00
Rubr.

DESPACHO

PROCESSO: 02017.003534/2000-42

INTERESSADO: ALL America Latina Logística Malha Sul.

ASSUNTO: Renovação Licença de Operação nº 559/2006 .

REFERÊNCIA: Parecer Técnico nº 192/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

À Coordenação-Geral de Transportes, Mineração e Obras Civis

Estou de acordo com o Parecer Técnico nº 192/2010 COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, quanto à emissão da Renovação da Licença de Operação nº 559/2006, em favor da ALL – América Latina Logística Malha Sul, referente à operação da malha ferroviária concedida À ALL.

Em 19 de novembro de 2010.

LISIA LIMA DA MOTA
Coordenador de Licenciamento de Transportes –
Rodovias e Ferrovias
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

À Diretora de Licenciamento Ambiental
Drª Gisela Damm Forattini

Opino favoravelmente quanto à emissão da Renovação da Licença de Operação nº 559/2006, em favor da ALL – América Latina Logística Malha Sul, referente à operação da malha ferroviária concedida À ALL, de acordo com o Parecer Técnico nº 192/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

EUGÊNIO PIO COSTA
Coordenador Geral de Transportes, Mineração e Obras Civis
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Em, 19 de 11 de 2010.

À Presidência do Ibama

Opino favoravelmente quanto à emissão da Renovação da Licença de Operação nº 559/2006, em favor da ALL – América Latina Logística Malha Sul, referente à operação da malha ferroviária concedida À ALL, de acordo com o Parecer Técnico nº 192/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

Em 19 de 11 de 2010.

GISELA DAMM FORATTINI
Diretora de Licenciamento Ambiental
DILIC/IBAMA

ر

ر

Fls 247
Proc. 353 4/00
Rubr.

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

IBAMA
M M A

SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP 70818-900
Tel. (0xx61) 316 1021 Fax (0xx61) 316 1166 URL http://www.ibama.gov.br

Processo:	Empreendimento
02017.003534/00-42	ALL - América Latina Logística Malha Sul S.A.

Destinatário:	Durval Nascimento Neto	**CNPJ:** 01.258.944/0005-50	
Nº de Fax:	(41) 2141.7358	**Data:**	
Nº de páginas incluindo esta:	03		

MENSAGEM/TEXTO

No âmbito do Processo de Licenciamento Ambiental da ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A. nos Estados do Paraná e Santa Catarina, informamos que a Lei nº 9.960, de 28 de janeiro de 2000, definiu os custos operacionais dos serviços fornecidos pelo IBAMA.

Sendo assim, o empreendedor deverá efetuar o pagamento referente à Licença de Operação, utilizando os boletos em anexo, conforme cálculo abaixo.

Valor da Análise =	**K**	**+**	**(A x B x C)**	**+**	**(D x E x F)**
	1.152,59	**+**	**23.051,81**	**+**	**0,00**

Onde:

A = Nº de Técnicos envolvidos na análise		**4**
B = Nº de horas/homem necessárias para análise		**60**
C = Valor em Reais da hora/homem + OS		**96,05**
Hora/homem	**52,00**	
OS = Obrigações Sociais (84,71 % hora/homem)	**44,05**	
D = Despesas com viagem	**0,00**	
E= Nº de técnicos que viajaram	**0**	
F = Nº de viagens necessárias	**0**	
K = Despesas Administrativas (5 % de [(A x B x C) + (D x E x F)])		**1.152,59**
Valor da Análise		**24.204,40**
Valor da Licença de Operação		**22.400,00**
Valor Total (Valor da Análise + Valor da LO)		**46.604,40**

Técnica Responsável:
Giuliana Cousin Berghella

Carimbo e Assinatura

LOCAL DE PAGAMENTO: Qualquer agência da rede bancária autorizada

Logo após o pagamento, solicito enviar as cópias (legíveis) das GRUPs para esta Coordenação para a liberação da LO.

Atenciosamente.

Lúcio Lima da Mota
Coordenador de Licenciamento de Transportes
CGTMO/DILIC/IBAMA

Lúcio Lima da Mota
Coordenador de Licenciamento de Transportes, Rodovias e Ferrovias
CGTMO/DILIC/IBAMA

FAX TRANSMITIDO EM
22/11/10
ÀS 15:20
RESPONSÁVEL
FAX Nº:

Passado por Email 22/11/10

Fls 2472
Proc: 3.534/00
Rub.

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

GUIA DE RECOLHIMENTO DA UNIÃO - GRU

Data do documento	Nº do documento	Nosso Número	Banco	Data do Processamento	Vencimento
22/11/2010		00000000017957805	001	22/11/2010	22/12/2010

(=) Valor do documento	(-) Desconto / Abatimento	(-) Outras deduções	(+) Mora / Multa	(+) Outros Acréscimos	(=) Valor cobrado
22.400,00	**********	**********	**********	**********	22.400,00

Nome: ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S.A.
CPF/CNPJ: 01.258.944/0005-50
Endereço: Rua Emílio Bertolini,100
CURITIBA - PR
CEP: 82920-030

Informações:
Receita: 5017 - 0 - 958410 - Licença e renovação - Controle ambiental
Unid. Arrecadação: Insituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA)
Finalidade: Licenciamento Ambiental da ALL - América Latina Logística Malha Sul S.A.nos Estados do Paraná e Santa Catarina.

LD 00199.58412 00000.000000 17957.805215 4 48240002240000

Autenticação mecânica

|001| **00199.58412 00000.000000 17957.805215 4 48240002240000**

Local de pagamento
PAGÁVEL EM QUALQUER BANCO ATÉ O VENCIMENTO

Vencimento
22/12/2010

Cedente
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

Agência / Código do cedente
1607-1 333118-0

Data do documento	Nº do documento	Espécie DOC	Aceite	Data de processamento
22/11/2010				22/11/2010

Nº da conta / Reserva	Carteira	Espécie	Quantidade	Valor
	18	R$		

Nosso Número
00000000017957805

(=) Valor do documento
22.400,00

Instruções

Após o vencimento emitir uma nova GUIA DE RECOLHIMENTO.
Documento válido para pagamento somente até a data de vencimento.
ATENÇÃO: Nosso Número distinto p/ cada pagamento. Não faça cópia do boleto.

(-) Desconto / Abatimento
****

(-) Outras deduções
****

(-) Mora / Multa
****

(+) Outros Acrescimos
****

(=) Valor cobrado
22.400,00

Governo Federal - Guia de Recolhimento da União - GRU - Cobrança

Sacado
Nome: ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S.A. CPF/CNPJ: 01.258.944/0005-50
Endereço: Rua Emílio Bertolini,100
CURITIBA - PR
CEP: 82920-030

Sacado / Avalista

Código de baixa

Autenticação mecânica

FICHA DE COMPENSAÇÃO

ر

ر

Fls 2473
Proc 3 5[illegible] 00
Rubr.:

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

GUIA DE RECOLHIMENTO DA UNIÃO - GRU

Data do documento	Nº do documento	Nosso Número	Banco	Data do Processamento	Vencimento
22/11/2010		00000000017957801	001	22/11/2010	22/12/2010

(=) Valor do documento	(-) Desconto / Abatimento	(-) Outras deduções	(+) Mora / Multa	(+) Outros Acréscimos	(=) Valor cobrado
24.204,40	**********	**********	**********	**********	24.204,40

Nome: ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S.A.
CPF/CNPJ: 01.258.944/0005-50
Endereço: Rua Emílio Bertolini,100
CURITIBA - PR
CEP: 82920-030

Informações:

Receita: 5027 - 0 - 958410 - Avaliação/analise - Controle ambiental

Unid. Arrecadação: Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA)

Finalidade: Licenciamento Ambiental da ALL - América Latina Logistica Malha Sul S.A.nos Estados do Paraná e Santa Catarina.

L.D. 00199.58412 00000.000000 17957.801214 4 48240002420440

Autenticação mecânica

|001| **00199.58412 00000.000000 17957.801214 4 48240002420440**

Local de pagamento **PAGÁVEL EM QUALQUER BANCO ATÉ O VENCIMENTO**	Vencimento 22/12/2010
Cedente **INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA**	Agência / Código do cedente 1607-1 333118-0

Data do documento	Nº do documento	Espécie DOC	Aceite	Data de processamento	Nosso Numero
22/11/2010				22/11/2010	00000000017957801

Nº da conta / Respons	Carteira	Espécie	Quantidade	Valor	(=) Valor do documento
	18	R$			24.204,40

Instruções

Após o vencimento emitir uma nova GUIA DE RECOLHIMENTO.

Documento válido para pagamento somente até a data de vencimento.

ATENÇÃO: Nosso Número distinto p/ cada pagamento. Não faça cópia do boleto.

(-) Desconto / Abatimento	**********
(-) Outras deduções	**********
(+) Mora / Multa	**********
(+) Outros Acréscimos	**********
(=) Valor cobrado	24.204,40

Governo Federal - Guia de Recolhimento da União - GRU - Cobrança

Sacado
Nome: ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S.A. **CPF/CNPJ:** 01.258.944/0005-50
Endereço: Rua Emilio Bertolini,100
CURITIBA - PR
CEP: 82920-030
Sacado / Avalista   Código da baixa

Autenticação mecânica   FICHA DE COMPENSAÇÃO

د

د

Fl. 2474

3.534/00

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVAVEIS - IBAMA

GUIA DE RECOLHIMENTO DA UNIÃO - GRU

Data do Vencimento	Número do Cliente	Nosso Número	Banco	Data do Processamento	Vencimento
22/11/2010		00000000017957805	001	22/11/2010	22/12/2010

(=) Valor Documento	(-) Desconto / Abatimento	(+) Outras Deduções	(+) Mora / Multa	(+) Outros Acréscimos	(=) Valor Cobrado
22.400,00	.....	.....	.....	.....	22.400,00

Nome: ALL - AMERICA LATINA LOGISTICA MALHA SUL S.A.

CPF/CNPJ: 01.258.944/0005-50

Endereço: Rua Emilio Bertolini,100

CURITIBA - PR

CEP: 82920-030

Informações:

Receita: 5017 - 0 - 958410 - Licença o renovação - Controle ambiental

Unid. Arrecadação: Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA)

Finalidade: Licenciamento Ambiental da ALL - America Latina Logistica Malha Sul S.A.nos Estados do Paraná e Santa Catarina.

LD 10190 58312 10000 0000044 17957 805215 3 4824000022400

Autenticação Mecânica

د

ر

Fls 2475
Proc 3[illegible]4.00
Rubr.

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

GUIA DE RECOLHIMENTO DA UNIÃO - GRU

Data do Documento	N. do documento	Nosso Número	Banco	Data do Processamento	Vencimento
22/11/2010		00000000017957801	001	22/11/2010	22/12/2010

(=) Valor do documento	(-) Desconto / Abatimento	(-) Outras deduções	(+) Mora / Multa	(+) Outros Acréscimos	(=) Valor cobrado
24.204,40	.....	.....	.....	.....	24.204,40

Nome: ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S.A.

CPF/CNPJ: 01 258.944/0005-50

Endereço: Rua Emilio Bertolini,100

CURITIBA - PR

CEP: 82920-030

Informações:

Receita: 5027 - 0 - 958410 - Avaliação/analise - Controle ambiental

Unid. Arrecadação: Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA)

Finalidade: Licenciamento Ambiental da ALL - América Latina Logística Malha Sul S.A.nos Estados do Paraná e Santa Catarina.

LD 00199.58412 00000.000000 17957 831214 4 46240000420440

Autenticação mecânica

Fls 2476
Proc 3534/00
Rubr.:

IBAMA
MMA

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
FAX (061) 3316-1025 - Tel.. (061) 3316-1013
SCEN - Setor de Clubes Esportivos Norte
Trecho 02 - Ed. Sede - CEP 70.818-900 - Brasília - DF
Visite. http //www.ibama.gov.br

DESTINATÁRIO: Superintendente do IBAMA nos Estados do Paraná e Santa Catarina

Nº DE FAX: ( ) **DATA: / /2010**

Nº DE PÁGINAS INCLUINDO ESTA: 05 Nº DO DOCUMENTO:

MENSAGEM/ TEXTO

Senhor Superintendente,

Cumprimentando-o, comunico que este Instituto emitiu a RLO nº 559/2006 , em favor da ALL-América Latina Logística Malha Sul S.A, referente à operação da malha ferroviária concedida á ALL, conforme cópia anexa.

Atenciosamente,

Abelardo Bayma
Presidente do IBAMA

د

د

Fls 2477
Proc 3534/00
Rubr.:

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

LICENÇA DE OPERAÇÃO Nº 559/2006
RENOVAÇÃO

O PRESIDENTE DO INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, designado pela Portaria da Casa Civil da Presidência da República nº 318, publicada no Diário Oficial da União – D.O.U. de 27 de abril de 2010, no uso das atribuições que lhe confere o art. 22 do Anexo I do Decreto nº 6.099, de 26 de abril de 2007, que aprovou a Estrutura Regimental do Ibama, publicado no D.O.U. de 27 de abril de 2007, e o art. 95 item VI do Regimento Interno aprovado pela Portaria GM/MMA nº 230, de 14 de maio de 2002, republicada no D.O.U. de 21 de junho de 2002; **RESOLVE**:

Expedir a presente Renovação da Licença de Operação para:

EMPRESA: ALL – América Latina Logística Malha Sul S. A.
CNPJ: 01.258.944/0005-50
CADASTRO TÉCNICO FEDERAL/IBAMA: 2756
CNPJ ASSOCIADO: 01.258.944/0042-02
CTF ASSOCIADO: 184508
ENDEREÇO: Rua Emílio Bertolini, nº 100 – Vila Oficinas
CEP: 82920-030 **CIDADE:** Curitiba **UF:** PR
TELEFONE: (0**41) 2141.7388 **FAX:** (0**41) 2141.7358
REGISTRO NO IBAMA: Processo nº 02017.003534/00-42

Relativa à operação da malha ferroviária concedida à ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A. nos Estados do Paraná e Santa Catarina, contemplando a via férrea principal, os pátios de cruzamento, os pátios de formação de composições e os pontos de carregamento, os ramais ferroviários e o transporte de cargas associado.

Esta Licença de Operação é válida pelo período de 04 (quatro) anos, a partir da data de sua emissão, observadas as condições discriminadas neste documento e nos demais anexos constantes do processo que, embora não transcritos, são partes integrantes deste licenciamento.

Fica cancelada, a partir desta data, a Licença de Operação nº 748/2008, emitida em 28/07/2008, estando o trecho Morretes/PR – Antonina/PR incluído nesta licença.

A validade desta licença está condicionada ao fiel cumprimento das condicionantes constantes no verso deste documento.

Brasília, DF 25 NOV 2010

ABELARDO BAYMA
Presidente do IBAMA

CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA DE OPERAÇÃO Nº 559/2006

1 – Condições Gerais:

1.1 Esta Licença deverá ser publicada em conformidade com a Resolução nº 006/86 do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, sendo que cópias das publicações deverão ser encaminhadas ao IBAMA;

1.2 O IBAMA, mediante decisão motivada, poderá modificar as condicionantes e as medidas de controle e adequação, suspender ou cancelar esta licença, caso ocorra:

- Violação ou inadequação de quaisquer condicionantes ou normas legais;
- Omissão ou falsa descrição de informações relevantes, que subsidiaram a expedição da licença;
- Graves riscos ambientais e de saúde;

1.3. Qualquer alteração das especificações do projeto deverá ser precedida de anuência do IBAMA;

1.4. A renovação desta licença deverá ser requerida com antecedência mínima de 120 (cento e vinte) dias da expiração do seu prazo de validade.

2 – Condições Específicas:

2.1. Constam desta Licença de Operação os seguintes pátios de cruzamento ferroviários (sigla, quilometragem inicial – quilometragem final, município, estado; os pátios de formação de composições estão em itálico):

a) Subdivisão 01 Londrina – Cianorte: ***LLD*** *(215-223+805, Londrina, PR)*; **LND** (223+694-224+336, Cambé, PR); **LRL** (235+780-237+430, Rolândia, PR); **LAG** (253+314-254+894, Arapongas, PR); ***LAP*** *(267+100-270, Apucarana, PR)*; **LMI** (294+060-295+710, Mandaguari, PR); **LMA** (309+307-310+948, Marialva, PR); **LMN** (326+888-328+268, Maringá, PR); ***LMG*** *(335+500-341+815, Maringá, PR)*; **LPD** (346+450-346+913, Paiçandu, PR); **LJU** (404+625-405+071, Juçara, PR); **LCY** (429+982-430+597, Cianorte, PR).

b) Subdivisão 02 Ourinhos – Londrina: **LMQ** (7+502-8+620, Jacarezinho, PR); **LCM** (28+576-29+409, Cambará, PR); **LIG** (57+393-58+018, Andirá, PR); **LBD** (80+766-81+882, Bandeirantes, PR); **LLJ** (99+560-100+821, Santa Mariana, PR); **LCP** (124+820-125+710, Cornélio Procópio, PR); **LUR** (153+150-154+146, Uraí, PR); **LJY** (183+801-184+357, Jataizinho, PR); **LLL** (204+545-205+943, Londrina, PR); ***LLD*** *(215-223+805, Londrina, PR)*.

c) Subdivisão 03 Jaguariaíva – Ourinhos: **LJR** (76+745-75+994, Jaguariaíva, PR); **LIN** (27+740-28+402, Arapoti, PR); **LOS** (52+266-52+751, Arapoti, PR); **LWB** (69+395-69+947, Wenceslau Braz, PR); **LSC** (98+246-98+736, Siqueira Campos, PR); **LGD** (133+079-133+566, Joaquim Távora, PR); **LPI** (165+849-166+346, Santo Antônio da Platina, PR); **LJZ** (190+030-190+488, Jacarezinho, PR); **LMQ** (208+874-209+750, Jacarezinho, PR).

d) Subdivisão 04 Jaguariaíva – Uvaranas: **LJR** (75+994-76+745, Jaguariaíva, PR); **LMU** (104+332-105+379, Piraí do Sul, PR); **LPY** (130+746-131+686, Piraí do Sul, PR); **LCX** (153+682-154+356, Castro, PR); **LCA** (169+632-170+202, Castro, PR); **LBQ** (201+831-202+460, Ponta Grossa, PR); ***LUS*** *(221+253-222+300, Ponta Grossa, PR)*.

e) Subdivisão 06 Uvaranas – Pinhalzinho: ***LUS*** *(248+713-251+600, Ponta Grossa, PR)*; **LMK** (282+789-284+084, Ponta Grossa, PR); **LST** (313+603-315+145, Castro, PR); **LFO** (342+240-343+774, Jaguariaíva, PR); **LLZ** (377+431-378+967, Cerro Azul, PR).

f) Subdivisão 07 Uvaranas – Apucarana: ***LUS*** *(248+920-251+600, Ponta Grossa, PR)*; **LPJ** (271+484-273+178, Ponta Grossa, PR); **LPN** (286+037-287+649, Ponta Grossa, PR); **LLT** (302+588-304+180, Tibagi, PR); **LIH** (333+384-334+862, Ipiranga, PR); **LLU** (358+823-360+418, Ipiranga, PR); **LBX** (378+070-379+569, Tibagi, PR); **LBO** (389+215-390+775, Reserva, PR); **LRF** (405+200-407+262, Reserva, PR); **LFI** (417+786-419+295, Reserva, PR); **LLH** (435+581-437+155, Reserva, PR); **LMJ** (446+563-448+200, Ortigueira, PR); **LOR** (462+850-464+357, Ortigueira, PR); **LBJ** (481+095-482+644, Ortigueira, PR); **LOD** (501+279-502+776, Ortigueira, PR); **LMF** (519+685-521+500, Mauá da Serra, PR); **LGE** (531+700-533+417, Mauá da Serra, PR); **LUV** (545+287-546+993, Marilândia do Sul, PR); **LCF** (559+737-561+237, Califórnia, PR); **LJM** (570+955-572+609, Apucarana, PR); ***LAP*** *(581+775-583+225, Apucarana, PR)*.

g) Subdivisão 08 Desvio Ribas – Engenheiro Gutierrez: ***LDV*** *(223+200-224+570, Ponta Grossa, PR)*; **LFU** (233+205-234+864, Ponta Grossa, PR); **LCC** (233+313-234+225, Ponta Grossa, PR); **LER** (260+001-260+830, Ponta Grossa, PR); **LGU** (278+888-279+833, Teixeira Soares, PR); **LTS** (299+614-300+358, Teixeira Soares, PR); **LFP** (315+893-316-769, Fernandes Pinheiro, PR); **LIE** (332+992-333+839, Irati, PR); **LGZ** (341+710-0+048, Irati, PR).

CONTINUAÇÃO DAS CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA DE OPERAÇÃO Nº 559/2006

h) Subdivisão 09 Iguaçu – Uvaranas: ***LIC*** *(113+230-115+940, Curitiba, PR)*; **LTU** (120+860-122+620, Curitiba, PR); **LAW** (127+380-129, Araucária, PR); ***LAR*** *(130-133+706, Araucária, PR)*; **LAB** (140+115-141+576, Araucária, PR); **LGI** (151+172-152+634, Balsa Nova, PR); **LBN** (158+298-159+889, Balsa Nova, PR); **LEB** (169+270-170+760, Lapa, PR); **LOZ** (179+393-180+827, Lapa, PR); **LWV** (185+396-187+061, Porto Amazonas, PR); **LMO** (195+702-197+194, Palmeira, PR); **LLP** (208+923-210+490, Palmeira, PR); **LLY** (222-223+801, Ponta Grossa, PR); ***LDV*** *(230+900-233+200, Ponta Grossa, PR)*; **LFU** (233+205-234+864, Ponta Grossa, PR); **LVV** (239+274-240+692, Ponta Grossa, PR); ***LUS*** *(248+713-251+600 Ponta Grossa, PR)*.

i) Subdivisão 10 Iguaçu – Paranaguá: ***LPG*** *(0+025-0+473, Ponta Grossa, PR)*; ***LDP*** *(2+073-2+310, Paranaguá, PR)*; ***LID*** *(5+724-8+250, Paranaguá, PR)*; **LAX** (15+870-17+753, Paranaguá, PR); **LSQ** (23+659-25+143, Morretes, PR); ***LMR*** *(39+975-45+582, Morretes, PR)*; **LOT** (44+062-45+065, Morretes, PR); **LPC** (50+228-51+120, Morretes, PR); **LEL** (54+999-56+034, Morretes, PR); **LMY** (59+028-59+923, Morretes, PR); **LVN** (66+694-67+647, Morretes, PR); **LKS** (69+577-70+751, Morretes, PR); **LBH** (73+467-74+588, Piraquara, PR); **LRN** (80+237-81+164, Piraquara, PR); **LPQ** (87+194-88+226, Piraquara, PR); **LUZ** (92+237-93+224, Piraquara, PR); **LNH** (101+979-103+050, Pinhais, PR); **LKM** (107+318-108+150, Curitiba, PR); ***LIC*** *(113+230-115+940, Curitiba, PR)*.

j) Subdivisão 12 Curitiba – Rio Branco do Sul: **LCO** (0-0+500, Curitiba, PR); **LCH** (12+480-12+910, Cachoeira do Sul, PR); **LTD** (19+910-20+350, Almirante Tamandaré, PR); **LTR** (27+160-27+700, Almirante Tamandaré, PR); **LIP** (35+380-35+870, Almirante Tamandaré, PR); ***LBR*** *(40+710-41+310, Rio Branco do Sul, PR)*.

k) Subdivisão 13 Engenheiro Bley – Rio Negro: **LEB** (169+270-170+760, Lapa, PR); **LLA** (17+757-19+419, Lapa, PR); **LVZ** (38+855-40+234, Lapa, PR); ***LRO*** *(58-61+590, Rio Negro, PR)*; ***LRI*** *(62+500-63+300, Mafra, SC)*.

l) Subdivisão 14 São Francisco do Sul – Rio Negro: ***LFC*** *(0-4+730 São Francisco do Sul, SC)*; ***KM06*** *(4+930-7+590, São Francisco do Sul, SC)*; **LAY** (22+954-23+418, Araquari, SC); **LDM** (31+247-32+875, Joinville, SC); **LJL** (40+200-40+980, Joinville, SC); **LBA** (60+720-62+180, Guaramirim, SC); **LJG** (77+104-77+780, Jaraguá do Sul, SC); ***LHS*** *(93+900-98+500, Corupá, SC)*; **LNT** (112+653-114+300, São Bento do Sul, SC); ***LRV*** *(131+134+100, São Bento do Sul, SC)*; **LNO** (154+513-155+072, Rio Negrinho, SC); **LRP** (172+134-173+467, Rio Negrinho, SC); **LLM** (199+454-201+091, Mafra, SC); ***LRI*** *(210+500-213+500, Mafra, SC)*.

m) Subdivisão 16 Rio Negro – Lajes: ***LRI*** *(0-2+750, Mafra, SC)*; **LMV** (10+207-11+564, Mafra, SC); **LIS** (35+534-36+766, Itaiópolis, SC); **LPV** (66+566-67+856, Papanduva, SC); **LME** (86+958-88+318, Monte Castelo, SC); **LIA** (108+272-109+680, Monte Castelo, SC); **LFA** (128+073-129+459, Monte Castelo, SC); **LLB** (145+907-147+171, Santa Cecília, SC); **LAM** (156+883-158+261, Santa Cecília, SC); **LUB** (186+195-187+660, Santa Cecília, SC); **LFJ** (206+813-208+112, Taió, SC); **LSF** (233+269-234+570, Ponte Alta, SC); **LOB** (245+221-246+494, Ponte Alta, SC); **LOP** (262+324-263+660, Correia Pinto, SC); **LBE** (272+387-273+693, Correia Pinto, SC); **LLS** (291+900-293+775, Lages, SC).

n) Subdivisão 17 Roca Sales – Lages: **NSQ** (321+301-322+300, Lages, SC); **NEU** (356+860-357+826, Lages, SC); **britador** (375+400-375+650, Lages, SC); **NBR** (384+770-386+120, Lages, SC); **LLS** (394+263-396+138, Lages, SC).

o) Subdivisão 38 Engenheiro Gutierrez – Guarapuava: **LGZ** (341+710-0+048, Irati, PR); **LAD** (18+867-19+709, Irati, PR); **LAL** (40+468-41+345, Irati, PR); **LIM** (65+336-66+181, Inácio Martins, PR); **LGA** (93+497-94+376, Inácio Martins, PR); **LAO** (121+062-121+922, Guarapuava, PR); **LJS** (132+057-133+014, Guarapuava, PR); ***LGP*** *(136+400-139+480, Guarapuava, PR)*.

p) Subdivisão 39 Pinhalzinho – Iperó: **LLZ** (420+571-422+107, Cerro Azul, PR).

2.2. Constam desta Licença de Operação os seguintes ramais ferroviários, sob responsabilidade da ALL Malha Sul S.A.:

a) Subdivisão 05 Joaquim Murtinho – Harmonia: LMU (104+332-105+379, Pirai do Sul, PR); LVT (53+280-53+773, Tibagi, PR); LHA (115+915-116+511, Telêmaco Borba, PR);

b) Subdivisão 11 Posto km 103 - Curitiba: LKP (103+506-103+710, Curitiba, PR); LCO (108+729-110+520, Curitiba, PR);

c) Ramal Cará-Cará – Oficina de vagões da Ponta Grossa: LCC (233+313-234+225, Ponta Grossa, PR); LOF (0-9, Ponta Grossa, PR);

CONTINUAÇÃO DAS CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA DE OPERAÇÃO Nº 559/2006

d) Ramal Teodoro Stresser – Oficina de Locomotivas de Curitiba: LNC (0-1+230, Curitiba, PR);
e) Ramal Antonina – Morretes: LAT (0+000, Antonina, PR); LMR (18+500, Morretes, PR).

2.3. Implementar os seguintes planos e programas ambientais, considerando as complementações e orientações contidas no Parecer Técnico nº 192/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA:

2.3.1 Programa de Gestão Ambiental, incluída a realização de auditoria ambiental com encaminhamento dos relatórios anuais ao IBAMA.

2.3.2 Programa de Imageamento e Sistema de Informações Geográficas contendo as seguintes feições na área de influência da malha ferroviária:

- Mapeamento de todas as Unidades de Conservação (federais, estaduais e municipais) localizadas dentro de uma faixa de 10km para cada lado da ferrovia;
- Corpos d'água inseridos em um raio de 500m da malha ferroviária, com indicação da classe (CONAMA nº 357/2005);
- Mapeamento das Áreas de Preservação Permanente interceptadas pela ferrovia e dentro da faixa de domínio;
- Fragmentos florestais na área de influência direta;
- Delimitação da faixa de domínio com mapeamento de sua ocupação;
- Diagrama unifilar da linha férrea, contendo todos os pontos notáveis da mesma como: passagens em nível, superiores e inferiores; transposições de cursos d'água (pontes ou bueiros – citando a tipologia e tamanho dos mesmos); aglomerações urbanas; túneis, pontes e outras obras de arte; pátios de manobra, oficinas e outras estruturas de apoio ao funcionamento da linha; detectores de descarrilamento, de roda quente e de queda de barreiras;
- Mapeamento de pontos críticos, tendo como base a análise de risco realizada;
- Rotas de transporte dos diferentes tipos de carga;
- Mapeamento do uso e ocupação do solo atual na área de influência da ferrovia;
- Zoneamento territorial previsto nos Planos Diretores Municipais;
- Mapeamento das estações ferroviárias;
- Edificações situadas na faixa de domínio da ferrovia, georreferenciadas e contendo a identificação do loteamento com, no mínimo, nome, cidade, tempo de ocupação, estado e data de aprovação pelo poder público;
- Processos erosivos;
- Tipo de dormentação ao longo da malha ferroviária;
- Pontos críticos de drenagem;
- Pontos de atropelamento de fauna;
- Mapeamento de eventos acidentais com indicação da data de ocorrência.

2.3.3 Programa de Monitoramento e Controle da Vegetação Invasora da Linha.

2.3.4 Programa de Identificação, Controle e Correção de Processos Erosivos.

2.3.5 Programa de Identificação e Correção de Pontos Críticos de Drenagem.

2.3.6 Programa de Prevenção de Poluição de Mananciais, acrescido dos parâmetros óleos e graxas e sólidos.

2.3.7 Programa de Substituição Gradativa dos Dormentes de madeira nativa por dormentes de materiais alternativos com menor impacto ambiental associado (concreto, aço, outros materiais – novas tecnologias), ou oriundos de reflorestamento. Neste último caso, deverão ser apresentadas a procedência e Documento de Origem Florestal – DOF (caso necessário) da madeira e empresa responsável pela fabricação e tratamento dos dormentes.

2.3.8 Programa de Monitoramento e Mitigação de Atropelamentos de Fauna, contemplando a totalidade da malha ferroviária e atendendo às complementações solicitadas e quaisquer outras adequações metodológicas a serem determinadas pelo IBAMA.

2.3.9 Programa de Revegetação de Matas Ciliares, com a utilização de espécies nativas regionais.

CONTINUAÇÃO DAS CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA DE OPERAÇÃO Nº 559/2006

2.3.10 Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, que deverá incluir a coleta dos trilhos, dormentes e componentes de fixação que estejam dispostos inadequadamente na faixa de domínio (substituídos e não recolhidos). Deverá ser apresentando, em 120 (cento e vinte) dias, um levantamento dos locais e número de dormentes e trilhos dispostos ao longo da ferrovia, bem como um cronograma executivo para sua retirada, que não deve ultrapassar 01 (um) ano. A empresa deverá adequar a metodologia de manutenção da superestrutura, estando obrigada e realizar o recolhimento dos dormentes, trilhos e componentes de fixação logo após sua substituição.

2.3.11 Programa de Investigação e Mitigação de Ruídos.

2.3.12 Programa de Educação Ambiental voltado a comunidade lindeira à ferrovia e aos funcionários da ferrovia;

2.3.13 Programa de Comunicação Social.

2.3.14 Programa de Diagnóstico, Monitoramento e Regularização da Faixa de Domínio, contemplando os seguintes aspectos: passagens em nível para veículos (município, quilometragem, tipo de pavimento, volume de tráfego, presença de equipamento de controle e responsável por sua manutenção e operação – p.ex. cancelas – e histórico de acidentes, com destaque para perímetros urbanos), considerando o estabelecido na NBR 15680, no que couber; interferências urbanas (trechos ferroviários que coincidem com vias públicas); novas ocupações indevidas da faixa e ações de minimização e mitigação; controle (e substituição por nativas) de espécies exóticas na faixa de domínio nos trechos onde a ferrovia intercepta unidades de conservação ou seu entorno.

2.3.15 Estudo de Análise de Risco, Programa de Gerenciamento de Riscos e Plano de Ação de Emergência para toda a malha ferroviária, considerando todo o tipo de carga transportada.

2.4. Deverão ser encaminhados ao IBAMA Relatórios Semestrais de acompanhamento do Programa de Identificação, Controle e Correção de Processos Erosivos e do Programa de Identificação e Correção de Pontos Críticos de Drenagem e Relatórios Anuais para os demais programas relacionados no item 2.3. Os relatórios deverão conter as seguintes informações:

- as ações executadas no período (de acordo com o planejamento do PBA);
- data ou período de realização;
- público alvo atingido, com informações qualiquantitativas (quando couber),
- local de realização;
- registro fotográfico;
- cronograma de execução das próximas ações;
- resultados alcançados em relação às medidas implementadas, propondo medidas de adequação metodológica ou implementação de novas medidas de mitigação ou compensatórias, quando forem necessárias.

2.5. Apresentar, em 120 dias, visando à emissão de Autorização de Supressão de Vegetação – ASV para a realização de obras de manutenção nas estruturas de transposição das Áreas de Preservação Permanente – APPs interceptadas pela ferrovia, os seguintes dados, a serem obtidos com auxílio de imagem aérea ou de satélite: identificação (km, nome do curso d'água), caracterização, mensuração e georreferenciamento de todas as Áreas de Preservação Permanente – APPs interceptadas pela ferrovia, incluindo a identificação do tipo de estrutura de transposição das mesmas.

2.6. Qualquer carga nova a ser transportada, que represente risco de impacto ambiental, deve ser alvo de prévia consulta ao IBAMA.

2.7. Informar ao IBAMA, com antecedência mínima de 15 dias, a execução de obras de manutenção em Obras de Arte Especiais, as quais são integrantes desta Licença de Operação, conforme Artigo 7º da Resolução CONAMA nº 349/2004. Encaminhar relatório das atividades ao IBAMA no prazo de 30 dias após a conclusão das obras.

CONTINUAÇÃO DAS CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA DE OPERAÇÃO Nº 559/2006

2.8. Priorizar a utilização do material excedente de escorregamentos de solo para a recomposição dos terrenos afetados ou de outros focos erosivos ou passivos ambientais próximos (como caixas de empréstimo, por exemplo). Caso isto não seja possível, este material não deve ser disposto em Áreas de Preservação Permanente – APP's, encostas, áreas com vegetação nativa primária ou em avançado estágio de regeneração e outras áreas ambientalmente sensíveis.

2.9. Comunicar ao IBAMA, previamente, a instalação de novas estruturas (complementares ao objeto desta licença), para determinação dos procedimentos de licenciamento ambiental.

2.10. Comunicar ao IBAMA a realização de quaisquer obras emergenciais que envolvam movimentação de solo, interferência em áreas legalmente protegidas e/ou ambientalmente sensíveis, encaminhando relatórios de acompanhamento dessas obras. A comunicação deve ser realizada no prazo máximo de 5 dias após o início da intervenção.

2.11. Comunicar imediatamente ao IBAMA – Sede (Diretoria de Licenciamento – DILIC e Coordenação Geral de Emergências Ambientais – CGEMA) e Superintendências do IBAMA no(s) Estado(s) afetado(s) (sem prejuízo à comunicação aos Órgãos Estaduais de Meio Ambiente) quaisquer acidentes com possibilidade de ocorrência de impacto ambiental e/ou sobre a população. Em até 30 dias após o acidente deve ser encaminhado relatório das ações adotadas e das medidas pós-emergência necessárias à recuperação/remediação da área afetada.

2.12. Garantir o controle de vazamento de carga das composições e de óleo da locomotiva, de modo a evitar potenciais impactos sobre o meio ambiente, como atração da fauna para o eixo da ferrovia, contaminação do solo e recursos hídricos.

2.13. Em caso de desativação de trechos, o IBAMA deve ser comunicado com antecedência mínima de 30 dias, a fim de verificar a necessidade de plano de descomissionamento que garanta a inexistência de passivos ambientais.

2.14. Quaisquer trechos ativos sob concessão da ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A. que não façam parte do escopo desta licença, devem ter a solicitação de Licença de Operação corretiva protocolada no IBAMA no prazo de 30 dias a contar da emissão desta Licença. O Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental para estes trechos deve ser protocolado no prazo de 180 dias a partir da emissão de Termo de Referência pelo IBAMA.

Fls 2480
Proc 3534/00
Rubr.:

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 3316.1166 URL: http://www.ibama.gov.br

Ofício nº 185 /2010 – CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 23 de novembro de 2010.

Ao Senhor
Durval Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial
América Latina Logística - ALL
Rua Emílio Bertolini, 100 – Vila Oficinas
CEP. 82920-030 – Curitiba/PR
Tel: (41) 2141.7388 / Fax: (41) 2141.7358

Assunto: **Licenciamento Ambiental ALL Malha Sul.**

Senhor Gerente,

1. No âmbito do licenciamento ambiental da ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A., nos Estados do Paraná e Santa Catarina, encaminho a Renovação da Licença de Operação nº 559/2006, com validade de 04 (quatro) anos.

2. Fica cancelada, a partir desta data, a Licença de Operação nº 748/2008, emitida em 28/07/2008, estando o trecho Morretes/PR – Antonina/PR incluído na LO nº 559/2006.

3. Ressalto que os planos e programas ambientais contidos na LO nº 559/2006 deverão ser executados considerando-se todas as complementações e orientações contidas no Parecer Técnico nº 192/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA (cópia anexa).

4. Informo, ainda, que de acordo a Resolução CONAMA nº 006/1986, o empreendedor deve publicar o recebimento da referida Renovação da Licença de Operação em um prazo máximo de 30 (trinta) dias no Diário Oficial da União e em jornal de grande circulação. A não publicação desta licença no prazo estipulado pode levar a suspensão e ou cancelamento da mesma.

Atenciosamente,

RECEBIDO
Em, 25 / 11 / 2010

EUGÊNIO PIO COSTA
Coordenador Geral de Transportes, Mineração e Obras Civis

GCB
COM ANEXOS

ر

ر

Fls 2481
Proc 3534/00
Rubr.

MMA - IBAMA
Documento:
02001.041345/2010-19
Data: 19/11/10

Ministério Público Federal
Procuradoria da República em Ourinhos

Ofício nº 732/2010 (760) - SAC/PRM
Ref. **ICP nº 1.34.024.000116/2010-17**

Ourinhos, 9 de novembro de 2010.

Senhor Diretor:

O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, pelo Procurador da República signatário, com fundamento no art. 8º, II, da Lei Complementar nº 75/93, objetivando instruir o procedimento em epígrafe, requisita a Vossa Senhoria, **no prazo de 20 (vinte) dias úteis a contar do recebimento**, à luz dos documentos anexos que evidenciam fatos que a princípio obstariam o licenciamento em curso na autarquia federal pertinente ao licenciamento da malha ferroviária no Estado de São Paulo explorada pela empresa América Latina Logística S/A, para que informe quais medidas irá tomar no âmbito de suas atribuições.

Ao ensejo, apresenta protestos de estima e consideração.

Svamer Adriano Cordeiro
Procurador da República

Ao
Ilustríssimo Senhor
SEBASTIÃO CUSTÓDIO PIRES
Diretor de Licenciamento Ambiental
SCEN Trecho 02, Edifício Sede, Bloco C, 1° andar
Brasília/DF CEP 70818-900

De ordem, à CGTMO.
23/11/10

Fabíola Cadeira

p/ Moara Menta Giasson
Assessora Técnica
DILIC/IBAMA

À

COTRA – rodovias e
ferrovias.

Preparar manifestação
ao MP, atenção
aos prazos.

Hugênio Pio Costa
Coordenador Geral de Transportes,
Mineração e Obras Civis
CGTMO/DILIC/IBAMA

24.11.2010

À Dra. Giuliana
Elaborar resposta
ao MPF.

26.11.10

Lúcio Lima da Mota
Coordenador de Licenciamento de Transportes
Rodovias e Ferrovias
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Fls 2482304
Proc 35340
Rubr

CETESB

COMPANHIA AMBIENTAL DO ESTADO DE SÃO PAULO

JFSP - FORUM OURINHOS
SETOR DE PROTOCOLO GERAL E INTEGRADO
17/02/2010 18:51 h
Prot. nro. 2010.250001497-1
Petição não Processual
(1a Vara)

082/LFS/2010

Assis, 10 de fevereiro de 2010.

Excelentíssimo Senhor
Dr. Ubiratan Martins
Diretor de Secretaria
Justiça Federal de Primeiro Grau
25ª Subseção Judiciária
OURINHOS - SP

JUNTADA (Prov. 100/09 - COGE)
Ourinhos-SP, 18/02/2010
Douglas da Silva Odilon
Técnico Judiciário - RF 6375

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Fls. nº 08
PRM - OURINHOS - SP

Senhor Diretor,

Em atenção aos termos do Ofício n.º 131/2009 - SD, referente a solicitação de vistoria na empresa América Latina Logística – ALL Holding e outros, estamos encaminhando o Parecer Técnico n.º 009/2010/TABR elaborada por técnicos do Setor de Ar, Ruídos e Vibrações desta Companhia.

Colocando-nos à disposição de Vossa Excelência para eventuais esclarecimentos que se fizerem necessários, aproveitamos para reiterar nossos protestos de estima e consideração.

Atenciosamente

Luis Eduardo Zuniga Medel
Gerente da Agência Ambiental de Assis
Reg. 59.2695-0

CETESB

PARECER TÉCNICO

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

Data: 12/01/2010

INTERESSADO : AGÊNCIA AMBIENTAL DE ASSIS - LFS
ASSUNTO : AVALIAÇÃO DE NÍVEIS DE RUÍDO
EMPRESA : ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
MUNICÍPIO : OURINHOS

1 INTRODUÇÃO

Atendendo à solicitação da Agência Ambiental de Assis (LFS), procederam-se nos dias 14, 15 e 16 de dezembro de 2009, as medições dos níveis de ruído diurno e noturno gerados pelas atividades do pátio de manobras de trens da empresa em epígrafe, situada no Município de Ourinhos - SP.

As medições realizadas foram afetuadas em locais considerados potencialmente críticos localizados no entorno do pátio de manobras.

2 METODOLOGIA DE MEDIÇÃO

As medições foram realizadas de acordo com a Norma NBR 10.151 da ABNT, conforme Resolução CONAMA n.º 01, de 08 de março de 1990, retificada em 16 de agosto de 1990, uma vez que inexiste norma específica que estabeleça critérios e padrões para o caso em questão.

3 EQUIPAMENTOS UTILIZADOS

EQUIPAMENTO	MODELO	SÉRIE	MARCA
Medidor e Integrador de Nível Sonoro	2239	2412919	Bruel & Kjaer
Microfone Capacitivo de 1/2"	4188	2380109	Bruel & Kjaer
Para vento	UA-0459	0459	Bruel & Kjaer
Calibrador Acústico	4231	2498831	Bruel & Kjaer
Tripé	RS 100	9698	Daiwa

Os instrumentos obedecem à publicação internacional IEC, 60651 tipo 1 e 60804.

Os equipamentos e acessórios foram calibrados antes e após as medições, de acordo com as recomendações do item 4.3 da Norma NBR 10.151, da ABNT.

Certificado da Rede Brasileira de Calibração - RBC n.º 21.070 do Laboratório de Eletro-Acústica da Chrompack Instrumentos Científicos Ltda., com validade até 28/03/2010.

4 DADOS COLETADOS

4.1 NÍVEIS DE RUÍDO NOTURNO

4.1.1 RUÍDO EXTERNO

DATA: 14/12/2009 **HORÁRIO:** Das 22h00 às 00h00

CETESB

PARECER TÉCNICO

COMPANHIA AMBIENTAL DO ESTADO DE SÃO PAULO
Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 - CEP 05459-900 - São Paulo - SP
C.N.P.J. nº 43 776.491/0001-70 - Insc.: Est. nº 108.091.375-118 - Insc. Munic.: nº 8.030 313-7
Site: www.cetesb.sp.gov.br

LOCAL 01: Rua Rui Barbosa, em frente às residências n.ºs:

- 47:	L_{Aeq} = 62 dB (A)
- 146:	L_{Aeq} = 60 dB (A)
- 148:	L_{Aeq} = 62 dB (A)
- 150:	L_{Aeq} = 60 dB (A)

- **Esquina com a Rua Marechal Deodoro, n.º 11** L_{Aeq} = 61 dB (A)

Obs.: Os valores acima foram obtidos com uma locomotiva à diesel estacionada dentro de um galpão existente próximo à Rua Barbosa, e outra locomotiva a diesel estacionada na parte externa, ambas funcionando em marcha lenta.

LOCAL 02: Travessa Francisco Militão Moreira.

- **Em frente ao n.º 36:** L_{Aeq} = 50 dB (A)

Obs.: O valor acima foi obtido com a movimentação de uma locomotiva à diesel com composição de vagões de carga, no pátio de manobras.

- **Em frente ao n.º 36:** L_{Aeq} = 71 dB (A)

Obs.: O valor acima foi obtido com o apito da mesma locomotiva à diesel com composição de vagões de carga, durante saída do pátio de manobras.

4.2 NÍVEL DE RUÍDO DIURNO

4.2.1 RUÍDO EXTERNO

DATA: 15/12/2009 **HORÁRIO:** Das 11h00 às 12h00

LOCAL 02: Travessa Francisco Militão Moreira.

- **Em frente ao n.º 36:** L_{Aeq} = 66 dB (A)

Obs.: O nível de ruído acima foi obtido com a movimentação de uma locomotiva à diesel com composição de vagões de carga, no pátio de manobras.

4.3 NÍVEL DE RUÍDO AMBIENTE (Lra)

Nível de pressão sonora equivalente ponderada em "A", no local e horário considerados, na ausência do ruído gerado pela fonte sonora em questão.

4.3.1 RUÍDO EXTERNO

DATA: 16/12/2009 **HORÁRIO:** Das 24h00 às 00h29min

LOCAL 01: Rua Rui Barbosa

- **Em frente ao n.º 228:** L_{Aeq} = 44 dB (A)

CETESB

PARECER TÉCNICO

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

Participaram desta avaliação, os técnicos abaixo descritos.

- João Luiz do Nascimento	Reg. 01.2538-9	- TABR
- Ricardo Colucci	Reg. 01.4880-0	- TABR

Fls. nº 11

5 ANÁLISE/CONCLUSÃO

Os níveis de ruído gerados pelas atividades da empresa devem atender aos padrões estabelecidos pela Norma NBR 10.151 "Avaliação do Ruído em Áreas Habitadas Visando o Conforto da Comunidade" da ABNT, conforme Resolução CONAMA n.º 01 de 08 de março de 1990, retificada em 16 de agosto de 1990.

Os níveis de ruído máximos permissíveis estabelecidos pela Norma NBR 10.151 são:

Característica da área: Área mista, predominantemente residencial.

AMBIENTE	PERÍODO	JANELAS	PADRÃO - NCA Em dB (A)
Externo	Diurno	-	55
Externo	Noturno	-	50
Interno	Diurno	Abertas	45
Interno	Diurno	Fechadas	40
Interno	Noturno	Abertas	40
Interno	Noturno	Fechadas	35

De acordo com os dados coletados, verificamos que todos os valores obtidos no Local 01 e um dos valores obtidos no Local 02 (com apito da locomotiva), ultrapassam o nível de ruído máximo estipulado para o período noturno, no ambiente externo, assim como o valor obtido no Local 02, ultrapassa o nível de ruído máximo estipulado para o período diurno, no ambiente externo.

Engº Ricardo Colucci
Reg. 01.4880-0 - CREA 0600894398

De acordo,

Engª Maria Cristina Poli
Gerente do Setor de Ar, Ruído e Vibrações
Reg. 01.6169-7 - CREA 5060101745/D

Fls 2484
MINISTÉRIO PÚBLICO 353 00
Fls. nº
Subr.:

CETESB **COMPANHIA AMBIENTAL DO ESTADO DE SÃO PAULO**

164/LFS/2010

Assis, 13 de abril de 2010

PRM-OURINHOS/SP-000265/2010

Excelentíssimo Senhor
Dr. Svamer Adriano Cordeiro
MD. Procurador da República
Ministério Público Federal
Av. Luis Saldanha Rodrigues, 2520
Bairro Royal Park
CEP 19907-510
OURINHOS – SP

Senhor Procurador,

Em atenção aos termos do Oficio n.º 177/2010 – (175) – SAC/PRM, datado de 24 de março de 2010, referente a solicitação de informações da empresa ALL – América Latina Logística, no municipio de Ourinhos, estamos encaminhando a Informação Técnica n.º 020/LFS/2010 elaborada por técnico desta Agência Ambiental.

Colocando-nos à disposição de Vossa Excelência para eventuais esclarecimentos que se fizerem necessários, aproveitamos para reiterar nossos protestos de estima e consideração.

Atenciosamente

Luis Eduardo Zuniga Medel
Gerente da Agência Ambiental de Assis
Reg. 59.2895-0

RECEBIDO HOJE
15/04/10
Setor Administrativo
PRM - Ourinhos - SP

COMPANHIA DE TECNOLOGIA DE SANEAMENTO AMBIENTAL

CETESB

SEDE - Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 - CEP 05459-900 - São Paulo - SP
C.N.P.J. nº 43.776.491/0001-70 - Insc.: Est. nº 109.091.375-118 - Insc. Munic.: nº 8.030.313-7
AGÊNCIA AMBIENTAL DE ASSIS-Via Chico Mendes, 75 – Bairro Progresso -ASSIS-SP
FONE/FAX (18) 3323.5807

Site: www.cetesb.sp.gov.br

Fls 2485
3534/00

INFORMAÇÃO TÉCNICA
Nº 020/2010/LFS

Data: 13.04.2010

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL Fls. nº 29

PASTA Nº :

INTERESSADO : **Ministério Público Federal - Procuradoria da República**

MUNICÍPIO : **Ourinhos**

ASSUNTO : **ALL - América Latina Logística**

1. INTRODUÇÃO

Trata-se do Ofício n.º 177/2010 (175) – SAC/PRM, por meio do qual o Dr. Svamer Adriano Cordeiro, Excelentíssimo Procurador da República, solicita informações referentes a empresa América Latina Logística no município de Ourinhos SP.

2. SITUAÇÃO ATUAL

Em atendimento a reclamações registradas, foram inspecionadas as instalações da empresa em 30.12.2003 - 29.08.2008 - 05.09.2008 - 08.10.2008 - 10.10.2008.
Nas vistorias efetuadas por técnicos, na empresa e no seu entorno, não constatou-se a emissão de fumaça preta por locomotivas da empresa.
Na inspeção efetuada em 10.10.2008 foram avaliados os níveis de ruído gerados pelas atividades do empreendimento, sendo que na oportunidade verificou-se que, os padrões estabelecidos pela Norma NBR 10.151, para o período diurno eram ultrapassados devido às atividades desenvolvidas pela ALL América Latina Logística.
A empresa foi autuada em 21.08.2009 mediante o Auto de Infração Imposição de Penalidade de Advertência n.º 11001803, por emissão de ruídos provocada pela movimentação de locomotivas, em níveis superiores aos estabelecidos pela Resolução CONAMA nº 01, de 08.03.90, retificada em 16.08.90 e NBR 10.151, da ABNT, causando inconvenientes ao bem-estar público.

Na sua defesa, em recursos apresentados e atualmente em trâmites, a empresa informou que, o processo de licenciamento da malha ferroviária e seus anexos operacionais encontra-se protocolado no IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis sob o n.º 02017003534/00-90 sendo que, o pátio de manobras de Ourinhos é parte integrante de tal processo.

O IBAMA através de seu coordenador de Licenciamentos de Transportes, e com objetivo de salvaguardar a ALL – América Latina Logística face à ação fiscalizadora da CETESB, declarou em Oficio n.º 02/2009 COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA que a malha ferroviária do Estado de São Paulo está em licenciamento no IBAMA, sob Processo n.º 02017.003534/2000-42 que contempla os Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo, inclusive o trecho da região de Ourinhos.

Fls 2486
Proc. 353/00
Rubr.:

INFORMAÇÃO TÉCNICA
Nº 020/2010/LFS
Data: 13.04.2010

Quanto ao complexo de Ourinhos que possui várias unidades, incluindo o posto de abastecimento, é parte integrante do Processo n.º 02001.007091/2006-23 que contempla as unidades de apoio dos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo, para o qual esta sendo firmado Termo de Compromisso estipulando prazos para a apresentação dos estudos ambientais pertinentes.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Fls. nº 30
PRM - OURINHOS - SP

3. CONCLUSÃO

Desta forma e a respeito do assunto, informamos que o licenciamento, controle e fiscalização em áreas de preservação federal, não encontram-se entre o âmbito das atribuições legais que competem a esta Companhia, e assim sendo sugerimos a consulta ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, que é o órgão que efetivamente exerce o controle e a fiscalização em áreas de jurisdição federal.

Luis Eduardo Zuñiga Medel
Gerente da Agência Ambiental de Assis
Reg. 59.2895-0

Fls 2487
353400
MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL PRM-OURINHOS-SP

AMÉRICA·LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

Carta nº 398/GRCP/10

Curitiba, 27 de abril de 2010.

PRM-OURINHOS/SP-000324/2010

AO
MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República em Ourinhos
Att. Sr. Svamer Adriano Cordeiro
M.D Procurador da República
Av. Luis Saldanha Rodrigues, 2520
CEP: 19907-510 – Ourinhos/SP

RECEBIDO EM
27/05/10.

Ref.: Ofício n.º 180/2010 (178) – SAC/PRM
Proc. Adm.: 1.34.024.000116/2010-17

Prezado Senhor,

A **ALL – América Latina Logística Malha Sul S/A**, em atenção ao ofício em epígrafe, o qual solicita que esta concessionária esclareça se possui licença válida de operação, a data da validade e que cesse os procedimentos de manutenção das composições férreas em região habitada de Ourinhos, esclarece o que segue.

Inicialmente, gostaríamos de ressaltar que na condição de concessionários de transporte ferroviário de cargas, pela seriedade, compromisso e responsabilidade que têm norteado as nossas ações, temos envidado todos os esforços para melhorar as condições operacionais das

linhas por onde trafegamos, buscando harmonizar a operação ferroviária ao cotidiano das cidades que convivem com a passagem das nossas composições, levando sempre em consideração o bem estar das comunidades adjacentes às linhas férreas.

A ALL esclarece que como é de conhecimento de V. Sa, as ferrovias no Brasil são centenárias, e encontram-se em operação muito antes da criação da legislação ambiental. Desta forma, o processo de licenciamento ambiental, conforme legislação vigente, se dá com as ferrovias em operação.

Cabe destacar, ainda, que a ALL ao vencer o processo licitatório, assumiu a operação da prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas sem que o licenciamento ambiental tivesse se iniciado.

Assim, a ALL diante de seu compromisso com a comunidade e com o meio ambiente, logo no início das operações, verificou junto ao IBAMA, órgão ambiental competente para licenciar ferrovias, a forma de regularizar a operação ferroviária, adequando-a as novas legislações ambientais. A orientação do IBAMA foi para que a ALL realizasse estudos ambientais baseados no Termo de Referência aprovado por aquele órgão, o queal a ALL já apresentou de toda a malha férrea e seus anexos operacionais, tais com, oficinas, postos de abastecimento, postos de manutenção de vagões e postos de manutenção de locomotivas.

Desta feita, considerando que:

1. O IBAMA já realizou a vistoria técnica no trecho ferroviário e nos anexos operacionais;
2. Encontra-se pendente de manifestação do IBAMA quanto a emissão da licença ambiental;
3. A Resolução CONAMA 349/2004, que dispõem sobre o licenciamento ambiental de atividades ferroviárias consideradas de baixo impacto ambiental, e se aplicam as ferrovias que estão em processo de regularização ambiental;

A ALL encontra-se em conformidade legal ao processo de licenciamento ambiental.

Destarte, que em relação à solicitação de cessação dos procedimentos de manutenção das composições férreas, cabe inferir que no Município de Ourinhos / SP somente são realizadas as manobras absolutamente essenciais à operação ferroviária, conforme exposto a esse r. parquet no procedimento administrativo 1.34.024.000049/2008-16.

Acontece, porém, que a grande maioria dos municípios do interior de São Paulo foram fundados e se desenvolveram em razão da ferrovia, conforme se observa no endereço eletrônico do município (http://www.ourinhos.sp.gov.br/a_cidade/p_historia.asp). Assim, o crescimento sem planejamento dos municípios, aliado ao crescimento do transporte ferroviário, criou situações de convívio pouco harmônico entre estes.

O Pátio ferroviário de Ourinhos é elemento essencial na logística de transportes, pois é o local no qual as locomotivas são abastecidas para poder realizar o transporte para as cidades de Presidente Prudente/SP, Londrina/PR e Botucatu/SP.

Sempre que é realizada a parada para o abastecimento, por motivos de segurança da operação, são realizadas manutenções corretivas e preventivas que devem ser otimizadas a fim de permitir o transporte de maior quantidade de carga. Quanto maior o tempo de parada dos ativos, menor a capacidade de transporte do sistema.

Deixar de executar as manutenções implicaria em aumentar o risco de acidentes, como descarrilamentos e tombamentos, durante o transporte, expondo a comunidade e o meio ambiente a riscos que podem ser, e são atualmente, mitigados.

Para algumas das manutenções, bem como no momento do abastecimento das locomotivas, se faz necessária a aceleração das mesmas.

O atendimento a restrição recomendada impactaria em atrasos de até 14h (quatorze horas) no transporte, implicando, assim, em solução de continuidade na prestação de serviço.

Isto sem considerar o impacto nas metas impostas no Contrato de Concessão firmado com a União Federal para prestação do serviço de transporte ferroviário de produção e de redução de acidentes.

Desta feita, para que possa cumprir com a sua obrigação legal e contratual de disponibilizar o serviço público de forma a permitir que a totalidade de seus clientes possam honrar seus acordos comerciais, respeitando datas e horários pactuados pelos mesmos, a ALL se vê impedida de atender a recomendação em tela.

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

Fls 2490
Proc 353/00
Fls. nº 42

De qualquer sorte, a ALL buscando ainda mais reduzir os conflitos existentes na região, suspendeu a execução de serviços em tetos, escotilhas e chaparias de vagões no período noturno, uma vez que estes não importam em aumentar o risco de acidentes no sistema ferroviário.

Sem mais a tratar no momento, aproveitamos o ensejo para prestar nossos votos de elevada estima e apreço.

Atenciosamente,

Durval Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente
ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A.

Ivana Helena Zamuner Spir
Gerente de Relações Corporativas e Patrimônio
ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A.

CONCLUSÃO

Autos nº 1.34.024.000116/2010-17

Em, 04 / 05 /2010, submeto estes autos ao Excelentíssimo Procurador da República Dr. SVAMER ADRIANO CORDEIRO.

Técnico Administrativo/Analista Processual

Aurélio Mori Tupiná
Engenheiro Civil e Seg. do Trabalho
CREA 0601144530

DD. SR.
SECRETÁRIO MUNICIPAL DE SERVIÇOS URBANOS

Referência: Laudo de Constatação e Avaliação de Ruídos

Aurélio Mori Tupiná, brasileiro, casado, CREA 060.114.453.0, Engenheiro Civil e Engenheiro de Segurança do Trabalho, honrosamente contratado como **Perito** por essa Secretaria, por solicitação da **Procuradoria da República de Ourinhos**, referente ao Processo nº 2009.61.25.002827-3, que corre na Justiça Federal de Ourinhos, movido por Ministério Público Federal em desfavor da União Federal, Agência Nacional de Transportes Terrestres e ALL – América Latina Logística, dando por encerrado suas vistorias, diligências e estudos, vem mui respeitosamente, apresentar seus trabalhos e conclusões, expressas no seguinte:

LAUDO TÉCNICO DE CONSTATAÇÃO E AVALIAÇÃO DE RUÍDOS

Ourinhos, 31 de agosto de 2010.

Engº Aurélio Mori Tupiná
CREA 0601144530

Aurélio Mori Tupiná
Engenheiro Civil e Seg. do Trabalho
CREA 0601144530

LAUDO TÉCNICO DE CONSTATAÇÃO

DAS PRELIMINARES:

Trata-se de uma Ação Civil Pública, proposta pelo Ministério Público Federal em desfavor da União Federal, Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e ALL – América Latina Logística, que tramita na Vara Única da Justiça Federal de Ourinhos, sob nº 2009.61.25.002827-3.

Através da mencionada Ação Civil Pública, o Ministério Público Federal postulou a concessão de uma liminar para proibir a empresa ALL de trafegar com suas composições ferroviárias dentro do perímetro urbano, em horário noturno de segunda a sábado e em qualquer horário nos domingos e feriados e ainda pediu para que fosse determinado aos réus, apresentarem medidas técnicas para que adequem a emissão de sons à NBR-10.151.

Nos autos, a liminar foi deferida parcialmente, determinando o Juízo que a ALL – América Latina Logística observe os limites de emissão de ruídos dentro dos limites fixados na NBR-10.151, ficando multa diária de R$ 20.000,00 para cada ato de descumprimento da decisão.

Determinou ainda, para que o Município procedesse às devidas vistorias sobre o assunto em lide, encaminhando à Secretaria Municipal de Serviços Urbanos para o cumprimento da decisão.

Em procedimento próprio, o Ministério Público Federal, depois de passado algum tempo, cobra providências a Prefeitura Municipal de Ourinhos para a realização da perícia.

Desta forma, sob um procedimento administrativo do tipo Ordem de Serviço, a Secretaria Municipal de Serviços Urbanos, contrata esse Perito, para a realização de perícias junto à zona urbana próxima a linha férrea e ao pátio de manobras, para a realização de perícia de ruído emitido pelas composições férreas, em referência à perturbação do sossego público.

DO OBJETIVO DA PERÍCIA:

Este exame tem como objetivo, a constatação do nível do ruído do som, produzido pelas composições férreas que percorrem as linhas férreas que cortam o município, assim como também o pátio de manobras da empresa ALL, em relação ao ambiente externo e interno das residências próximas ao local, quanto à perturbação do sossego público.

Para cumprir tal objetivo, este Perito como não poderia deixar de ser, seguirá as orientações da NBR-10.151 da ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas, que possui o título de "Procedimento de Avaliação do Ruído em Áreas Habitadas".

Este laudo não avaliará a poluição de fumaças, salientando que para isto, deverá haver ampolas de captação de partículas e laboratórios especializados para análise das partículas capturadas, onde somente existem na cidade de São Paulo, não sendo essa, área especializada deste perito.

Desta forma, o laudo a seguir, tratará especificamente da poluição sonora, que conforme foi constatado junto aos moradores, trata-se da perturbação mais grave ao sossego público em geral.

DOS LOCAIS EXAMINADOS:

Como o pátio de manobras fica no centro e principalmente a linha férrea percorre um longo trecho dentro da zona urbana, mais especificamente dentro da cidade, com vias vizinhas contíguas a essas linhas férreas, não se poderiam realizar medições apenas em um ou dois pontos, mas sim, em mais pontos, para que realmente seja caracterizado o objetivo da perícia.

A cidade de Ourinhos, não possui apenas uma linha de passagem, dotada de uma estação ferroviária, com na maioria das cidades por onde passa a composição.

Ourinhos é uma cidade dotada de um entroncamento ferroviário, onde se liga a capital São Paulo com a extremidade oeste do Estado em Presidente Prudente, *próximo ao Estado do Mato Grosso do Sul* e também faz entroncamento com a linha férrea que liga ao Estado do Paraná.

Desta forma, todas as cargas tanto secas, quanto de combustíveis, que são transportadas de São Paulo a Mato Grosso do Sul e de São Paulo ao Paraná ou mesmo do Paraná ao Mato Grosso do Sul, passam pelo entroncamento ferroviário da cidade de Ourinhos, daí a cidade ser cortada por várias linhas férreas.

Ainda sobre os locais de medições, não se poderia realizar uma perícia sob os moldes em que ocorreu no Laudo da Cetesb, encartado nos autos, pois como pode ser observado neste laudo, ocorreram medições somente nas vias públicas, sendo que o correto, a NBR-10.151 exige que além de pontos externos, também haja medições dentro do ambiente interno, onde está ocorrendo a perturbação, conforme rege os itens 6.2.3. da NBR-10.151.

DA METODOLOGIA:

A norma técnica pertinente ao exame em tela exige no mínimo três pontos básicos de medições, entretanto, foram mensurados mais pontos, onde ocorreram as medições, sendo algumas do lado externo dos ambientes reclamantes, voltados ao ambiente produtor da fonte de ruído e nos ambientes internos dos reclamantes, onde também ocorreram medições com a janela fechada e com a janela aberta.

Foram realizadas várias medições em cada um desses pontos, na finalidade de se encontrar uma **média equivalente para cada**.

Para a realização da perícia, foi utilizado um aparelho de medição, do tipo decibelímetro da marca "Lutron", com nível de escala de 0,1 dB, com a devida calibração.

A Norma Técnica utilizada para este exame é a **NBR-10151**, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), denominada "Acústica Avaliação do ruído em áreas habitadas, visando o conforto da comunidade – Procedimento".

DO EXAME E DAS MEDIÇÕES:

Impossível a realização desta perícia em apenas uma ou duas mensurações, tal como foi exposto no laudo do Cetesb.

A composição ferroviária em certos momentos está transitando em uma linha, em outros em linha diferente e em outros está no pátio, ou até mesmo não está em trânsito.

Seria impossível para este Perito, conseguir mensurar o ruído de uma composição em certo horário na noite e logo em seguida conseguir monitorar a mesma composição em outro local da linha ou se dirigir para outra linha para uma outra composição, pois não haveria tempo hábil para tal façanha.

Desta forma, para conseguir a realização da perícia, de acordo com os preceitos da NBR-10.151, este Perito necessitou de **várias noites de plantões**, espetando a composição passar no local escolhido, sendo que em alguns destes plantões, houve frustração, pois a composição não passou no mesmo horário da noite anterior.

Sobre o horário de passagem, **esse varia muito**, pois uma composição pode se atrasar por vários motivos, tais como paradas não programadas, tempo de carga e descarga, manobras de engate de vagões, quantidade de vagões daquele dia, etc.

Porém com muita paciência e perseverança, este Perito conseguiu registrar e mensurar o nível de ruído em pontos diversos descritos a seguir, **em 07 (sete) tentativas consideradas de sucesso e em dias diferentes**, excluindo claro, as tentativas frustrantes quando não houve a possibilidade da medição conforme já explicado.

Ainda seguindo os preceitos da mesma norma, para os períodos considerados noturnos, foram mensurados horários após as 22:00 horas e para os períodos considerados diurnos, foram mensurados horários em dia normal sempre após as 08:00 horas.

Na medição foram constatadas as seguintes médias equivalentes do nível de pressão sonora nos locais especificados:

د

د

1. No dia 28/07/10 em horário noturno, em ambiente externo, defronte a porta da residência localizada na Rua Paulo Sá, nº 15, que fica próximo à fonte produtora de ruído:

   Média Equivalente = 79,8 dB

2. No dia 28/07/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro de um dos dormitórios da residência localizada na Rua Paulo Sá, nº 15, que fica próximo à fonte produtora de ruído e com a janela aberta:

   Média Equivalente = 69,6 dB

3. No dia 28/07/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro de um dos dormitórios da residência localizada na Rua Paulo Sá, nº 15, que fica próximo à fonte produtora de ruído e com a janela fechada:

   Média Equivalente = 67,6 dB

4. No dia 11/08/10 em horário noturno, em ambiente externo, defronte a porta da residência localizada na Rua Júlio Mori, nº 1.684, que fica próximo à fonte produtora de ruído:

   Média Equivalente = 78,3 dB

5. No dia 11/08/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro da sala da residência localizada na Rua Júlio Mori, nº 1.684, que fica próximo à fonte produtora de ruído e com a porta aberta:

   Média Equivalente = 61,8 dB

6. No dia 11/08/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro da sala da residência localizada na Rua Júlio Mori, nº 1.684, que fica próximo à fonte produtora de ruído e com a porta fechada:

   Média Equivalente = 56,3 dB

7. No dia 18/08/10 em horário noturno, em ambiente externo, defronte a porta da residência localizada na Rua Júlio Mori, nº 320, que fica próximo à fonte produtora de ruído:

د

د

Média Equivalente = 75,4 dB

8. No dia 18/08/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro da sala da residência localizada na Rua Júlio Mori, nº 320, que fica próximo à fonte produtora de ruído e com a janela aberta:

Média Equivalente = 69,2 dB

9. No dia 18/08/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro da sala da residência localizada na Rua Júlio Mori, nº 320, que fica próximo à fonte produtora de ruído e com a janela fechada:

Média Equivalente = 63,6 dB

10. No dia 24/08/10 em horário noturno, em ambiente externo, defronte a porta da residência localizada na Rua Rui Barbosa, nº 228, que fica próximo à fonte produtora de ruído:

Média Equivalente = 74,7 dB

11. No dia 24/08/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro da sala da residência localizada na Rua Rui Barbosa, nº 228, que fica próximo à fonte produtora de ruído e com a janela aberta:

Média Equivalente = 67,2 dB

12. No dia 24/08/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro da sala da residência localizada na Rua Rui Barbosa, nº 228, que fica próximo à fonte produtora de ruído e com a janela fechada:

Média Equivalente = 62,7 dB

13. No dia 24/08/10 em horário noturno, em ambiente externo, na via pública denominada Rua Engenheiro Frontin:

Média Equivalente = 76,0 dB

14. No dia 24/08/10 em horário noturno, em ambiente externo, na via pública denominada Rua 9 de Julho:

ɔ

ɔ

Média Equivalente = 81,5 dB

15. No dia 24/08/10 em horário noturno, em ambiente externo, na via pública denominada Travessa Benedito Monteiro:

Média Equivalente = 79,4 dB

16. No dia 24/08/10 em horário noturno, em ambiente externo, na via pública denominada Rua José Bonifácio:

Média Equivalente = 67,6 dB

17. No dia 26/08/10 em horário noturno, em ambiente externo, na parte dos fundos do Hotel Pousada de Ourinhos, localizada na Rua Euclides da Cunha, nº 387, que fica próximo à fonte produtora de ruído:

Média Equivalente = 73,1 dB

18. No dia 26/08/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro de um dos apartamentos na parte dos fundos do Hotel Pousada de Ourinhos, localizada na Rua Euclides da Cunha, nº 387, com a janela aberta:

Média Equivalente = 54,6 dB

19. No dia 26/08/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro de um dos apartamentos na parte dos fundos do Hotel Pousada de Ourinhos, localizada na Rua Euclides da Cunha, nº 387, com a janela fechada:

Média Equivalente = 53,1 dB

20. No dia 27/08/10 em horário diurno, em ambiente externo, no final da Rua Rui Barbosa, mensurando ruídos provenientes de composições que estavam trafegando no pátio de manobras e também oficina da empresa ALL:

Média Equivalente = 70,5 dB

21. No dia 27/08/10 em horário diurno, em ambiente externo, no final da Rua Cristóvão Colombo, mensurando ruídos provenientes de composições que estavam trafegando no pátio de manobras.

Média Equivalente = 68,1 dB

Resumo:

Pontos de medição	Nível médio ruído medido – dB(A)
No dia 28/07/10 em horário noturno, em ambiente externo, defronte a porta da residência localizada na Rua Paulo Sá, nº 15, que fica próximo à fonte produtora de ruído.	**79,8**
No dia 28/07/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro de um dos dormitórios da residência localizada na Rua Paulo Sá, nº 15, que fica próximo à fonte produtora de ruído e com a janela aberta.	**69,6**
No dia 28/07/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro de um dos dormitórios da residência localizada na Rua Paulo Sá, nº 15, que fica próximo à fonte produtora de ruído e com a janela fechada.	**67,6**
No dia 11/08/10 em horário noturno, em ambiente externo, defronte a porta da residência localizada na Rua Júlio Mori, nº 1.684, que fica próximo à fonte produtora de ruído.	**78,3**
No dia 11/08/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro da sala da residência localizada na Rua Júlio Mori, nº 1.684, que fica próximo à fonte produtora de ruído e com a porta aberta.	**61,8**
No dia 11/08/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro da sala da residência localizada na Rua Júlio Mori, nº 1.684, que fica próximo à fonte produtora de ruído e com a porta fechada.	**56,3**
No dia 18/08/10 em horário noturno, em ambiente externo, defronte a porta da residência localizada na Rua Júlio Mori, nº 320, que fica próximo à fonte produtora de ruído.	**75,4**

No dia 18/08/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro da sala da residência localizada na Rua Júlio Mori, nº 320, que fica próximo à fonte produtora de ruído e com a janela aberta.	**69,2**
No dia 18/08/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro da sala da residência localizada na Rua Júlio Mori, nº 320, que fica próximo à fonte produtora de ruído e com a janela fechada.	**63,6**
No dia 24/08/10 em horário noturno, em ambiente externo, defronte a porta da residência localizada na Rua Rui Barbosa, nº 228, que fica próximo à fonte produtora de ruído.	**74,7**
No dia 24/08/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro da sala da residência localizada na Rua Rui Barbosa, nº 228, que fica próximo à fonte produtora de ruído e com a janela aberta.	**67,2**
No dia 24/08/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro da sala da residência localizada na Rua Rui Barbosa, nº 228, que fica próximo à fonte produtora de ruído e com a janela fechada.	**62,7**
No dia 24/08/10 em horário noturno, em ambiente externo, na via pública denominada Rua Engenheiro Frontin.	**76,0**
No dia 24/08/10 em horário noturno, em ambiente externo, na via pública denominada Rua 9 de Julho.	**81,5**
No dia 24/08/10 em horário noturno, em ambiente externo, na via pública denominada Travessa Benedito Monteiro.	**79,4**
No dia 24/08/10 em horário noturno, em ambiente externo, na via pública denominada Rua José Bonifácio.	**67,6**
No dia 26/08/10 em horário noturno, em ambiente externo, na parte dos fundos do Hotel Pousada de Ourinhos, localizada na Rua Euclides da Cunha, nº 387, que fica próximo à fonte produtora de ruído.	**73,1**
No dia 26/08/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro de um dos apartamentos na parte dos fundos do Hotel Pousada de Ourinhos, localizada na Rua Euclides da Cunha, nº 387, com a janela aberta.	**54,6**

No dia 26/08/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro de um dos apartamentos na parte dos fundos do Hotel Pousada de Ourinhos, localizada na Rua Euclides da Cunha, nº 387, com a janela fechada.	**53,1**
No dia 27/08/10 em horário diurno, em ambiente externo, no final da Rua Rui Barbosa, mensurando ruídos provenientes de composições que estavam trafegando no pátio de manobras e também oficina da empresa ALL.	**70,5**
No dia 27/08/10 em horário diurno, em ambiente externo, no final da Rua Cristóvão Colombo, mensurando ruídos provenientes de composições que estavam trafegando no pátio de manobras.	**68,1**

Após a referida medição, deve-se aplicar a comparação dos **níveis medidos nos locais**, com os **níveis de critério de avaliação** (NCA), constantes na tabela 1 da Norma NBR-10151, observando em especial o item 6.2.3. da referida tabela para os ambientes internos.

Assim temos as seguintes comparações:

Pontos médios de medição	**Nível ruído medido – dB(A)**	**Nível de Critério de Avaliação (NCA) – permitido por norma**
No dia 28/07/10 em horário noturno, em ambiente externo, defronte a porta da residência localizada na Rua Paulo Sá, nº 15, que fica próximo à fonte produtora de ruído.	**79,8**	**50**
No dia 28/07/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro de um dos dormitórios da residência localizada na Rua Paulo Sá, nº 15, que fica próximo à fonte produtora de ruído e com a janela aberta.	**69,6**	**40**
No dia 28/07/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro de um dos dormitórios da residência localizada na Rua Paulo Sá, nº 15, que fica próximo à fonte produtora de ruído e com a janela fechada.	**67,6**	**35**

No dia 11/08/10 em horário noturno, em ambiente externo, defronte a porta da residência localizada na Rua Júlio Mori, nº 1.684, que fica próximo à fonte produtora de ruído.	**78,3**	**50**
No dia 11/08/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro da sala da residência localizada na Rua Júlio Mori, nº 1.684, que fica próximo à fonte produtora de ruído e com a porta aberta.	**61,8**	**40**
No dia 11/08/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro da sala da residência localizada na Rua Júlio Mori, nº 1.684, que fica próximo à fonte produtora de ruído e com a porta fechada.	**56,3**	**35**
No dia 18/08/10 em horário noturno, em ambiente externo, defronte a porta da residência localizada na Rua Júlio Mori, nº 320, que fica próximo à fonte produtora de ruído.	**75,4**	**50**
No dia 18/08/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro da sala da residência localizada na Rua Júlio Mori, nº 320, que fica próximo à fonte produtora de ruído e com a janela aberta.	**69,2**	**40**
No dia 18/08/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro da sala da residência localizada na Rua Júlio Mori, nº 320, que fica próximo à fonte produtora de ruído e com a janela fechada.	**63,6**	**35**
No dia 24/08/10 em horário noturno, em ambiente externo, defronte a porta da residência localizada na Rua Rui Barbosa, nº 228, que fica próximo à fonte produtora de ruído.	**74,7**	**50**
No dia 24/08/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro da sala da residência localizada na Rua Rui Barbosa, nº 228, que fica próximo à fonte produtora de ruído e com a janela aberta.	**67,2**	**40**
No dia 24/08/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro da sala da residência localizada na Rua Rui	**62,7**	**35**

Barbosa, nº 228, que fica próximo à fonte produtora de ruído e com a janela fechada.		
No dia 24/08/10 em horário noturno, em ambiente externo, na via pública denominada Rua Engenheiro Frontin.	**76,0**	**50**
No dia 24/08/10 em horário noturno, em ambiente externo, na via pública denominada Rua 9 de Julho.	**81,5**	**50**
No dia 24/08/10 em horário noturno, em ambiente externo, na via pública denominada Travessa Benedito Monteiro.	**79,4**	**50**
No dia 24/08/10 em horário noturno, em ambiente externo, na via pública denominada Rua José Bonifácio.	**67,6**	**50**
No dia 26/08/10 em horário noturno, em ambiente externo, na parte dos fundos do Hotel Pousada de Ourinhos, localizada na Rua Euclides da Cunha, nº 387, que fica próximo à fonte produtora de ruído.	**73,1**	**50**
No dia 26/08/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro de um dos apartamentos na parte dos fundos do Hotel Pousada de Ourinhos, localizada na Rua Euclides da Cunha, nº 387, com a janela aberta.	**54,6**	**40**
No dia 26/08/10 em horário noturno, em ambiente interno, dentro de um dos apartamentos na parte dos fundos do Hotel Pousada de Ourinhos, localizada na Rua Euclides da Cunha, nº 387, com a janela fechada.	**53,1**	**35**
No dia 27/08/10 em horário diurno, em ambiente externo, no final da Rua Rui Barbosa, mensurando ruídos provenientes de composições que estavam trafegando no pátio de manobras e também oficina da empresa ALL.	**70,5**	**55**
No dia 27/08/10 em horário diurno, em ambiente externo, no final da Rua Cristóvão Colombo, mensurando ruídos provenientes de composições que estavam trafegando no pátio de manobras.	**68,1**	**55**

DA CONCLUSÃO FINAL:

Visto isto, analisando todas as situações encontradas, tento como **fonte geradora do ruído as composições férreas**, que passam nas três linhas férreas dentro da cidade de Ourinhos e também nas composições férreas, que transitam no **pátio de manobras e também permanecem ligadas na oficina da empresa**, tanto em **horário diurno como principalmente em horário noturno**, considerando os diversos pontos de medição examinados discriminados e nos dias citados neste laudo, de acordo com a tabela acima baseada em norma, foi **constatado e concluído tecnicamente** que os níveis de pressão sonora em **todos os pontos vistoriados** estavam **muito acima dos limites permitidos** pela NBR-10151, ocorrendo assim, **perturbação ao sossego público** da população que reside em regiões contíguas e próximas, tanto do pátio de manobras como das linhas de passagem férrea, conforme demonstradas nas fotos e mapa em anexo.

Ressalta-se nesta conclusão, que a fonte geradora dos ruídos mensurados, era somente a composição férrea em si, ou seja, os ruídos provenientes dos motores a diesel das locomotivas e dos atritos metálicos entre rodas e trilhos e dos atritos dos engates de toda a composição, sem considerar os apitos praticados pela locomotiva, quando da passagem de nível, com alguma via pública, que apesar de ser considerado como norma de segurança de acidentes, chega a ultrapassar a casa dos 85 decibéis.

Entretanto, durante o período da perícia, houve relatos de moradores próximos da oficina e pátio, informando que em algumas ocasiões, a locomotiva aciona o apito por diversas vezes, não se entendendo tecnicamente o motivo, pois no pátio não há passagem ou travessia publica.

Fls 2505
Proc 3534/09
Rubr.

DOS ANEXOS:

Segue em anexo ao laudo:

- 78 (setenta e oito) fotos dos locais realizados na perícia.
- 01 (um) mapa ilustrativo da cidade, demonstrando o pátio, as linhas férreas e os locais periciados.

Nada mais tendo a relatar, informo que este laudo, digitado no anverso de quinze folhas deste papel, foi assinado e rubricado pelo perito relator a quem coube proceder ao exame.

Ourinhos, 31 de agosto de 2010.

Engº Aurélio Mori Tupiná
Perito Relator

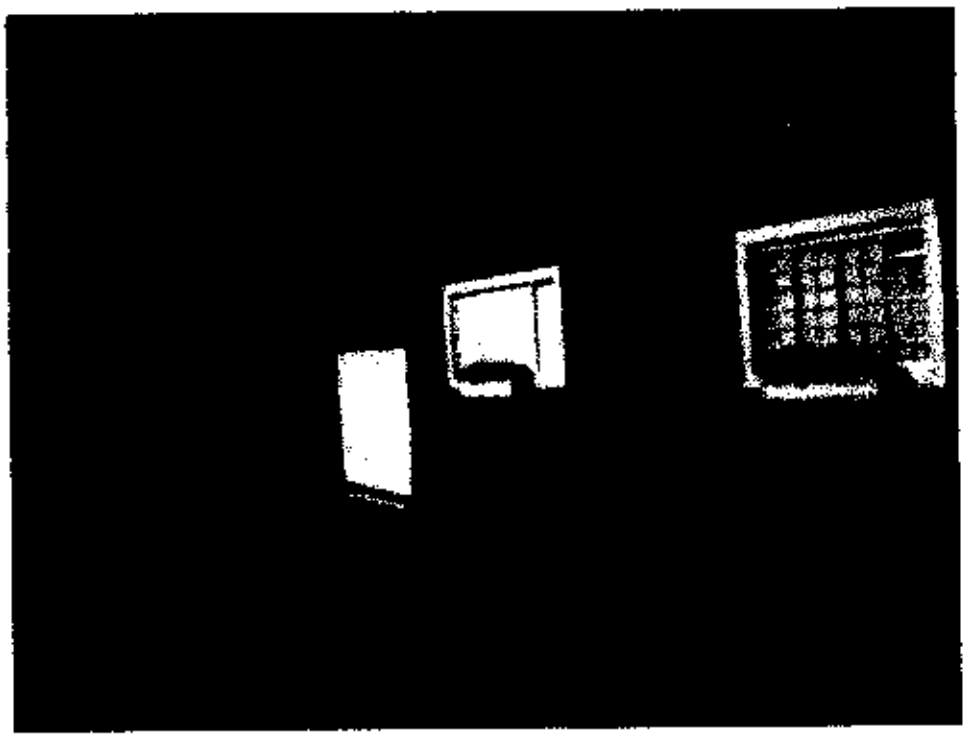


Foto 01 – Identificando o local examinado no dia 28/07/10 em período noturno, em uma residência situada na Rua Paulo Sá, nº 15.

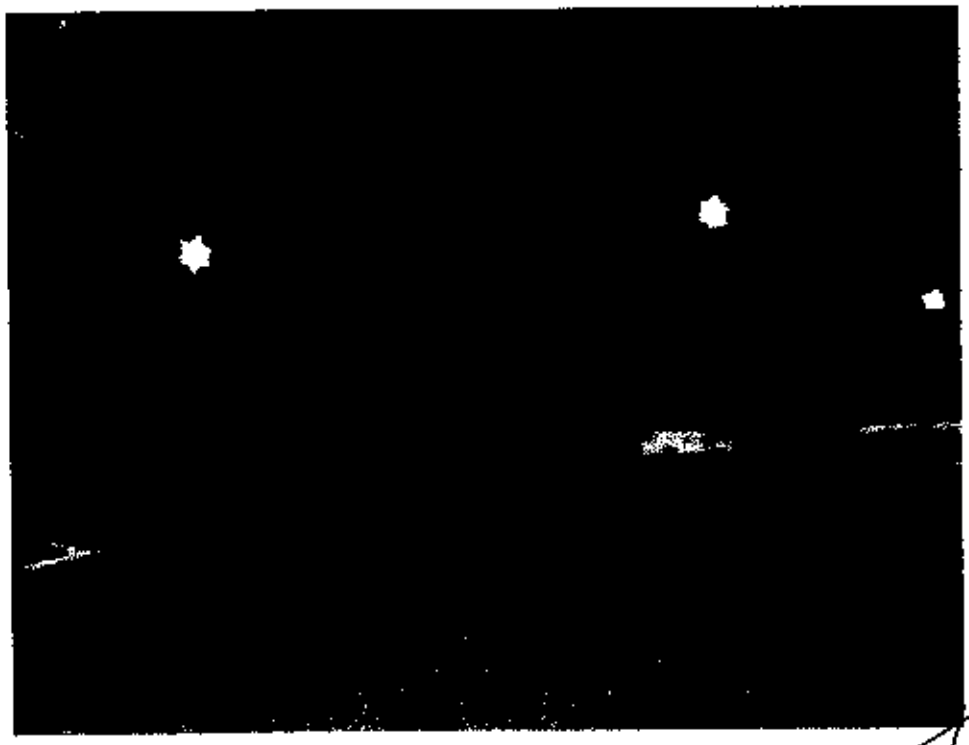


Foto 02 – Mostrando uma composição com duas locomotivas passando defronte a residência.

Foto 03 – Mostrando a continuação dos vagões da composição.

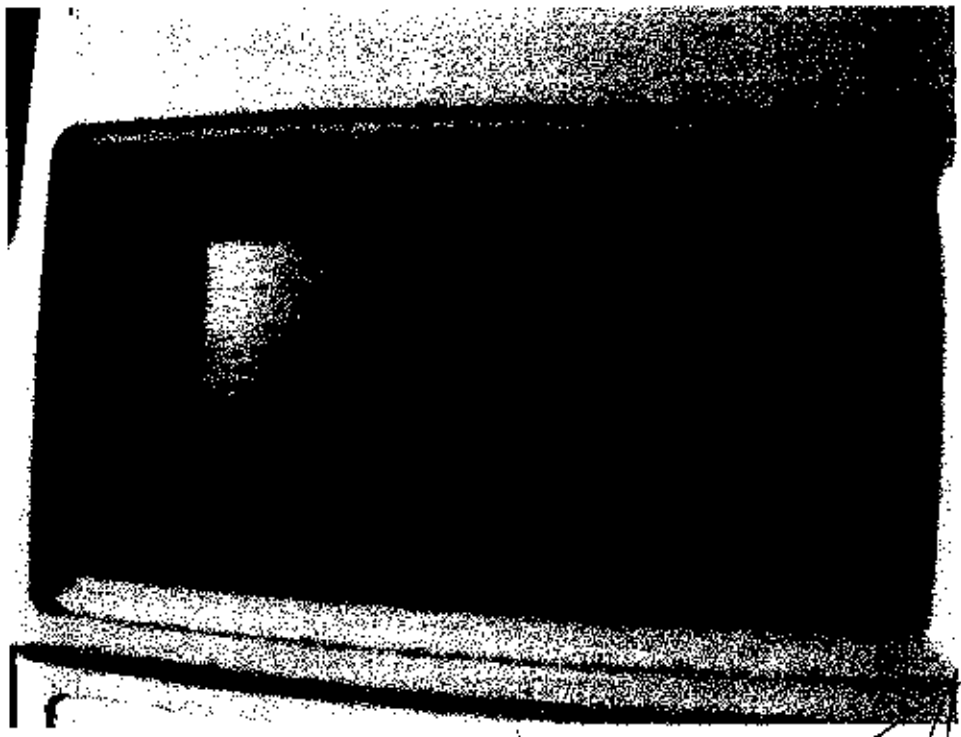


Foto 04 – Mostrando a medição realizada na divisa externa da casa.

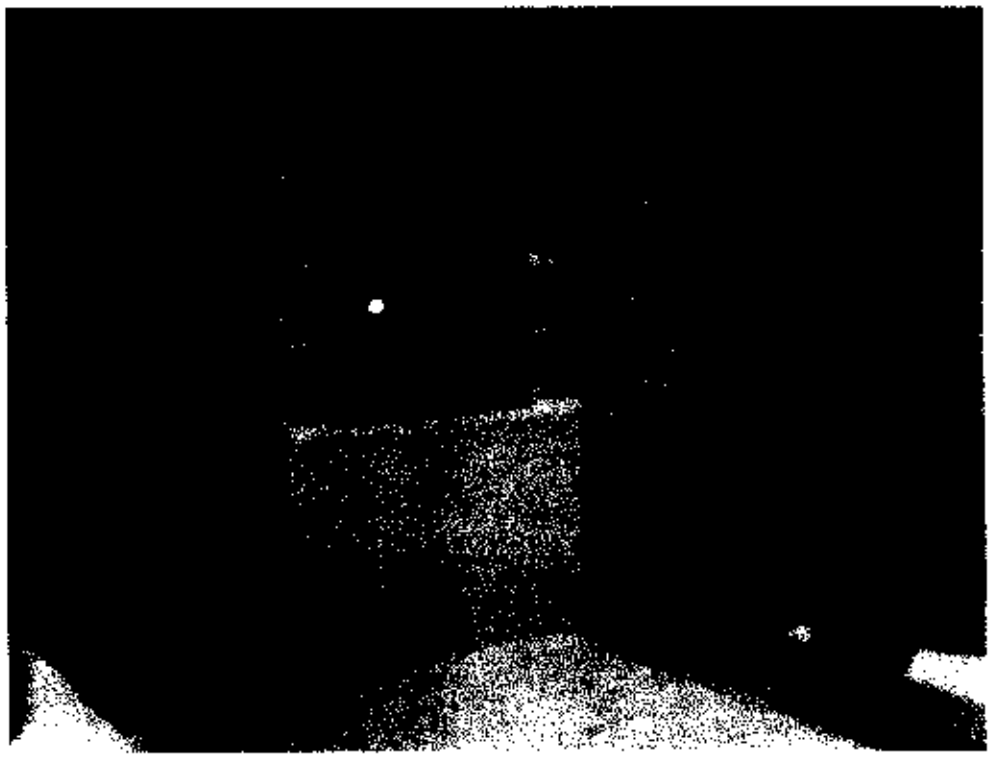


Foto 05 – Mostrando o dormitório da casa com a janela aberta.

Foto 06 – Mostrando a medição com a janela aberta.

Foto 07 – Mostrando o mesmo dormitório com a janela fechada.

Foto 08 – Mostrando a medição com a janela fechada.

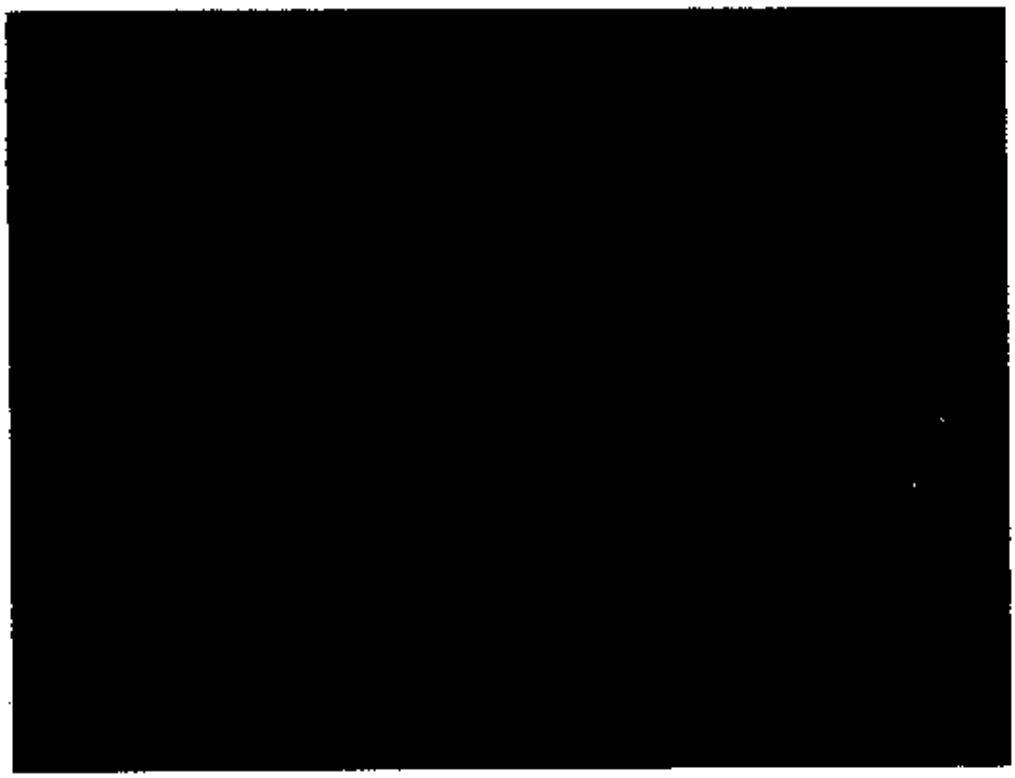


Foto 09 – Identificando o local examinado no dia 11/08/10 em período noturno, em uma residência situada na Rua Júlio Mori, nº 1684.

Foto 10 – Mostrando o início da passagem do trem, com a locomotiva e seus vagões passando defronte da casa.

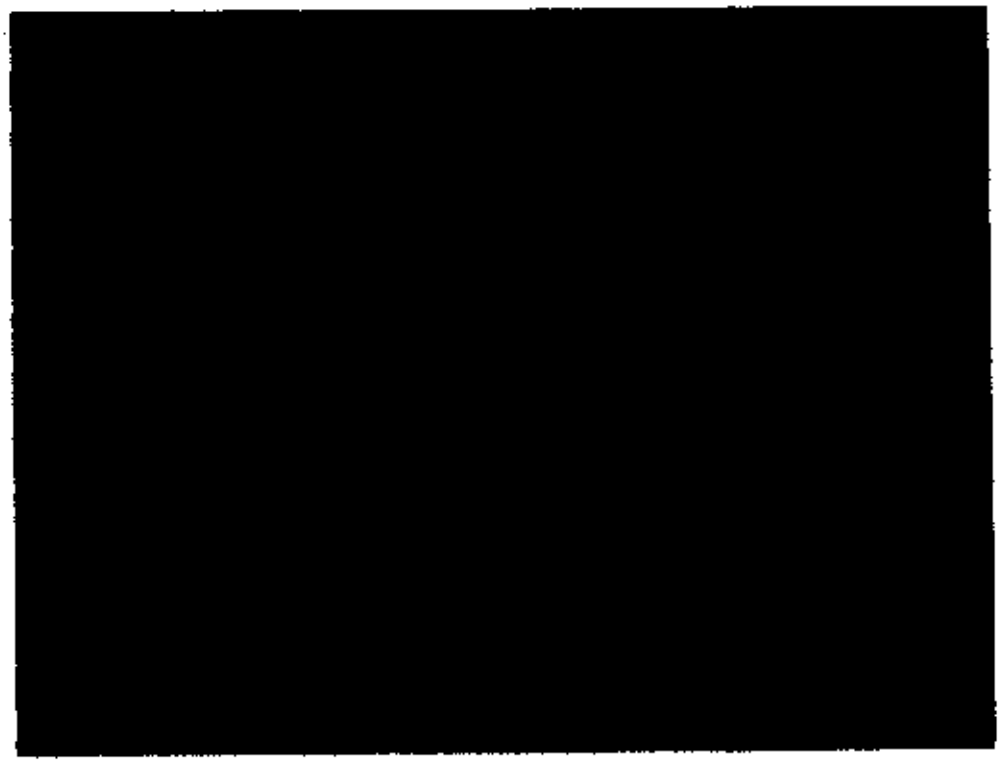


Foto 11 – Mostrando uma visão da área externa da casa, olhando para a composição.

Foto 12 – Mostrando a medição na área externa frontal da casa.

Foto 13 – Mostrando o interior da cozinha da casa com a porta aberta.

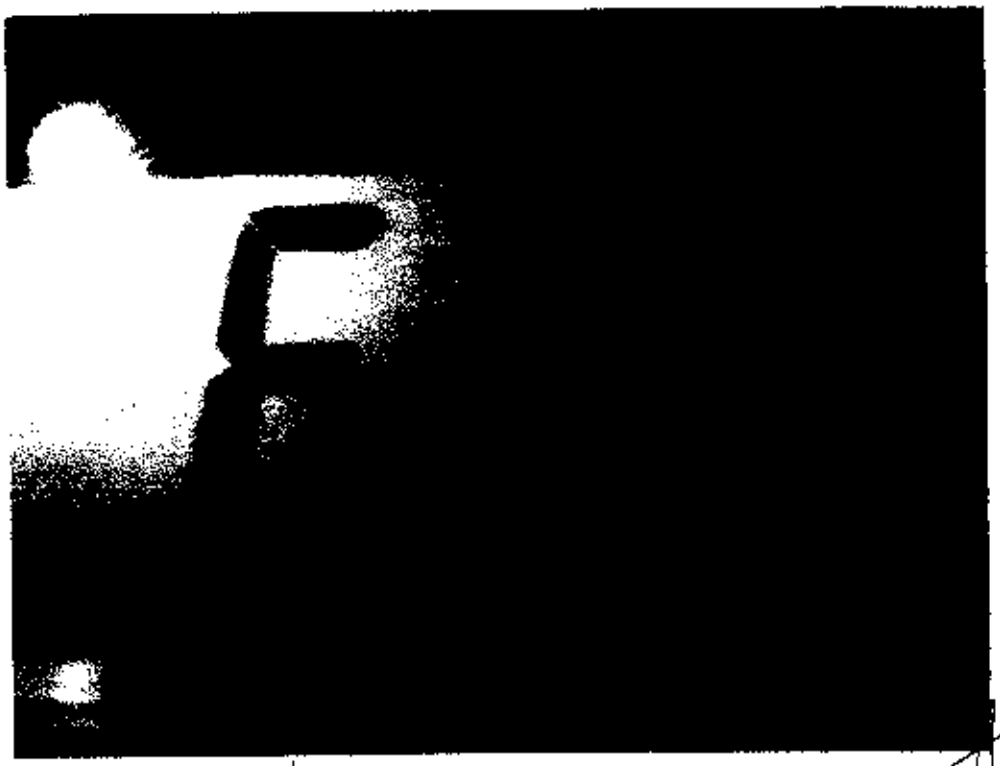


Foto 14 – Mostrando a medição no interior com a porta aberta.

Foto 15 – Mostrando o mesmo cômodo interno com a porta fechada.

Foto 16 – Mostrando a medição com a porta fechada.

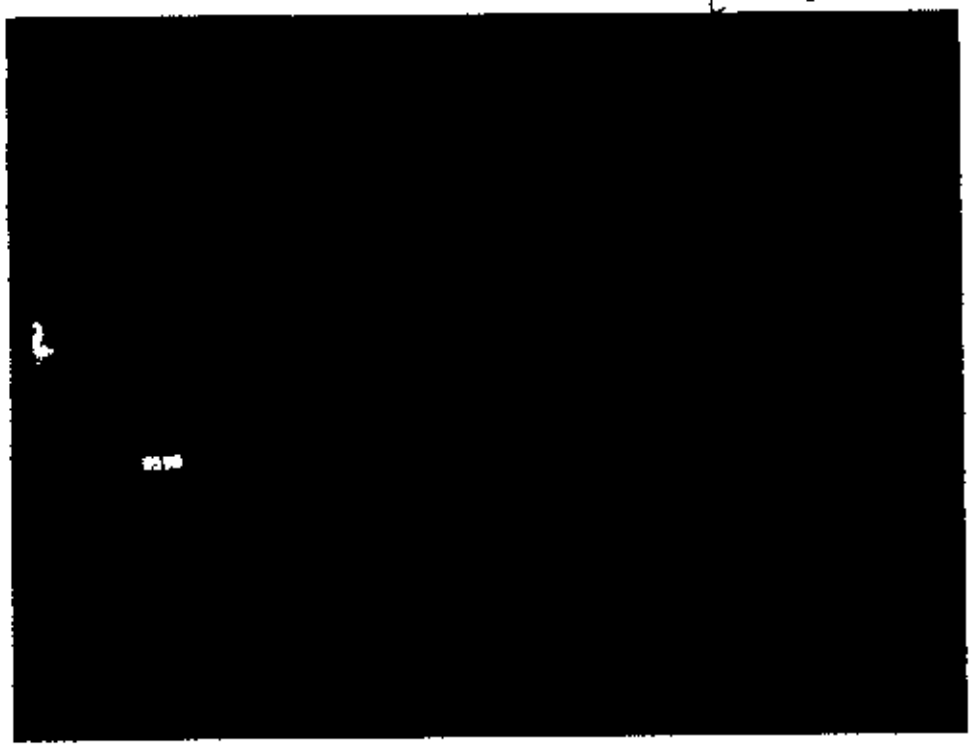


Foto 17 – Identificando o local examinado no dia 18/08/10 em período noturno, em uma residência situada na Rua Júlio Mori, nº 320.

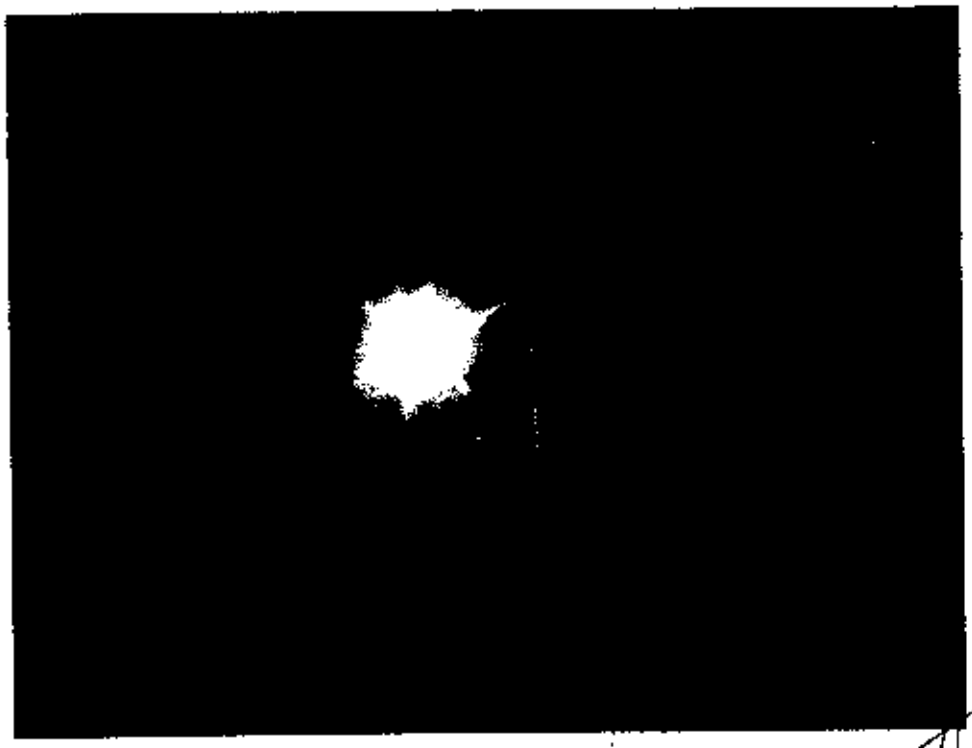


Foto 18 – Mostrando a chegada da composição passando defronte a casa.

ر

ر

Foto 19 – Mostrando que neste local, mesmo sendo somente uma linha de passagem, a composição estava realizando manobras também, permanecendo por mais tempo no local.

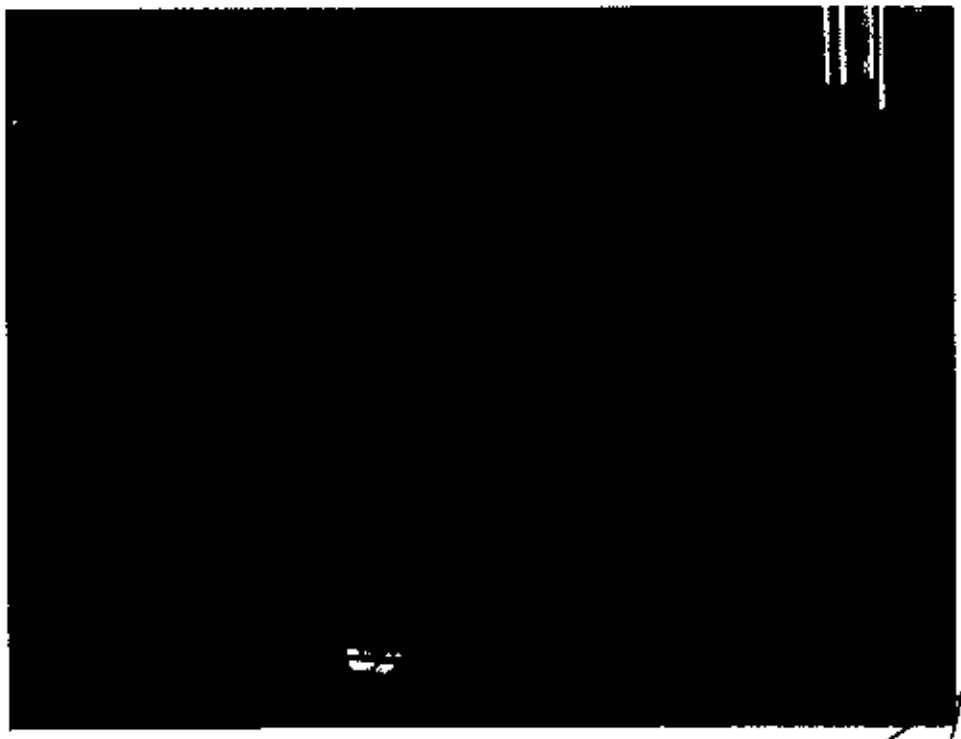


Foto 20 – Mostrando a área frontal da casa, olhando em direção a composição.

ر

ر

Foto 21 – Mostrando a medição realizada na área externa frontal da casa.

Foto 22 – Idem a anterior para uma outra medição.

ر

ر

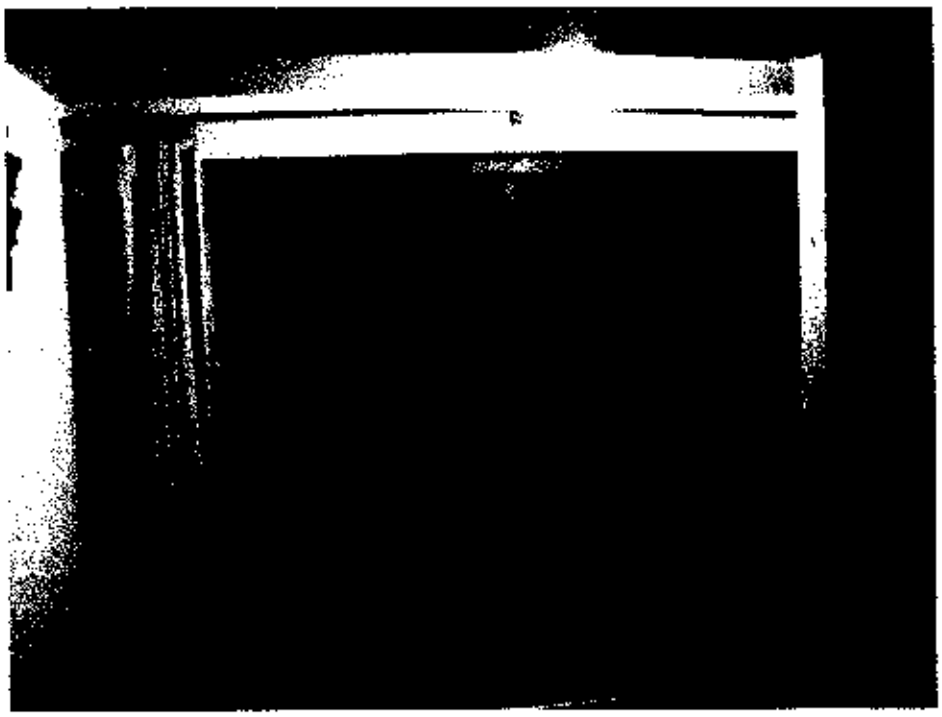


Foto 23 – Mostrando o cômodo interno da sala da casa com a janela aberta.

Foto 24 – Mostrando a medição com a janela aberta.

د

د

Foto 25 – Mostrando o mesmo cômodo interno com a janela fechada.

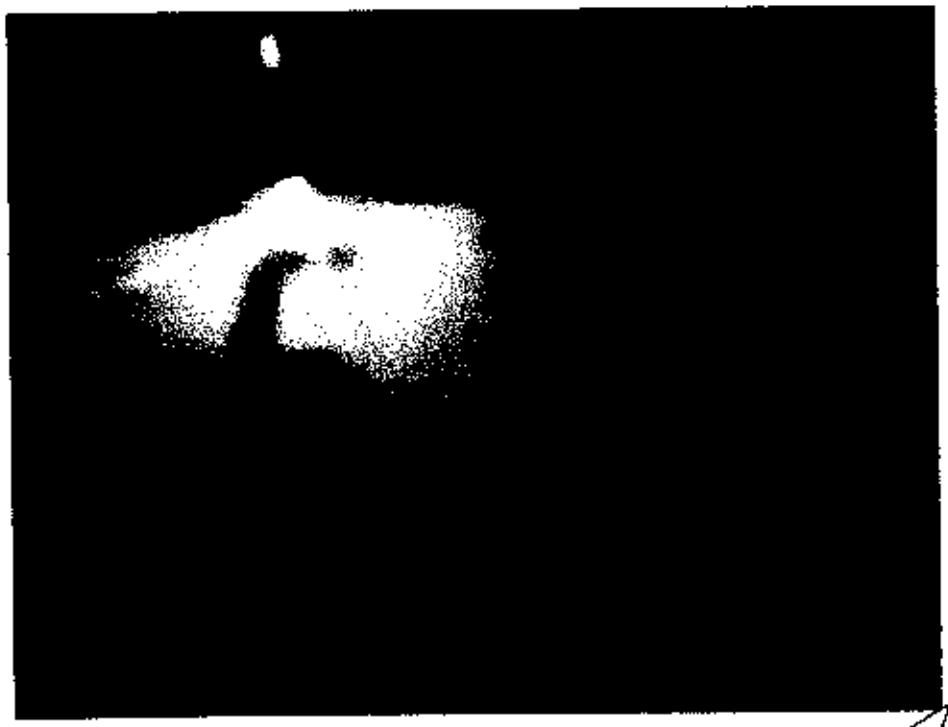


Foto 26 – Mostrando a medição com a janela fechada.

د

د

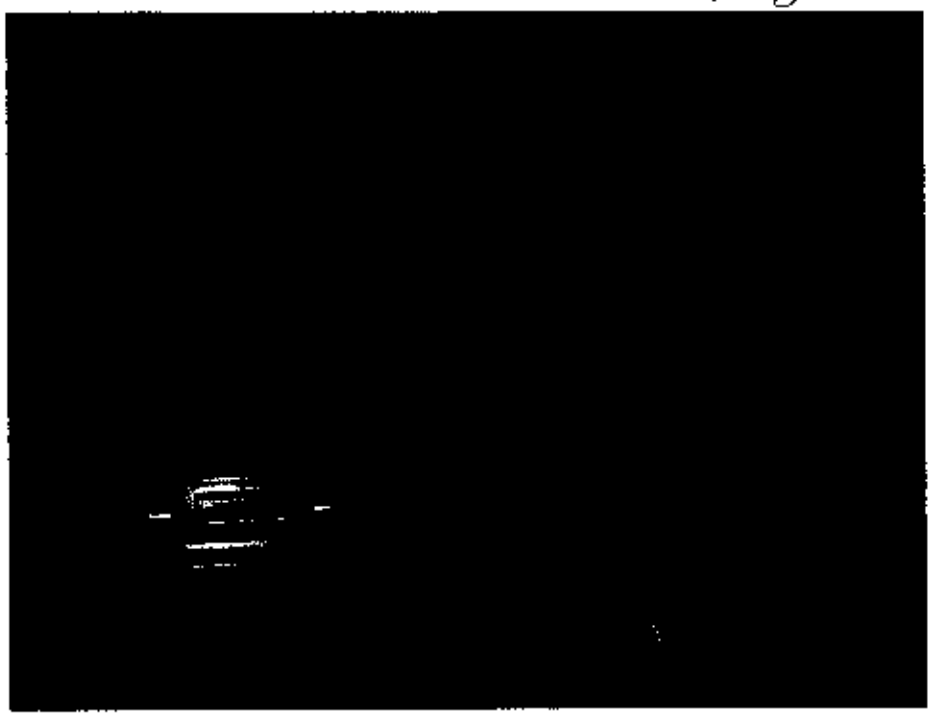


Foto 27 – Identificando o local examinado no dia 24/08/10 em período noturno, em uma residência situada na Rua Rui Barbosa, nº 228.

Foto 28 – Mostrando que tal residência se situava defronte ao pátio de manobras, onde pode-se verificar luzes de uma composição em manobras.

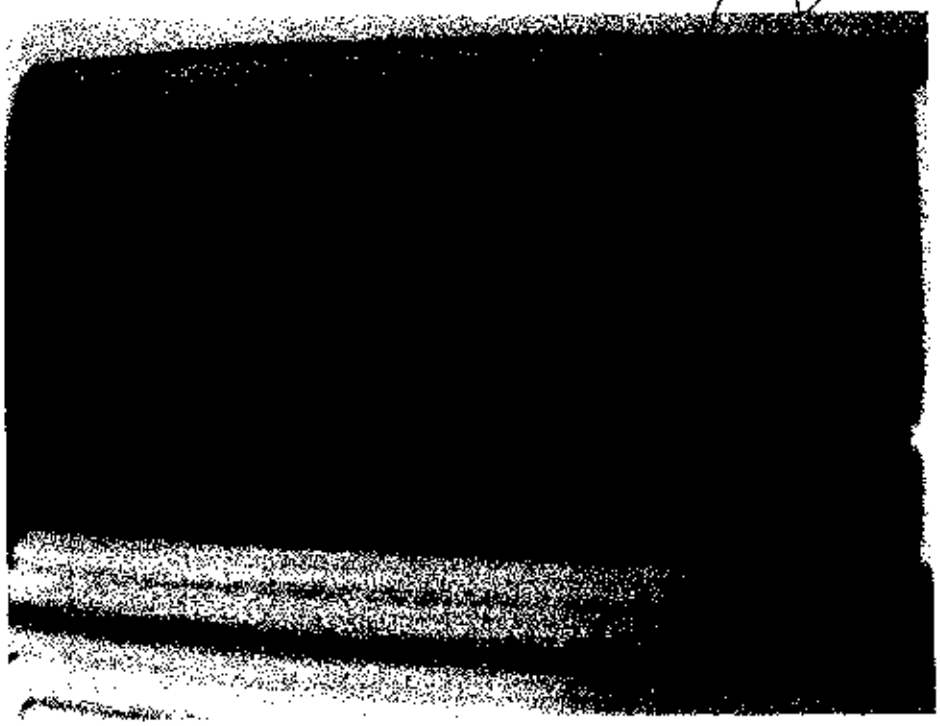


Foto 29 – Mostrando a medição realizada na divisa externa da casa, que fica defronte ao pátio de manobras.

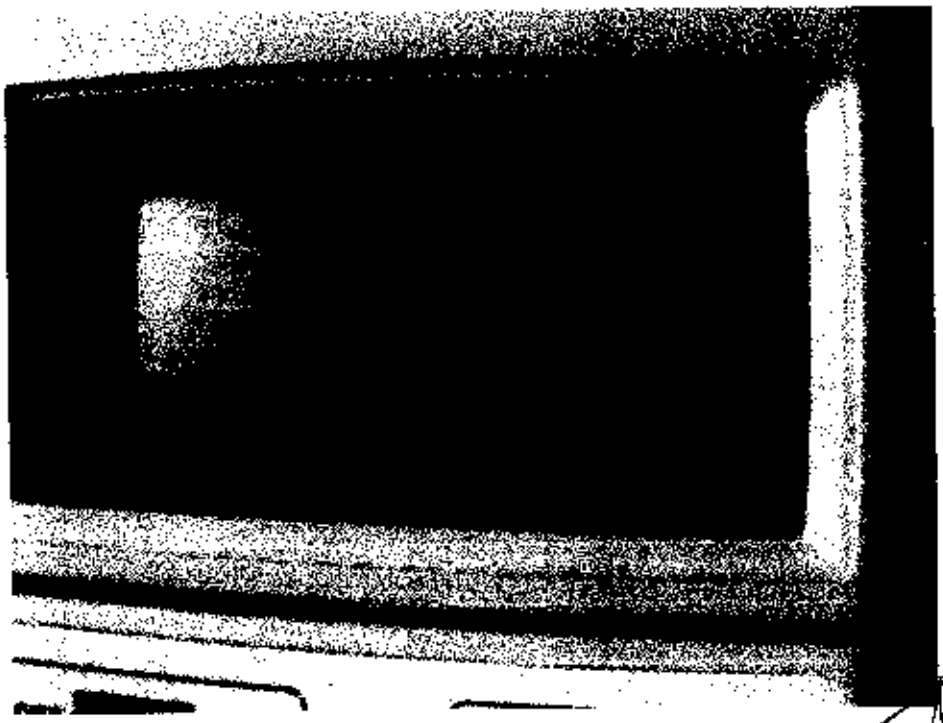


Foto 30 – Idem a anterior para mais medições.

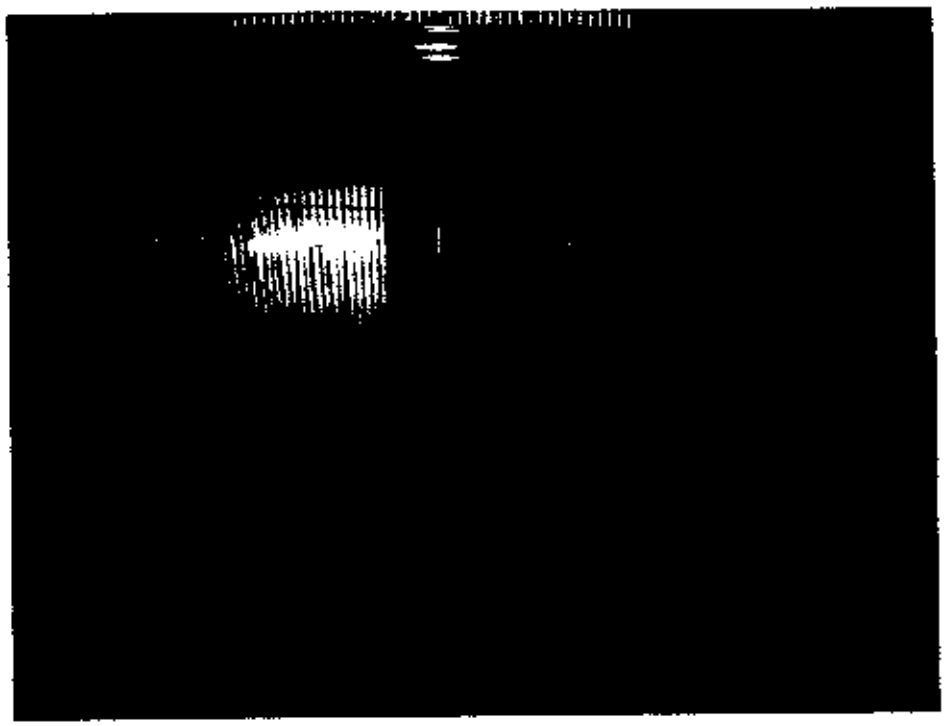


Foto 31 – Mostrando o cômodo interno da sala da casa com a jancia aberta.

Foto 32 – Mostrando a medição interna com a janela aberta.

Foto 33 – Mostrando o mesmo cômodo da casa com a janela fechada.

Foto 34 – Mostrando a medição com a janela fechada.

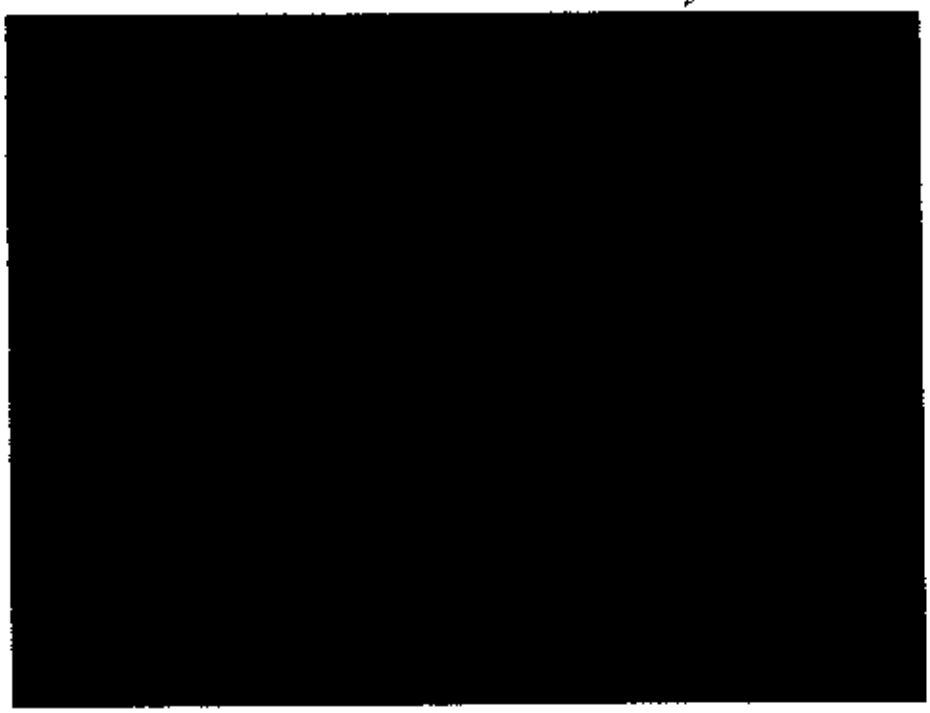


Foto 35 – Mostrando uma manobra de trem, no dia 24/08/10 em período noturno, em ambiente externo, no final da Rua Engenheiro Frontin.

Foto 36 – Mostrando a medição realizada no local.

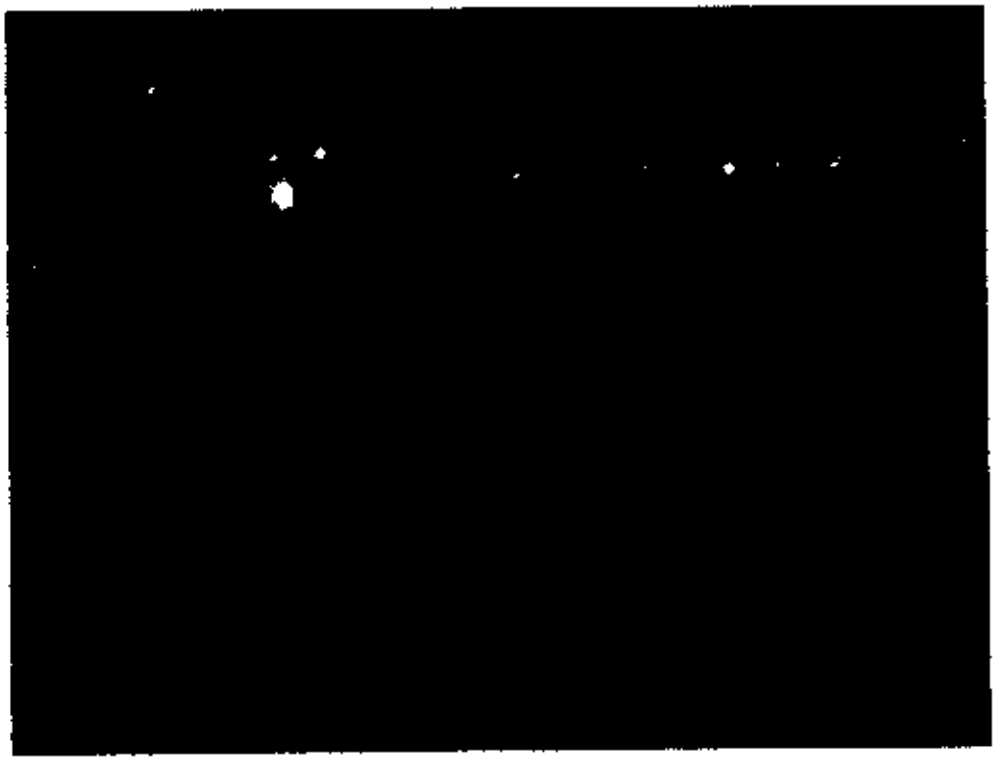


Foto 37 – Mostrando uma composição realizando uma manobra no pátio, no dia 24/08/10 em período noturno, na Rua 9 de Julho, próximo ao pontilhão.

Foto 38 – Mostrando algumas residências situadas na Rua 9 de Julho, próximas ao pátio de manobras.

Foto 39 – Mostrando a medição realizada no local.

Foto 40 – Mostrando outra medição no mesmo local.

Foto 41 – Mostrando outro local de medição, realizado no dia 24/08/10 em período noturno, na Travessa Benedito Monteiro, próxima ao pátio de manobras.

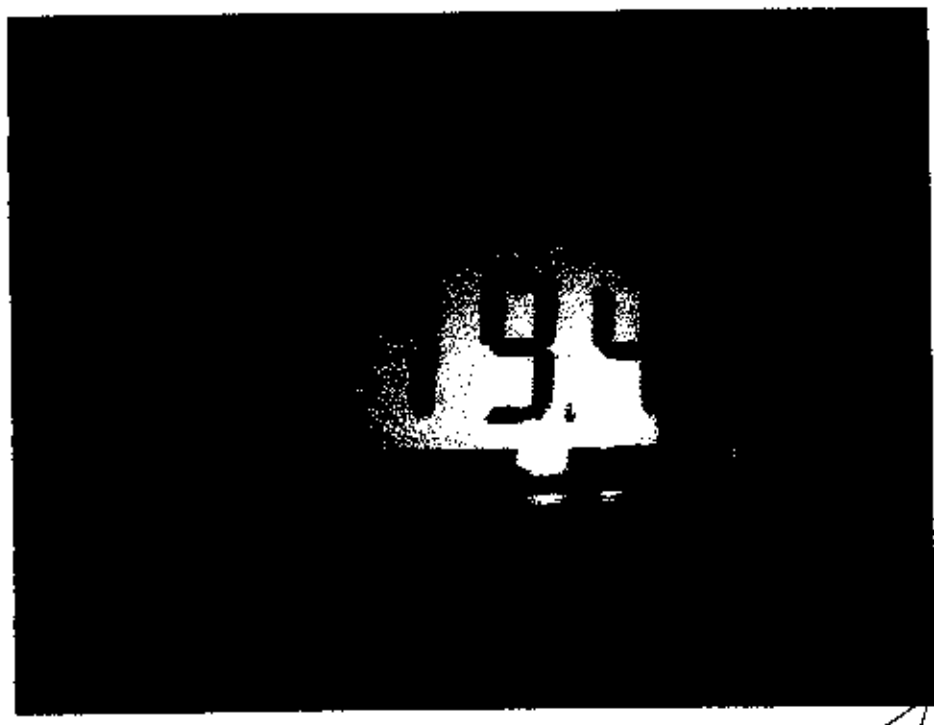


Foto 42 – Mostrando a medição realizada no local.

Foto 43 – Mostrando outro local onde foi realizada medição externa, no dia 24/08/10 em período noturno, na Rua José Bonifácio, defronte ao pátio de manobras da ferrovia.

Foto 44 – Mostrando um aspecto geral do pátio de manobras, pelo local citado acima.

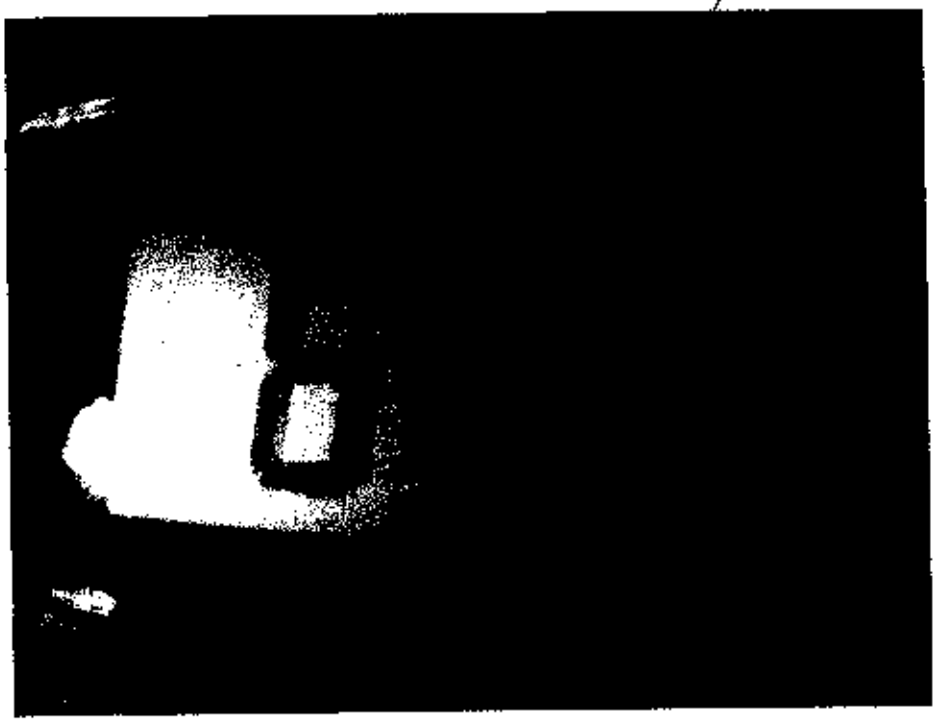


Foto 45 – Mostrando a medição realizada no local.

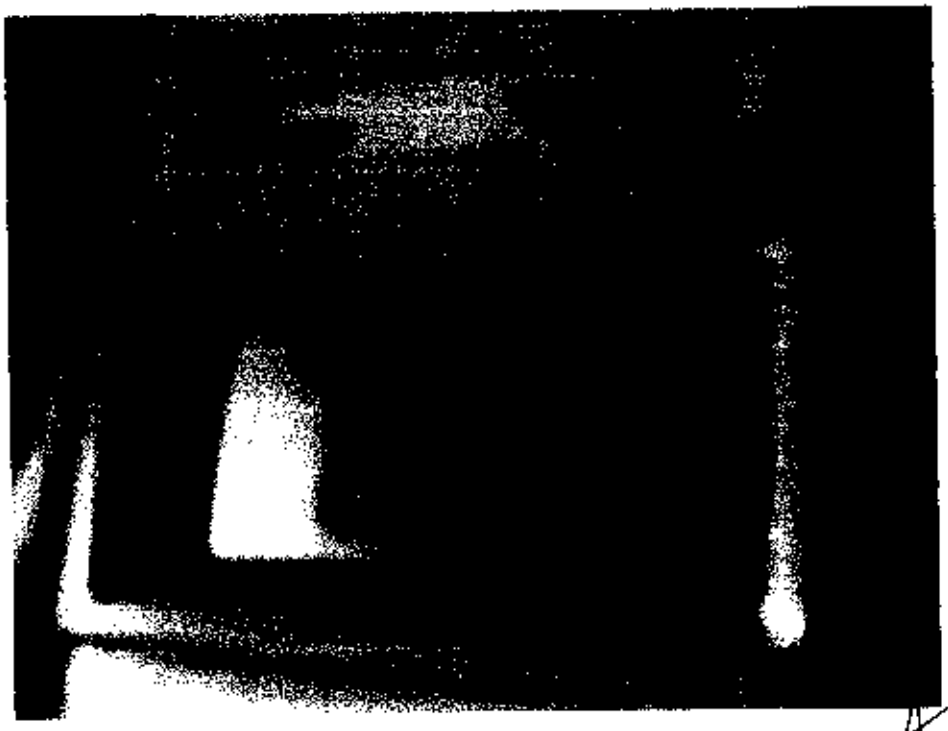


Foto 46 – Mostrando mais uma medição realizada no mesmo local.

Foto 47 – Identificando o local examinado no dia 26/08/10 em período noturno, em um estabelecimento denominado Hotel Pousada, situado na Rua Euclides da Cunha, nº 387.

Foto 48 – Mostrando a outra via lateral do hotel, que termina na linha do trem.

Foto 49 – Mostrando o término da via lateral, com o hotel a esquerda, fazendo divisa com a linha férrea.

Foto 50 – Mostrando a outra via lateral do hotel, denominada Rua Cardoso Ribeiro, onde o hotel além de fazer divisa com a linha férrea, ainda possui uma cancela junto do prédio, onde além do ruído do próprio trem, há também os fortes apitos.

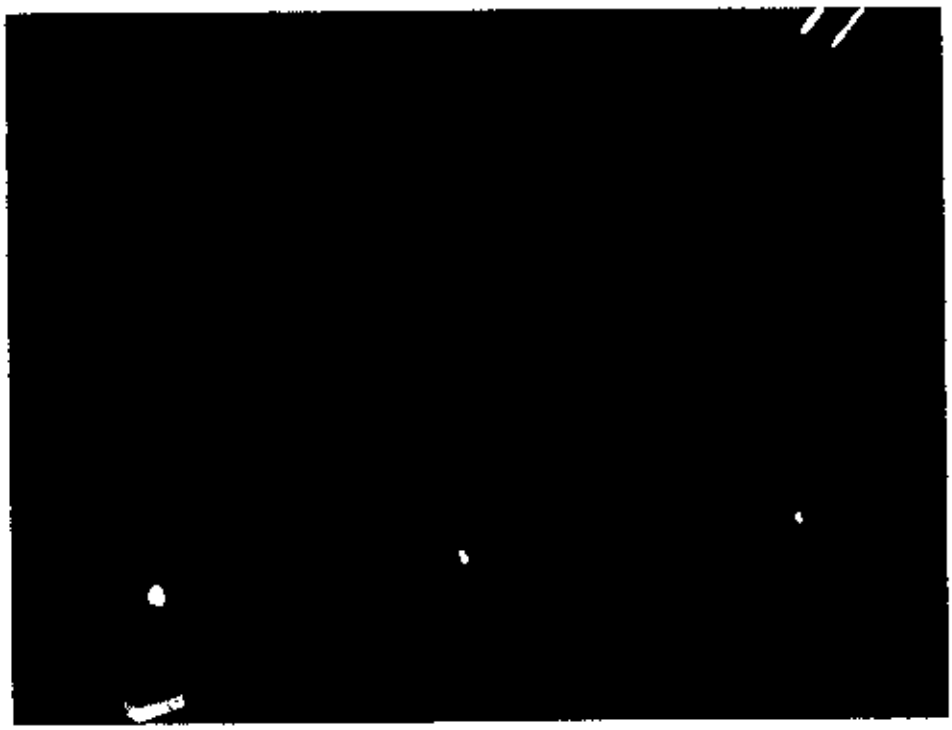


Foto 51 – Mostrando o muro dos fundos do hotel, que faz divisa com a linha férrea.

Foto 52 – Mostrando a área externa dos fundos do hotel.

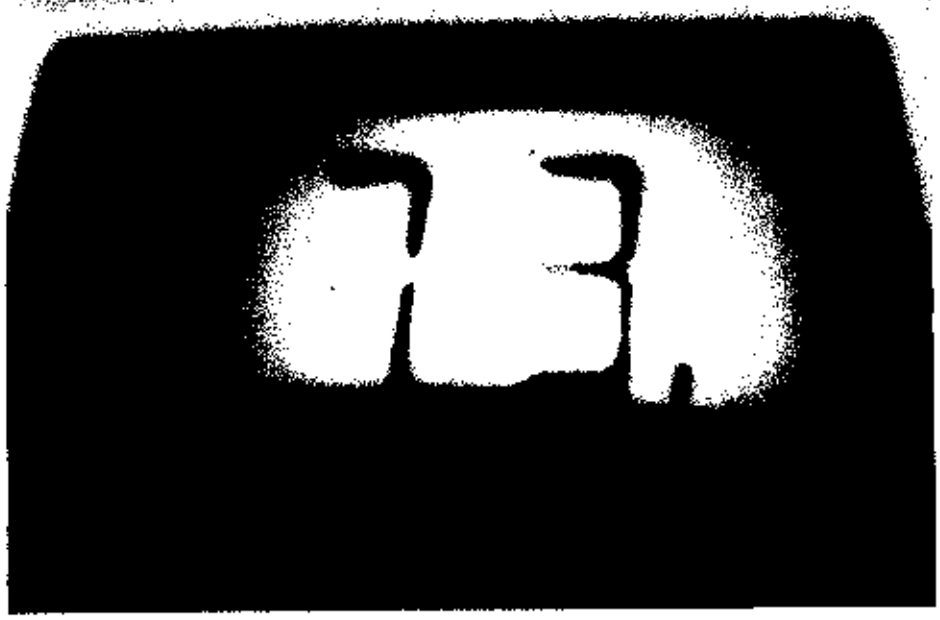


Foto 53 – Mostrando a medição realizada na parte externa da área de lazer do hotel.

Foto 54 – Mostrando mais uma medição no mesmo local.

ر

ر

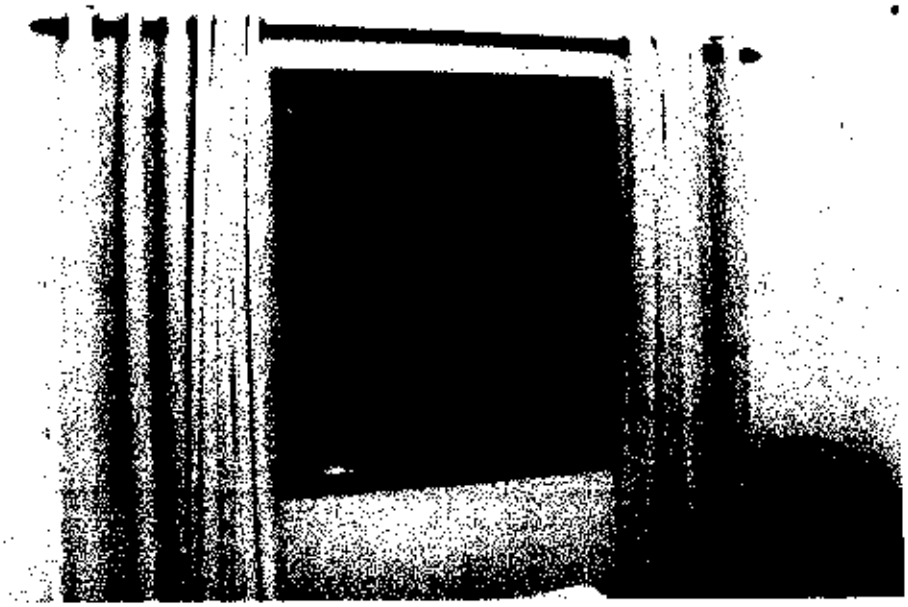


Foto 55 – Mostrando o interior de um dos apartamentos do Hotel Pousada, localizado na parte dos fundos, com a janela aberta.

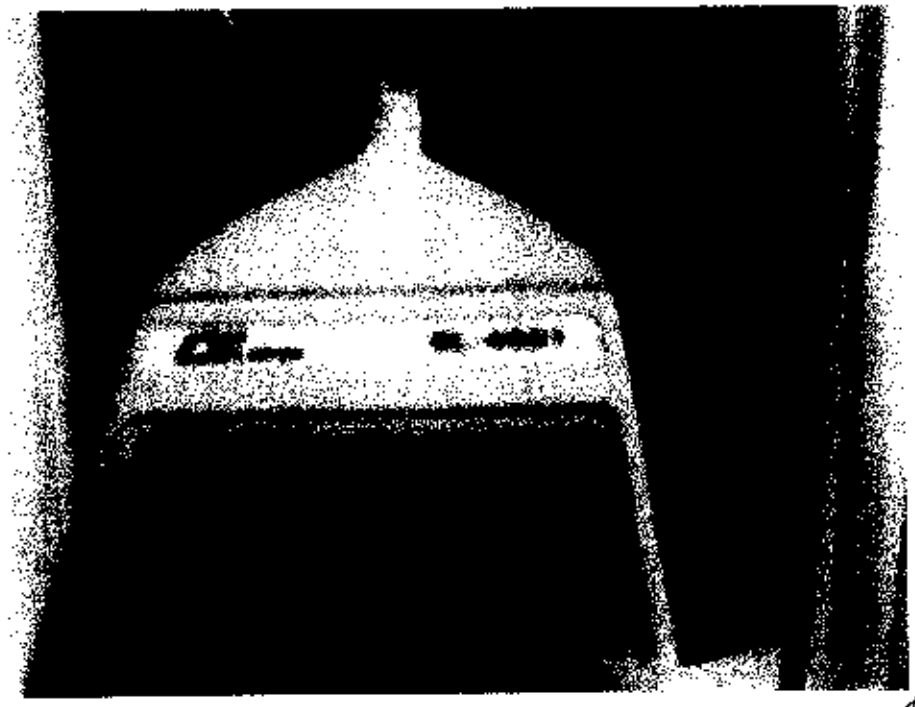


Foto 56 – Mostrando a medição realizada no local.

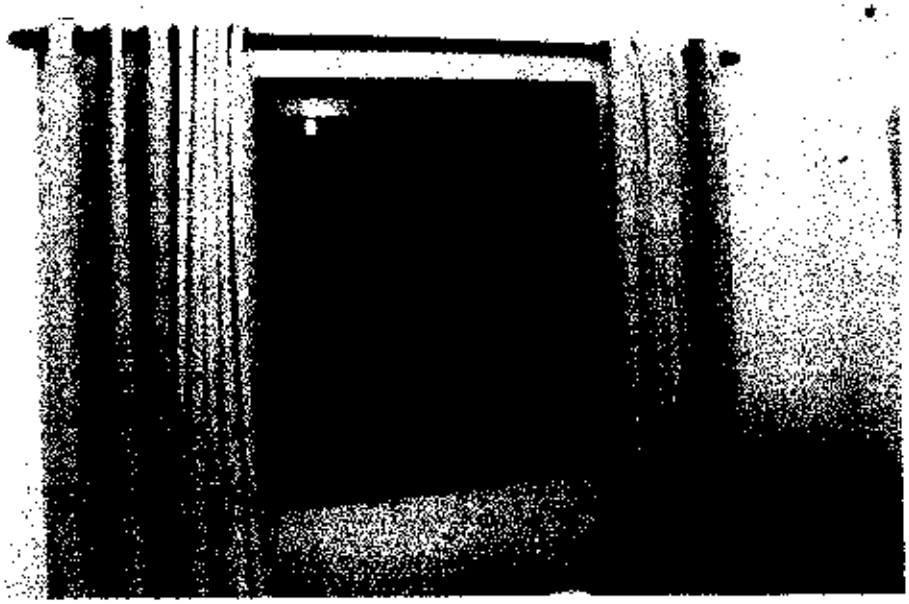


Foto 57 – Mostrando o mesmo apartamento com a janela fechada.

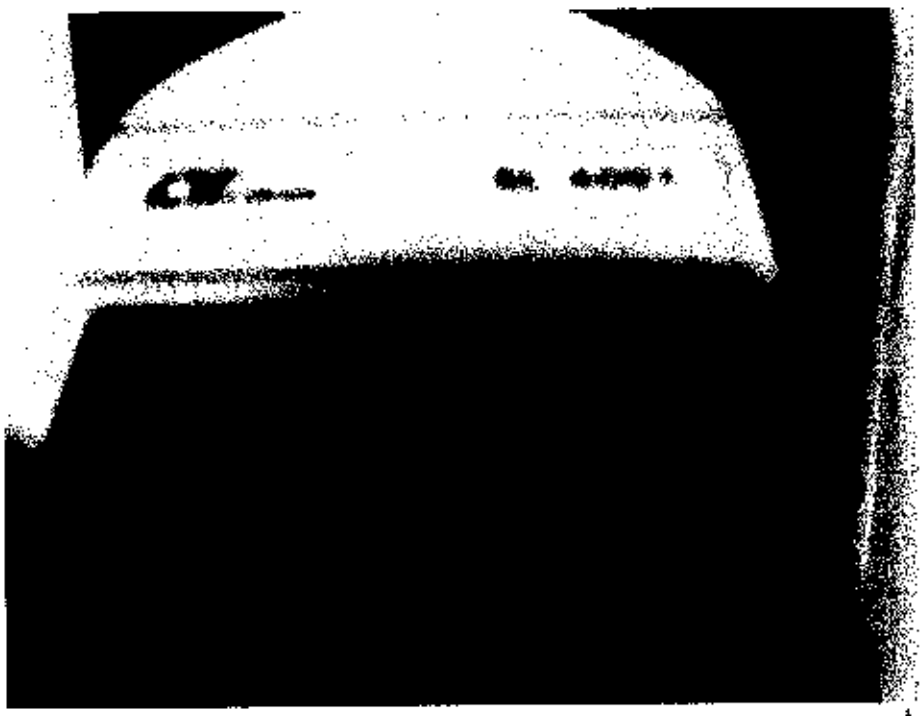


Foto 58 – Mostrando a medição no local.

Foto 59 – Identificando o local examinado no dia 27/08/10 em período diurno, defronte a oficina e pátio de manobra, situada no final da Rua Rui Barbosa.

Foto 60 – Mostrando mais uma visão do mesmo local.

Foto 61 – Mostrando mais um aspecto geral da oficina da empresa ALL.

Foto 62 – Idem a anterior.

د

د

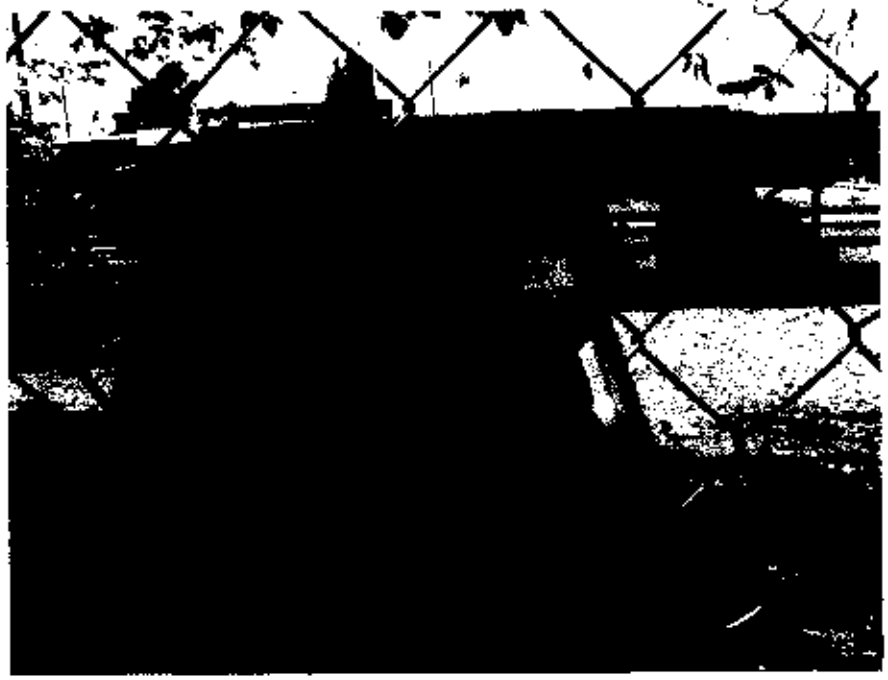


Foto 63 – Mostrando a medição realizada no local.

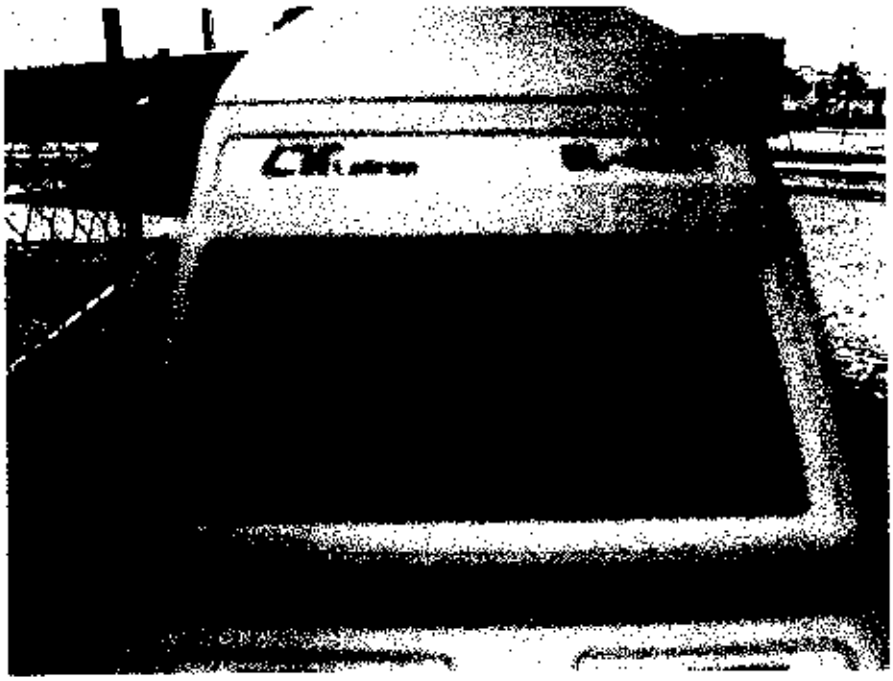


Foto 64 – Mostrando mais medições externas no final da Rua Rui Barbosa.

Foto 65 – Mostrando um aspecto geral do local de manobra para abastecimento das locomotivas.

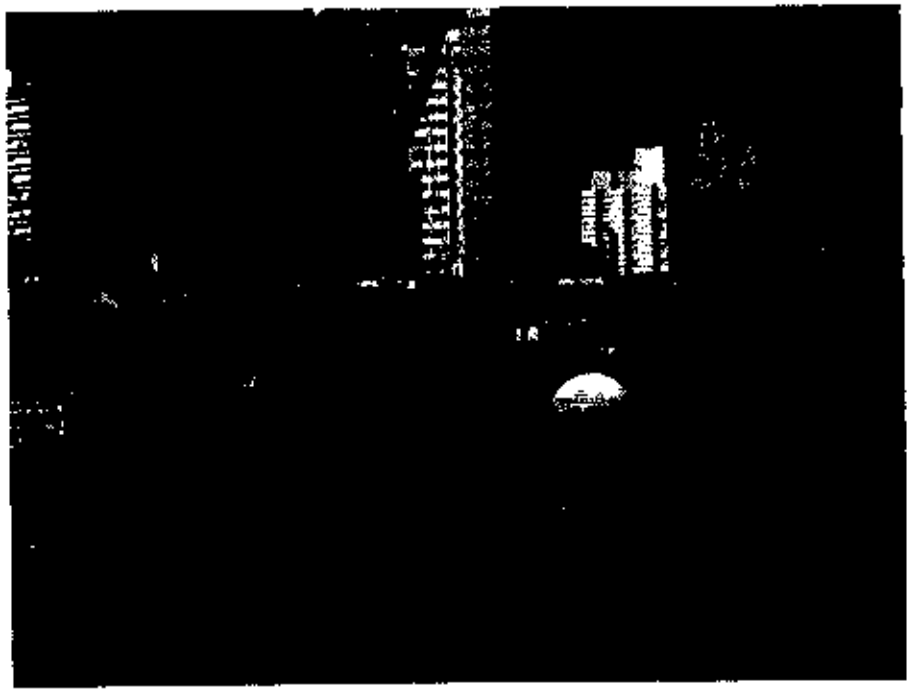


Foto 66 – Mostrando mais uma visão do pátio de manobras, com visão aproximada, em local periciado no dia 27/08/10 em período diurno, já no final da Rua Cristóvão Colombo.

Foto 67 – Mostrando a medição no local externo.

Foto 68 – Mostrando no mesmo local, uma visão geral do bairro da Vila Margarida da cidade de Ourinhos, com as residências próximas a oficina e pátio de manobras da ALL.

Foto 69 – Mostrando mais uma visão diurna da oficina e posto de abastecimento.

Foto 70 – Mostrando a relação de proximidade entre o pátio de manobras a direita da foto e a Rua Rui Barbosa e inúmeras casas a esquerda.

Foto 71 – Mostrando do mesmo local anterior, uma visão do pátio de manobras.

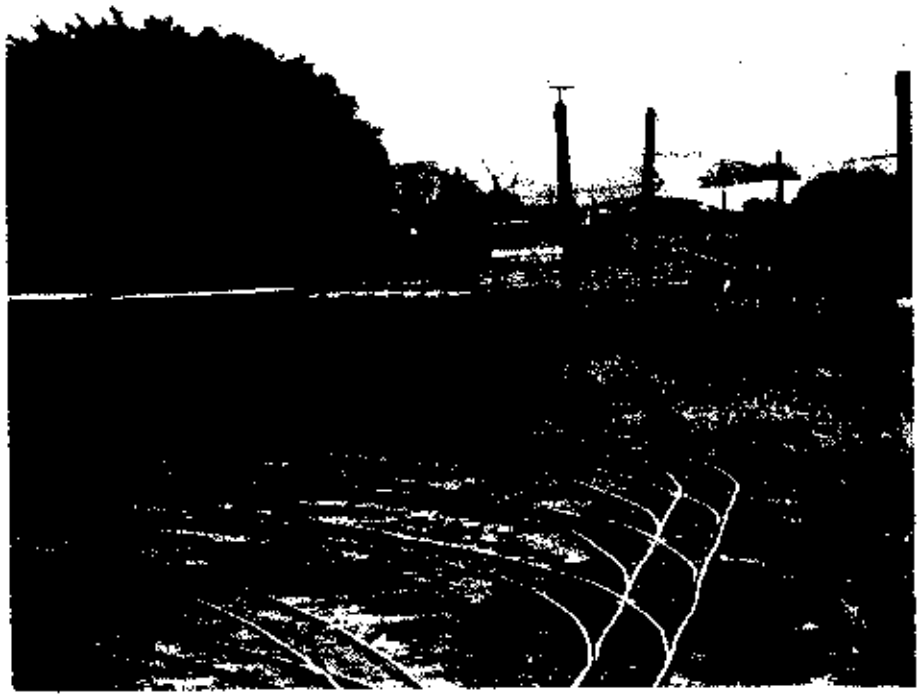


Foto 72 – Mostrando mais visões gerais em período diurno de outra parte do pátio de manobras.

Foto 73 – Mostrando uma outra parte do pátio de manobras.

Foto 74 – Mostrando uma visão geral por outro ponto de observação.

Foto 75 – Mostrando outra parte do pátio, pela passagem de nível da Rua Expedicionário, local esse que fica por várias vezes interditado o trânsito na região central, pelo fato das manobras das composições.

Foto 76 – Idem a anterior por outro ângulo.

Foto 77 – Também mostrando o pátio e nos fundos a estação ferroviária.

Foto 78 – Mostrando uma visão geral do pátio, agora pela Rua José Bonifácio, comprovando que o pátio de manobras da empresa ALL possui uma grande área dentro da região central da cidade de Ourinhos.

Fls 2545
Nº 353400
Rubr.:

IBAMA
MMA

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 XIII** do Processo nº **02017.003534/2000-42**, referente ao Licenciamento Ambiental da "ALL – América Latina Malha Sul S.A.", constituído das fls. **2345** a **2545**, devidamente numeradas e rubricadas.

GIULIANA COUSIN BERGHELLA
Analista Ambiental – Matrícula 1365161
Técnica Responsável pelo Processo

د

د