

1140.2

Fls.	386
Proc.	02017.003534/00-42
Rubr.	

Fls.	398
Proc.	3534/90
Rubr.	SCL



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

**PARECER TÉCNICO Nº 200 COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA**

Brasília, 21 de agosto de 2003.

**Dos Técnicos:** Augusto Carlos Quintanilha de Hollanda Cunha - Administrador  
 Fábio Murilo Tieghi Moreira – Analista Ambiental  
 Ludmila Ladeira Alves de Brito – Analista Ambiental  
 Tereza Cristina Lampert Conde – Engenheira Civil

**Ao:** Dr. Jorge Luiz Britto Cunha Rels  
 Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

**Assunto:** Parecer Técnico referente à solicitação de Licença de Operação para o empreendimento "MALHA FERROVIÁRIA SUL, de responsabilidade da AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA", nos trechos Pinhais (Curitiba) – Araucária – Rio Negro; Balsa Nova – Uvaranas (Ponta Grossa) – Joaquim Murtinho; Uvaranas – Pinhalzinho; Desvio Ribas – Irati – Guarapuava.

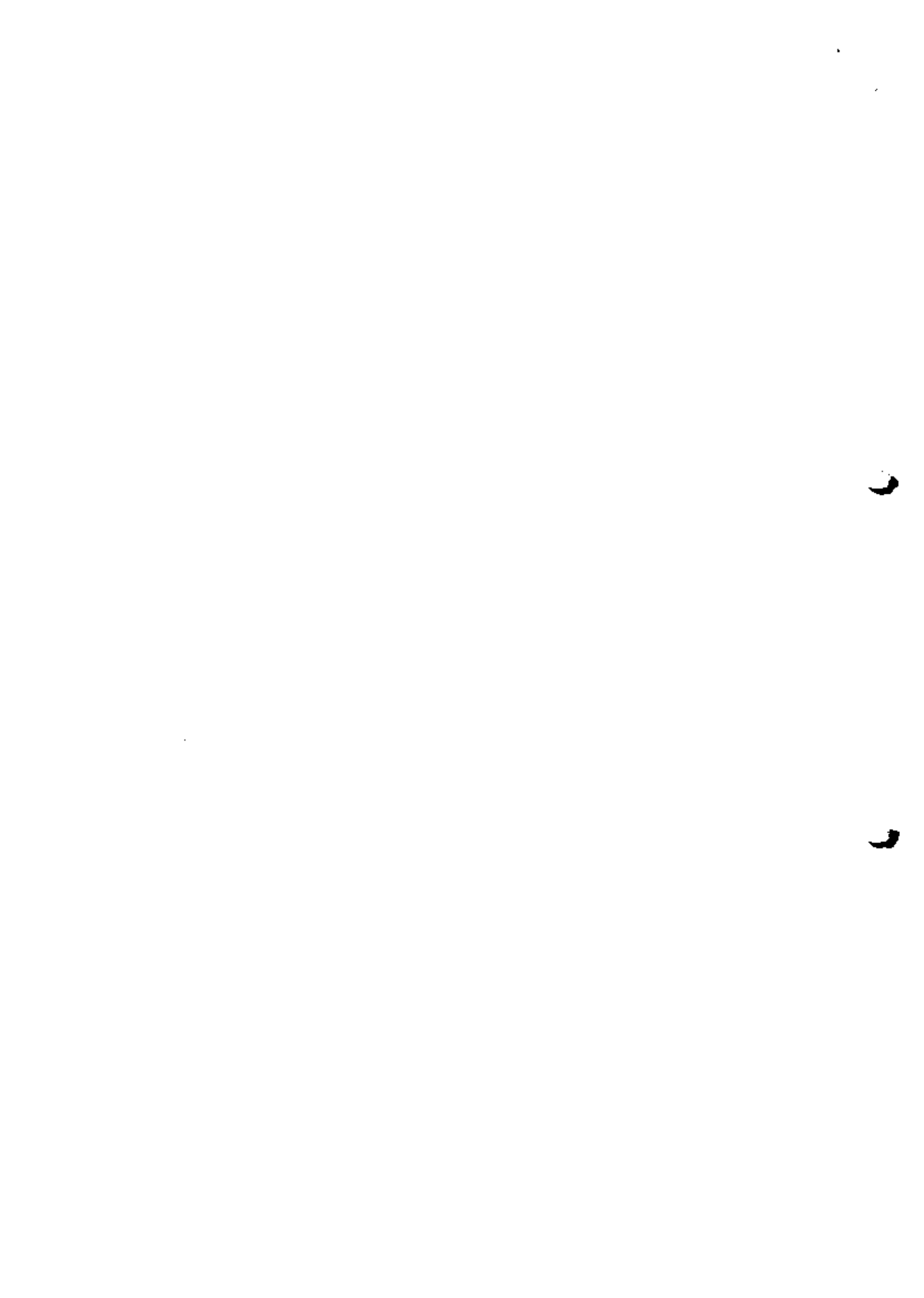
**Processo:** 02017.003534/00-90

**1. INTRODUÇÃO**

Este Parecer Técnico tem como objetivo a manifestação do IBAMA no tocante à solicitação de Licença de Operação, nos trechos denominados Pinhais (Curitiba) – Araucária – Rio Negro; Balsa Nova – Uvaranas (Ponta Grossa) – Joaquim Murtinho; Uvaranas – Pinhalzinho; Desvio Ribas – Irati – Guarapuava, no Estado do Paraná, administrados pela empresa América Latina Logística – ALL.

Os trechos a serem licenciados pertencem a Rede Ferroviária Federal (RFFSA) e estão em operação há mais de 100 anos. A partir de 1997, através de licitação, foi concedida concessão de uso para a América Latina Logística – ALL, antiga Ferrovia Sul Atlântico, que administra a parte operacional da Malha. Como o sistema já estava em operação antes da promulgação da Lei 6.938, de 31 de Agosto de 1981, referente à

*SCL* *[assinatura]* *[assinatura]*



Fls.	399
Proc.	3534/80
Rubr.	SAL

Fls.	387
Proc.	003534/00
Rubr.	

Política Nacional do Meio Ambiente, e ainda não tinha sido desenvolvido o procedimento do licenciamento ambiental, o empreendedor requereu ao IBAMA, em 26/10/2000, o pedido de licença de operação. Para tal, está sendo regularizada nos termos da Resolução CONAMA Nº 237/97, a partir da elaboração de estudos ambientais simplificados.

Para elaboração deste parecer foram consideradas as informações constantes nos documentos e estudos ambientais enviados pela ALL, de acordo com o Termo de Referência proposto para o empreendimento em questão, assim como os aspectos identificados na vistoria técnica realizada no período de 26 a 30 de maio de 2003. Consideram-se, também, as observações feitas pelo técnico Carlos Eduardo Celli do Núcleo de Licenciamento Ambiental/IBAMA/PR, que participou da vistoria realizada, inclusive com a tomada das respectivas coordenadas de todos os pontos julgados de interesse (locais de acidentes ocorridos, estações, pátios de manobras, etc.).

## 2. VISTORIA TÉCNICA

### 2.1 Trecho Pinhais (Curitiba) - Araucária - Rio Negro

Nesse trecho vistoriado foram observados os seguintes aspectos:

- 1º) Operações de manutenção e troca de trilhos entre Lapa e Rio Negro, e a marcação para troca de dormentes ao longo do trecho.
- 2º) Intensa ocupação humana na faixa de domínio da ferrovia, em condições muitas vezes precárias, inclusive com obras de infra-estrutura, como abastecimento de água e rede elétrica (ligações irregulares sobre a linha), no primeiro subtrecho Pinhais-Araucária. Neste primeiro subtrecho, a situação é crítica, notadamente, na região de Iguazu, nas proximidades do km 124, onde, inclusive, ocorre com frequência roubo de cargas (principalmente soja). Vale registrar que nesta região a empresa coloca na via férrea, nos locais de derrame de soja, calcário para controlar o infesto de insetos, embora não se consiga evitar o mau cheiro gerado pelo seu apodrecimento. E também, nesta região, a ALL colocou barreiras verticais de concreto, tipo mourão, para evitar a aproximação da população aos vagões, e o conseqüente roubo de cargas.
- 3º) Passagens de nível sem cancela, no subtrecho Pinhais – Balsa Nova.
- 4º) Uma região desmatada, cujas coordenadas estão descritas no quadro 01, nas proximidades do pátio de manobras da estação da Lapa.
- 5º) Não foi observado, ao longo do trecho vistoriado, grandes áreas de risco em relação a processos erosivos ou carreamento de solo, nem passivos ambientais.

SAL  
R 2



Fls. 400  
 Proc. 3534/80  
 Rubr. SCL

Fls. 388  
 Proc. 003534/0042  
 Rubr. SCL

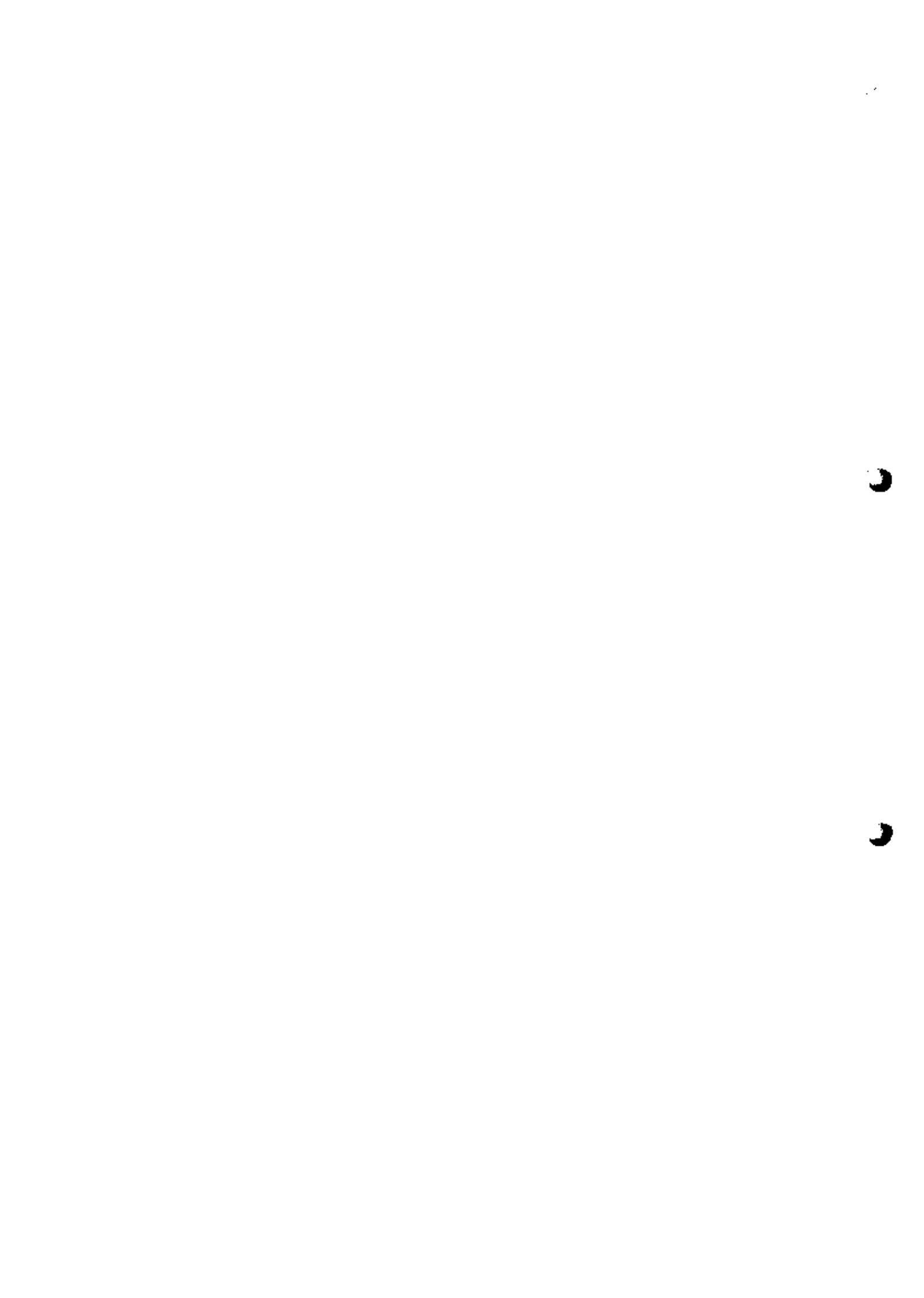
- 6º) Na estação de Iguaçu, vistoriou-se: o posto de abastecimento; o pátio de manutenção e lavagem de locomotivas; o sistema de filtração do óleo diesel, usado para o abastecimento das locomotivas; e o sistema de coleta dos efluentes e separação de água e óleo, decorrente da lavagem das locomotivas. A água efluente do separador é lançada na rede pluvial, sem que haja controle dos parâmetros físico-químicos de lançamento estipulados pela legislação pertinente.
- 7º) A estação de Iguaçu tem capacidade para armazenar 525.000L de óleo diesel. O local da tancagem de óleo apresenta algumas irregularidades, como a distância (menos de um metro) entre os tanques e o arruamento, que estão em desacordo com a NR-20. Além disso, não existe nenhum tipo de limitação de acesso de pessoas estranhas a esta área. A borra recolhida dos filtros existentes nos tanques de armazenamento é acondicionada em barris, que são guardados ao ar livre, até que atinjam o volume mínimo para ser recolhida pela empresa LWART. O óleo retirado do separador é enviado para co-processamento.
- 8º) Na estação de Iguaçu existe um ponto de apoio para o atendimento a acidentes, munido de barreiras de absorção (100m), Sphag Sorb e Absorsol (limonita).
- 9º) Na estação de Rio Negro se vistoriou os mesmos pontos da estação de Iguaçu, e mais o pátio de manutenção de vagões. Esta apresenta basicamente as mesmas características da estação de Iguaçu, com capacidade para o reparo de quatro locomotivas por dia. Foi observado, no entanto, que o local da tancagem de óleo diesel não possui impermeabilização, e a tancagem de lubrificantes não apresenta bacia de contenção. Nesta estação também existe um ponto de apoio para ações de emergência em caso de acidentes, nos mesmos moldes da estação de Iguaçu.
- 10º) Próximo ao pátio da estação de Iguaçu houve um acidente que ocasionou o derramamento de 15 mil litros de fuel oil (óleo combustível). O atendimento de emergência para este acidente foi feito de imediato com as barreiras de absorção do ponto de apoio da estação de Iguaçu. O solo contaminado (150 m<sup>3</sup>) foi retirado e encaminhado para queima. Os resultados mais recentes do monitoramento indicaram que, à área mais atingida apresenta ainda 33,6 mg de hidrocarbonetos totais por kg de solo, e à área menos atingida, próxima ao corpo d'água, apenas 6,3 mg/Kg.
- 11º) A empresa opera nesse trecho transportando grãos e óleo combustível.

LOCALIDADE	PONTO (LATITUDE - LONGITUDE)
ALL	25°25'858", 49°12'843"
Pátio de Iguaçu	25°31'941", 49°13'883"
Balsa Nova	25°34'849", 49°38'327"
Lapa	25°46'174", 49°44'397"
Lapa - área desmatada	25°46'174", 49°48'500"
Pátio de Rio Negro	26°05'658", 49°48'154"

QUADRO 01 - Pontos coletados com o GPS

SCL

*[Handwritten signatures]*





Fls.	401
Proc.	3534180
Rubr.	SCB

Fls.	<del>339</del>
Proc.	<del>00017.003534180-12</del>
Rubr.	<del>SCB</del>

## 2.2 Trecho Balsa Nova - Uvaranas (Ponta Grossa) - Joaquim Murtinho

### 2.2.1 Subtrecho Balsa Nova - Uvaranas

Nesse subtrecho vistoriado foram observados os seguintes aspectos:

- 1º) Manutenção e troca de trilhos e dormentes, em determinados pontos.
- 2º) Não se identificou nenhuma ocupação irregular ou qualquer interferência direta com o leito da ferrovia, nem com sua faixa de domínio.
- 3º) A ocorrência de alguns cortes, embora desprovidos de vegetação, contudo apresentando-se estabilizados, não representando ameaças em termos de geração de processos erosivos, nem riscos à ferrovia.
- 4º) A linha férrea acompanha e cruza o Rio Iguaçu, que serve de manancial para cidades a jusante do rio. E cruza, também, vários outros rios que fazem parte da bacia de contribuição do Rio Iguaçu.
- 5º) Indício de queimadas, em determinados pontos deste subtrecho, o que evidencia o intenso uso do solo nas proximidades da faixa de domínio da ferrovia.
- 6º) Vistoriou-se, também, a oficina de vagões, localizada na cidade de Ponta Grossa. Esta realiza manutenção pesada de vagões e componentes desde recuperação de peças até montagem e reforma de vagões. Dos resíduos gerados no processo, destaca-se as limalhas de ferro, que são recolhidas e vendidas para a GERDAL. Esta oficina possui um Plano de Gerenciamento de Resíduos que deve ser apresentado a este Instituto. Não foi observada a geração de efluentes líquidos. A câmara de pintura, apesar de desativada, não possui nenhum tipo de filtro para tratamento dos efluentes gasosos, bem como estruturas para captação de efluentes líquidos.
- 7º) A empresa opera nesse subtrecho transportando: farelo de soja, trigo, madeira e óleo vegetal.

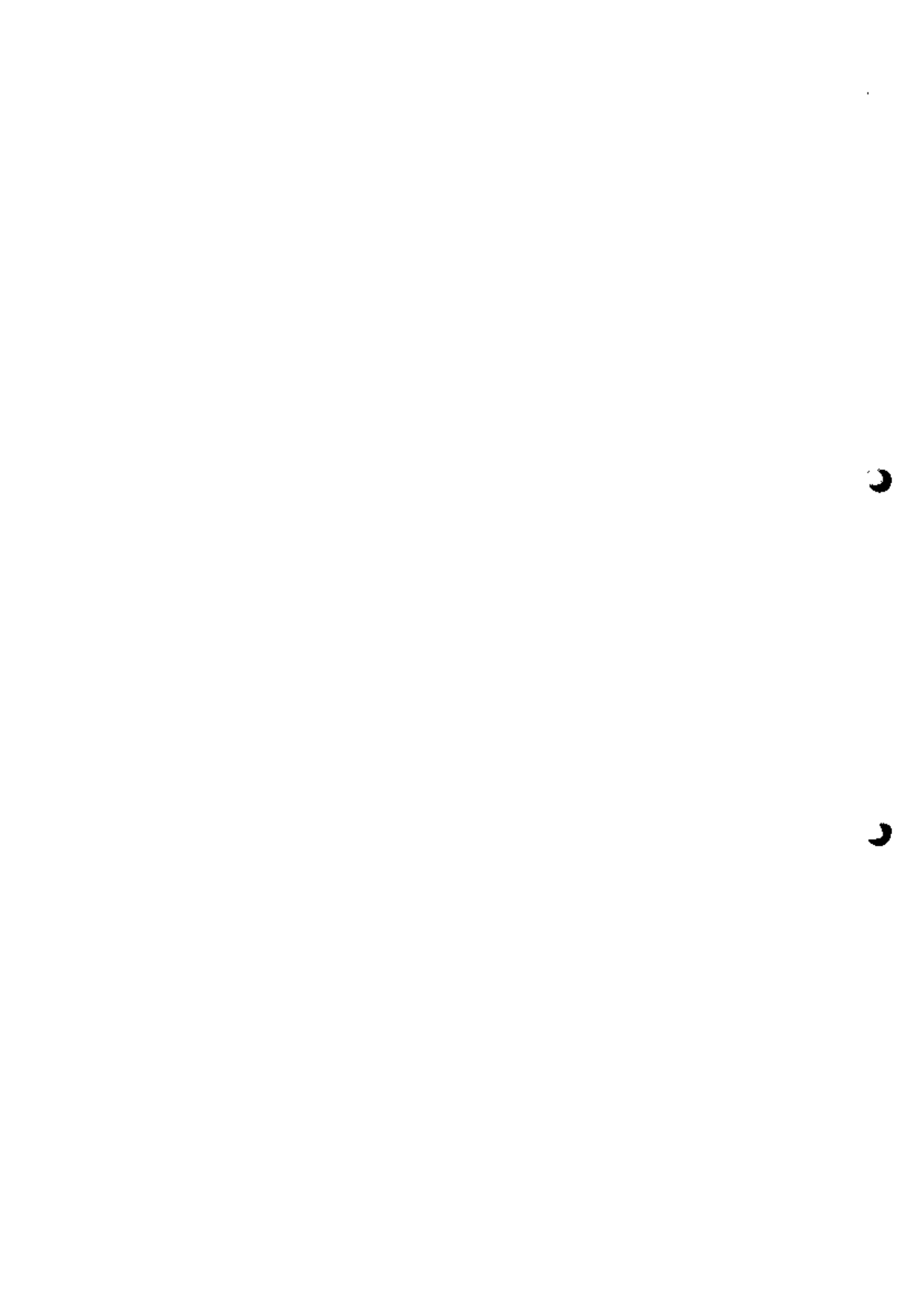
### 2.2.2 Subtrecho Uvaranas - Piraí do Sul

Nesse subtrecho vistoriado foram observados os seguintes aspectos:

- 1º) Identificação de uma ocupação irregular (moradia) logo após a saída da estação de Uvaranas (aproximadamente 1,5 km), na faixa de domínio da ferrovia (próxima ao leito ferroviário).
- 2º) Interferências urbanas com a faixa de domínio da ferrovia, nas cidades de Castro e Piraí do Sul, com passagens de nível sem cancela.

SCB

Fls.	407
Proc.	3534180
Rubr.	SAL

Fls.	399
Proc.	002534 00-42
Rubr.	SAL

- 3º) Presença de vegetação invasora no leito férreo, composta basicamente por plantas rasteiras e gramíneas.
- 4º) Pequenos plantios de milho e mandioca na faixa de servidão no km 181, na sua maioria, em pequenas propriedades.
- 5º) Presença de animais (gado) na faixa de servidão próximo ao km 211.
- 6º) Não foram observados, ao longo do subtrecho, grandes áreas de risco em relação a processos erosivos ou carreamento de solo, nem passivos ambientais.
- 7º) A empresa opera nesse subtrecho transportando bobina de papel.

### 2.2.3 Subtrecho Pirai do Sul - Joaquim Murtinho

Nesse subtrecho vistoriado foram observados os seguintes aspectos:

- 1º) Presença de vegetação invasora no leito férreo, composta basicamente por plantas rasteiras e gramíneas.
- 2º) Pequenas áreas atingidas (três pontos impactados na altura do km 118, em ambos os lados da ferrovia) provavelmente em decorrência do acidente ocorrido no km 118, com vazamento de óleo combustível (Diesel). Vale registrar que os pontos em questão não apresentam nenhum indicativo de início de processo erosivo, encontrando-se estabilizados, sendo que boa parte apresenta-se em processo de regeneração.
- 3º) O acidente ocorrido no km 118 deste subtrecho em 2001, segundo informações de técnicos da ALL, foi devido à falha humana, levando ao derrame de óleo diesel no terreno. Foi realizado um atendimento de emergência pela ALL, visando a contenção do óleo derramado. Atualmente, o monitoramento da área está sendo realizado por técnicos da CETREL, que implantou poços para o monitoramento do solo e do lençol freático. O resultado dessas análises será balizador da tomada de decisão sobre qual técnica de recuperação da área deverá ser utilizada. Foi verificada a presença residual de óleo diesel no solo da região do banhado, próximo à área que margeia uma estrada. Verificou-se, também, na vegetação do local, indícios de degradação, com árvores completamente desfolhadas e em processo avançado de senescência, indicando contaminação pelo combustível.
- 4º) Com relação ao restante do subtrecho não foram identificadas grandes áreas de risco em relação a processos erosivos ou carreamento de solo, nem passivos ambientais, que pudessem ser objeto de adoção de medida de controle ambiental.
- 5º) Não foram observadas, ao longo do subtrecho, interferências urbanas com a faixa de domínio da ferrovia.

SAL





Fls	403
Proc.	3534100
Rubr.	500

Fls	291
P	0001003534/00-42
Rubr.	500

6º) A empresa opera nesse subtrecho transportando bobina de papel.

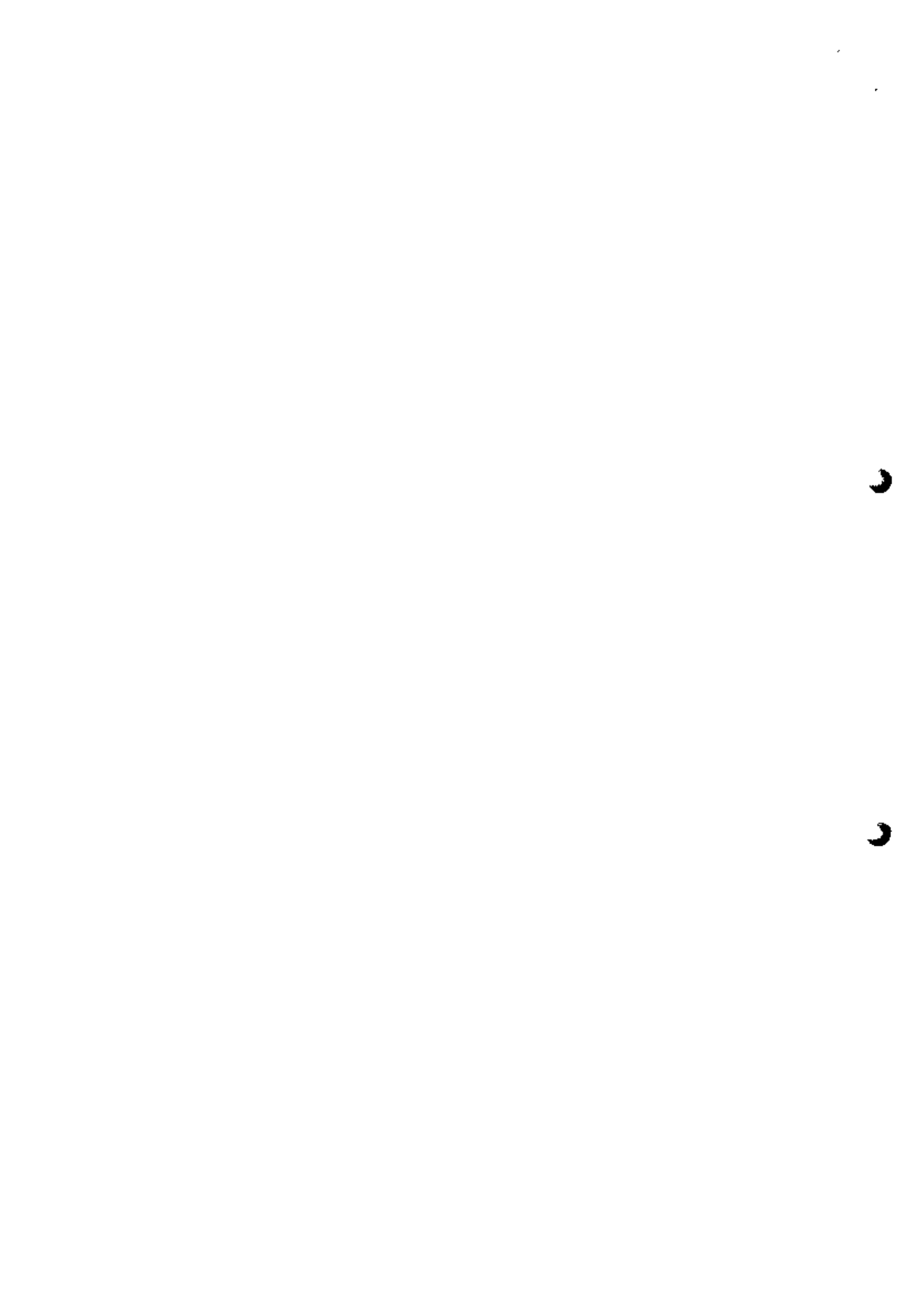
LOCALIDADE	PONTO (LATITUDE - LONGITUDE)
Uvaranas	25°05'148", 50°06'527"
Castro	24°48'329", 49°13'883"
Pirai do Sul	24°31'606", 49°56'763"
Local do acidente	24°27'399", 49°51'857"
Joaquim Murinho	24°23'324", 49°52'774"

QUADRO 02 – Pontos coletados com o GPS

### 2.3. Trecho Uvaranas - Pinhalzinho:

Nesse trecho vistoriado foram observados os seguintes aspectos:

- 1º) Presença de vegetação invasora no leito férreo, composta basicamente por plantas rasteiras e gramíneas.
- 2º) O funcionamento de um sistema para detecção de descarrilamento desenvolvido pela própria empresa. Este sistema, ilustrado no relatório fotográfico, funciona com energia solar, comunicando imediatamente à sala de controle localizada na sede da empresa, o rompimento do cabo instalado junto aos dormentes ocasionado pelo descarrilamento. Este vem sendo utilizado em vários trechos da ferrovia.
- 3º) No km 278, antes da chegada à Estação Maracanã, dois animais (gado) mortos por atropelamento.
- 4º) Na Estação de Francisco Simas grande estocagem de madeira em toras (*Pinus spp*) para carregamento e transporte. Obs: Como a maioria dos plantios de pinus daquela região pertence a Klabin S/A, e a mesma trabalha tanto com o *P. elliottii* como com o *P. taeda*, recomendo nos referirmos apenas ao gênero e não a espécie.
- 5º) Nos km 352+600 e 365, do lado esquerdo da ferrovia, direção Pinhalzinho, verifica-se grande processo erosivo, extremamente próximo ao leito da ferrovia, situado em encostas com riscos de instabilidade, que deverá ser objeto de contenção dos taludes e de recuperação / revegetação da área.
- 6º) No km 364, do lado direito da ferrovia, direção Pinhalzinho, verifica-se cortes estabilizados, embora desprovidos de cobertura vegetal.
- 7º) No km 368, do lado direito da ferrovia, direção Pinhalzinho, verifica-se pequena erosão, bem como vegetações (galhadas) muito próximas da linha férrea.
- 8º) No km 375+500, próximo ao cruzamento com a estrada carroçável existente, observou-se gado na faixa de servidão da ferrovia, o que representa risco potencial de acidentes para a operação do empreendimento.



Fis.	404
Proc.	3534120
Rubr.	SCAL

Fis.	392
Proc.	00354/01
Rubr.	1

- 9º) Ao longo de alguns subtrechos, em grandes extensões, que a vegetação existente na faixa de domínio (com expressiva ocorrência de *Pinus spp*) encontra-se muito próxima do leito da ferrovia, invadindo o espaço aéreo; sendo necessária poda de manutenção e, eventualmente, o corte dos espécimes mais próximos da linha férrea.
- 10º) Chegando à Estação de Pinhalzinho, do lado direito da ferrovia (sentido Uvaranas – Pinhalzinho), verifica-se um talude exposto com ocorrência de significativo processo erosivo que, além das implicações ambientais decorrentes, representa, efetivamente, risco para a própria operação da ferrovia. Observou-se que a empresa buscou a adoção de medidas de contenção do processo erosivo, com vistas à estabilização do corte e posterior revegetação; contudo, as obras (canaletas de águas pluviais) e intervenções praticadas não suportaram os efeitos das erosões existentes. Desse modo, é mandatário que a empresa encaminhe a este Instituto, com a premência que o caso requer, plano de contenção/estabilização daquelas encostas (corte) com projeto de revegetação/reabilitação da respectiva área degradada.
- 11º) Na estação de Uvaranas se vistoriou os mesmos pontos da estação de Rio Negro. Esta estação segue os moldes observados para as estações de Iguazu e Rio Negro. Existe, como tratamento de efluentes, apenas separador água e óleo, sendo o efluente aquoso lançado no sistema pluvial e a borra oleosa armazenada em barris para posterior coleta pela LWART. Mais uma vez, os tanques de armazenamento de lubrificantes não apresentam bacia de contenção e os locais de tancagem não são impermeabilizados. Existe ainda um ponto de apoio para ação emergencial no caso de acidentes, que possui: material para contenção de vazamentos, equipamentos de proteção individual para cerca de 20 homens e kits de primeiros socorros.
- 12º) Nesse trecho, a ferrovia margeia a Represa de Alagados, que é manancial de abastecimento da cidade de Ponta Grossa. Portanto, deve ser dada uma atenção especial a essa região.
- 13º) Não foram observadas, ao longo do trecho, interferências urbanas com a faixa de domínio da ferrovia.
- 14º) A empresa opera nesse trecho transportando cimento e madeira.

LOCALIDADE	PONTO (LATITUDE - LONGITUDE)
Uvaranas	25º05'148", 50º06'527"
Dispositivo para detecção de descarrilamento	25º01'433", 50º04'238"
Estação Maracanã	24º53'636", 49º55'790"
Foco de Erosão do Km 353	24º30'113", 48º26'832"
Estação Francisco Simas	24º33'279", 49º30'025"
Estação Pinhalzinho	24º24'002", 49º15'256"
Foco de Erosão da Estação de Pinhalzinho	24º23'916", 49º15'020"

QUADRO 03 – Pontos coletados com o GPS

SCAL

*[Handwritten signatures and initials]*

7





Fls.	405
Proc.	353410
Rubr.	SCAL


Fls.	<del>393</del>
Proc.	<del>303534</del> 00-42
Rubr.	<del>18</del>


#### 2.4. Trecho Desvio Ribas - Irati - Guarapuava

Nesse trecho vistoriado foram observados os seguintes aspectos:

- 1º) Presença de vegetação invasora no leito férreo, composta basicamente por plantas rasteiras e gramíneas.
- 2º) Até Entre Rios no km 260+500 não se verificou, na faixa de domínio da ferrovia, erosões, áreas desprovidas de cobertura vegetal, ocupações irregulares, nem ocorrência de quaisquer interferências com a linha férrea.
- 3º) Até a Estação de Guaraúna (km 279+500) a panorâmica não se alterou. Na saída de Guaraúna, aproximadamente a 1,5 km daquela estação, do lado esquerdo da ferrovia, observou-se um grande plantio de milho (encontrava-se em ponto de colheita), numa extensão de cerca de 2 km ao longo da faixa de servidão.
- 4º) Ainda neste trecho pode ser observada a utilização de dormentes de aço em substituição aos de madeira, em fase de teste.
- 5º) Até a localidade de Engº Teixeira Soares (km 300) não se verificou ocupações irregulares, áreas erodidas na faixa de domínio da ferrovia, nem interferências com a linha férrea ou aspectos que pudessem representar risco potencial de acidentes.
- 6º) Até a localidade de Arroio Grande (km 19) não se observou ocupações irregulares, áreas erodidas na faixa de domínio da ferrovia, nem interferências com a linha férrea ou aspectos que pudessem representar risco potencial de acidentes.
- 7º) Até a localidade de Água Clara do Sul (km 41), da mesma forma, o subtrecho vistoriado não apresentou quaisquer problemas em termos de passivos ambientais ou interferências indesejadas na faixa de servidão da ferrovia.
- 8º) Até a localidade de Inácio Martins (km 66), região onde apresenta as maiores altitudes do Estado do Paraná, a panorâmica não se alterou, não se identificando qualquer aspecto que fosse objeto de controle ou recuperação ambiental. Vale registrar que é região produtora de madeira (*Pinus spp*), observando-se na Estação de Inácio Martins, grandes estoques de madeira em toras para embarque e transporte, destinadas à produção de celulose.
- 9º) Até Góes Artigas (km 94), o subtrecho vistoriado também não apresentou passivos ambientais ou aspectos que ensejam controle ou recuperação ambiental.
- 10º) E até o final do trecho chegando-se à Estação de Guarapuava (km 139), não foram identificadas áreas degradadas ou passivos ambientais, nem quaisquer interferências com a faixa de domínio da ferrovia.

SCAL







Fls.	406
Proc.	3534/00
Rubr.	SAL

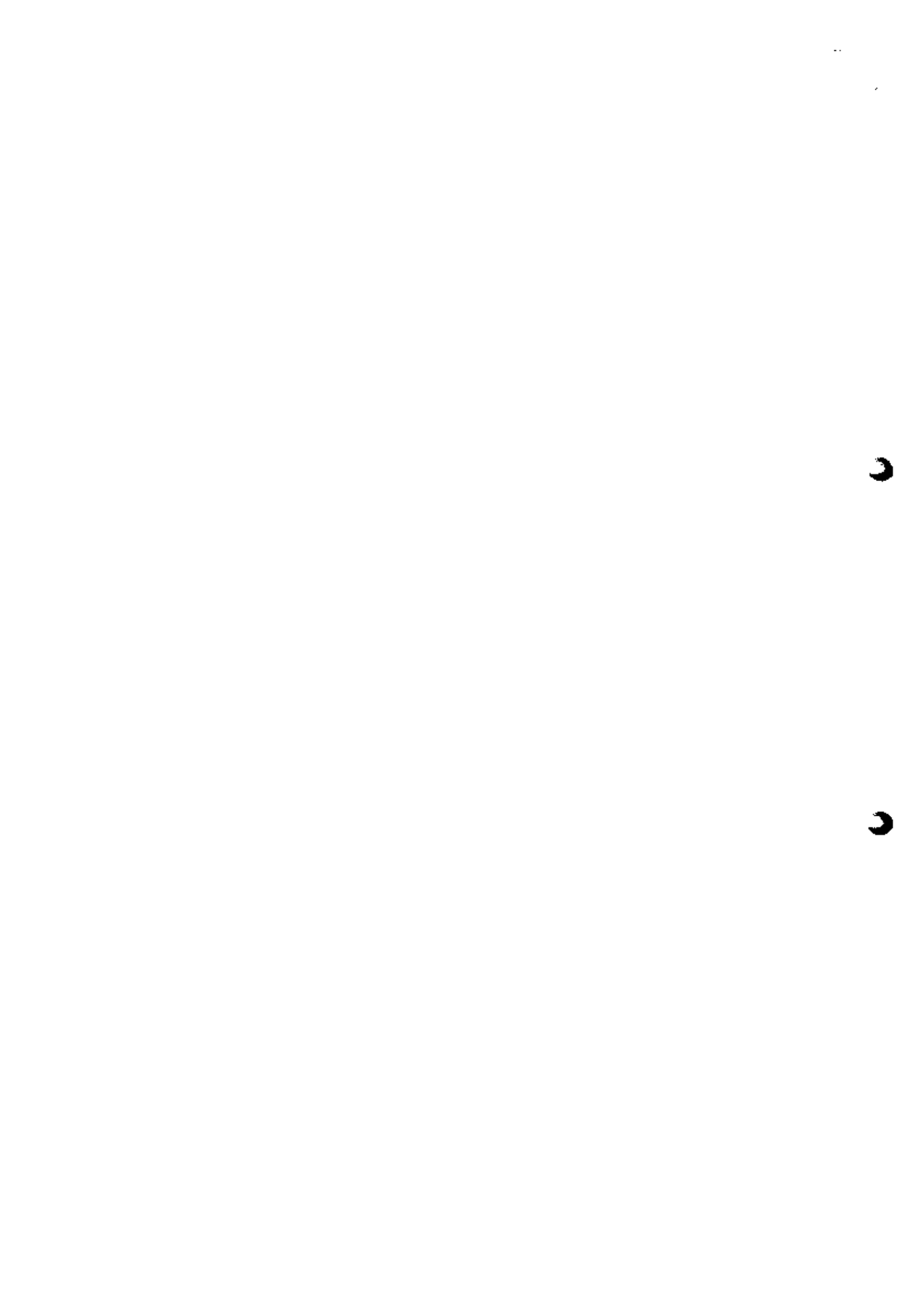
Fls.	394
Proc.	001/003534/00 (a)
Rubr.	SAL

- 11º) A Estação de Guarapuava tem: posto de abastecimento, pátio de manutenção de vagões e pátio de manutenção e lavagem de locomotivas, que seguem o mesmo padrão observado para as estações anteriores.
- 12º) No km 314+300, entre os municípios de Engº Teixeira Soares e Fernandes Pinheiro vistoriou-se o local onde ocorrera o acidente com vazamento de combustível (gasolina), em agosto de 2000, e que fora objeto de autuação e aplicação de multa por este Instituto. Este acidente se deu, devido à quebra do trilho, que descarrilou o trem, tombando 03 (três) vagões, e de 01 (um) deles vazou a gasolina. O local apresentava-se regenerado em parte, e em regeneração, contudo ainda com indicativos da degradação ambiental ocorrida, inclusive com o odor de gasolina que ainda pode ser notado no local. Foram instalados poços de monitoramento pela CETREL para análise de água e solo, e a partir dos resultados obtidos desta análise é que se determinará a técnica a ser-utilizada para recuperação do local.
- 13º) No km 321+100, entre os municípios de Fernandes Pinheiro e Irati, vistoriou-se o local onde ocorrera outro acidente, com vazamento de óleo combustível (Diesel), em julho de 2000, que também foi objeto de autuação -e da correspondente aplicação de multa por parte deste Instituto. Este acidente se deu, também, pela quebra do trilho, que descarrilou 02 (duas) locomotivas, tombando-as, e a traseira da locomotiva colidiu com o vagão tanque, rasgando-o, e vazando diesel na área e na locomotiva, fazendo pegar fogo. Por época do vazamento parte da carga incinerou-se, o que reduziu o volume dos poluentes derramados. Constatou-se que a área diretamente atingida pelo vazamento apresenta-se em bom estágio de regeneração, sendo interessante observar que, no "caminho" percorrido pelo óleo: várias árvores atingidas estão totalmente desfolhadas, sem indícios de recuperação de suas copas. Também nesta área os pontos de amostragem para o monitoramento da qualidade da água e solo foram instalados, para um reconhecimento da área.
- 14º) É importante destacar que, as medidas de emergência adotadas pela ALL em ambos os acidentes, para a contenção dos derramamentos, foi essencial para que estes não alcançassem maiores proporções.
- 15º) Vale registrar que entre a localidade de Inácio Martins e a localidade de Góes Artigas observou-se muitos espécimes de nome vulgar jacuaçu (*Penelope obscura bronzinga*), no cair da tarde, ao longo da ferrovia próximo ao seu leito, em diversos pontos do citado subtrecho. Este exemplar da avifauna, de difícil aparição, recentemente constava, inclusive, da lista de espécies da fauna brasileira ameaçada de extinção, configura-se como bom indicativo da conservação ambiental desse trecho da região paranaense, em que a ferrovia passa por significativos remanescentes florestais pertencentes Bioma Mata Atlântica.

SAL







Fls.	407
Proc.	3534/00
Rubr.	SCAL

Fls.	315
Proc.	21.003534/00-42
Rubr.	

16º) A empresa opera nesse trecho, sentido Desvio Ribas – Guarapuava, transportando: cimento, óleo diesel e gasolina. No sentido Guarapuava – Desvio Ribas, transporta: soja, milho, farelos e madeira. E no subtrecho Inácio Martins – Guarapuava, transporta madeira.

LOCALIDADE	PONTO (LATITUDE – LONGITUDE)
Desvio Ribas	25°13'328", 50°05'864"
Fernandes Pinheiro – acidente com vazamento de gasolina	25°24'640", 50°32'649"
Fernandes Pinheiro – acidente com vazamento de diesel	25°26'293", 50°34'558"
Irati	25°27'865", 50°38'441"
Inácio Martins	25°34'325", 51°04'847"
Guarapuava	25°23'255", 51°29'193"

QUADRO 04 – Pontos coletados com o GPS

### 3. CONSIDERAÇÕES SOBRE OS ESTUDOS APRESENTADOS

Cabem algumas considerações a respeito do Estudo de Impacto Ambiental – EIA, conforme, intitulado pela empresa consultora, responsável pelos referidos estudos, com vistas a melhor orientar eventuais próximos estudos, a ver:

- 1º) Na realidade, os estudos apresentados devem ser considerados estudos ambientais simplificados, por quanto compreendem: a fase de operação da ferrovia; eventuais passivos ambientais existentes; programas ambientais e planos de emergência a serem desenvolvidos, constituindo-se num importante instrumento de gestão ambiental para a operação da ferrovia. Enquanto os Estudos de Impacto Ambiental – EIA, que enseja o Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, são desenvolvidos previamente ao empreendimento, constituindo-se em importante instrumento de se aferir à viabilidade ambiental do projeto, segundo a tecnologia empregada e a localização pretendida, identificando os impactos potenciais que ocorrerão nas fases prévia, de instalação e de operação do empreendimento.
- 2º) A principal deficiência apresentada nos estudos ambientais desenvolvidos reside no fato de não ter sido descrita a metodologia de abordagem da identificação e avaliação dos impactos ambientais, quais métodos e critérios que foram adotados, inclusive na valoração dos impactos, quanto a sua importância e magnitude, o que impossibilitou o necessário exame acerca da avaliação procedida.
- 3º) Falta de organização e concordância entre os tópicos constantes do Termo de Referência proposto para o empreendimento e os dos Estudos Ambientais Simplificados.

SCAL

*[Handwritten signatures]*



Fls.	408
Proc.	3534/20
Rubr.	SAL

Fls.	396
Proc.	003534/20-42
Rubr.	<del>IB</del>

- 4º) Ausência de elementos para correta compreensão e análise dos estudos, tais como: falta de legendas em mapas, tabelas e gráficos; parágrafos incompletos; incongruências nas definições de alguns termos técnicos.
- 5º) Carece de um melhor direcionamento as informações referentes aos estudos das áreas de influência direta e indireta do empreendimento, devendo ser evitadas informações excessivamente genéricas, não estando ligadas ao trecho em estudo.
- 6º) Há que se registrar que tais deficiências devem ser formalizadas ao empreendedor, contudo não invalidam os estudos desenvolvidos no que se refere às informações levantadas sobre a malha ferroviária e a respectiva operação da empresa, assim como quanto aos programas recomendados.

#### 4. CONSIDERAÇÕES GERAIS

- 4.1 Na visita às instalações gerais da empresa em Curitiba constatou-se que as obras de ampliação da estação de tratamentos de efluentes líquidos, destinada ao tratamento dos resíduos da oficina de lavagem e manutenção das locomotivas, se encontram bem adiantadas. O tratamento consiste de um segundo tanque para separação de água e óleo, tratamento químico (coagulação/floculação) seguido de tratamento biológico e polimento em filtro de carvão ativado. O efluente será então descartado em rede pública de águas pluviais, e o óleo será enviado para reciclagem. Observou-se, também, uma significativa área que a empresa está destinando para fins de lazer e de educação ambiental com formação de bosque e de trilhas.
- 4.2 Com respeito ao atendimento em situações de emergência, no que se refere à ocorrência de acidentes, a empresa apresentou funcionários responsáveis pelo primeiro atendimento a acidentes, bem como material estocado para esse fim, como equipamentos de proteção individual; tambores para recolhimento de óleo e combustíveis que venham a vazar; equipamento de contenção de vazamento de combustíveis, com vistas ao seu posteriormente recolhimento.
- 4.3 Há que se ressaltar, também, que a empresa mantém um sistema de vigilância (rondantes) que consiste em funcionários que percorrem toda a linha, vistoriando as condições gerais dos trilhos, dormentes, leito ferroviário, obstruções na linha, e qualquer problema com potencial de risco para a operação. Esses funcionários são equipados com rádios transmissores para contato imediato com o centro de controle de tráfego da empresa, em virtude de qualquer problema ou risco detectado.
- 4.4 Outro aspecto a ser destacado é o de que com vistas a se evitar/minimizar a ocorrência de processos erosivos e carreamento de solo nos trechos vistoriados, deverá ser elaborado e apresentado a este IBAMA um programa específico de identificação, prevenção e controle de áreas com potencial de risco de processos erosivos.

SAL

~~IB~~ *Salvo*

*[Assinatura]*





Fis.	409
Proc.	353410
Rubr.	SCAL

Fis.	397
Proc.	209.003514.00-42
Rubr.	SCAL

4.5 Em muitos pontos dos trechos vistoriados, principalmente em cidades que margeiam a via férrea, observaram-se áreas alteradas devido à ocupação humana, inclusive com introdução no ambiente de espécies exóticas, como, por exemplo, o eucalipto (*Eucalyptus spp*) e o pinus (*Pinus spp*).

4.6 Deve ser registrado que ao longo de todos os trechos vistoriados não se observou animais silvestres da fauna brasileira mortos por atropelamento. Ao contrário das rodovias, verifica-se que tais acidentes não são comuns nas ferrovias.

## 5. CONCLUSÃO

Com base na análise da documentação encaminhada pelo empreendedor e com os aspectos identificados na vistoria técnica realizada constatou-se que o empreendimento se encontra totalmente instalado e em operação. Vale salientar que a empresa vem desenvolvendo programas em diversas áreas, a saber: educação ambiental, tanto junto aos seus funcionários, quanto à população local, bem como na segurança do trabalho, e na saúde ocupacional. Contudo, identificaram-se alguns passivos que justificam imediata reparação por parte da empresa, tanto na questão relativa aos efluentes lançados na rede pluvial; quanto aos focos erosivos, em estágio avançado, tornando-se premente sua estabilização e posterior recuperação.

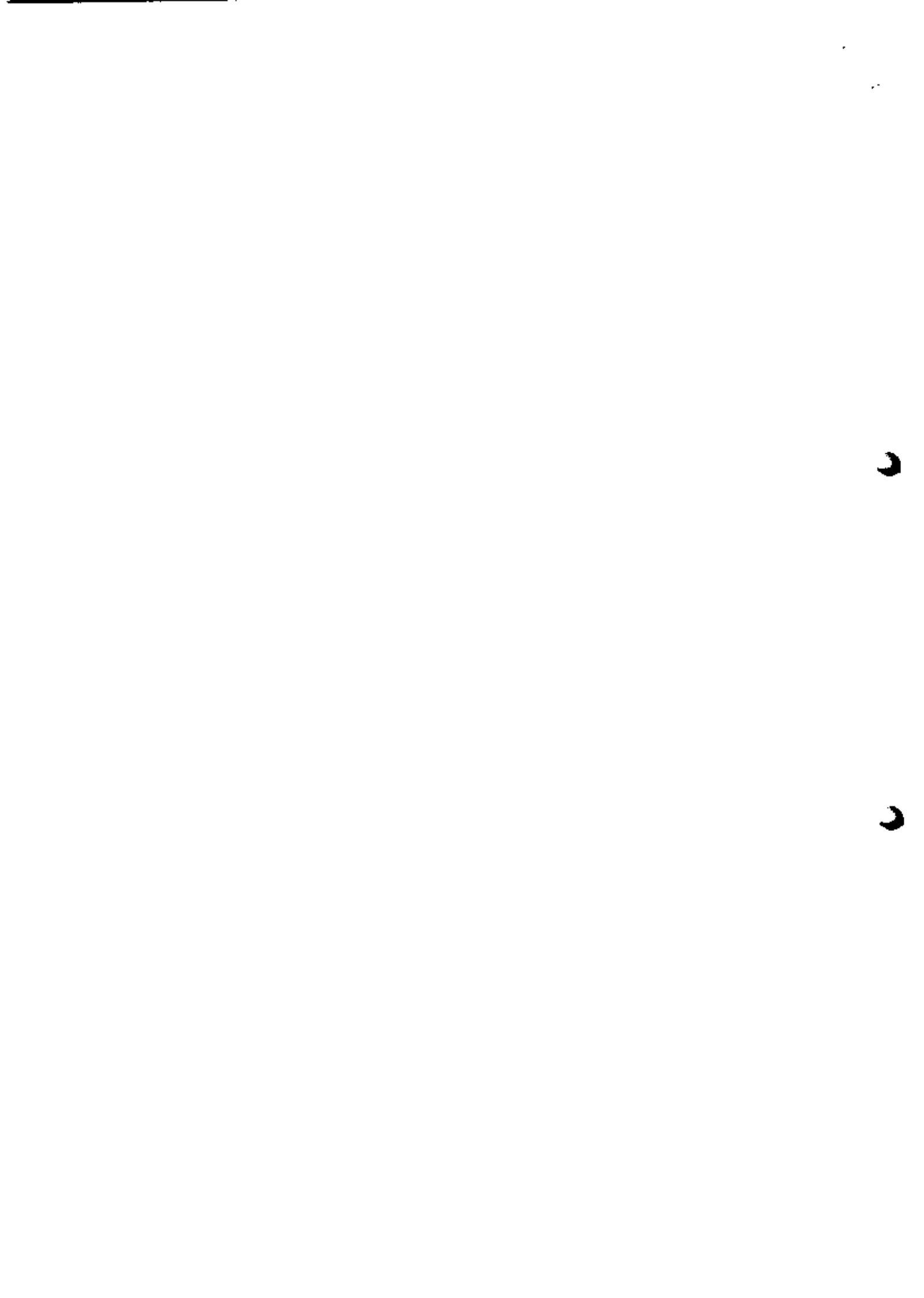
Dessa forma, manifestamos-nos favoravelmente à concessão da Licença de Operação desde que as seguintes condicionantes específicas de validade sejam integralmente atendidas pela América Latina Logística, nos prazos estabelecidos:

- 1) Apresentar no prazo de 90 (noventa) dias Plano de Controle de Erosão contemplando programa de identificação, considerando causa, estágio atual e evolução, bem como prevenção, controle e recuperação de áreas com potencial risco de processos erosivos, na área de influência direta da ferrovia. O projeto deverá conter os objetivos propostos, os métodos utilizados, os critérios adotados para escolha das espécies a serem utilizadas na revegetação, cronograma executivo e descrição completa de todas atividades a serem desenvolvidas.
- 2) Apresentar no prazo de 60 (sessenta) dias Plano de Contenção / Estabilização de Encostas (Corte), com respectivo Projeto de Reabilitação / Revegetação dos Processos Erosivos existentes nas seguintes localidades:
  - Na chegada da Estação de Pinhalzinho, do lado direito da ferrovia (sentido Uvaranas – Pinhalzinho); e
  - Nos km 352 + 600 e 365, do lado esquerdo da ferrovia, direção Pinhalzinho.

SCAL





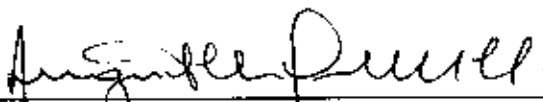


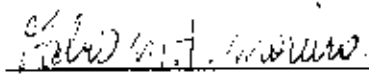
Fls.	410
Proc.	3534180
Rubr.	SAR

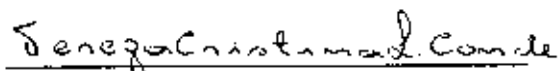
Fls.	398
Proc.	00353410042
Rubr.	

- 3) Apresentar no prazo de 60 (sessenta) dias à análise dos efluentes dos postos de manutenção e lavagem de locomotivas lançados na rede pluvial; nos moldes propostos pelo ofício nº 1138/2003 - CGLIC/DILIQ/IBAMA, datado de 13 de agosto de 2003, adequando-os à legislação vigente, através da implantação de estação de tratamento, cujo projeto deve ser submetido a este Instituto.
- 4) Estender para os trechos objeto deste parecer, os programas de segurança do trabalho, educação ambiental e combate a incêndios, apresentados para os trechos Rio Branco do Sul – Curitiba – Paranaguá.

À consideração superior,

  
Augusto Carlos Quintanilha Hollanda Cunha  
Administrador  
CRTA/RJ-nº 11.554

  
Fábio Murilo Tieghi Moreira  
Analista Ambiental  
Matrícula 1364622

  
Tereza Cristina Lampert Conde  
Engenheira Civil  
CREA/DF-nº 9.673/D

  
Ludmila Ladeira Alves de Brito  
Analista Ambiental  
Matrícula

•  
•

✓

✓



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

Fls. 411  
Proc. 3534/80  
Rubr. Sde

~~Fls. 409  
Proc. 3534/80  
Rubr. Sde~~ 2800

Ao Coordenador Geral de Licenciamento Ambiental

Estando de acordo com os pareceres nº 98 e 100/2003 e considerando que a Empresa encontra-se em Operação sugerimos a concessão da Licença de Operação.

A consideração superior

*Jose Luiz de F. Reis*  
Jose Luiz de F. Reis  
Coordenador de Licenciamento  
IBAMA/DLO/COGEL

Ao Sr. Diretor D. L. C.

De acordo com os pareceres nº 98 e 100/03 e de acordo com o Sr. Coordenador de Licenciamento Ambiental, recomendamos a concessão da Licença de Operação 344/603, desde que atendidas as condições de validade.

27/08/03

ACGLIC

Solicito informações sobre licenciatura e  
opinião técnica das instituições de ensino  
devidamente avaliadas por cada pessoa e  
ferramentas.

28/8/03

NIVALDO LUIZ ALVES DA SILVA  
Diretor de Licenciamento e  
Qualidade Ambiental  
IBAMA

De Ordem,  
ao Sr. Jorge Luiz

28/8/03

ef6

Cátia Fresta Parente  
COORDENADORA IBAMA



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

Fls. 417  
Proc. 3534/00  
Rubr. SAL

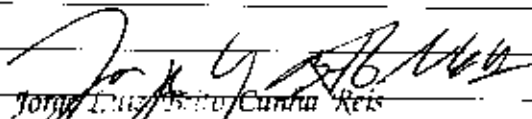
~~Fls. 405  
Proc. 3534/00  
Rubr. X~~

Ao Coordenador da CGLIC

Em relação a solicitação do Diretor da DILIC informo que as consultas aos Órgãos Estaduais de meio ambiente é realizada somente em empreendimentos na fase inicial LP, LTe depois L.O.

No caso em questão da ALI trata-se de ferrovia instalada há mais 100 anos nos Estados do Paraná e Rio Grande do Sul. A Ferrovia encontra-se em processo de regularização.

Em, 29 de agosto 2003

  
Jorge Luiz de Castro Reis  
Coordenador de Financiamento  
ISAM/DESA/COGEL

Do Coordenador Geral, ao  
Coordenador Jorge Luiz

Solicito análise e consulta dos seguintes órgãos: FERAM, IAP e IBAMA, informando fatos aos termos do plano de regularização

~~Váney Zanardi Junior  
Coordenador de Financiamento  
CGLIC/DILIC/BAMA~~

29/08/03







Fls. 413  
 Proc. 3534100  
 Rubr. SCL

~~Fls. 406  
 Proc. 3534100  
 Rubr. SCL~~

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

OFÍCIO Nº 491 /2003 - CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 4 de setembro de 2003.


A Sua Senhoria o Senhor  
**Mauro Gomes de Moura**  
 Diretor Técnico  
 Fundação Estadual de Proteção Ambiental - FEPAM  
 Rua Carlos Chagas, nº 55 - 5º andar - Centro  
 90 030 - 020 - Porto Alegre/RS  
 Fone/Fax: (51) 3212-3998

(51)  
 3212 4151  
 3225-1588  
 DIRET

Senhor Diretor,

1. Reporto-me a malha ferroviária do Estado do Rio Grande do Sul, cuja operação está sobre a responsabilidade da empresa América Latina Logística do Brasil S/A - ALL, ora em processo de regularização, quanto ao licenciamento ambiental, neste Instituto.
2. Em conformidade com a legislação ambiental vigente, encaminho o Estudo de Impacto Ambiental Simplificado, referente ao trecho denominado Diretor Pestana - Rio Pardo, no Estado do Rio Grande do Sul, que embasará à Licença de Operação, para exame e manifestação desse Instituto.
3. Na oportunidade, convido para a Conferência Nacional do Meio Ambiente e Conferência Nacional Infanto-Juvenil pelo Meio Ambiente, que acontecerão nos dias 28, 29 e 30 de novembro de 2003, em Brasília/DF.

Atenciosamente,

  
**Jorge Luiz Britto Cunha Reis**  
 Coordenador Geral de Licenciamento Ambiental  
 Substituto

FAX TRANSMITIDO EM:  
 04 / 09 / 03  
 AS 16:55 H  
 RESPONSÁVEL:  
 Marta  
 FAX Nº: 3212 3998

TEL: 04 100 709







Fls. 414	Fls. 401
Proc. 3534180	Proc. 3534180
Rubr. SCL	Rubr. SCL

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

OFÍCIO Nº 498/2003 - CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 4 de setembro de 2003.

A Sua Senhoria o Senhor  
**Noeme Moreira de Oliveira**  
 Chefe do Departamento de Licenciamento Estratégico  
 Instituto Ambiental do Paraná - IAP  
 Rua Engenheiro Rebolças, nº 1.206  
 80.215 - 100 - Curitiba/PR  
 Fone: (41) 333-4715  
 FAX: (41) 333-6161

Senhor Diretor,

1. Reporto-me a malha ferroviária do Estado do Paraná, cuja operação está sobre a responsabilidade da empresa América Latina Logística do Brasil S/A - ALL, ora em processo de regularização, quanto ao licenciamento ambiental, neste Instituto.
2. Em conformidade com a legislação ambiental vigente, encaminho o Estudo de Impacto Ambiental Simplificado, referente aos trechos e ramais no Estado do Paraná, que embasará a Licença de Operação, para exame e manifestação desse Instituto.
3. Na oportunidade, convido para a Conferência Nacional do Meio Ambiente e Conferência Nacional Infanto-Juvenil pelo Meio Ambiente, que acontecerão nos dias 28, 29 e 30 de novembro de 2003, em Brasília/DF.

Atenciosamente,

*Jorge Luiz Brito Cunha Reis*  
**Jorge Luiz Brito Cunha Reis**

Coordenador Geral de Licenciamento Ambiental.  
 Substituto

FAX TRANSMITIDO EM:
04 / 09 / 03
às 16:50h
para: SCL
Ass: <i>clarta</i>
FAX Nº: 333.6161







**Assunto:** Licenciamento Ambiental da Malha ferroviária da ALL

**Processo:** nº 02017.003534/00-42

**Data:** 08 de setembro de 2003.

### 1. Introdução:

1.1 Os trechos que estão sendo licenciados pertencem à Rede Ferroviária Federal (RFFSA) e estão em operação há mais de 100 anos. A partir de 1997, através de licitação, foi obtida concessão de uso para a América Latina Logística-ALL, antiga Ferrovia Sul Atlântico, que passou a administrar a parte operacional da malha ferroviária. Como o sistema já estava em operação antes da promulgação da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, referente à Política Nacional do Meio Ambiente, e ainda não tinha sido desenvolvido o procedimento de licenciamento ambiental, o empreendedor requereu ao IBAMA, em 26 de outubro de 2000, o pedido de licença de operação. Para tanto, está sendo regularizada em consonância com a Resolução CONAMA nº 237/97, com base na elaboração de estudos ambientais simplificados adequados à realidade da malha ferroviária e à sua operação.

1.2 Saliente-se que a ALL requereu a este Instituto a competente Licença de Operação, em 26/10/2000, encaminhando junto à documentação respectiva da empresa as Licenças Ambientais outorgadas àquela concessionária pelos órgãos ambientais dos Estados do Paraná (Anexo II), de Santa Catarina (Anexo III) e do Rio Grande do Sul (Anexo IV)-relativas a atividades isoladas, não contemplando a malha ferroviária como um todo.

1.3 A malha ferroviária cuja operação está sob a responsabilidade da ALL refere-se ao Estados do Paraná, de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul. A empresa encaminhou um cronograma referente ao licenciamento de toda a malha, contudo a ser desenvolvido por trechos, segundo as possibilidades e prioridades inerentes à operação, o que foi examinado e aceito por este Instituto.

1.4 Deve ser registrado há ocorrência de alguns acidentes na operação da ALL, em alguns casos com vazamento de combustíveis, o que foi objeto de autuação e procedimentos adotados, tanto pelo órgão estadual de meio ambiente, como por este Instituto, através de sua Gerência Estadual, tendo sido, inclusive, objeto de celebração de Termo de Compromisso, em 26 de setembro de 2000, entre a empresa, o IAP e IBAMA.

11



## 2. Histórico:

2.1 Em 14 de julho de 2001, a empresa encaminhou ao IBAMA proposta de Termo de Referência para condução dos estudos ambientais, tendo sido analisada e aceita, com observações, em 31 de julho de 2001.

2.2 Após o encaminhamento dos respectivos estudos ambientais referentes a grande parte da malha ferroviária do Estado do Paraná e parte do Estado do Rio Grande do Sul, e de sua respectiva análise, o IBAMA, dentro do cronograma proposto pela ALL, segundo suas prioridades, realizou reuniões técnicas, com a participação da Gerência Executiva, assim como vistorias técnicas aos trechos em questão.

2.3 Assim, foi realizada vistoria ao trecho Rio Branco do Sul-Curitiba-Paranaguá, ensejando respectivos relatórios e pareceres técnicos, tendo sido emitida a correspondente Licença de Operação em 26 de dezembro de 2002.

2.4 posteriormente foram realizadas vistorias técnicas aos seguintes trechos:

### Estado do Rio Grande do Sul:

Trecho: Diretor Pestana-Rio Pardo

### Estado do Paraná:

Trechos:

Pinhais-Rio Negro

Balsa Nova-Joaquim Murtinho

Uvaranas (Ponta Grossa)-Pinhalzinho

Desvio Ribas-Guarapuava

Ourinhos/SP-Londrina

Londrina-Maringá

Apucarana-Reserva

Reserva-Uvaranas (Ponta Grossa)

2.5 A correspondente licença já foi elaborada, faltando manifestação dos órgãos ambientais dos respectivos estados.





Fis.: 417  
Proc.: 2531/03-47  
Rubr.: 18

PROTOCOLO  
DLQA/IBAMA

Nº: 020100.009610/03-47

Data: 13/10/03

Recebido: *[Assinatura]*



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA  
GERÊNCIA EXECUTIVA NO ESTADO DO PARANÁ

**MEMO Nº 79/03-NLA-IBAMA/PR**

Curitiba, 26 de Setembro de 2003.

Senhor Coordenador Geral,

Segue anexo a este, o relatório referente ao mês de Agosto de 2003 de Cargas de Produtos Perigosos, da empresa América Latina Logística – Declara, para conhecimento e anexação ao processo de Licenciamento Ambiental nº 02017.002821/03-99 de 14/07/2003, que encontra-se nesta DILIQ/CGLIQ.

Atenciosamente,

*[Assinatura]*  
Engº Fial Sergio Roberto Xavier  
Coordenador de Licenciamento Ambiental  
IBAMA/PR

Ilmo. Sr. Coordenador Geral DILIQ  
Dr. Luiz Felipe Kunz Júnior  
Brasília/DF

*V. ciente  
em 13/10/03  
Anadia*

De ordem do  
Dr. Jorge Luiz

Em 22/10/2003

Reúna

A Dra. Teres

Dr. Quintanilha

Dra. Leduila

Para conferência

do andamento do

processo.

Em, 23-10-2003

Jorge Luiz

Dr. Jorge Luiz



AMERICA LATINA LOGÍSTICA  
S.A.

Fis.: 418
Proc.: 3534/00-4
Rubr.: 4

Carta nº 112/CMAS/03

Curitiba, 09 de Setembro de 2003.

Ao  
IAP - INSTITUTO AMBIENTAL DO PARANÁ  
Ilmº Sr. LINDSLEY DA SILVA RASCA RODRIGUES  
M.D. Presidente do IAP  
Rua Engº Rebouças, 1206  
80215-100 - CURITIBA/PR

Ao  
IBAMA - Instituto Bras. do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis  
ILMº SR. MARINO ELÍGIO GONÇALVES  
Gerente Executivo do IBAMA no Paraná  
Rua Brigadeiro Franco, 1733- Centro  
80420-200 - CURITIBA/PR

**Assunto: Cargas de produtos perigosos.**

Servimo-nos da presente para, em cumprimento a Cláusula Sétima do Termo de Compromisso celebrado com esse IBAMA e IAP, encaminhar, em anexo, relação de produtos perigosos transportados pela ALL no Estado do Paraná, referente ao mês de Agosto de 2003.

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

Atenciosamente,

  
**SADIOMAR SANTOS**  
Coordenação de Meio Ambiente e Segurança Industrial

Ao: ALL A  
Raimundo K. Matsuo  
Engº Fís - Assessor De Gabinete  
GEREX / IBAMA / PR





AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA  
Do Brasil

F. S. 419  
Doc: 3534/00-104  
B

### Gerência de Planejamento e Controle da Produção

#### Volume de Combustíveis Transportado no Paraná em AGOSTO/03

Produto	Origem	Destino	Vagões	Tu
Alcool Anidro	Nte Paraná/Ourinhos	RS	452	20.881
Alcool Hidratado	Nte Paraná/Ourinhos	RS	131	6.290
Alcool Anidro	Nte Paraná/Ourinhos	PR	453	20.979
Alcool Hidratado	Nte Paraná/Ourinhos	PR	331	15.643
Diesel	Araucária	SP	480	24.104
Gasolina	Paraná	SP	194	8.643
Gasolina	Paraná	PR	397	17.411
Diesel	Paraná	PR	2.254	112.547
Fuel Oil	Paraná	PR	1.947	73.777
<b>Total</b>			<b>6.639</b>	<b>300.275</b>

Recibido en 10/09/03

NCA/IBAMA/PR

Quiliza



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA  
Delara

Coordenação de Meio Ambiente e Segurança  
PROTÓCOLO  
DLQA/IBAMA

Nº 20100010096/03 - 92

Data: 28/10/03

Recebido: *Glória*

Fis.: 420
Proc.: 3534/0042
Rubr.: 48

Carta nº 135/CMASI/03

Curitiba, 28 de Outubro de 2003.

Ao

IBAMA

At. NILVO LUIZ ALVES DA SILVA

M.D. DIRETOR DE LICENCIAMENTO E QUALIDADE AMBIENTAL

Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental - DILIQ

Av. L4 norte - Bloco C - Edifício Sede do IBAMA

70.800-200 - BRASÍLIA/DF

**Assunto: CARTA BNDES - ALL**

Prezado Senhor,

Em vista do processo sob nº 02017003534/00-90, referente ao Licenciamento Ambiental da Malha Ferroviária Sul, sob concessão da ALL - América Latina Logística do Brasil S/A, solicitamos o envio das informações, que seguem em anexo, para o BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.

Esta carta se faz necessário para a liberação de financiamento para esta ALL junto ao BNDES, para a aquisição de materiais para a via permanente, informática, treinamento e material rodante (locomotivas e vagões), não sendo necessário a obtenção de licença ambiental para estes investimentos.

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

Atenciosamente,

**DURVAL NASCIMENTO NETO**

**Coordenador de Meio Ambiente e Segurança Industrial - ALL**

A colic m

28/10/03

Elone

de Ordem.

ao Sr. Jorge Luiz

3/11/03

OFF  
Cátia Frola Pimenta  
CGLIC/DIUC/SEAM/A

A Dra Tereza

Dra Tereza

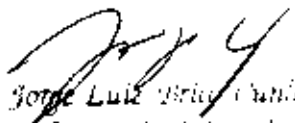
Dr. Quintanilha

Para conhecimento

do andamento do  
processo.

Foi providenciado  
o ofício.

Em, 3/11/2003

  
Jorge Luiz Brito Cunha Neto  
Coordenador de Licenciamento  
IBAMA/DIUC/COGEL



Ofício \_\_\_\_/03 – DII.IQ/IBAMA

Brasília, 27 de outubro de 2003

Ilmo. Sr.  
Rômulo Martins dos Santos  
Departamento de Transporte e Logística  
**BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL**  
Avenida República do Chile, 100 - Centro  
20.031.170 - Rio de Janeiro, RJ

Ref.: Licenciamento ambiental da ALL - América Latina Logística do Brasil S.A.

Prezado Senhor,

Fazemos referência ao Processo n.º 02017003534/00-90, referente ao licenciamento ambiental da malha ferroviária sul (Estados do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e sul de São Paulo), operada em regime de concessão federal pela empresa ALL - América Latina Logística do Brasil S.A., para informar que a referida empresa tem cumprido pontualmente o cronograma de trabalhos assumido perante este órgão ambiental, com vistas à obtenção das respectivas Licenças de Operação para os trechos ferroviários acima indicados, estando portanto regular a sua situação perante este IBAMA.

Conforme informamos à ALL em nosso Ofício n.º 222/02 - IBAMA/DLQA/COGEL, de 31 de julho de 2001, a abordagem dada ao licenciamento ambiental *para o empreendimento existente e em operação* é pertinente, devendo restringir-se à licença de operação - I.O, e a estudos ambientais simplificados.

Com relação aos investimentos que a ALL pretende realizar, no âmbito do seu programa de investimentos para o período 2003-2005, que consiste na aquisição e reformas de material rodante, melhoria da via permanente, assim como em informática e treinamento, entendemos que não se trata de novos empreendimentos/instalações, e sim de melhorias na estrutura de serviços já existente, não sendo assim necessária a obtenção de Licenças de Instalação específicas para tais investimentos. As Licenças de Instalação serão necessárias apenas no caso de novas edificações, tais como a construção de novos terminais previstos no programa de investimentos da ALL, e que deverão ser objeto de licenciamento em processo próprio.

Permanecendo à disposição para eventuais esclarecimentos que se façam necessários, subscrevemo-nos externando votos de elevada consideração e apreço.

Atenciosamente,





AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA  
Delara

Coordenação de Meio Ambiente e Segurança Industrial

PROJ. 00010  
DLQA/IBAMA

Nº 20100010107/03.15

Data: 28/10/03

Recebido: *oliveira*

Curitiba, 03 de setembro de 2003.

Fis.: 022
Proc.: 3534/00-40
Rubr.: 09

Carta nº 134/CMAS/03

Ao  
IBAMA  
At. Dr. JORGE LUIS BRITO CUNHA REIS  
M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos  
Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental – DILIQ  
Av. L4 norte – Bloco C – Edifício Sede do IBAMA  
70.800-200 - BRASÍLIA/DF

**Assunto: Licenciamento Ambiental Pátio de Cruzamento - ALL**

Prezado Senhor,

Requeremos, através desta, a Licença Ambiental para a ampliação do pátio de cruzamento de trens no município de Reserva, estado do Paraná.

Conforme projeto encaminhado em anexo, o pátio de cruzamentos em questão já existe, sendo necessário sua ampliação em mais 400 metros. A obra é de pequeno porte, com baixo impacto ambiental, haja visto que não a presença de corpos hídricos e o volume de vegetação é pequeno.

Salientamos que a obra é de grande urgência, pois estamos preparando o trecho ferroviário para a próximo escoamento da safra agrícola em direção ao porto de Paranaguá.

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

Atenciosamente,

**DURVAL NASCIMENTO NETO**  
Coordenador de Meio Ambiente e Segurança Industrial - ALL

colic am  
28/10/03

Eliane


De Ordem,  
ao Dr. Jorge Luiz  
30/10/03

eto  
Cátia Frota Parente  
CGLIC/DILIQ/IBAMA

As Dr. Oumburhe  
Dr. Jairo de <sup>Te</sup>  
24/11/03  
Dr. Ludmila <sup>de</sup>  
24/11/03

Para analisar e  
relatar.

Em, 24/11/2003

  
Jorge Luiz de Castro Reis  
Secretaria de Meio Ambiente  
IBAMA

Fls.: 423  
 Proc.: 3534/0042  
 Rubr.: 1



**SISTEMA DE LICENCIAMENTO DE ATIVIDADES POLUIDORAS**

**REQUERIMENTO**

1. SOLICITAÇÃO PARA OBTENÇÃO DE:

LICENÇA PRÉVIA (L.P.)

LICENÇA DE INSTALAÇÃO (L.I.)

LICENÇA DE OPERAÇÃO (L.O.)

LICENÇA DE AMPLAÇÃO

RENOVAÇÃO DE LICENÇA PRÉVIA (RL.P.)

RENOVAÇÃO DE LICENÇA DE INSTALAÇÃO (RI.I.)

RENOVAÇÃO DE LICENÇA DE OPERAÇÃO (RLO.)

OUTROS

2. CLASSIFICAÇÃO (USO DO IBAMA)

PP  MP  AP N° \_\_\_\_\_

3. LICENÇA ANTERIOR

LP  LI  LO  N° \_\_\_\_\_

4. DADOS DO REQUERENTE

Nome ou Razão Social

**ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL - S/A**

CGC/CPF

01.258.994/0005-50

Endereço (avenida, rua, estrada, etc.)

**RUA EMÍLIO BERTOLINI, 100**

Cep	Telefone (DDD)	Fax (DDD)	Endereço Eletrônico
82920-303	(41) 2141-7358	(41) 2141-7358	durvalnn@all-logistica.com

Município	Cidade	Estado
CURITIBA	CURITIBA	PARANÁ

5. REPRESENTANTES LEGAIS

Nome	CPF
<b>PLÍNIO TOCETTO</b>	<b>369.073.400</b>
Nome	CPF
Nome	CPF

6. ÓRGÃO FINANCIADOR

RECURSOS PRÓPRIOS DA EMPRESA

VALOR DO EMPREENDIMENTO:

**R\$ 80.000,00**

7. CONTATO

Nome	E-mail
<b>DURVAL NASCIMENTO NETO</b>	<b>durvalnn@all-logistica.com</b>

Endereço para Correspondência

**Rua Emílio Bertolini, 100 - Via Oficinas, Curitiba - Paraná**

Cep	Telefone (DDD)	Fax (DDD)
82920-030	(41) 2141-7388	(41) 2141-7358

8. DECLARO, PARA OS DEVIDOS FINS, QUE O DESENVOLVIMENTO DAS ATIVIDADES RELACIONADAS NESTE REQUERIMENTO REALIZAR-SE-Á DE ACORDO COM OS DADOS TRANSCRITOS E ANEXO INDICADOS NO ITEM 9 (NOVE), NO VERSO DO FORMULÁRIO.

Nome	Assinatura
<b>PLÍNIO TOCETTO</b>	<i>[Assinatura]</i>

Local, Dia, Mês, Ano

**CURITIBA, 10 DE OUTUBRO DE 2003**



424  
3534/00-42  
1

9. DESCRIÇÃO DA(S) ATIVIDADE(S) (localização e descrição técnica do empreendimento)

**LOCALIZAÇÃO:** Município de Reserva – Paraná

**DESCRIÇÃO TÉCNICA:** Com o aumento do volume de cargas, o transporte ferroviário de granéis tem a necessidade da readequação das vias férreas tendo em vista o aumento no número de composições que atuarão nestas vias. Afim de aumentarmos a segurança do transporte necessitamos a implantação de desvios de cruzamentos que constituem pontos de cruzamento entre composições. Para este pátio, afim de que este venha proporcionar a segurança necessária para esta operação, se faz necessário uma ampliação de apenas 400 metro na linha de desvio. É uma obra de pequenas proporções civis, com pouca movimentação de solo, e baixo impacto ambiental, haja vistos a que não há a presença de corpos hídricos e a um volume pequeno vegetação a ser retirada, salientado que a escolha deste ponto de cruzamento visou principalmente a minimização dos impactos ambientais. Será realizada uma pequena terraplenagem no local, com a colocação de lastro, dormentes e trilhos, os projetos e cálculos necessários, bem como a descrição detalhada do local seguem em projeto anexo.

10. OBSERVAÇÕES





PROF. FALTO  
DIL. GR. IBAMA

Nº 20100-010574/03-82

Data: 25/10/03

Recebido: *[Signature]*

Fis.:	425
Proc.:	3534/0042
Rubr.:	<i>[Stamp]</i>



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA  
GERÊNCIA EXECUTIVA NO ESTADO DO PARANÁ

**MEMO Nº 90/03-NLA-IBAMA/PR**

Curitiba, 31 de Outubro de 2003.

Senhor Coordenador Geral,

Segue anexo a este, o relatório referente ao mês de Setembro de 2003 de Cargas de Produtos Perigosos, da empresa América Latina Logística - Declara, para conhecimento e anexação ao processo de Licenciamento Ambiental nº 02017.002821/03-99 de 14/07/2003, que encontra-se nesta DILIQ/CGLIQ.

Atenciosamente,

*[Signature]*

Engº Ftal Sergio Roberto Xavier  
Coordenador de Licenciamento Ambiental  
IBAMA/PR

Ilmo. Sr. Coordenador Geral DILIQ  
Dr. Luiz Felipe Kunz Júnior  
Brasília/DF

De Ordem  
Ao Sr. Jorge Luiz  
Em, 01/12/03

*[Signature]*  
Ana Cécilia Lull Graciano  
Coordenadora de Licenciamento Ambiental

A CGLIQ  
25/10/03

Ào Sr Clemente

Don Ludivico

De Teres

Para conhecimento

anexar ao

processo.

Em, 2/12/2003



Jorge Luiz Brito Cunha Reis  
Coordenador de Planejamento  
Assessoria de Planejamento



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA  
Delora

Fis.:	426
Proc.:	3234/00-4
Rubr.:	8

Carta nº 128/CMAS/03

Curitiba, 13 de Outubro de 2003.

Ao  
IAP - INSTITUTO AMBIENTAL DO PARANÁ  
Ilmº Sr. LINDSLEY DA SILVA RASCA RODRIGUES  
M.D. Presidente do IAP  
Rua Engº Rebouças, 1206  
80215-100 - CURITIBA/PR

Ao  
IBAMA - Instituto Bras. do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis  
ILMº SR. MARINHO ELÍGIO GONÇALVES  
Gerente Executivo do IBAMA no Paraná  
Rua Brigadeiro Franco, 1733- Centro  
80420-200 - CURITIBA/PR

**Assunto: Cargas de produtos perigosos.**

Servimo-nos da presente para, em cumprimento a Cláusula Sétima do Termo de Compromisso celebrado com esse IBAMA e IAP, encaminhar, em anexo, relação de produtos perigosos transportados pela ALL no Estado do Paraná, referente ao mês de Setembro Ide 2003.

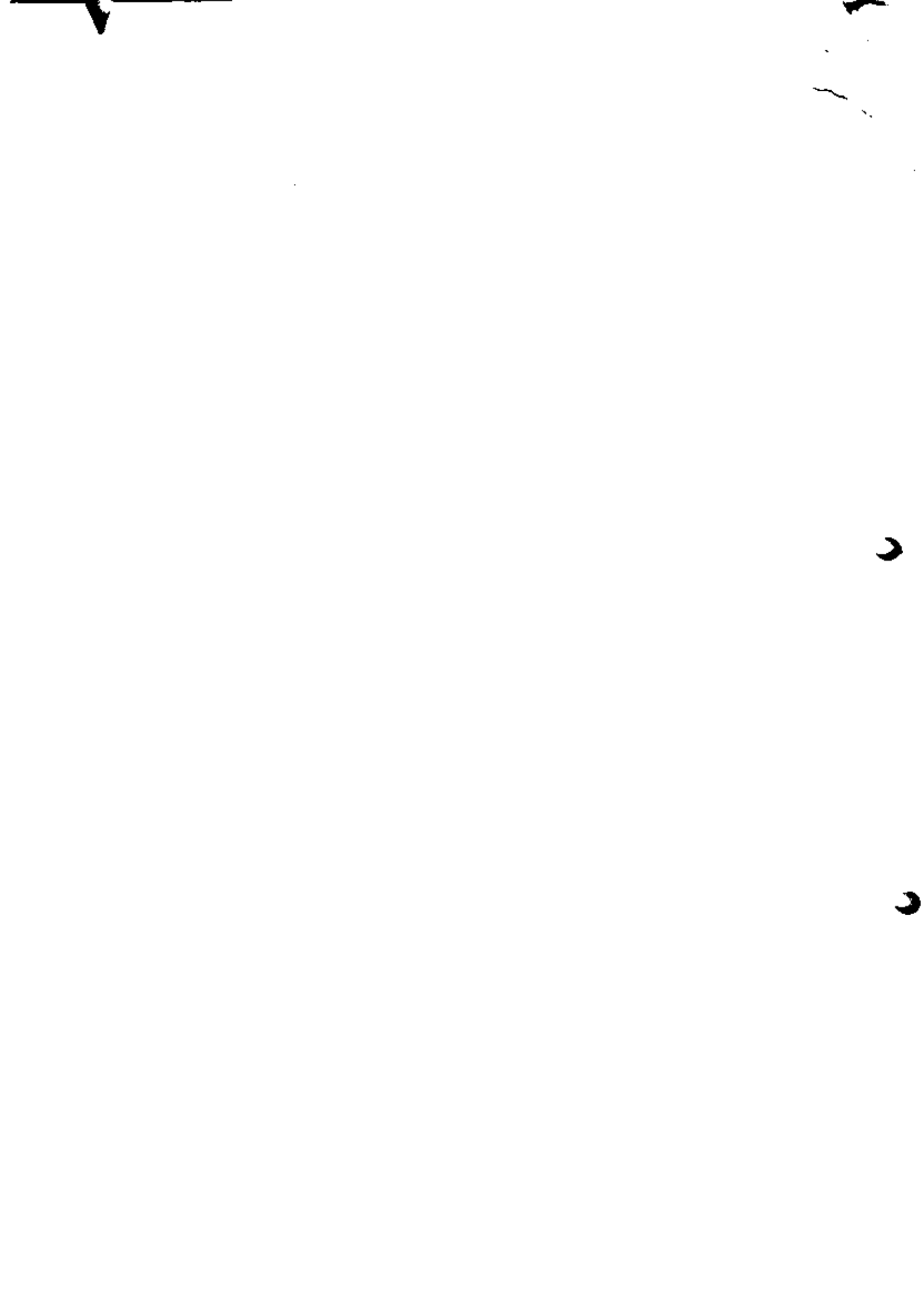
Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de elevada consideração e apreço.

Atenciosamente,

  
DURVAL NASCIMENTO NETO  
Coordenador de Meio Ambiente e Segurança Industrial

NLA - Doc.  
22/10/03  
S. Silva

28 10 03





AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA  
Delara

Fis.: 427
Proc.: 3534/00-42
Rubr.: 8

Gerência de Planejamento e Controle da Produção

Volume de Combustíveis Transportado no Paraná em SETEMBRO/03

Produto	Origem	Destino	Vagões	Tu
Alcool Anidro	Nte Paraná/Ourinhos	RS	470	22.021
Alcool Hidratado	Nte Paraná/Ourinhos	RS	153	7.192
Alcool Anidro	Nte Paraná/Ourinhos	PR	412	19.253
Alcool Hidratado	Nte Paraná/Ourinhos	PR	216	10.284
Diesel	Araucária	SP	759	38.080
Gasolina	Paraná	SP	211	9.249
Gasolina	Paraná	PR	401	17.545
Diesel	Paraná	PR	1.568	78.783
Fuel Oil	Paraná	PR	1.271	46.902
<b>Total</b>			<b>5.461</b>	<b>249.309</b>





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

**PARECER TÉCNICO Nº 162 COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA**

Brasília, 3 de dezembro de 2003.

**Dos Técnicos:** Augusto Carlos Quintanilha de Hollanda Cunha - Administrador  
Ludmila Ladeira Alves de Brito - Analista Ambiental

**Ao:** **Dr. Jorge Luiz Britto Cunha Reis**  
**Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos**

**Assunto:** Parecer Técnico referente à solicitação de Licença de Ampliação do Desvio Ferroviário de Reserva (Paraná), pertencente à AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA".

**Processo:** 02017.003534/00-90

## **1. INTRODUÇÃO**

---

Este Parecer Técnico tem como objetivo a manifestação do IBAMA no tocante à solicitação de Licença de Instalação para ampliação do Pátio de Reserva, no Paraná. Tal ampliação se deve a um incremento da movimentação de cargas, basicamente grãos, que demanda uma melhor estrutura do pátio em questão para garantir maior segurança e agilidade no transporte.

É importante ressaltar que o trecho compreendido entre Apucarana e Uvaranas, que engloba o Pátio de Reserva, está sendo licenciado dentro do processo de regularização da Malha Ferroviária Sul da ALL, e será objeto da próxima Licença de Operação a ser emitida.





## 2. ANÁLISE

De acordo com o relatório da vistoria realizada no trecho Apucarana-Reserva e Reserva-Uvaranas (entre outros), realizada entre os dias 02 e 03 de julho de 2003, a estação de Reserva possui apenas estruturas administrativas e de pessoal, como um pequeno escritório de controle, e um alojamento para pernoite do pessoal da empresa. Pôde também ser observada uma grande estocagem de madeira nesta estação. Os pontos de Latitude – Longitude da Estação de Reserva coletados durante a vistoria são, respectivamente, -24°38'26,38" e -50°54'33,46".

A obra de ampliação do pátio de Reserva, objeto desta análise consiste no aumento do desvio existente em 400m, com entrada no Km 407+282, totalizando 2062 m<sup>2</sup> de área útil após a ampliação.

De acordo com o documento apresentado, o local de ampliação encontra-se na área rural do município de Reserva/PR, e de acordo com a classificação do IBGE 2000, a área em questão encontra-se incluída na zona neotropical e faz parte da Floresta Ombrófila Mista, formando uma fase de transição com os Campos Gerais. A área a ser diretamente afetada, no entanto, encontra-se totalmente antropizada, sendo seu entorno caracterizado pela presença de pastagens e áreas agrícolas para a produção de grãos.

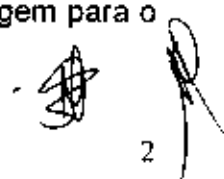
A área afetada apresenta um princípio de revegetação, onde se encontram basicamente espécies pioneiras (aroeira) e capazes de colonizar ambientes alterados (*Baccharis*). No total, devem ser retiradas aproximadamente 25 árvores, com um volume estimado de 15m<sup>3</sup>. Tal retirada de vegetação deve ser objeto de uma autorização de supressão, a ser emitida por este Instituto.

Ladeando a linha na margem esquerda existe uma estrada rural secundária, que margeia toda a extensão do pátio e parte da linha. Do lado direito encontra-se uma propriedade rural, cuja principal atividade é a pecuária.

O pátio de Reserva localiza-se na bacia do Rio Ivai, não tendo sido observada, entretanto, a presença de nascentes ou corpos hídricos próximos ao empreendimento.

Dentre os impactos ambientais desta implantação, destacados pelo relatório, destaca-se o corte do morro adjacente a linha, pelo seu lado direito, que compreende 12.473,510m<sup>3</sup>. Além disto, faz-se necessário para o nivelamento da via um pequeno aterro de 152,00m<sup>2</sup>, localizado no km 405+100. Não são apresentados, no entanto, as áreas de bota fora e empréstimo a serem utilizadas, em decorrência da movimentação de terras. Existe uma indicação, no entanto, de que o material retirado seja doado à administração pública do Município de Reserva, para o uso em revestimento de estradas rurais. Tais informações são essenciais para a concessão da Licença de Instalação da obra.

Deve ser construído ainda, junto à ampliação do desvio, o sistema de drenagem para o escoamento devido das águas pluviais.



Faint, illegible markings or text in the top left corner.





### 3. CONCLUSÃO

A obra proposta, devido ao seu pequeno porte e as características da área a ser afetada, não apresenta significativos impactos ambientais, sendo em sua grande maioria localizados e temporários. No entanto, as intervenções necessárias à instalação do desvio – supressão de vegetação, corte e aterro – devem ser objeto de um Plano de Controle Ambiental, a fim de que os impactos sejam controlados e eventualmente mitigados ou compensados. Ainda, para que a Licença de Instalação para a ampliação do desvio ferroviário do Pátio de Reserva/PR seja concedida, devem ser apresentados a este Instituto os seguintes documentos:

- Solicitação de autorização de Supressão de Vegetação, compilando os seguintes dados:
  - ✓ georreferenciamento da área de vegetação a ser suprimida;
  - ✓ estimativa da área de supressão;
  - ✓ estimativa do volume de material lenhoso a ser retirado.
- Determinação da área de botafora ou alternativa de destinação final para o material a ser retirado no corte previsto.
- Caso seja necessária, determinação da área de empréstimo para a execução do aterro previsto.

À consideração superior,

  
Augusto Carlos Quintanilha Holanda Cunha  
Administrador - CRTA/RJ-nº 11.554

  
Ludmila Ladeira Alves de Brito  
Analista Ambiental

10

11

12

Fis.: 430
Proc.: 3534/004
Rub.: 18



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

OFÍCIO Nº 676 /2003 – CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 05 de dezembro de 2003

A Sua Senhoria, o Senhor  
**Durval Nascimento Neto**  
Coordenador de Meio Ambiente e Segurança  
ALL – América Latina Logística do Brasil S/A  
Rua Emílio Bertolini, 100  
Vilas Oficinas - CURITIBA / PR CEP – 82.920 – 030  
Tel: (041) 321-7388 / Fax: (041) 321-7358

Senhor Coordenador,

1. No âmbito do licenciamento ambiental da ampliação do Desvio Ferroviário de Reserva, solicito que sejam enviados os seguintes documentos complementares:
  - Solicitação de autorização de Supressão de Vegetação, compilando os seguintes dados:
    - georreferenciamento da área de vegetação a ser suprimida;
    - estimativa da área de supressão;
    - estimativa do volume de material lenhoso a ser retirado.
  - Determinação da área de bota-fora ou alternativa de destinação final para o material a ser retirado no corte previsto.
  - Caso seja necessária, determinação da área de empréstimo para a execução do aterro previsto.
2. Informo ainda que a solicitação de Licença de Instalação para a ampliação deverá ser publicada, conforme determina a Resolução CONAMA nº 006/86.

Atenciosamente,

  
**Luiz Felipe Kunz Jr.**  
Coordenador Geral de Licenciamento Ambiental



Fls.: 430a  
Proc.: 3534/00-12  
Rubr.: 8



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

OFÍCIO Nº 692/2003 – CGLIC/DILIQ/IBAMA

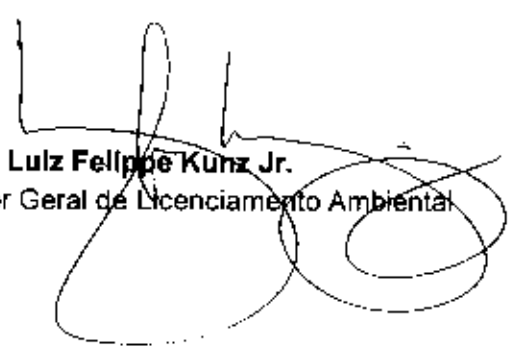
Brasília, 12 de dezembro de 2003

A Sua Senhoria, o Senhor  
**Durval Nascimento Neto**  
Coordenador de Meio Ambiente e Segurança  
ALL – América Latina Logística do Brasil S/A  
Rua Emilio Bertolini, 100  
Vilas Oficinas - CURITIBA / PR CEP – 82.920 – 030  
Tel: (041) 321-7388 / Fax: (041) 321-7358

Senhor Coordenador,

- No âmbito do licenciamento ambiental da ampliação do Desvio Ferroviário de Reserva, solicito que sejam enviados os seguintes de documentos complementares:
  - Solicitação de autorização de Supressão de Vegetação, compilando os seguintes dados:
    - georreferenciamento da área de vegetação a ser suprimida;
    - estimativa da área de supressão;
    - estimativa do volume de material lenhoso a ser retirado.
  - Determinação da área de bota-fora ou alternativa de destinação final para o material a ser retirado no corte previsto.
  - Caso seja necessária, determinação da área de empréstimo para a execução do aterro previsto.
- Informo ainda que a solicitação de Licença de Instalação para a ampliação deverá ser publicada, conforme determina a Resolução CONAMA nº 006/86.

Atenciosamente,

  
**Luiz Felipe Kunz Jr.**  
Coordenador Geral de Licenciamento Ambiental





PROTÓCOLO  
DILIQ/IBAMA

Nº 20100.011554/03

Data: 16/12/03

Recebido:

Fis.: 431
Proc.: 3534/0042
Ass.: IB



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA  
GERÊNCIA EXECUTIVA NO ESTADO DO PARANÁ


**MEMO Nº 95/03-NLA-IBAMA/PR**

Curitiba, 08 de Dezembro de 2003.

Senhor Coordenador Geral,

Segue anexo a este, o relatório referente ao mês de Outubro de 2003 de Cargas de Produtos Perigosos, da empresa América Latina Logística – Declara, para conhecimento e anexação ao processo de Licenciamento Ambiental nº 02017.002821/03-99 de 14/07/2003, que encontra-se nesta DILIQ/CGLIQ.

Atenciosamente,

  
Engº Fta/ Sergio Roberto Xavier  
Coordenador de Licenciamento Ambiental  
IBAMA/PR

Ilmo. Sr. Coordenador Geral DILIQ  
Dr. Luiz Felipe Kunz Júnior  
Brasília/DF

À

COAIR

Dr. Jorge Luiz

19/12/03

EPF

Cátia Frota Parente  
CGLIC/DILIG/IBAMA

A Dra Ludiva  
Dra Terese  
Para conhecimentos

Em, 24-12-2003

Jorge Luiz

Coordenador de Controle e Fiscalização  
CGLIC/DILIG/IBAMA



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA  
Delara

Nº:	432
Proc.:	3534/0042
Rubr.:	18

Carta nº 140/CMASI/03

Curitiba, 11 de Novembro de 2003.

Ao  
IAP - INSTITUTO AMBIENTAL DO PARANÁ  
Ilmº Sr. LINDSLEY DA SILVA RASCA RODRIGUES  
M.D. Presidente do IAP  
Rua Engº Rebouças, 1206  
80215-100 - CURITIBA/PR

Ao  
IBAMA - Instituto Bras. do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis  
ILMº SR. MARINO ELÍGIO GONÇALVES  
Gerente Executivo do IBAMA no Paraná  
Rua Brigadeiro Franco, 1733- Centro  
80420-200 - CURITIBA/PR

**Assunto: Cargas de produtos perigosos.**

Servimo-nos da presente para, em cumprimento a Cláusula Sétima do Termo de Compromisso celebrado com esse IBAMA e IAP, encaminhar, em anexo, relação de produtos perigosos transportados pela ALL no Estado do Paraná, referente ao mês de Outubro de 2003.

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

Atenciosamente,

  
**DURVAL NASCIMENTO NETO**  
Coordenador de Meio Ambiente e Segurança Industrial

*Ass: HLA*  
*02/12/2003*

Em Curitiba, em 11 de Novembro de 2003.

28 11 03



1



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA  
Delora

Fis.:	_____
Proc.:	_____
Rubr.:	_____

**Gerência de Planejamento e Controle da Produção**

**Volume de Combustíveis Transportado no Paraná em OUTUBRO/03**

Produto	Origem	Destino	Vagões	Tu
Alcool Anidro	Nte Paraná/Ourinhos	RS	385	18.582
Alcool Hidratado	Nte Paraná/Ourinhos	RS	131	6.271
Alcool Anidro	Nte Paraná/Ourinhos	PR	447	21.309
Alcool Hidratado	Nte Paraná/Ourinhos	PR	224	10.943
Diesel	Araucária	SP	786	40.023
Gasolina	Paraná	SP	212	9.747
Gasolina	Paraná	PR	447	20.371
Diesel	Paraná	PR	1.672	85.819
Fuel Oil	Paraná	PR	1.751	65.460
<b>Total</b>			<b>6.055</b>	<b>278.525</b>





AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA  
Delora

PROTOCOLO

DILIQU/IBAMA

Nº 20100011999/03 -27

Data: 30/12/03

Recebido: Duane

Nº: 433
Proc.: 25231/004
Subr.: 16

Carta nº 161/CMASI/03

Curitiba, 16 de dezembro de 2003.

Ao  
IBAMA – Instituto Bras. do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis  
Diretoria de Licenciamento Ambiental  
ILMº SR. Luz Felipe Kunz Jr.  
Coordenador de Licenciamento Ambiental  
Edifício Sede do IBAMA, Bloco “C”

**Assunto: Resposta ao Ofício n.º 676/2003 – CGLIC/DILIQ/IBAMA**

Prezado Senhor,

Cumprimentando-vos cordialmente, informamos que em uma nova avaliação do local averiguamos que não será necessária a supressão de vegetação arbórea, visto que a movimentação de solo no local será mínima.

O material oriundo do corte previsto, será entregue a administração municipal de Reserva-PR, para ser utilizado no macadame de estradas secundárias e rurais, ressaltando que não serão necessárias áreas de empréstimo uma vez que o material utilizado no aterro previsto será proveniente do próprio corte.

Segue em anexo, cópia da publicação do requerimento de Licença de Ampliação.

Atenciosamente,



SADIOMAR SANTOS

COORDENAÇÃO DE MEIO AMBIENTE E SEGURANÇA INDUSTRIAL

A colic mm

30/12/03

elone

A  
COAIR

Ufr. Jorge Luiz

5/1104

CFP  
Cátia Frota Parente  
CGLIC/DILIQ/IBAMA

A Dra Ludmila

Paes Terese

Para avaliar.

Em, 6-1-2004

Jorge Luiz  
Jorge Luiz Frota Parente  
Coordenador de Licenciatura  
CGLIC/DILIQ/IBAMA



Fis.: 6.314  
Proc.: 3034/00-12  
Rubr.: ~~48~~

# PUBLICAÇÃO EDITAL

Diário **OFICIAL** Paraná

| 18 | 5ª feira | 18/Dez/2003

NR 10354 - DE 17.00 - 18/12/03



V. 011 - ANEXO A LEI Nº 10.257/01 DE BRASÍLIA, D. 04  
DE 05/06/01, QUE CRIA O INSTITUTO BRASILEIRO DE RECURSOS  
HUMANOS E DETERMINA O REGIME JURÍDICO DE SEUS COLABORADORES  
EM REGIME DE RENOVAÇÃO ANUAL, RESOLUÇÃO Nº

NR 10354 - DE 17.00 - 18/12/03





Fls.: 435
Proc.: 3534/0042
Rubr.: TP

**DOCUMENTO**

Nº Documento : 10100.007399/03

Nº Original : 282/03

Interessado : SECEX/MMA

Data : 9/12/2003

Assunto : ENC. RELATORIO DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL DA AMERICA LATINA LOGISTICA SOLICITANDO MANIFESTAÇÃO PRINCIPALMENTE EM RELAÇÃO A SITUAÇÃO DAS LICENÇAS DE OPERAÇÃO. (PROT. 21881/03).

10/12/03  
10100.009889/03 - 96  
10/12/03  
*[Handwritten Signature]*

**ANDAMENTO**

De : GABIN

Para : DILIQ

Data de Andamento: 9/12/2003 10:02:59

Observação: DE ORDEM PARA PROVIDÊNCIAS PERTINENTES.

Assinatura da Chefia do(a) GABIN

*Inati Simplicia G. R. R. R.*

Chefe do Gabinete

IBAMA


Confirmando o recebimento do documento acima descrito,

Assinatura e Carimbo

11 DEZ 2003

A  
CG LIC

11/12/03

  
Fernando Marques  
Assessor  
DILIC/IBAMF

A  
COAIR

Dr. Jorge Luiz

15/12/03

eff

A Dra. Lucimila

Faca chegar o fco  
aos interessados e  
ofico a SEEX/MMA.

Em, 26/12/2003

  
Jorge Luiz Brito Cunha Reis  
Coordenador de Licenciamento  
IBAMF/DILIC/COGEL

Fls.: 431  
Proc.: 3534/00 42  
Rubr.: B



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
SECRETARIA EXECUTIVA

OFÍCIO Nº 282 /2003/AA/SECEX/MMA

Brasília, 28 de novembro de 2003.

A Sua Senhoria a Senhora  
**INAH SIMONETTI GUATURA**  
Chefe de Gabinete do Presidente do Ibama  
Brasília/ DF

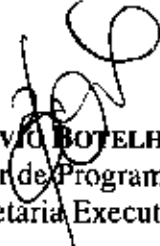
Assunto: **Processo de Licenciamento Ambiental.**

Senhora Chefe,

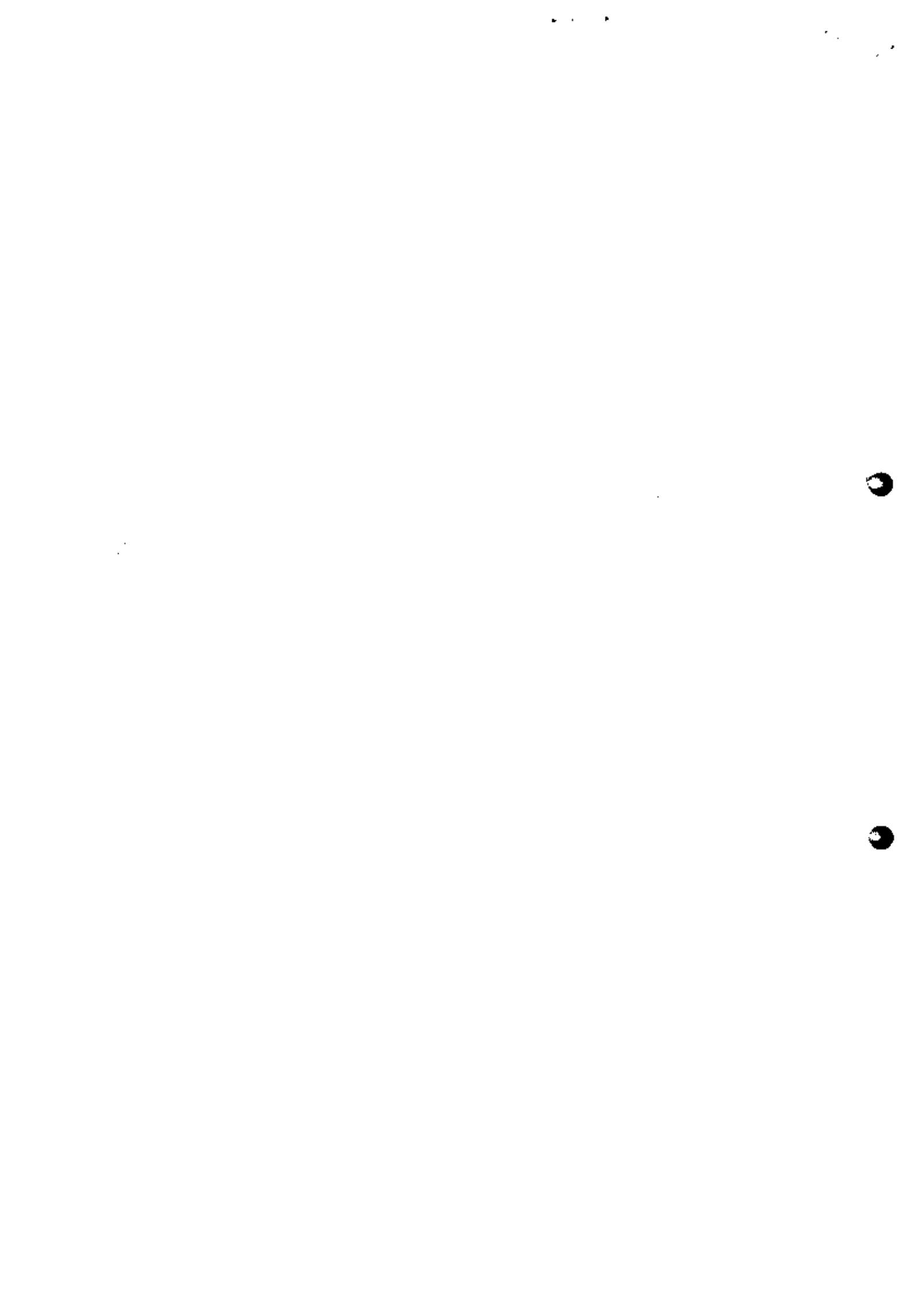
Encaminho a Vossa Senhoria para conhecimento e providências desse Instituto, o Ofício nº 874/203-SAG/C.CIVIL-PR, de 20 de novembro de 2003, da Casa Civil da Presidência da República, solicitando informações sobre o Processo de Licenciamento Ambiental da América Latina Logística.

Por oportuno, solicito sejam prestados diretamente ao interessado os esclarecimentos quanto às providências que foram adotadas por esse Instituto em relação ao assunto, reportando-se posteriormente a esta Secex.

Atenciosamente,

  
**SILVIO BOTELHO**  
Diretor de Programa da  
Secretaria Executiva

"Papel não clorado, com menor custo ambiental"





Fls.:	437
Proc.:	3531/0002
Rubr.:	AB

**Ministério do Meio Ambiente**  
**Apoio Administrativo da Secretaria Executiva**

**Protocolo Geral**

(Nº de Protocolo: 00000.021881/2003-00)

**Data do Protocolo:** 24/11/2003

**Hora do Protocolo:** 16:14:34

**Nº do Documento:** 874

**Data do Documento:** 20/11/2003

**Tipo do Documento:** OFICIO

**Procedência:** [Luiz Alberto dos Santos - Subchefe da SAG/PR] [BRASIL] [DF] [BRASILIA]

**Interessado:** Subchefia de Coordenação da Ação Governamental da Casa Civil da Presidência da República

**Resumo:** Solicita manifestação do MMA quanto ao contido no Relatório do Processo de Licenciamento Ambiental da ALL (América Latina Logística), principalmente em relação à situação da emissão das Licenças de Operação.

**Cadastro:** [Ministério do Meio Ambiente] | [Apoio Administrativo da Secretaria Executiva] | [João Batista da Silva] | [EST6020]

**TRAMITAÇÕES**

**Data da Tramitação:** 24/11/2003

**Hora da Tramitação:** 16:17:28

**Destino:** [Gabinete da Secretaria Executiva]

**Despacho:**

**Cadastro:** [Ministério do Meio Ambiente] | [Apoio Administrativo da Secretaria Executiva] | [João Batista da Silva] | [EST6020]

**ANEXOS**

**DOCUMENTOS VINCULADOS**







00001.019328/2003-51

Fis.:	438
Proc.:	3534/0042
Rubr.:	18

**PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA**  
Casa Civil

Subchefia de Coordenação da Ação Governamental  
Praça dos Três Poderes – Palácio do Planalto, 4.º andar  
CEP: 70150-900 – Brasília - DF  
Telefones: (61) 411-1458/1457 – Fax: 322-2806

**Ofício nº 874/2003 – SAG/C. Civil – PR**

Brasília, 20 de novembro de 2003.

A Sua Excelência o Senhor  
**CLAUDIO LANGONE**  
Secretário-Executivo do Ministério do Meio Ambiente  
Esplanada dos Ministérios, Bloco B  
CEP: 70.068-900 - Brasília - DF

**Assunto: Relatório do Processo de Licenciamento Ambiental da ALL**

Senhor Secretário-Executivo,

A fim de permitir a adequada avaliação do assunto, solicito a manifestação desse Ministério quanto ao contido no Relatório do Processo de Licenciamento Ambiental da ALL (América Latina Logística), principalmente em relação à situação da emissão das Licenças de Operação.

Atenciosamente,

  
**LUIZ ALBERTO DOS SANTOS**  
Subchefe da SAG

Recibido na SECEX/MMA	
Data:	24/11/2003
Nº Registro:	
Ao:	15:30 horas
Ass:	Blamona

HAC/SAG/C. Civil - PR





AMERICA LATINA LOGISTICA  
Delora

Fis.:	434
Proc.:	3534/004
Rubr.:	B

## RELATÓRIO DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL DA ALL

Durante o longo período em que operou a Malha Ferroviária Brasileira, a RFFSA não detinha licenças ambientais específicas para a operação.

Com a transferência da concessão para a exploração do serviço público de transporte ferroviário de carga da Malha Sul e o arrendamento dos bens necessários à operação à ALL, esta concessionária vem buscando regularizar tal situação, por meio da adequação e do atendimento à legislação vigente sobre a matéria ambiental.

Conforme histórico que segue, a ALL iniciou processo de regularização, visando à obtenção das licenças exigidas pelo órgãos ambientais. Ressalte-se que, em consulta aos órgãos estaduais, estes posicionaram-se no sentido de que a competência para a concessão do licenciamento à ALL era de esfera federal, cujo órgão correspondente é o IBAMA.

### Histórico

- 26/10/2000 - A ALL apresentou pedido ao IBAMA requerendo a Licença de Operação – LO da Malha Ferroviária Sul.
- 27/11/2000 – Pelo Ofício nº 279/2000 – IBAMA/Diretoria de Controle Ambiental/DEREL, o IBAMA informou que o licenciamento requerido dependeria da realização de vistorias, ao longo do trecho, por técnicos.
- 14/07/2001 – A ALL encaminhou ao IBAMA proposta de Termo de Referência para o licenciamento ambiental da Malha Ferroviária sob concessão da ALL.
- 31/07/2001 – Por meio do Ofício nº 222/01 – IBAMA/DLQA/COGEL, o IBAMA aceitou o Termo de Referência apresentado, informando que a abordagem dada ao licenciamento para o empreendimento existente e em operação é pertinente, devendo restringir-se a Licença de Operação – LO e a estudos ambientais simplificados.
- 08/08/2001 – Pelas Cartas 531/GRCMA/01, 543/GRCMA/01 e 544/GRCMA/01, a ALL informou aos órgãos ambientais estaduais (IAP – Instituto Ambiental do Paraná, FATMA – Fundação de Meio Ambiente de Santa Catarina e FEPAM – Fundação Estadual de Proteção Ambiental do Rio Grande do Sul) sobre o processo de licenciamento ambiental junto ao IBAMA.

O único órgão a se manifestar foi o IAP – Instituto Ambiental do Paraná, o qual, em 01 de outubro de 2001, por meio do Ofício nº 313/2001 –





AMERICA LATINA LOGISTICA  
Delara

Fls.: 440
Proc.: 2534/00-42
Rubr.: B

IAP/DIRAM-DLE, informou estar ciente do acompanhamento e do licenciamento pelo IBAMA, cabendo ao IAP somente tomar conhecimento dos estudos apresentados.

- 16/07/2002 – Por meio da Carta nº 349/GRCMA/02, a ALL encaminhou ao IBAMA o Estudo de Impacto Ambiental, referente aos trechos de Rio Branco do Sul – Paranaguá/Pr e de Diretor Pestana – Rio Pardo/RS.
- 26/11/2002 – Pelo Ofício nº 560 – IBAMA/DILIQ/CGLC, o IBAMA informou novamente que aceitou o Termo de Referência proposto pela ALL, cujo processo regularizará o empreendimento ferroviário, o qual se encontra em operação desde a época da RFFSA, bem como que as vistorias nos trechos entre Rio Branco do Sul – Curitiba - Paranaguá seriam realizadas.
- 11/02/2003 – Por meio da Carta nº 15/CMASI/03, a ALL protocolou no IBAMA os estudos ambientais referentes aos trechos do Paraná.
- 09/05/2003 – Pelo Ofício nº 303/2003 – CGLIC/DILIQ/IBAMA, o IBAMA informou que realizaria as vistorias técnicas, entre 14 e 30 de maio de 2003, nos trechos do Paraná (Rio Negro – Pinhais, Balsa Nova – Joaquim Murinho, Uvaranas – Pinhalzinho e Uvaranas - Guarapuava) e no trecho do Rio Grande do Sul entre Rio Pardo - Diretor Pestana.
- 10/03/2003 – Por meio do Ofício nº 164/2003 – CGLIC/DILIQ/IBAMA, foi emitida a Licença de Operação – LO nº 290/2002 do trecho Rio Branco do Sul – Curitiba e Curitiba – Paranaguá.
- 25/06/2003 – Por fax, o IBAMA informa a conclusão das vistorias nos trechos do Paraná entre os dias 29 de junho e 04 de julho de 2003.

Observe-se que a ALL possui, desde o ano 2000, a Licença de Operação para o transporte ferroviário de produtos perigosos emitida pela FEPAM – RS.

### **Impactos decorrentes da obtenção ou não da Licença de Operação--LO**

- A não emissão das Licenças de Operação acarretará prejuízos irreversíveis aos planos de investimento da ALL pela perda da linha de crédito junto ao BNDES, o que poderá levar ao não atingimento das metas previstas no Contrato de Concessão.
- É obrigação da concessionária cumprir e fazer cumprir as disposições contratuais pertinentes à prestação de serviço de transporte ferroviário concedido e prover todos os recursos necessários para a realização dos investimentos necessários à manutenção e ao aperfeiçoamento do serviço





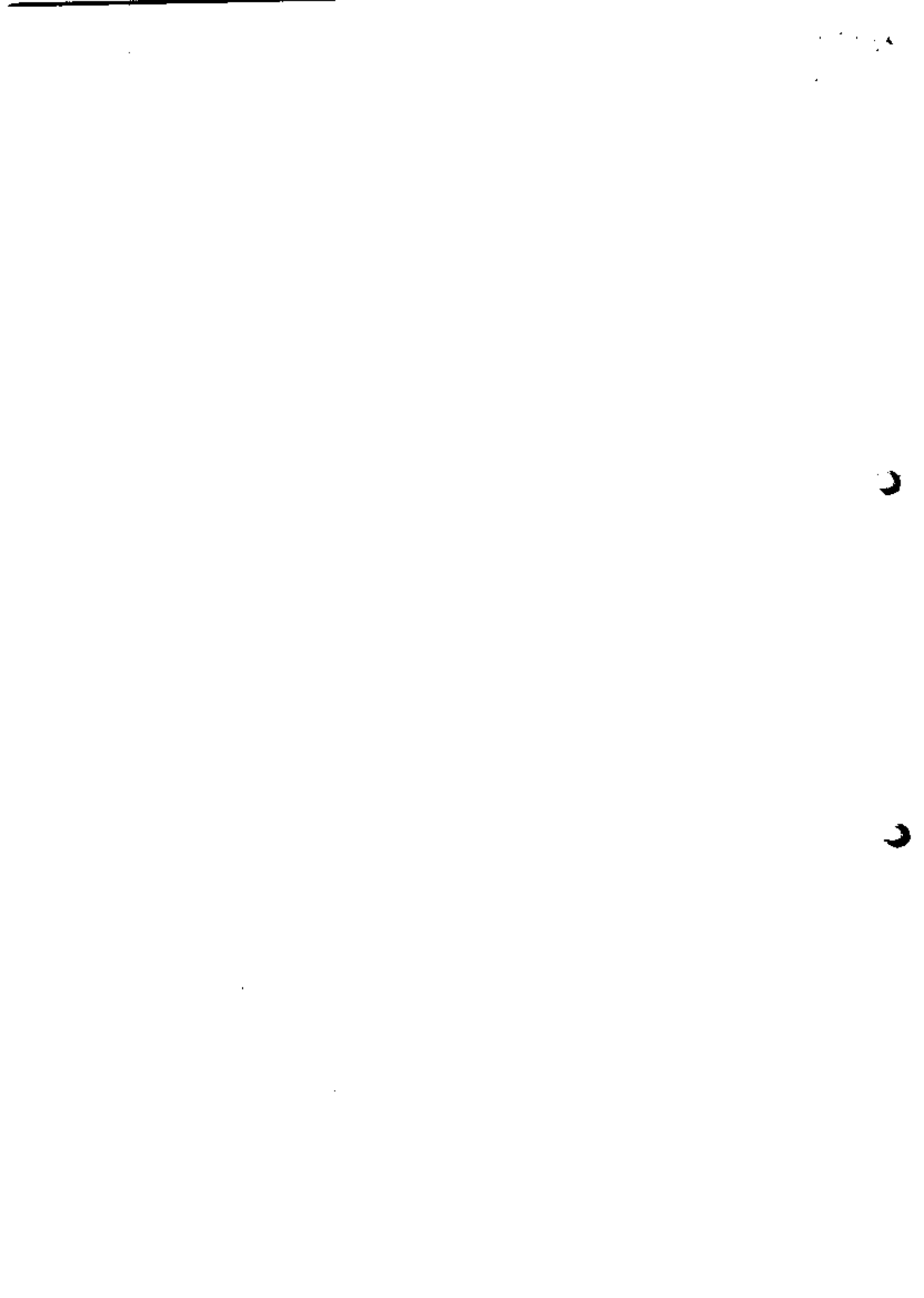
AMERICA LATINA LOGÍSTICA  
Delara

Fis.:	441
Proc.:	2534/00-42
Rubr.:	PB

público de transporte de carga, sempre visando ao atendimento eficaz e adequado aos usuários.

- O Contrato de Concessão e o Contrato de Arrendamento prevêm a obrigação da concessionária de zelar pela integridade dos bens vinculados à concessão, mantendo-os em perfeitas condições de funcionamento e conservação, incluindo a guarda, a segurança, a conservação e a manutenção das vias férreas.
- O investimento solicitado ao BNDES será utilizado para a compra de 30 (trinta) novas locomotivas, materiais para a via permanente, sinalização, melhorias nas instalações operacionais, construção de estações de tratamento de efluentes, compra de equipamentos para atendimento emergencial, entre outros investimentos com objetivo de aumentar a segurança e capacidade do transporte para o escoamento da safra agrícola de 2004.
- Em 2003, a ALL transportou 21 (vinte e um) milhões de toneladas em produtos e, em 2004, há previsão de transporte de mais de 25 (vinte e cinco) milhões de toneladas.
- É evidente e inquestionável o interesse público na realização do transporte de cargas por linha férrea, pois permite a transferência da maioria do volume de carga atualmente transportado por via rodoviária para os trens. Tal meio de transporte é mais vantajoso para a coletividade frente às demais opções, por ser eficaz, menos poluente, mais seguro, com tarifas módicas e ágil, bem como imprescindível às atividades agrícolas, comerciais e industriais locais, além de desonerar a União da necessidade de construção e freqüente manutenção das rodovias, em razão da diminuição do fluxo de "cargas pesadas" por meio delas transportado.
- A concessionária tem por obrigação prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, sem qualquer tipo de discriminação e sem incorrer em abuso de poder econômico, atendendo às condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas, ainda zelar pela integridade dos bens vinculados a concessão, mantendo-os em perfeitas condições de funcionamento e conservação.
- Ressalte-se que a fiscalização do IBAMA já concluiu seus trabalhos constatando a regularidade dos trechos.

A emissão da Licença de Operação é de competência exclusiva do IBAMA e encontra-se condicionada à eventual consulta dos órgãos ambientais estaduais, cuja manifestação é condicionante de sua manutenção.







SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA

**INFORMAÇÃO TÉCNICA Nº001/2004**

**Assunto:** Licenciamento Ambiental da Ampliação do Desvio Ferroviário de Reserva (Paraná), pertencente à América Latina Logística.

**Data:** 15 de janeiro de 2004

**Processo nº** 02017.003534/00-90

Em 05 de dezembro de 2003 foi enviado à ALL do Brasil S/A o Ofício nº 676/2003, que solicitava informações complementares aos documentos apresentados junto à solicitação de Licença de Ampliação para o Desvio Ferroviário de Reserva (Paraná). Foram requeridos os seguintes dados:

- Solicitação de autorização de Supressão de Vegetação, compilando os seguintes dados:
  - georreferenciamento da área de vegetação a ser suprimida;
  - estimativa da área de supressão;
  - estimativa do volume de material lenhoso a ser retirado.
- Determinação da área de bota-fora ou alternativa de destinação final para o material a ser retirado no corte previsto.
- Caso seja necessária, determinação da área de empréstimo para a execução do aterro previsto.

A ALL respondeu através da Carta nº161/CMAS/03 que, mediante nova avaliação do local, não será necessária supressão arbórea, e o material oriundo do corte previsto será utilizado no aterro previsto na obra e o restante destinado à administração municipal de Reserva para ser utilizado no macadame de estradas secundárias e rurais.

Visto isso, não existem óbices para a concessão da Licença de Instalação, desde que condicionada a:

- Apresentar, em 30 (trinta) dias, Plano Ambiental de Construção, contemplando os seguintes itens:
  - Segurança de trabalho e educação ambiental;
  - Medidas de controle ambiental das obras de implantação (controle de erosão, resíduos domésticos, etc.)
  - Gerenciamento dos resíduos de construção civil da obra, privilegiando reaproveitamento e reciclagem.
- Apresentar, em 30 (trinta) dias, o cronograma executivo das obras.
- Apresentar relatórios trimestrais de andamento das obras.

À consideração superior,

  
Ludmila Ladeira Alves de Sá  
Analista Ambiental  
COARCOLOGIA





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

OFÍCIO nº 036 /2004 – DILIQ/IBAMA

Brasília, 16 de janeiro de 2004.

A Sua Senhoria o Senhor  
**SÍLVIO BOTELHO**  
Diretor de Programa da Secretaria Executiva - MMA  
Esplanada dos Ministérios, Bloco B  
CEP: 70068-900, Brasília/DF

Senhor Diretor,

1. Em resposta ao Ofício Nº282/2003/AA/SECEX/MMA, informo que o processo de licenciamento ambiental da América Latina Logística vem sendo realizado por trechos da malha ferroviária sul, tendo sido concedida a Licença de Operação nº290/2002, referente aos trechos denominados Rio Branco do Sul – Curitiba e Curitiba – Paranaguá, ambos no estado do Paraná, válida até 07 de Abril de 2007.
2. Já o trecho o trecho Diretor Pestana – Rio Pardo, no Rio Grande do Sul, e os trechos no Paraná Pinhais – Rio Negro, Balsa Nova – Joaquim Murtinho, Uvaranas – Pinhalzinho, Desvio Ribas – Guarapuava, Ourinhos – Londrina, Londrina – Maringá, Apucarana – Reserva, Reserva – Uvaranas, serão objeto da próxima Licença de Operação. Para a concessão desta licença se aguarda a manifestação dos órgãos estaduais.
3. De acordo com a programação proposta pelo empreendedor, a regularização de toda a malha prolongar-se-á por mais três anos, dividida em quatro diferentes trechos.

Atenciosamente,

  
**Luiz Felipe Kunz Júnior**  
Diretor Substituto de Licenciamento e Qualidade Ambiental

✓

✓



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

Fla.	444
Proc.	3534
Rubr.	

**OFÍCIO nº 035 /2004 – DILIQ/IBAMA**

Brasília, 16 de janeiro de 2004.

A Sua Senhoria o Senhor  
**LUIZ ALBERTO DOS SANTOS**  
Subchefe da SAG  
Casa Civil – Presidência da República  
Palácio do Planalto, 4º Andar  
Praça dos Três Poderes  
CEP: 70150-900, Brasília/DF  
Tel: (61) 4111458 / Fax: (61) 3222806

Senhor Subchefe,

1. Em resposta ao Ofício Nº874/2003/SAG/C. Civil – PR, informo que o processo de licenciamento ambiental da América Latina Logística vem sendo realizado por trechos da malha ferroviária sul, tendo sido concedida a Licença de Operação nº290/2002, referente aos trechos denominados Rio Branco do Sul – Curitiba e Curitiba – Paranaguá, ambos no estado do Paraná, válida até 07 de Abril de 2007.
2. Já o trecho o trecho Diretor Pestana – Rio Pardo, no Rio Grande do Sul, e os trechos no Paraná Pinhais – Rio Negro, Balsa Nova – Joaquim Murtinho, Uvaranas – Pinhalzinho, Desvio Ribas – Guarapuava, Ourinhos – Londrina, Londrina – Maringá, Apucarana – Reserva, Reserva – Uvaranas, serão objeto da próxima Licença de Operação. Para a concessão desta licença se aguarda a manifestação dos órgãos estaduais sobre os estudos apresentados.
3. De acordo com a programação proposta pelo empreendedor, a regularização de toda a malha prolongar-se-á por mais três anos, dividida em quatro diferentes trechos.

Atenciosamente,

**Luiz Felipe Kunz Júnior**  
Diretor Substituto de Licenciamento e Qualidade Ambiental

FAX TRANSMITIDO EM:
16 / 01 / 04
ÀS 10 : 00 H
RESPONSÁVEL:
<i>[Assinatura]</i>
FAX Nº:



100



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

No.	445
Proc.	35341
Ext.	2

AO Coordenador da CGLIC

Estando de acordo com o parecer nº 162/2003 e considerando o tamanho do pátio 2062 m<sup>2</sup> e considerando a informação técnica nº 001/2004 como favoráveis a concessão da licença de Instalação.

À considerando superior

Em, 20 de Junho de 2004

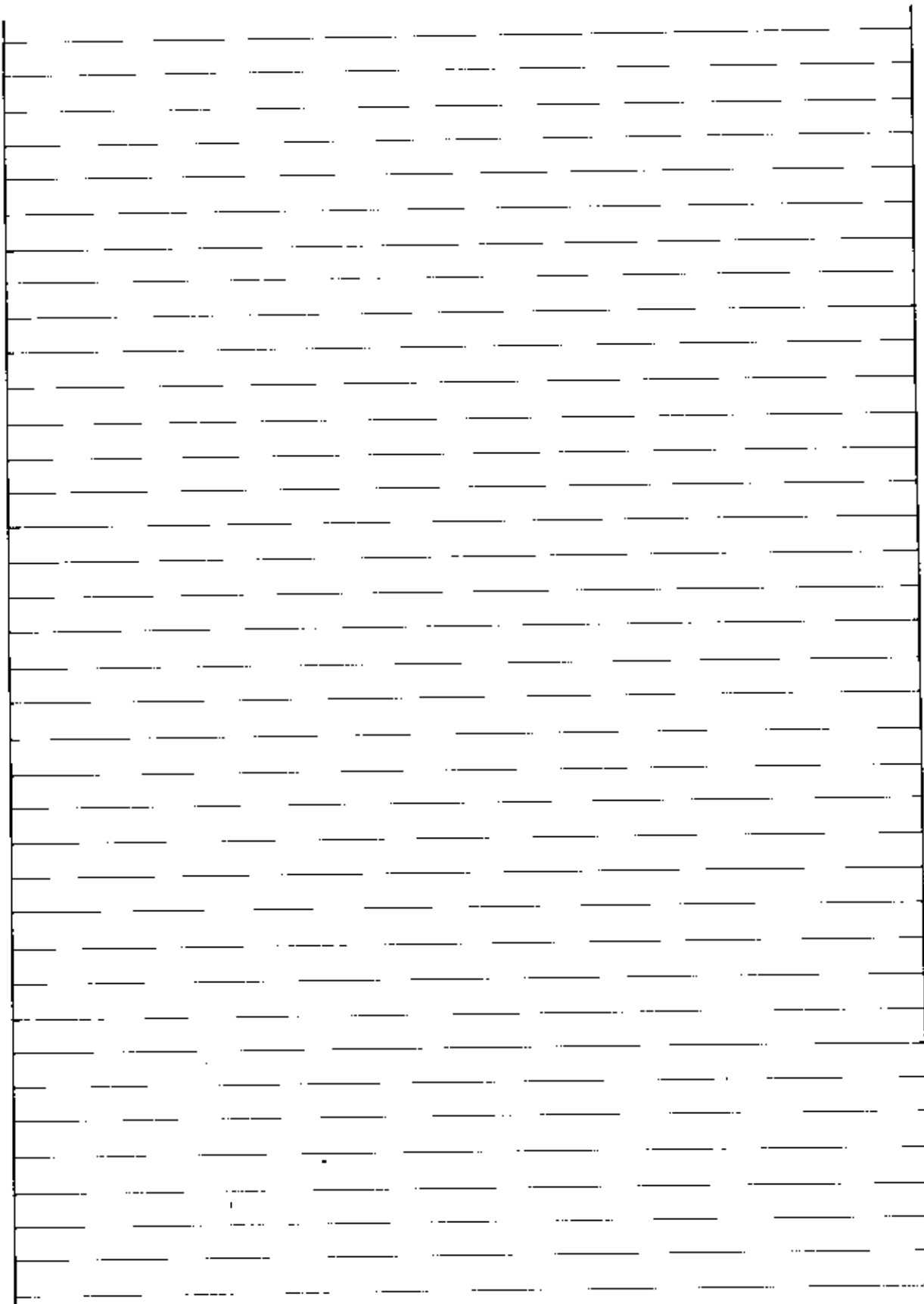
Jorge Luiz Brito Cunha Reis  
Coordenador de Licenciamento  
IBAMA/DLQA/COGEL

SR. PRESIDENTE:

Por estar de acordo com os termos da informação técnica 003/2004, e com a manifestação supra do Coordenador de Licenciamento, OPINO FAVORAVELMENTE A CONCESSÃO DA LICENÇA DE INSTALAÇÃO 264/2004 À EMPRESA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A, PARA IMPLANTAÇÃO DE AMPLIAÇÃO DO PÁTIO DE RESERVA - PR, ESTADO DO PARANÁ. À SUA CONSIDERAÇÃO.

Luiz Felipe Kunz Júnior  
Diretor Substituto de Licenciamento e Qualidade Ambiental

01/03/2004



The image shows a large, empty table with a grid structure. The table has approximately 22 columns and 40 rows. The grid is formed by thin black lines on a white background. The table is oriented vertically on the page. There are two small, dark, curved marks on the right side of the page, outside the table's border, which appear to be artifacts or scanning noise.



Fis.: 446  
Proc.: 3534/00-42  
Rubrica: 18



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

**OFÍCIO Nº 069 /2004 – DILIQ/IBAMA**

Brasília, 12 de fevereiro de 2004.

A Sua Senhoria o Senhor  
**Noeme Moreira Oliveira**  
Chefe do Departamento de Licenciamento Estratégico  
Instituto Ambiental do Paraná  
R. Engenheiro Rebouças, 1206  
80215-100 – Curitiba/PR  
Fone: (41) 3334715/ Fax: (41) 3336161

Senhor Chefe

Reportando-me ao processo de licenciamento ambiental da América Latina Logística do Brasil S/A, solicito informações sobre o andamento de análise do estudo ambiental referente a regularização deste empreendimento, enviado a este Instituto em 04 de setembro de 2003, anexo ao Ofício nº498/CGLIC/DILIQ/IBAMA. É importante destacar que a manifestação deste órgão é essencial para a conclusão do processo de licenciamento.

Atenciosamente,

**Luiz Felipe Kunz Jr.**  
Diretor Substituto de Licenciamento e Qualidade Ambiental

LJAB, GCB

**FAX TRANSMITIDO EM:**  
12 102 104  
**AS 17:45 H**  
**RESPONSÁVEL:**  
M. A. J. S.  
**FAX Nº: (41) 3336161**



Fls.: 447  
Proc.: 353400-42  
Rubr.: 48



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

**OFÍCIO Nº 070 /2004 – DILIQ/IBAMA**

Brasília, 12 de fevereiro de 2004.

A Sua Senhoria o Senhor  
**Mauro Gomes de Moura**  
Diretor Técnico  
Fundação Estadual de Proteção Ambiental – FEPAM  
R. Carlos Chagas, nº55 / 5º andar – Centro  
90030-020 – Porto Alegre/RS  
Fone/Fax : (51) 32123998 / 32124151

Senhor Diretor,

Reportando-me ao processo de licenciamento ambiental da América Latina Logística do Brasil S/A, solicito informações sobre o andamento de análise do estudo ambiental referente a regularização deste empreendimento, enviado a esta Fundação em 04 de setembro de 2003, anexo ao Ofício nº497/CGLIC/DILIQ/IBAMA. É importante destacar que a manifestação deste órgão é essencial para a conclusão do processo de licenciamento.

Atenciosamente,

**Luiz Felipe Kunz Jr.**  
Diretor Substituto de Licenciamento e Qualidade Ambiental

**FAX TRANSMITIDO EM:**  
12.02.04  
AS 14:54 H  
RESPONSÁVEL:  
dute  
**FAX Nº:**



Carta nº 10/CMASI/04

Curitiba, 12 de Janeiro de 2004.

Ao  
IBAMA  
At. Dr. JORGE LUIS BRITO CUNHA REIS  
M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos  
Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental – DILIQ  
Av. L4 norte – Bloco C – Edifício Sede do IBAMA  
70.800-200 - BRASÍLIA/DF

**Assunto: Licenciamento Ambiental do Trecho Paraná - Santa Catarina – Rio Grande do Sul**

Prezado Senhor,

Servimo-nos da presente para encaminhar, em anexo, o Estudo de Diagnóstico Ambiental e a Análise de Riscos, referente ao trecho Santa Catarina – Rio Grande do Sul e complemento do trecho do Paraná (Harmonia a Joaquim Murinho), conforme cronograma de Licenciamento Ambiental desta ALL junto a esse IBAMA para o ano de 2003.

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

Atenciosamente,

  
**DURVAL NASCIMENTO NETO**  
Coordenador Meio Ambiente e Segurança Industrial

À  
COAIR

Dr. Jorge Apuz

21.01.04

CCP


A De Teres

De Induiba

Dr. Tullio

Dr. Wilson  
Para aconhecer.

Em 27-01-2004

  
Jorge Luiz de Souza Reis  
Médico - Especialista em  
Neurologia



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
- IBAMA -  
FAX Nº 061 - 316-1306  
SCEN - Av. L4 Norte, trecho 2- CEP 70618-900 - BRASÍLIA/DF- FONE: 061 316 1290

Fis.: 449  
Proc.: 3534/w  
Rubr.: 822

**DESTINATÁRIO:** Dr. Pedro Roberto Oliveira Almeida  
Diretor da América Latina Logística do Brasil S/A

**Nº DE FAX:** (0\*\*41) 2141 7358

**DATA:** 8/3/2004

**Nº DE PÁGINAS INCLUINDO ESTA:** 02

**Nº DO DOCUMENTO:** s/nº

### MENSAGEM / TEXTO

No âmbito do Processo de Licenciamento Ambiental da ampliação do Pátio Ferroviário de Reserva, pertencente à América Latina Logística do Brasil S/A, 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, conforme as seguintes instruções:

1. Documentos para pagamento: utilizar duas guias do **Documento de Recolhimento de Receltas - DR**, uma referente ao pagamento da Licença de Operação e outra à Análise dos Documentos, preenchendo com os códigos abaixo discriminados:

#### LICENÇA DE INSTALAÇÃO

No item **especificação**, escrever:

Código 5017 – Licença de Instalação – ALL, relativa à ampliação do pátio de Reserva-PR, através do aumento do desvio em 400m.

Processo IBAMA Nº 02017.003534/00-90.

No item **valor do documento**, escrever: R\$ 11.200,00 .

#### ANÁLISE

No item **especificação**, escrever:

Código 5027 - Análises de Documentos – relativa à ampliação do pátio de Reserva-PR, através do aumento do desvio em 400m.

Processo IBAMA Nº 02017.003534/00-90

No item **valor do documento**, escrever: R\$ 3.878,91.

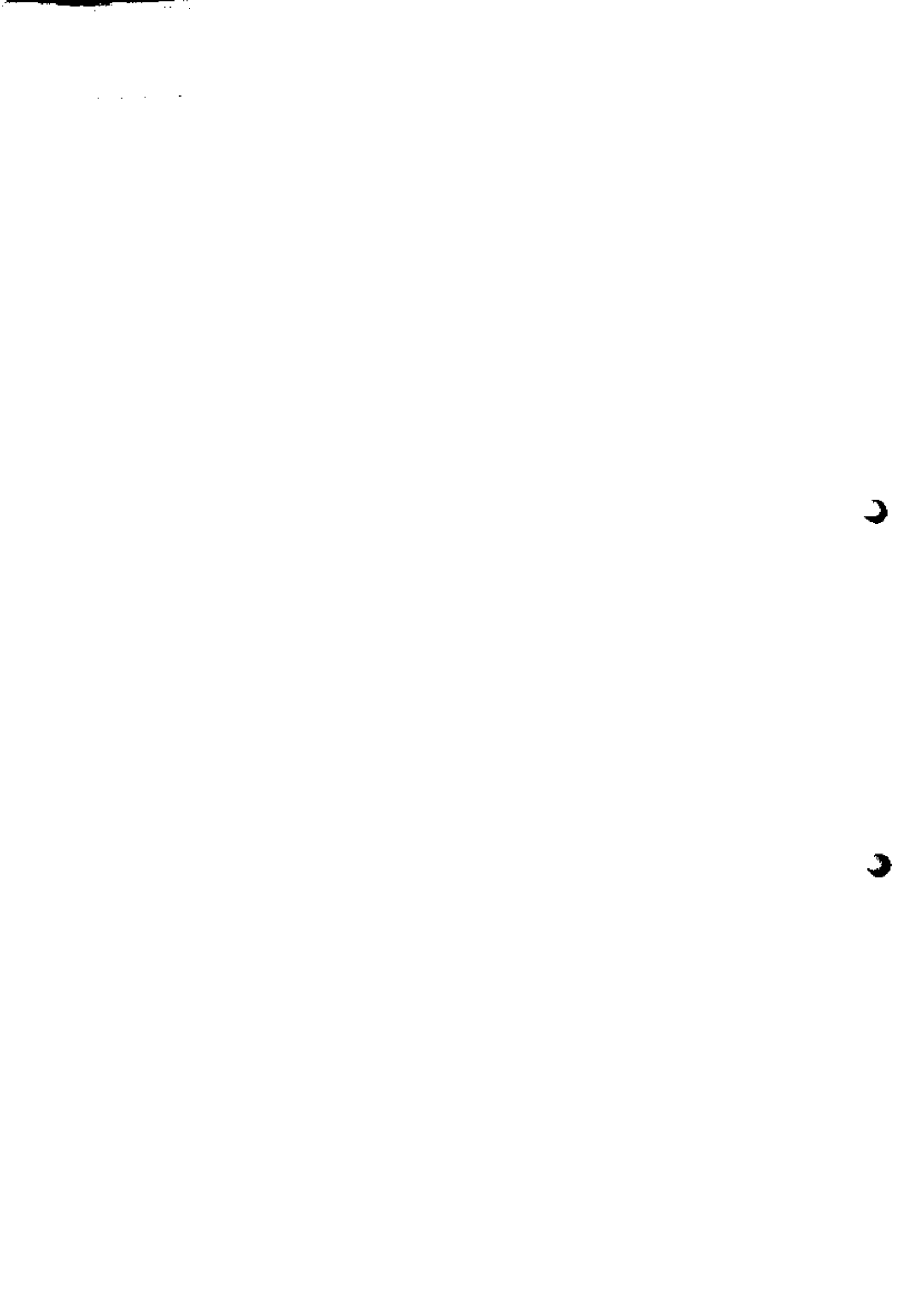
2. Local do Pagamento: qualquer agência da rede bancária autorizada.
3. Logo após o pagamento, solicitamos a gentileza de enviar as cópias dos referidos DRs para este CGLIC, para fins de liberação da respectiva Licença de Operação.

Atenciosamente,

**Jorge Luiz Britto Cunha Reis**

Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

FAX TRANSMITIDO EM:
8 / 3 / 2004
ÀS 9 : 00 H
RESPONSÁVEL:
_____ FAX Nº: (41) 2141 7358

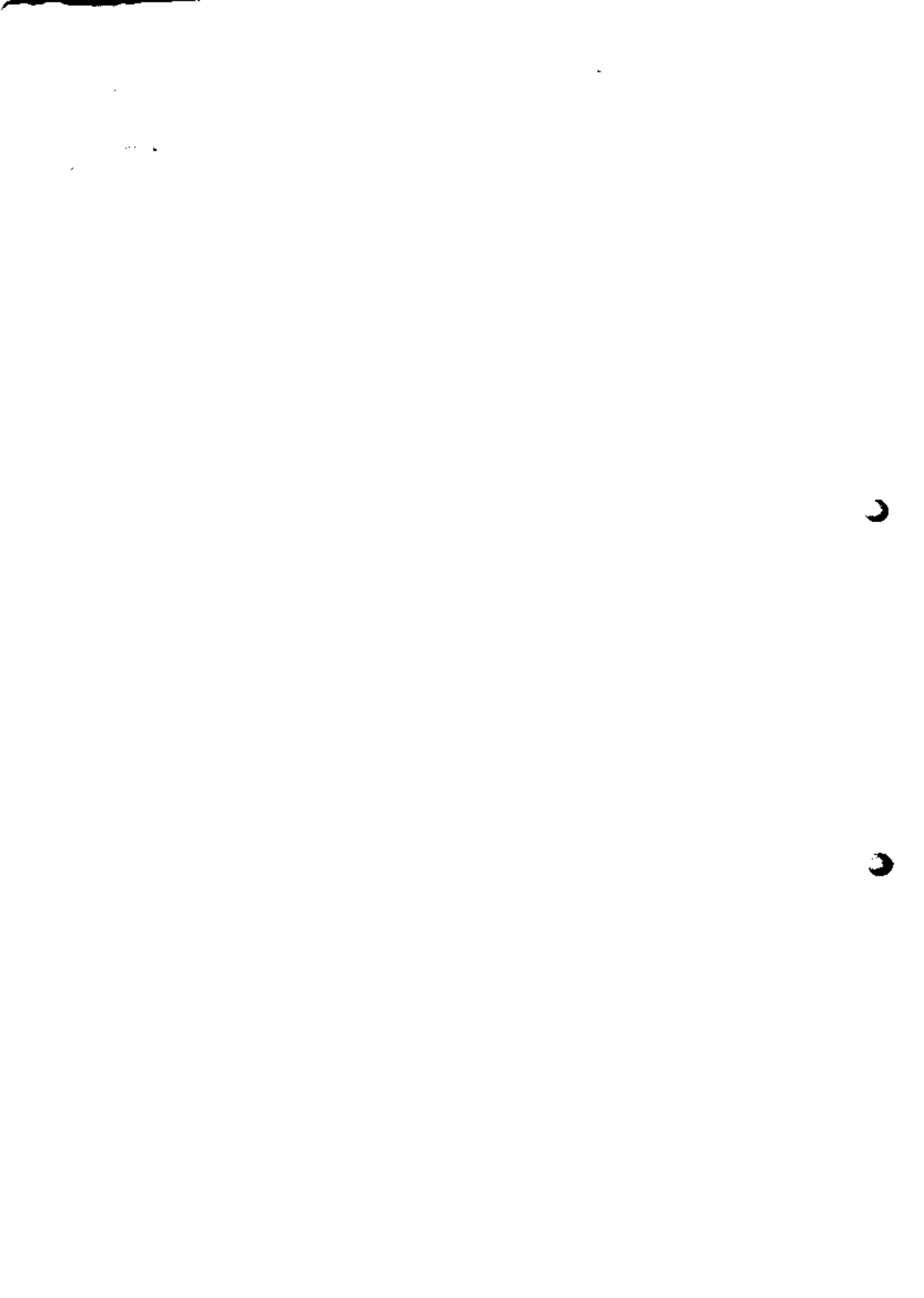




Fis.: 450  
 Proc.: 3534/02  
 Rubr.: SAL

**Concessão de Licença de Instalação**  
**EMPREENDIMENTO: Ampliação do Pátio de Reserva**

Valor da Análise =	+	(A x B x C)	+	(D x E x F)
184,71	+	3.694,20	+	0,00
<b>Onde:</b>				
A = Nº de Técnicos envolvidos na análise				2
B = Nº de horas/homem necessárias para análise				20
C = Valor em Reais da hora/homem + OS				92,36
Hora/homem		50,00		
OS = Obrigações Sociais (84,71 % hora/homem)		42,36		
D = Despesas com viagens		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)])				184,71
<b>Valor da Análise</b>				<b>3.878,91</b>
<b>Valor da Licença de Instalação</b>				<b>11.200,00</b>
<b>Valor Total (Valor da Análise + Valor da Licença)</b>				<b>15.078,91</b>



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
Ministério do Meio Ambiente - MMA  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA  
GERÊNCIA EXECUTIVA DO IBAMA de Curitiba - PR  
DOCUMENTO DE RECOLHIMENTO DE RECEITAS

Fis.: 451  
Proc.: 3534  
Publ.: 800



Identificação: CPF/CNPJ 01.258.944/0005-50			Vencimento 31/03/2004	
Nome: ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S/A			Agência / Código Cedente 4201-3 333004-4	
Endereço: RUA EMÍLIO BERTOLINI, 100			Nosso número 41502704910010344-8	
Cidade CURITIBA	UF PR	CEP	Valor do Documento 3.878,91	
Especificação: PROCESSO IBAMA Nº 02017.003534/00-90 ANALISE DE DOCUMENTOS			Descrição	
421.201-0 - SUPERINT ESTADUAL DO IBAMA PR 5027 - AVALIAÇÃO/ANALISE - CONTROLE AMBIENTAL Boleto espontâneo Nosso Número: 41502704910010344 N.º do Processo			Multas e Juros	
			Total	

BANCO DO BRASIL      001      Recibo do Cliente      Data de pagamento:      /      /

Autenticação Mecânica  
003150304100000002.878,91R3611064462E5961611040



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
Ministério do Meio Ambiente - MMA  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA  
GERÊNCIA EXECUTIVA DO IBAMA de Curitiba - PR  
DOCUMENTO DE RECOLHIMENTO DE RECEITAS



Identificação: CPF/CNPJ 01.258.944/0005-50			Vencimento 31/03/2004	
Nome: ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S/A			Agência / Código Cedente 4201-3 333004-4	
Endereço: RUA EMÍLIO BERTOLINI, 100			Nosso número 41501704910010344-1	
Cidade CURITIBA	UF PR	CEP	Valor do Documento 11.200,00	
Especificação: PROCESSO IBAMA Nº 02017.003534/00-90 LICENÇA DE INSTALAÇÃO			Descrição	
421.201-0 - SUPERINT ESTADUAL DO IBAMA PR 5017 - LICENÇA E RENOVAÇÃO - CONTROLE AMBIENTAL Boleto espontâneo Nosso Número: 41501704910010344 N.º do Processo			Multas e Juros	
			Total	

BANCO DO BRASIL      001      Recibo do Cliente      Data de pagamento:      /      /

Autenticação Mecânica  
003150304100000002.200,00R3611064462241611040



Flo.	457
Proc.	3534/04
Rubr.	Sch



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA  
GERÊNCIA EXECUTIVA NO ESTADO DO PARANÁ

**MEMO Nº 015/04 - NLA-IBAMA/PR**


Curitiba, 02 de Março de 2004.

Senhor Coordenador Geral,

Segue anexo a este, o relatório referente ao mês de Janeiro de 2004 de Cargas de Produtos Perigosos, da empresa América Latina Logística – Declara, para conhecimento e anexação ao processo de Licenciamento Ambiental nº 02017.002821/03-99 de 14/07/2003, que se encontra nesta DILIQ/CGLIQ.

Atenciosamente,

  
Engº Ftal Sergio Roberto Xavier  
Coordenador de Licenciamento Ambiental  
IBAMA/PR

PROTOCOLO  
DILIQ/ IBAMA  
Nº 865/2004  
Data: 11/03/2004  
Recebido: 

Ilmo. Sr. Coordenador Geral DILIQ  
Dr. Luiz Felipe Kunz Júnior  
Brasília/DF

RECIBO  
em 11/03/04  


À  
COAIR

12.304

00.



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA  
A gente nunca para.

Fis.	453
Proc.	3534120
Rubr.	800

Carta nº 27/CMASI/04

Curitiba, 11 de Fevereiro de 2004.

Ao  
IAP - INSTITUTO AMBIENTAL DO PARANÁ  
Ilmº Sr. LINDSLEY DA SILVA RASCA RODRIGUES  
M.D. Presidente do IAP  
Rua Engº Rebouças, 1206  
80215-100 - CURITIBA/PR

25.02.04

Ao  
IBAMA – Instituto Bras. do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis  
ILMº SR. MARINO ELÍGIO GONÇALVES  
Gerente Executivo do IBAMA no Paraná  
Rua Brigadeiro Franco, 1733- Centro  
80420-200 - CURITIBA/PR

**Assunto: Cargas de produtos perigosos.**

Servimo-nos da presente para, em cumprimento a Cláusula Sétima do Termo de Compromisso celebrado com esse IBAMA e IAP, encaminhar, em anexo, relação de produtos perigosos transportados pela ALL no Estado do Paraná, referente ao mês de Janeiro de 2004.

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

Atenciosamente,

  
**DURVAL NASCIMENTO NETO**  
Coordenador de Meio Ambiente e Segurança Industrial

AO NLA.


27/02/04

Valdeci Ramalho  
Gerente Executivo Substituto-IBAMA/PR

A D<sup>ca</sup> Teresa  
D<sup>ca</sup> Induile

Pare contencioso  
e anexar ao  
processo.

Em, 15-03-2004

  
Ezequiel Cunha Reis  
Coordenador de Licenciamento  
IBAMA/DLQA/COGEL





AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA  
A gente nunca para.

Fls.	454
Proc.	3534/00
Rubr.	500

## Gerência de Planejamento e Controle da Produção

### Volume de Combustíveis Transportado no Paraná em JANEIRO/04

Produto	Origem	Destino	Vagões	Tu
Alcool Anidro	Nte Paraná/Ourinhos	RS	474	21.920
Alcool Hidratado	Nte Paraná/Ourinhos	RS	183	8.657
Alcool Anidro	Nte Paraná/Ourinhos	PR	483	22.327
Alcool Hidratado	Nte Paraná/Ourinhos	PR	250	11.740
Diesel	Araucária	SP	247	12.243
Gasolina	Paraná	SP	218	9.447
Gasolina	Paraná	PR	486	21.156
Diesel	Paraná	PR	1.363	67.868
Fuel Oil	Paraná	PR	1.654	62.054
<b>Total</b>			<b>5.358</b>	<b>237.412</b>






## CONDICIONANTES DA LICENÇA DE INSTALAÇÃO Nº 244 /2004

### 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. Em havendo necessidade de renovação desta Licença o empreendedor deverá requerê-la, num prazo mínimo de 30 (trinta) dias, antes do término da sua validade.

### 2 – Condições Específicas:

- 2.1 Apresentar, em 30 (trinta) dias, Plano Ambiental de Construção, contemplando os seguintes itens:
  - Segurança de trabalho e educação ambiental;
  - Medidas de controle ambiental das obras de implantação (controle de erosão, resíduos domésticos, etc.)
  - Gerenciamento dos resíduos de construção civil da obra, privilegiando reaproveitamento e reciclagem.
- 2.2 Apresentar, em 30 (trinta) dias, o cronograma executivo das obras.
- 2.3 Apresentar relatórios trimestrais de andamento das obras. 



Fis.	456
Proc.	3534/00
Rubr.	SAL

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

OFÍCIO Nº 71 /2004 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 17 de março de 2004.

A Sua Senhoria o Senhor  
DURVAL NASCIMENTO NETO  
Coordenador de Meio Ambiente e Segurança Industrial  
Rua Emílio Bertolini, 100  
82.920-030 – Curitiba/PR

Estamos encaminhando a Licença de Instalação nº 244/2004, relativa à ampliação do Pátio de Reserva-PR, na área rural do município de Reserva-PR, através do aumento do desvio em 400m, iniciando no Km 407+828.

Lembramos que o empreendedor deverá publicar o recebimento da Licença de Instalação conforme Resolução CONAMA nº 06/86, e encaminhar cópia a esta Coordenação.

Atenciosamente,

**JORGE LUIZ BRITTO CUNHA REIS**  
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

RECEBIDO EM 17 / 03 / 2004  
HORA: 16:00h  
ASS:

2

2

PROTOCOLO  
DILIQ/IBAMA  
Nº 882/2004  
Data: 11/03/2004  
Recebido: *[assinatura]*

Fls. 457  
Proc. 3534100  
Rubr. *[assinatura]*



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA  
GERÊNCIA EXECUTIVA NO ESTADO DO PARANÁ

**MEMO Nº 018/04 - NLA/GerEx/IBAMA/PR**

Curitiba, 05 de Março de 2004.

Senhor Coordenador Geral,

Tendo em vista que o processo de Licenciamento Ambiental da ALL - América Latina Logística, vem sendo conduzido pela CGLIC / DILIQ, solicitamos que a resposta à Promotoria de Justiça seja emitida por esta coordenação.

Anexo ao ofício do M.P., encaminhamos a carta nº 035/GMASI/04, da ALL, contendo alguns esclarecimentos sobre o pátio de calcário dolomítico.

Recomendamos que a cópia da resposta ao MP, seja também enviada ao NLA/PR.

Atenciosamente,

Engº Ftal. Sergio Roberto Xavier  
Coordenador Licenciamento Ambiental  
IBAMA/PR

Ao Senhor  
Luiz Felipe Kunz Júnior  
Coordenador Geral da CGLIQ  
IBAMA/Brasília

*J. Cassel  
com ilust. e  
glândia*

A  
COAIR

Mr. Jorge Luiz

12/3/04

ERD

A Dra Teresa

Dra Ludmila

Para preparar resposta

do MPF informar

sobre o licenciamento.

Em, 18-03-2004

  
Jorge Luiz Brito Cunha Reis  
Coordenador de Licenciamento  
IBAMA/DLQA/COGEL



Fio 458  
Proc. 3534100  
Sub. SAR

**MINISTÉRIO PÚBLICO**  
do Estado do Paraná

Promotoria do Meio Ambiente,  
Portadores de Deficiência e Fundações  
Edifício do Fórum - 3ª Vara Cível

Ofício n.º 33/2004 - Proced. 62/03

Londrina, 09 de fevereiro de 2.004.

IBAMA - SUP. REGIONAL/PR **Senhora Chefe Regional:**

25 02 04

Com o propósito de instruir o Procedimento Administrativo 62/03, instaurado nesta Promotoria, requisito de Vossa Senhoria, no prazo de dez dias, com base no art. 26, inciso I, letra "b", da Lei Federal n.º 8.625/93, que esclareça se o IBAMA é o órgão ambiental com atribuições para licenciar o armazenamento de calcário, no caso da empresa América Latina Logística - ALL, situada na Rua Capitão Jacy da Silva Pinheiro, n.º 700, empresa que opera na área de transporte ferroviário interestadual, informando, inclusive se a mesma possui o licenciamento ambiental exigido, caso seja de sua atribuição expedir-la, salientando que, de acordo com o Art. 10 da mencionada lei, constitui crime a recusa, o retardamento ou a omissão de dados técnicos indispensáveis à propositura da ação civil, quando requisitados pelo Ministério Público.

Ao ensejo, reapresento minhas expressões de elevada estima e distinta consideração.



**Eduardo Nagib Matni**  
Promotor de Justiça

**ILUSTRÍSSIMA SENHORA**  
**NEUZA MARIA EMÍDIO**  
**DIGNÍSSIMA CHEFE REGIONAL DO**  
**INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS**

Lo (hete)

Substituto

Substituto do coordenador  
do Setor de Licenciamento  
da Gerex Pl. Para  
análise e emissão de  
Em 16.02.04.

Odair Siqueira

Do Setor de  
Licenciamento

Conforme sugerido pelo  
servidor Odair solicito  
análise deste setor

em 17/02/2004

Marcelo Antonio Pupo

~~Assessor - Licença~~



Fl.	459
Proc.	3534/04
Ass.	ALL

Carta nº 35/GMASI/04

Curitiba, 02 de Março de 2004.

Ao

IBAMA

Ilmº Sr. Sérgio Roberto Xavier

Coordenador de Licenciamento Ambiental / IBAMA - Paraná

Rua Brigadeiro Franco, 1733- Centro

80420-200 - CURITIBA/PR

**Assunto: Resposta ao ofício nº 33/2004 – Proced. 62/03**

Prezado Senhor,

Conforme sua solicitação informamos que a **deposição temporária de calcário dolomítico** no pátio ferroviário desta ALL em Londrina, foi um **acontecimento isolado e de caráter emergencial**.

O calcário dolomítico não é um produto perigoso, sendo a sua principal utilização a correção de pH do solo para a agricultura.

Esta deposição ocorreu devido ao impedimento de recebimento da carga pela empresa contratante, COROL – Cooperativa Agropecuária de Rolândia, ocasionando problemas de manobras de vagões no pátio.

Para resolver o problema rapidamente, depositamos temporariamente o calcário no pátio para que o mesmo pudesse ser transportado por caminhões até o cliente. Enquanto o material permaneceu no solo, a ALL providenciou cobertura com lonas plásticas, minimizando a quantidade de material particulado na atmosfera, até a retirada total do calcário dolomítico do pátio de manobras.

Em caso de dúvidas nos colocamos a disposição para esclarecimentos que se façam necessários.

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

Durval Nascimento Neto  
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial.

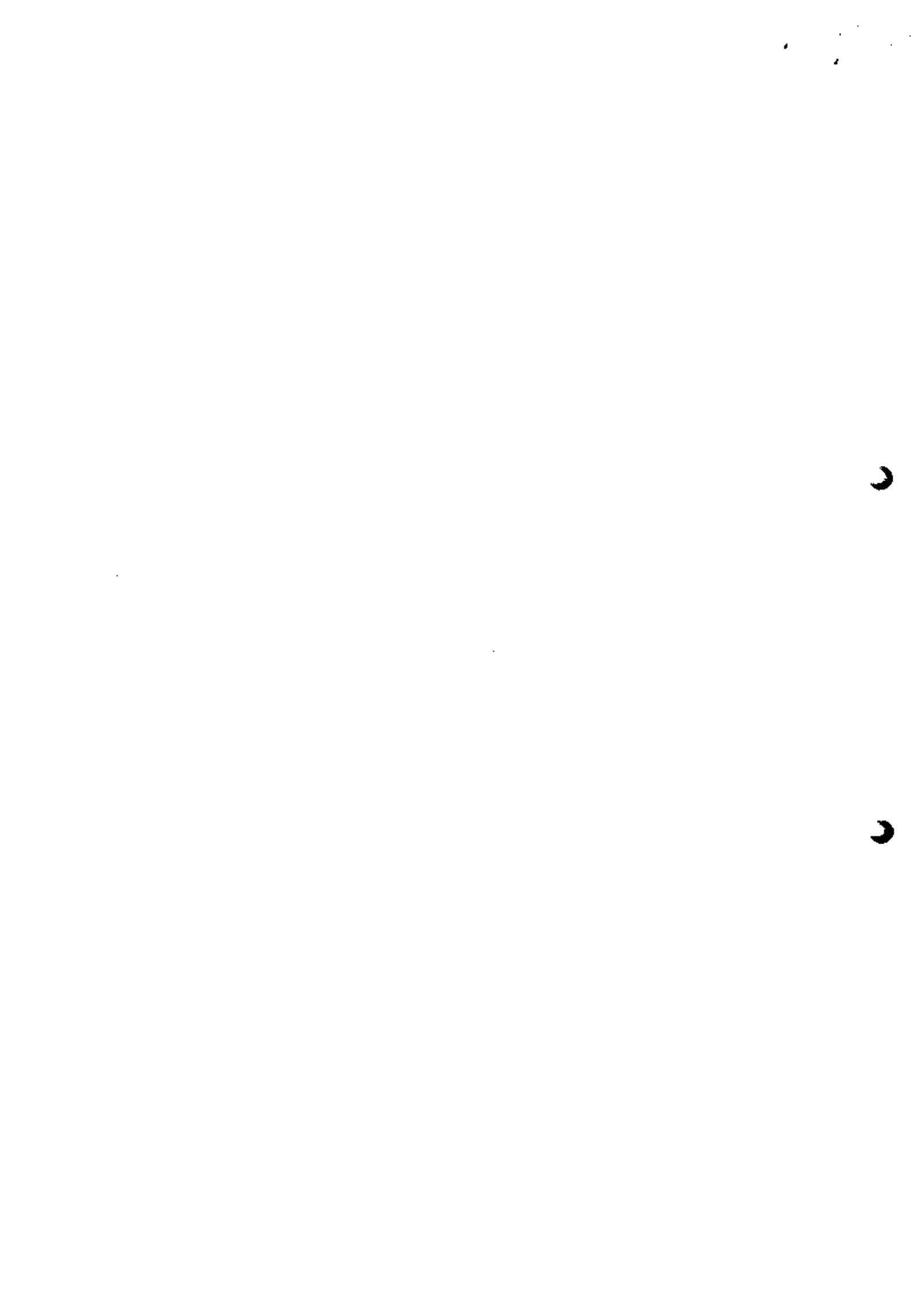


Fis.	460
Proc.	3534/00
Rubr.	SCH

**RELATÓRIO DE LIMPEZA DO CALCÁRIO DOLOMÍTICO DEPOSITADO NO PÁTIO  
DE MANOBRAS DE LONDRINA**

**OUTUBRO**

**2003**



Fls.	463
Proc.	353410
Subr.	SAL

## 1. INTRODUÇÃO

A ALL – América Latina Logística do Brasil S/A, vem através deste relatório descrever e comprovar o processo de limpeza do calcário depositado no pátio de manobras de vagões em Londrina – Paraná, devido a problemas na manobra de vagões.

A operação de retirada do calcário foi realizada no dia 1º de setembro de 2003, em cumprimento ao R.I.A. 35.253 de 28 de agosto de 2003 do Instituto Ambiental do Paraná - IAP, o qual determinou que todo o material deveria ser retirado do local e destinado ao local adequado.

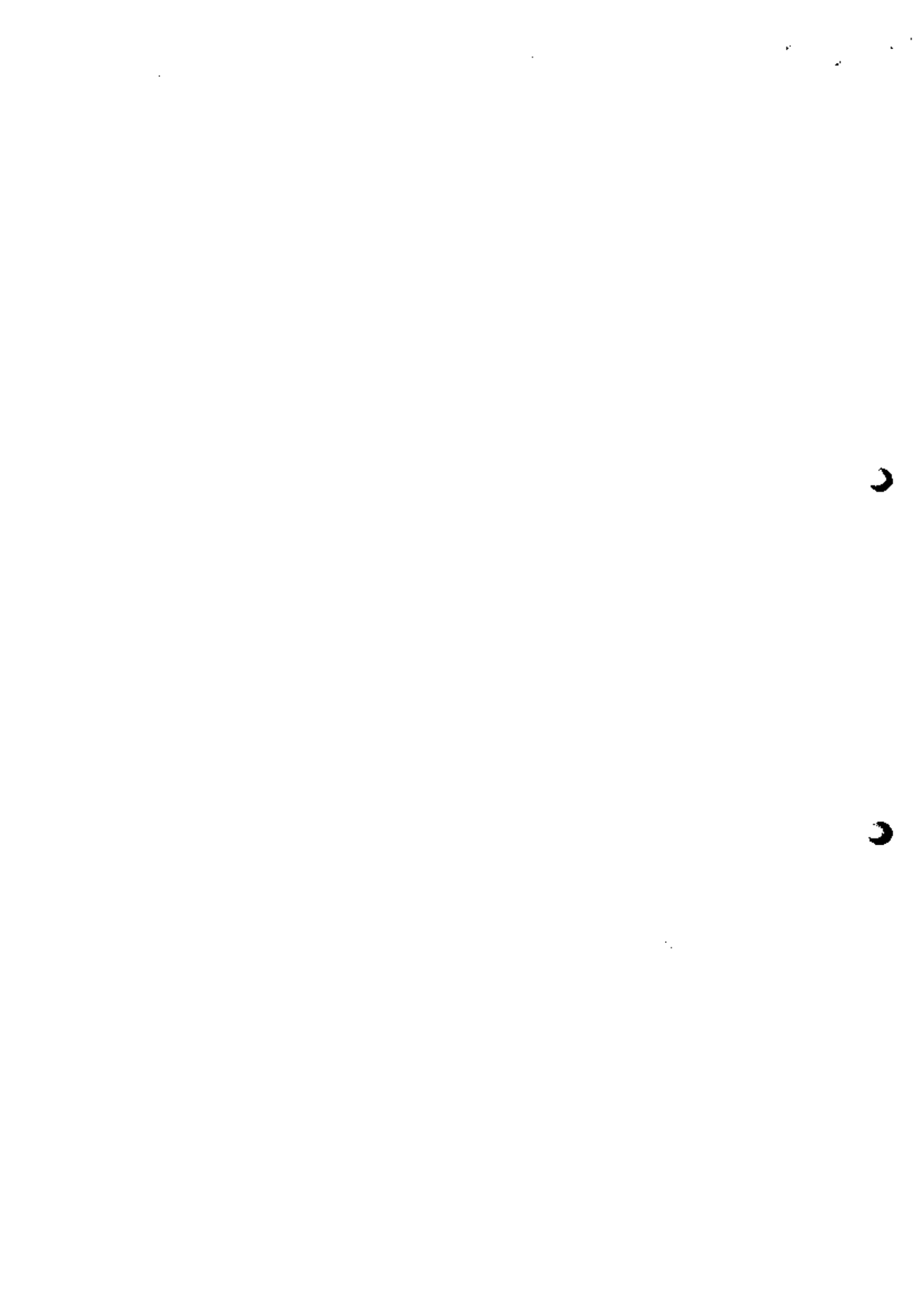
O calcário foi entregue ao cliente (Corol - Cooperativa Agropecuária de Rolândia) sendo que o produto foi entregue diretamente aos produtores da cooperativa.

Todos os trabalhos foram realizadas com o acompanhamento de um Técnico de Segurança do Trabalho da ALL, em todas as suas etapas, vindo então a ALL, cumprir todas as determinações exigidas pelo IAP.

## 2. USOS DO CALCÁRIO DOLOMÍTICO

O calcário dolomítico é usado para:

- Proporcionar os nutrientes Cálcio e Magnésio para as plantas;
- Neutraliza a acidez do solo, reduzindo também a solubilidade do manganês, ferro e do alumínio, que são tóxicos às plantas quando em grandes quantidades;
- Aumentar a atividade e o número de bactérias benéficas ao solo, acelerando a decomposição dos resíduos das plantas, liberando Nitrogênio e Fósforo, benéficos ao crescimento dos vegetais;
- Com a aplicação de calcário nos solos, ficam disponíveis outros elementos mais raros às plantas;
- Melhorar as condições de drenagem e arejamento do solo;





Fila	463
Proc.	3534/00
Rubr.	SIL

- A prática de calagem também controla parcialmente a ocorrência e a severidade das doenças modificando o solo de tal forma que proporciona um maior ou menor desenvolvimento de microrganismos prejudiciais à planta.

### 3. OPERAÇÃO DE LIMPEZA

Os trabalhos de limpeza da área foram executados com o auxílio de uma máquina pá-carregadeira e de caminhões basculantes, com o transporte do calcário diretamente para os produtores da região, sendo todas as operações acompanhadas por técnico de segurança do trabalho.



Foto 01: Detalhe do trabalho de retirada o calcário do local.

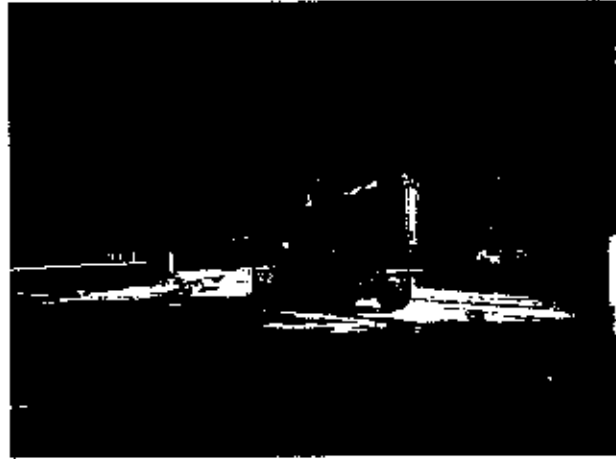


Foto 02: Máquina realizando a retirada o calcário do local.

Conforme as fotos 03, 04, 05 e 06, não existem no local fontes de poluição atmosférica por depósito de calcário. Estando a área livre, uma vez ressaltando que o material (calcário dolomítico), não apresenta maiores riscos ambientais.



Fila 463  
Proc. 3534/02  
Subr. *SAI*

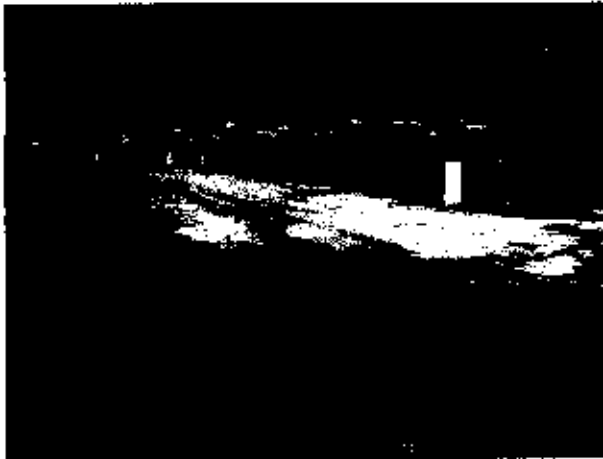


Foto 03: Detalhe do aspecto da área após a limpeza



Foto 04: Detalhe do aspecto da área após a limpeza



Foto 05: Detalhe da área após a limpeza.



Foto 06: Detalhe da área após a limpeza.



Fls.	464
Proc.	3534/10
Subr.	SAL

#### 4. Conclusões

Após a retirada do calcário dolomítico do pátio de manobras da ALL em Londrina, cessaram os problemas de poluição atmosférica causados pelo material particulado levantado pelos ventos.

A ALL cumpriu a determinação imposta pelo órgão ambiental (IAP).



**Durval Nascimento Neto**

**Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial**

100





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA

Flo.	465
Proc.	3534100
Rubr.	500

OFÍCIO Nº 1691/2004 – CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 23 de março de 2004.

A Sua Senhoria o Senhor

**Eduardo Nagib Matri**

Promotor de Justiça

Promotoria do Meio Ambiente, Portadores de Deficiência e Fundações

Ministério Público do Estado do Paraná

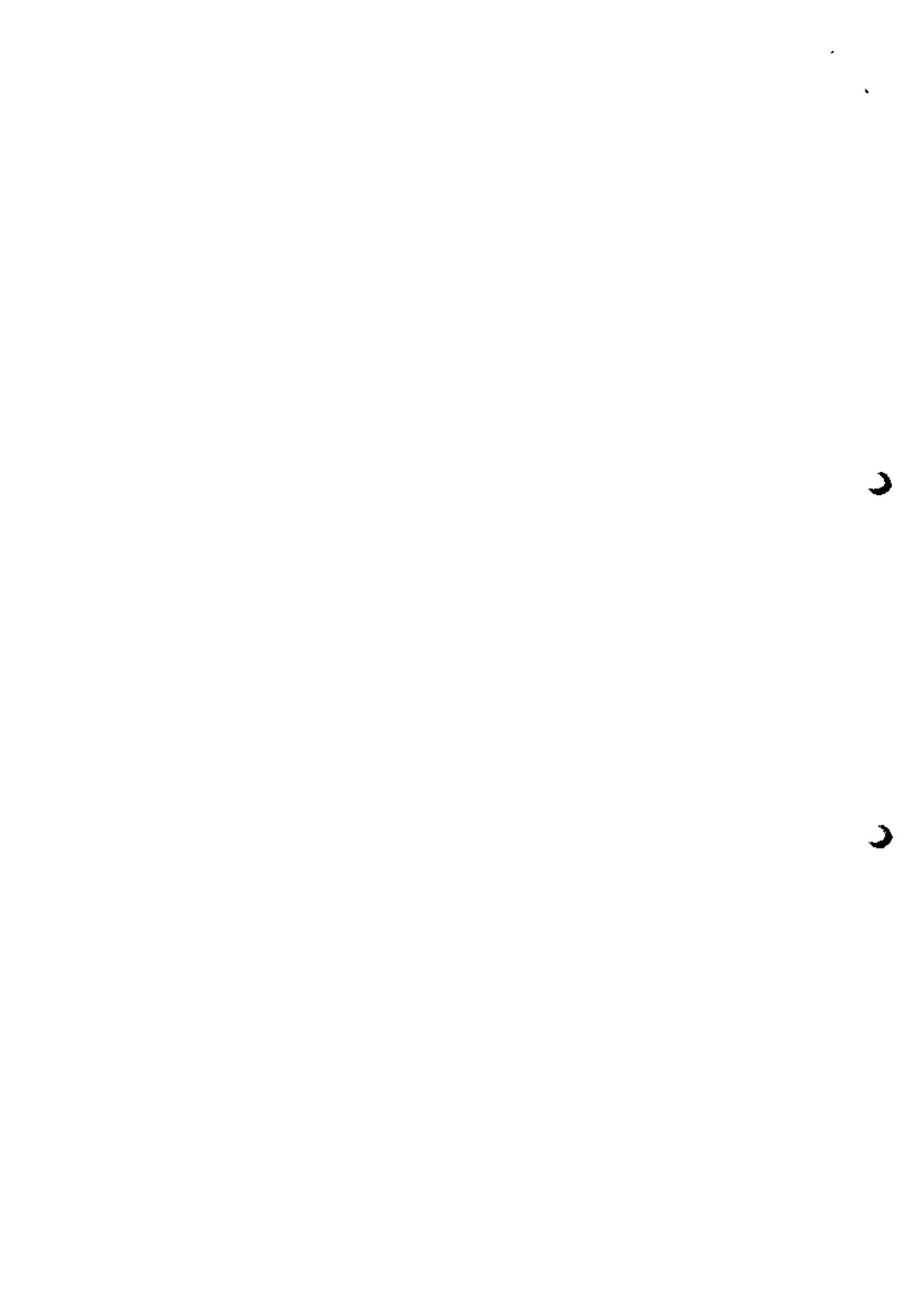
Av. Marechal Floriano, nº 1.251 – Rebouças

80.230 - 110 – Curitiba/PR

Fone: (041) 219-5133

Senhor Promotor,


1. Reportamo-nos ao ofício nº 33/2004 - Proced. 62/03, de 09 de fevereiro de 2004, o qual requer esclarecimento, se é este Instituto, o órgão ambiental com atribuições para licenciar o armazenamento de calcário da empresa América Latina Logística – ALL, e informação se a mesma possui o referido licenciamento ambiental.
2. Informamos que licenciamento de armazenamento de calcário é de atribuição do órgão ambiental estadual.
3. Neste Instituto se encontra em andamento o processo de licenciamento ambiental, por trechos, da malha ferroviária sul da ALL. Já tendo sido concedida a Licença de Operação Nº 209/2002, referente aos trechos denominados Rio Branco do Sul – Curitiba e Curitiba – Paranaguá, ambos no Estado do Paraná, com validade até 07 de abril de 2007.
4. Os trechos Pinhais – Rio Negro, Balsa Nova – Joaquim Murtinho, Uvaranas – Pinhalzinho, Desvio Ribas – Guarapuava, Ourinhos – Londrina, Londrina – Maringá, Apucarana – Reserva e Reserva – Uvaranas, no Estado do Paraná, e o trecho Diretor Pestana – Rio Pardo, no Estado do Rio Grande do Sul, serão objeto da próxima Licença de Operação. Este Instituto está aguardando a manifestação dos órgãos estaduais sobre os Estudos Ambientais, para a concessão da referida Licença.

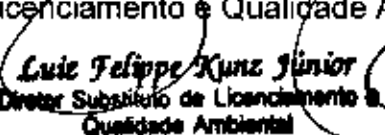




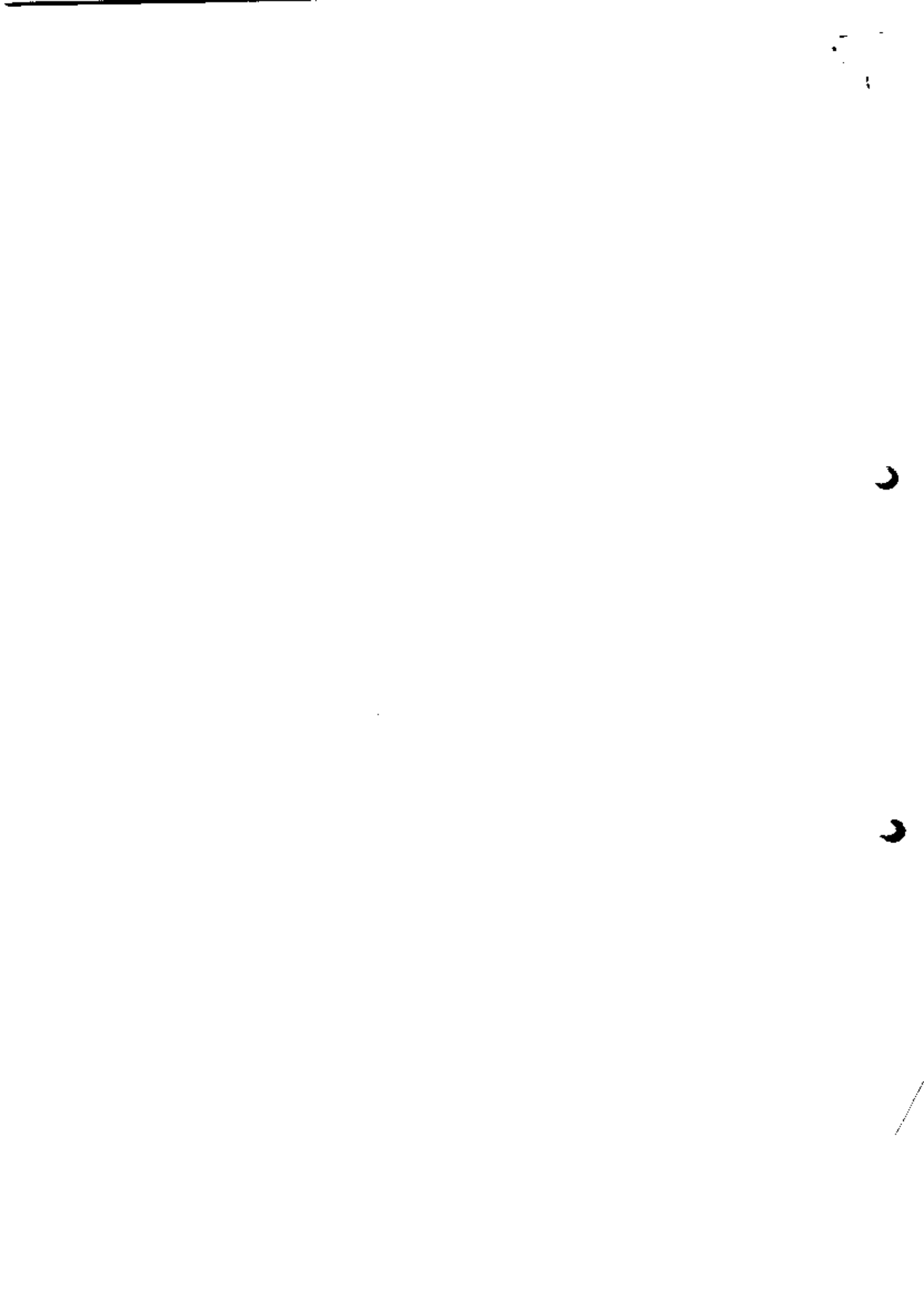
5. De acordo com a programação proposta pelo empreendedor, a regularização de toda a malha prolongar-se-á por mais 03 ( três ) anos, dividida em 04 ( quatro ) diferentes trechos.

Atenciosamente,

  
**Nilvo Luiz Alves da Silva**  
Diretor de Licenciamento e Qualidade Ambiental

  
**Luiz Felipe Kunz Junior**  
Diretor Substituto de Licenciamento e  
Qualidade Ambiental  
IBAMA

FAX TRANSMITIDO EM:  
23 / 3 / 04  
AS 11 : 50 H  
RESPONSÁVEL:  
MOROW CO  
FAX Nº: 41 2504000



Fl. 467  
Proc. 3534180  
Rubr. SAL



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA  
GERÊNCIA EXECUTIVA NO ESTADO DO PARANÁ


**MEMO Nº 024/04 – NLA/IBAMA/PR**


Curitiba, 16 de Março de 2004.

Senhor Coordenador Geral,

Segue anexo a este, o relatório referente ao mês de Fevereiro de 2004 de Cargas de Produtos Perigosos, da empresa América Latina Logística – Declara, para conhecimento e anexação ao processo de Licenciamento Ambiental nº 02017.002821/03-99 de 14/07/2003, que se encontra nesta DILIQ/CGLIQ.

Atenciosamente,

  
Engº Ftal Sergio Roberto Xavier  
Coordenador de Licenciamento Ambiental  
IBAMA/PR

PROTOCOLO  
DILIQ/IBAMA  
Nº 1493/04  
DATA 25/03/04  
RECEBIDO: 

Ilmo. Sr. Coordenador Geral DILIQ  
Sr. Luiz Felipe Kunz Júnior  
Brasília/DF

LA CGLIQ  
em 25/03/04  


À  
COPIA:

Dr. Jorge Luiz

26/3/04

CCO  
Cátia Frota Parente  
CGLIC/DILIG/IBAMA

A Da Terça  
Doa Ludmila  
Dr. Jilto

Para conhecimento e  
emitir ao  
processo.

Em, 26-03-2004

  
Jorge Luiz Brito Cunha Reis  
Coordenador de Licenciamento  
IBAMA/DLIG/COGE



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA  
A gente nunca para.

10 03 04

Carta nº 39/GMASI/04

Curitiba, 08 de março de 2004.

Ao  
IAP - INSTITUTO AMBIENTAL DO PARANÁ  
Ilmº Sr. LINDSLEY DA SILVA RASCA RODRIGUES  
M.D. Presidente do IAP  
Rua Engº Rebouças, 1206  
80215-100 - CURITIBA/PR

Fls.	468
Proc.	3534120
Rubr.	SCII

Ao  
IBAMA – Instituto Bras. do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis  
ILMº SR. MARINO ELÍGIO GONÇALVES  
Gerente Executivo do IBAMA no Paraná  
Rua Brigadeiro Franco, 1733- Centro  
80420-200 - CURITIBA/PR

**Assunto: Cargas de produtos perigosos.**

Servimo-nos da presente para, em cumprimento a Cláusula Sétima do Termo de Compromisso celebrado com esse IBAMA e IAP, encaminhar, em anexo, relação de produtos perigosos transportados pela ALL no Estado do Paraná, referente ao mês de Fevereiro de 2004.

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

Atenciosamente,

  
**DURVAL NASCIMENTO NETO**  
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial

1

2

3



AMERICA LATINA LOGÍSTICA

A gente nunca para.

Fla.	469
Proc.	3534/00
Subs.	SCB

### Gerência de Planejamento e Controle da Produção

#### Volume de Combustíveis Transportado no Paraná em FEVEREIRO/04

Produto	Origem	Destino	Vagões	Tu
Alcool Anidro	Nte Paraná/Ourinhos	RS	353	16.254
Alcool Hidratado	Nte Paraná/Ourinhos	RS	131	6.163
Alcool Anidro	Nte Paraná/Ourinhos	PR	348	16.092
Alcool Hidratado	Nte Paraná/Ourinhos	PR	220	10.327
Diesel	Araucária	SP	181	8.977
Gasolina	Paraná	SP	195	8.551
Gasolina	Paraná	PR	404	17.787
Diesel	Paraná	PR	1.507	74.662
Fuel Oil	Paraná	PR	1.505	56.393
<b>Total</b>			<b>4.844</b>	<b>215.206</b>





Fls.	470
Proc.	3534/0012
Rubr.	8



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

OFÍCIO Nº 93 /2004 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 19 de abril de 2004.

A Sua Senhoria o Senhor

**NOEME MOREIRA OLIVEIRA**

Chefe do Departamento de Licenciamento Estratégico

Instituto Ambiental do Paraná

R. Engenheiro Rebouças, 1206

80215-100 – Curitiba/PR

Fone: (41) 3334715/ Fax: (41) 3336161

Senhor Chefe

No âmbito do licenciamento ambiental da Ampliação do Pátio de Reserva, em Reserva/PR, encaminho a Licença de Instalação nº 244/2004 com validade 01 (um) ano.

Atenciosamente,

  
**Jorge Luiz Brito Cunha Reis**

Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos



Fls.	471
Proc.	3554/00-2
Rubr.	08



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

Memorando nº 105/2004-COAIR/CGLIC/DILIQ

Em 19 de abril de 2004.


Ao: **Ao Chefe do Núcleo de Licenciamento da GEREX – Ibama no Paraná**  
**Sr. Sérgio Roberto Xavier**

Assunto: **Licenciamento Ambiental da Ampliação do Pátio de Reserva.**

Senhor Chefe,

No âmbito do licenciamento ambiental da Ampliação do Pátio de Reserva, em Reserva/PR, encaminho a Licença de Instalação nº 244/2004 com validade 01 (um) ano.

Atenciosamente,

  
**Jorge Luiz Britto Cunha Reis**  
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos



PROTOCOLO  
DILIQ/IBAMA  
Nº 4535  
DATA: 21/05/04  
RECEBIDO: *[assinatura]*



INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS  
RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA  
GERÊNCIA EXECUTIVA NO ESTADO DO PARANÁ  
FAX: (041) 225-7588 - FONE: (041) 322-5125 R: 219/212  
Rua Brigadeiro Franco, 1733 - CEP 80 420-200 - Curitiba -  
Paraná

DESTINATÁRIO: Jorge Luiz Brito Cunha Reis - Coordenador de  
Licenciamento Ambiental

DOCUMENTO Nº: Memo. nº 40/04

FAX: (61) 225-0564

DATA: 25/05/04

FLS.: 06

Prezado Jorge,

Conforme solicitado via telefone no dia 24/05/04, pela Analista Ambiental Ludmila, segue anexo a este documento que se refere ao acidente ferroviário de 27/04/04, com vagões da ALL - América Latina Logística dentro da Terra Indígena Kaigang, no Município de Ortigueira no Paraná,

Os relatórios anexos foram elaborados por técnicos do PROA FEND/PR e também por fiscais do IBAMA/DICOP/PR.

Atenciosamente,

*[assinatura]*  
Engº Fial. Sergio Roberto Xavier  
Coordenador do Licenciamento Ambiental  
IBAMA/PR

*[assinatura]*  
20/05/04  
*[assinatura]*

Fls.: 492  
Proc: 3534/00-12  
Rubr.: *[assinatura]*

A

COAIR

A/C prop. Puzi

3/6/04

UCR

A Dona Teresa

Dona Ludmila

Para comunicar

com a CGRA

Em, 8-6-2004

  
Jorge Luiz Brito Cunha Reis  
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos  
IBAMA/DILIC/CGLIC/COAIR



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS  
RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
GERÊNCIA EXECUTIVA DO IBAMA NO ESTADO DO PARANÁ

**MEMORANDO**

Nº 132/04/DITEC/IBAMA/PR

Da: DITEC/PREVFOGO  
Para: PROATEND  
Data: 18.05.04  
Assunto: Relatório preliminar com laudo de vistoria em area de acidente

Encaminhamos cópia do relatório efetuado em decorrência do acidente ferroviário ocorrido no dia 27/04 do corrente ano; sob responsabilidade da ALL - América Latina Logística, com o derrame de Alcool Etílico Hidratado, açúcar e óleo Diesel, no Km 465 + 980m. dentro da Terra Indígena Kaingang, no Município de Ortigueira- PR.

Na certeza do pronto atendimento.

Atenciosamente,

  
Valdeci Raimundo  
Chefe da DITEC/IBAMA/PR







SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE E DEFESA DOS RECURSOS NATURAIS  
IBAMA - Agência Estadual de Meio Ambiente

**ANEXO TÉCNICO DE INVESTIGAÇÃO AMBIENTAL DO VENTILADOR DE ARRAIA DO ACIDENTE A VEÍCULO**

Acidente ferroviário sob responsabilidade da ALTA VIABILIDADE, com danos a Alcool, Óleo Hidráulico, Aguardar e Gêo Diesel no Km 485+800m, assim, em Terra Indígena Kayapó do município de Ortigueira - PR

Eng. Artur José Joaquim A. Machinski - Analista Ambiental/DICA/IBAMA e  
Geólogo José Cláudio Cardoso Censori - Analista Ambiental

- a) O acidente ocorreu no dia 27/04/2004, aproximadamente às 09:00 horas.
- b) Localização do Km 485 + 800m dentro de uma fazenda de nome "Baurim" no município de Ortigueira - PR, com Coordenadas UTM: 522480W / 7310260N.
- c) Causa da causa principal, segundo as informações da empresa ALTA VIABILIDADE, de composição ferroviária, provavelmente devido ao consumo de óleo utilizado por vários tratores e do grande volume de combustível da locomotora.
- d) Volume dos produtos: Os prováveis volumes armazenados no tanque foram de 100.000 litros de diesel, 200.000 de álcool e 10.0 toneladas de açúcar. Segundo informações do Sr. Jorge David de Mascarenhas, responsável pela ALTA, foram atingidos pelo fogo ou derramamento: 10 toneladas de álcool, 05 de óleo diesel, 02 de açúcar. Dado volume transportado os seguintes volumes aproximadamente: álcool 100 toneladas, açúcar 50 mil kg, óleo 11 toneladas de álcool, a partir de ser recolhido totalmente e armazenado, 5 toneladas de resíduos do acidente do veículo. Não tem havido rompimento de vagões com vazamento de óleo, mas a queima do produto pelas danças e veículos do tipo de máquinas agrícolas.
- e) Área atingida: a área atingida nos telhos de 0,20-7 ha (cerca de 700 metros quadrados) e área mais abaixo de 0,35 ha (cerca de 300 metros quadrados) e não apresentava ser danada, com óleo do tipo 0,6 litro por metro quadrado.

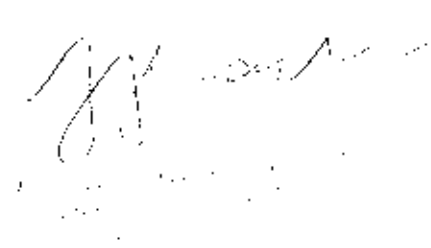
1/1



- 1) Plano de Emergência, anexos da empresa foram entregues em 13/11/99, com o apoio dos membros do TALENTOS BARBÁ, LONDRE e a empresa teve a empresa do tipo de Papel e Celulose A empresa Brasileira de Emergências também entrou no contrato de fornecimento de sistemas atingidos. A região está atingida em sua maioria por infiltração. A área atingida pelo derramamento é uma zona de alta produtividade agrícola da cultura de castanha de pólvora com produção anual de grãos e sumarentos. Uma operação de limpeza da área não foi atingida diretamente pelo produto derramado devido a presença atingida pelo fogo.
- 2) Na ocorrência a contaminação do terreno em nível de superfície e contaminação de solo da zona que se encontram imediatamente adjacentes com a maior interação das partículas com o solo. A contaminação da zona atingida pelo derramamento é de tipo líquido e não há risco de contaminação da zona atingida pelo derramamento. É uma zona de cultivo de castanha de pólvora que se encontra a aproximadamente 15 km de distância de origem a fonte de captação de água do município de Curitiba. O revolvimento do solo que foi realizado também aumenta a sua exposição ao ar atmosférico e a contaminação de superfície. Os terrenos são áreas com cultivo de castanha de pólvora e solo não totalmente exposto devido a queda da vegetação. Foi realizado o monitoramento do solo que possui um nível de contaminação de superfície e estava considerando para evitar contaminação e danos ambientais devido ao fato de que

o monitoramento que deu base para a emissão de nota de não risco ambiental foi realizado de solo com amostras coletadas em profundidades de 0,10, 0,50 e 1,00 cm, em uma área de 100 metros quadrados em Paraná, visando a identificação das substâncias presentes de acordo com metodologia oficial. Todos os resultados em todas as profundidades são e 1,5m para se verificar se que não há risco de contaminação por efeito e se não há risco de que seja atingida a zona atingida.

Curitiba, 14/06/2004







Fls.: 476
Proc.: 3534/001
Rubr.: 8

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
GERÊNCIA EXECUTIVA DO PARANÁ  
DICO/IBAMA/PR

## RELATÓRIO

Em data de 27/04/2004, deslocamos ao município de Ortigueira-Pr, para atendimento ao acidente ocorrido por volta das 08:30 horas, no Km-465, dentro da Reserva Indígena Kaingangê, com Coordenadas Geográficas UTM – 22-J 0502532 – 7320302 e UTM 22-J 0502486 – 7320260 (croqui anexo).

Conforme informações do Sr. Durval Nascimento Neto, responsável pela ALL, o acidente foi ocasionado pelo trincamento de trilhos por variações bruscas e de grande amplitude de temperatura, e que foram atingidos 11 vagões de álcool, 05 de óleo diesel, 03 de açúcar e 02 locomotivas, com aproximadamente 47,5 mil litros de álcool, 43,0 mil litros de diesel e 50 mil litros de açúcar. No dia seguinte após o resfriamento dos vagões e informações do corpo de bombeiros, ainda havia 05 vagões de álcool e 05 de diesel com produtos que não explodiu.

Área atingida pelo fogo após derramamento na lateral aos trilhos é de 0,2067 há e área abaixo de 0,6498 há, o solo apresentava grande odor de álcool.

No dia 28/04/2004, sob nº. 274643-B, foi Notificada a empresa América Latina Logística-ALL, para proceder análise de solo conforme orientação dos Técnicos do IBAMA, Engº Agrônomo José Joaquim Crachineski e Geólogo José Otávio Consoni, da área atingida pelo derramamento e pelo incêndio. E após Laudo de Vistoria da área faremos Auto de infração.

E o que tinha a relatar.

Curitiba, 03 de maio de 2004.

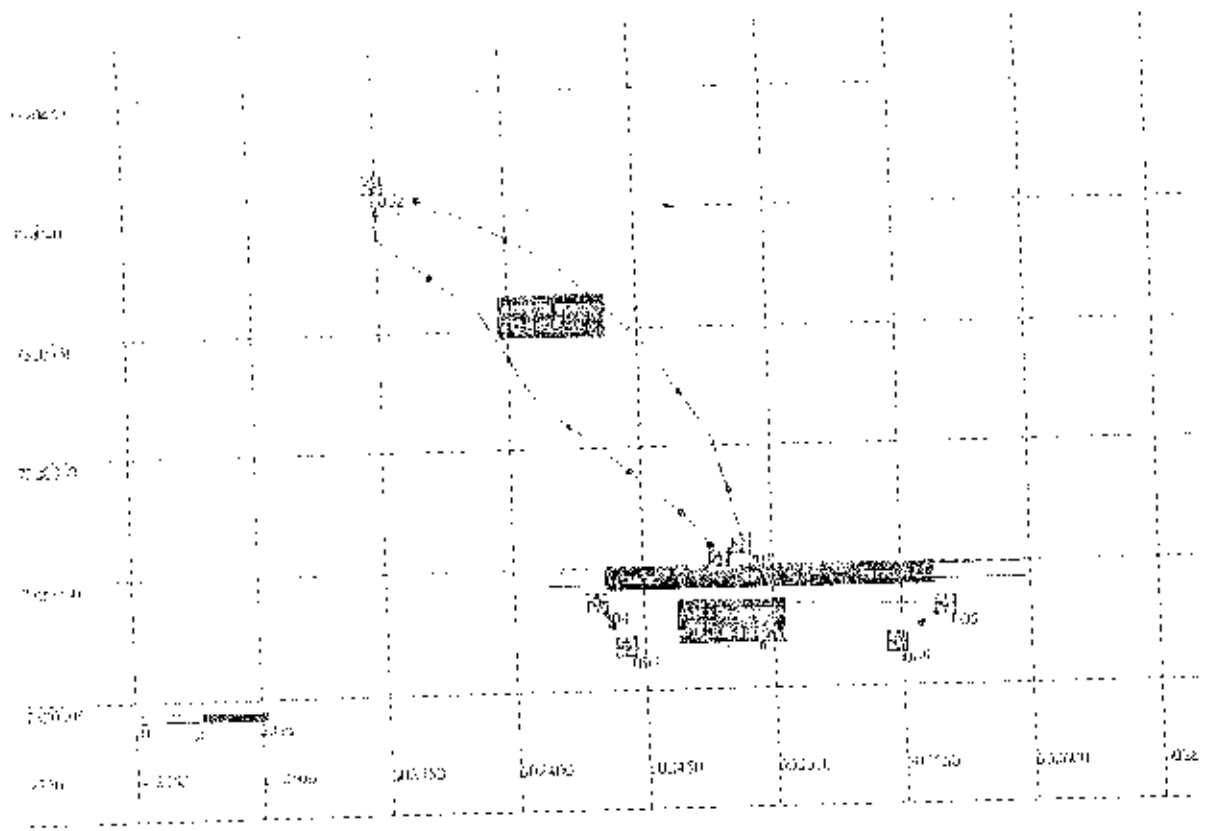
*JLL*  
Ana Sílvia R. W. de Abreu  
Matrícula 0670595  
Localização IBAMA/Curitiba-PR

*ISTO EM 03/05/04  
AGUARDAR LAUDO P/  
EMISSÃO DO A.I.*

*[Assinatura]*  
DIRETOR  
DICO/IBAMA/PR



Fis.: \_\_\_\_\_  
 Proc.: \_\_\_\_\_  
 Rubr.: \_\_\_\_\_









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

**PARECER TÉCNICO Nº 071 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA**

Brasília, 23 junho de 2004.

**Dos Técnicos:** Géza de Faria Árbocz – Engenheiro Agrônomo  
Ludmila Ladeira Alves de Brito – Bióloga / Analista Ambiental  
Tereza Cristina Lampert Conde – Engenheira Civil  
Wilson José Naliato – Agrônomo / Analista Ambiental

**Ao:** Dr. Jorge Luiz Britto Cunha Reis  
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

**Assunto:** Análise do Estudo Ambiental referente aos trechos dos Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, pertencentes à MALHA FERROVIÁRIA SUL, de responsabilidade da América Latina Logística do Brasil S/A, quanto ao atendimento ao Termo de Referência.

**Processo:** Nº 02017.003534/00-90

**I – INTRODUÇÃO**

---

O presente parecer tem como objetivo apresentar o resultado da análise, frente ao solicitado no Termo de Referência, do Estudo Ambiental apresentado pela América Latina Logística do Brasil S/A, para subsidiar o processo de regularização ambiental de sua malha ferroviária, com a concessão da Licença de Operação, nos trechos: Harmonia (PR) – Joaquim Murtinho (PR), São Francisco do Sul (SC) – Mafra (SC), Mafra (SC) – Lages (SC), Lages (SC) – Roca Sales (RS), Roca Sales (RS) – General de Luz (RS) e Corvo (RS) – Estrela (RS), nos Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

*Sobre*  
*[assinatura]*



## II – ANÁLISE

O Termo de Referência que norteou a elaboração do Estudo Ambiental foi proposto pelo empreendedor em julho de 2001, e propôs a sua apresentação em 05 tópicos, os quais são:

- Caracterização do Empreendimento;
- Diagnóstico Ambiental;
- Plano de Controle Ambiental;
- Análise de Risco; e
- Plano de Emergência Ferroviário.

A seguir será feita a análise de cada tópico deste Termo contido no Estudo encaminhado a este Instituto.

### 2.1. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Neste tópico não foram apresentados: o nome do responsável interno pelo licenciamento e contatos com o IBAMA; assim como, a descrição do material rodante, contemplando a quantidade e características das locomotivas e dos vagões.

### 2.2. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

#### Melo Físico

O comentário deste item será dividido em 3 partes, uma para cada Estado.

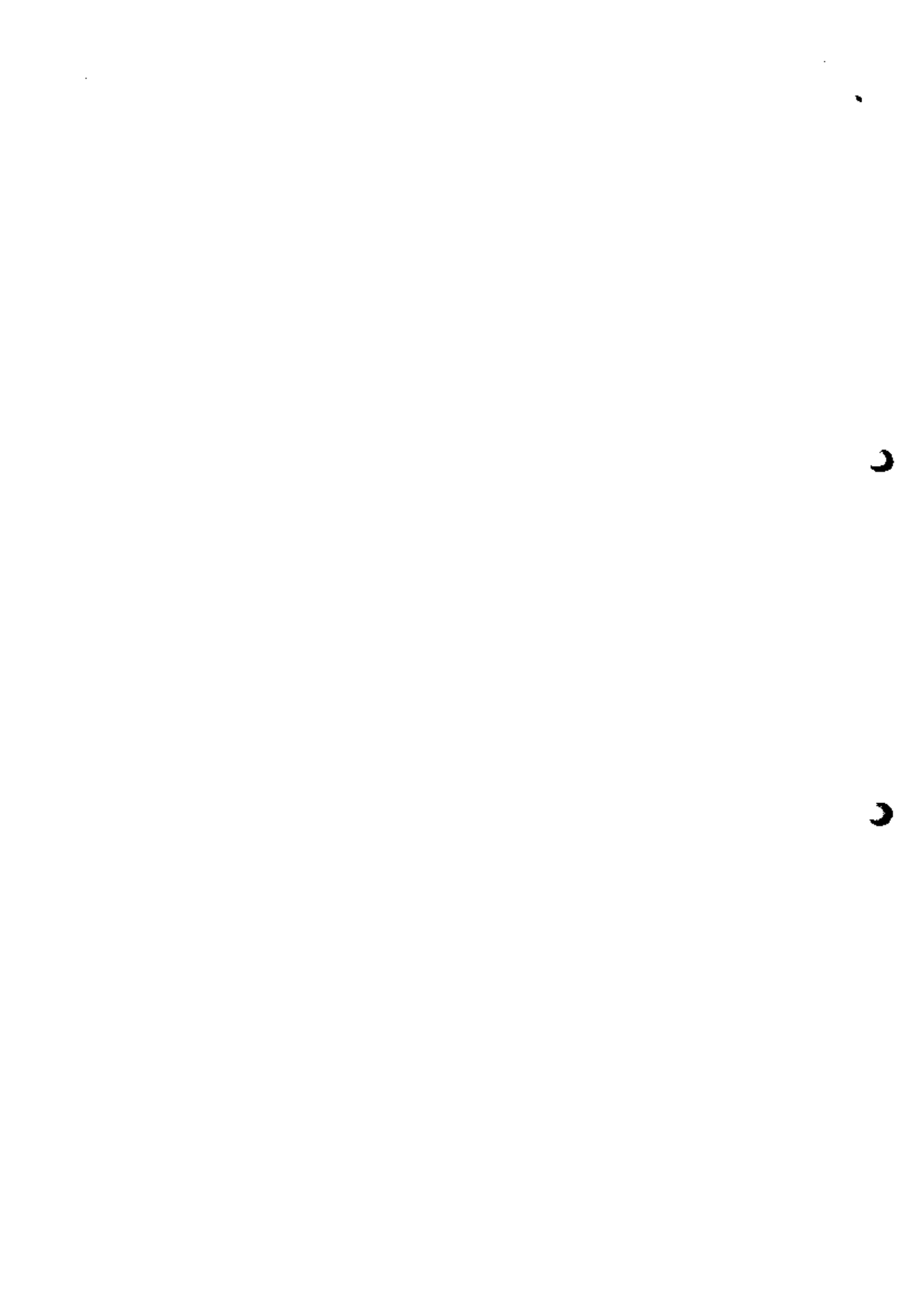
#### 1ª PARTE – Estado do Paraná

- ✓ Não foi apresentado o mapeamento da geomorfologia e do relevo.
- ✓ Os mapas referentes aos recursos hídricos e as bacias hidrográficas foram apresentados numa escala muito pequena, não permitindo uma visualização adequada dos municípios, bacias hidrográficas e rios que são cortados e/ou acompanhados pela ferrovia.

#### 2ª PARTE – Estado de Santa Catarina

- ✓ Os mapas referentes a geomorfologia e ao relevo foram apresentados numa escala muito pequena, não permitindo, portanto, uma visualização adequada.
- ✓ Não foi apresentado o mapeamento dos recursos hídricos, com a delimitação de tipologias, bacias hidrográficas e ênfase na identificação dos corpos d'água que sejam cortados e/ou acompanhados pela ferrovia e que possam vir a sofrer impactos diretos ou indiretos decorrentes de operações da mesma ou de suas unidades de apoio.

502  
[Handwritten signatures]



Fis.: 429
Proc.: 3534/00-2
Rubr.: B

3ª PARTE – Estado do Rio Grande do Sul

- ✓ Os mapas referentes a geomorfologia e ao relevo foram apresentados numa escala muito pequena, não permitindo, portanto, uma visualização adequada. Assim como, não apresentaram o destaque da ferrovia.
- ✓ Não foi apresentado o mapeamento dos recursos hídricos, com a delimitação de tipologias, bacias hidrográficas e ênfase na identificação dos corpos d'água que sejam cortados e/ou acompanhados pela ferrovia e que possam vir a sofrer impactos diretos ou indiretos decorrentes de operações da mesma ou de suas unidades de apoio.

Meio Biótico

O comentário deste item será dividido em 3 partes, uma para cada Estado.

1ª PARTE – Estado do Paraná

- ✓ Não foi apresentado o mapeamento das formações vegetais e ambientes ecologicamente significativos existentes na área de influência da ferrovia.
- ✓ O mapa referente à identificação das unidades de conservação e outras áreas legalmente protegidas cortadas ou limitrofes da malha ferroviária foi apresentado numa escala muito pequena, não permitindo uma visualização adequada destas unidades e áreas.

2ª PARTE – Estado de Santa Catarina

- ✓ Não foi apresentado o mapeamento das formações vegetais e ambientes ecologicamente significativos existentes na área de influência da ferrovia.
- ✓ Não foi apresentado o mapeamento referente à identificação das unidades de conservação e, outras áreas legalmente protegidas cortadas ou limitrofes da malha ferroviária e que possam vir a sofrer impactos diretos ou indiretos decorrentes das operações da mesma ou de suas unidades de apoio.

3ª PARTE – Estado do Rio Grande do Sul

- ✓ Não foi apresentado o mapeamento das formações vegetais e ambientes ecologicamente significativos existentes na área de influência da ferrovia.
- ✓ Não foi apresentado o mapeamento referente à identificação das unidades de conservação e, outras áreas legalmente protegidas cortadas ou limitrofes da malha ferroviária e que possam vir a sofrer impactos diretos ou indiretos decorrentes das operações da mesma ou de suas unidades de apoio.



### Meio Antropomórfico

O comentário deste item servirá para os 03 (três) Estados.

- ✓ Os mapas apresentados mostrando os municípios interceptados pelos trechos da ferrovia em questão, estão em escala muito reduzida, impossibilitando sua clara visualização, e sem a indicação do traçado dos mesmos.

### Impactos e Passivos Ambientais

- ✓ A apresentação dos impactos e passivos ambientais (aspectos e impactos no texto do Estudo Ambiental), encontra-se entre as páginas 216 e 223. Os dados são apresentados em tabela na qual são utilizadas várias siglas nas diferentes colunas. Algumas destas siglas não têm explicação ou legenda no restante do texto, como para as NC (não conformidades), e para os cenários considerados para as recomendações e propostas de remediação (citados nas páginas 360 a 378). Portanto, a compreensão do texto ficou seriamente comprometida, agravada pela seqüência de apresentação do mesmo que não segue a lógica do Termo de Referência, com inúmeras referências cruzadas e por vezes incompletas neste item, e nos demais relativos à apresentação dos impactos causados pela ferrovia.
- ✓ A caracterização e quantificação das emissões aéreas, dos efluentes líquidos, dos resíduos sólidos e dos ruídos, principalmente daqueles relacionados aos pontos de apoio, não foram apresentadas conforme o exigido no Termo de Referência.

De forma geral o principal problema neste tópico (Diagnóstico Ambiental) do Estudo Ambiental apresentado pela ALL, refere-se ao mapeamento da malha ferroviária a ser licenciada e seu entorno imediato. No estudo ressalta-se o problema das escalas inadequadas, além da ausência de alguns mapas solicitados.

O correto seria a entrega dos mapas temáticos relativos ao meio físico (geologia, geomorfologia e pedologia) em escala de pelo menos 1:300.000, mostrando claramente o traçado dos trechos da ferrovia em questão.

Deve ser apresentada em planta planialtimétrica específica a rede hidrográfica interceptada pela ferrovia (incluindo sua faixa de domínio) na escala 1:10.000 com destaque para as respectivas Áreas de Preservação Permanente (APP - definidas de acordo com a Lei Federal 4.771/65 e suas alterações posteriores, e também as Resoluções CONAMA Nº 302 e 303 de 2002). As intervenções nas APP's deverão ser quantificadas e relacionadas, indicando a cobertura e uso atual do solo bem como os eventuais problemas de conservação e/ou necessidades de recuperação.

Também, deve-se apresentar em planta específica a vegetação do entorno em escala de 1:5.000 ou 1:2.000, sendo que os fragmentos florestais deverão estar classificados quanto à sua tipologia e estágio de sucessão.

Para todos os trechos da ferrovia em questão, deverão ser indicados no texto e em planta, os passivos ambientais (áreas de instabilidade do solo, pontos de erosão, etc), detalhando a situação atual dos mesmos.





### **2.3. PLANO DE CONTROLE AMBIENTAL**

O Plano de Controle Ambiental foi apresentado entre as páginas 203 e 215 do Estudo Ambiental (capítulo 10) e os seus diversos itens encontram-se resumidos na tabela 1 (marcada no texto como 13 da página 204). Todos os programas foram sucintamente apresentados e futuramente deverão ser mais bem detalhados (com cronograma de atividades).

### **2.4. ANÁLISE DE RISCO e PLANO DE EMERGÊNCIA**

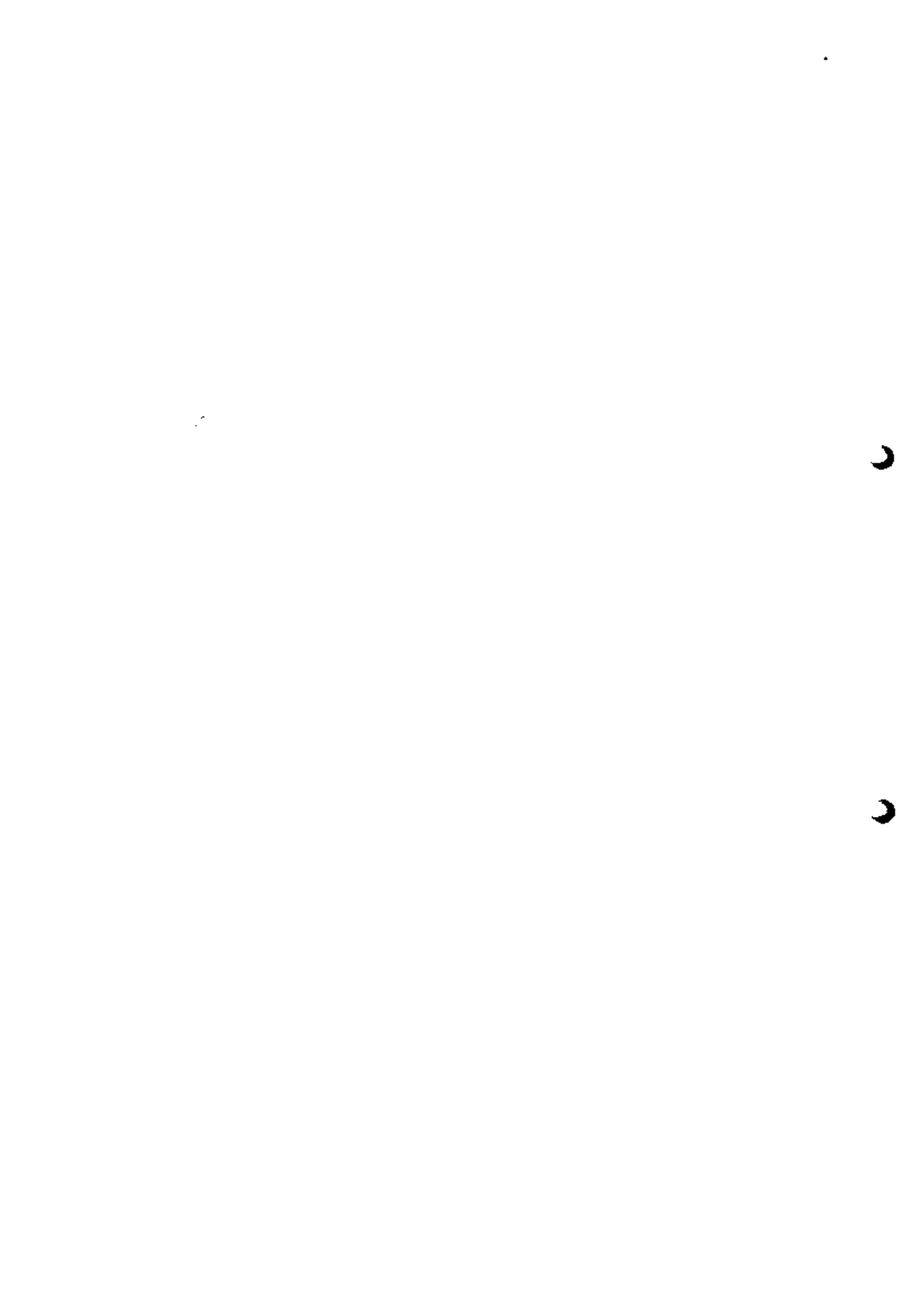
A Análise de Risco corresponde ao capítulo 13 do Estudo Ambiental, sendo que as planilhas de Análise Preliminar de Perigo, que servem como base para a avaliação dos riscos estão no anexo II (páginas 504 a 632). O Plano de Emergência encontra-se inserido no capítulo referente à Análise de Risco (item 13.3.5) fazendo com que a distinção entre ambos se torne confusa e de difícil entendimento.

Os produtos perigosos foram apenas citados (página 343), não apresentando as suas características físicas, químicas e toxicológicas, de acordo com o Termo de Referência.

O Estudo não apresentou as fichas de emergência de todas as cargas classificadas e outras que possam vir a causar danos ambientais.

O Plano de Emergência apresentado não contempla as ações baseadas no cruzamento dos seguintes dados: tipo de carga acidentada; tipo de acidente; e caracterização do local onde ocorreu o acidente.





### III – CONCLUSÃO

De forma geral, o Estudo Ambiental (EA) analisado, não atendeu o que foi solicitado no Termo de Referência, principalmente no que se refere ao mapeamento e caracterização ambiental nos trechos da ferrovia em regularização, já supracitados neste Parecer. A representação gráfica destes trechos apresentava graves problemas de escala e de representação dos temas solicitados.

A caracterização ambiental de todos os meios (físico, biótico e antrópico) não foi feita com o detalhe necessário, devendo ser refeita de acordo com o que foi solicitado anteriormente neste Parecer (item 2.2), de forma a permitir a correta avaliação dos impactos diretos e indiretos da ferrovia sobre a paisagem local e seus componentes.

A estrutura de apresentação do EA não seguiu a que consta do Termo de Referência, tornando-o muito confuso, cheio de referências cruzadas; sendo que muitas informações não foram solicitadas no Termo de Referência, portanto, ficando perdidas e atrapalhando o entendimento do mesmo.

Portanto, considerando: a somatória dos problemas de compreensão do documento; a estrutura inadequada, por não seguir o formato sugerido no Termo de Referência; a ausência de itens solicitados; e a falta de precisão e clareza na questão dos mapas necessários, concluímos pelo **indeferimento** do Estudo Ambiental apresentado.

O documento deverá ser devolvido por insuficiência técnica e pelo não atendimento das exigências relacionadas no Termo de Referência.


Recomendamos que seja encaminhado este Parecer Técnico ao empreendedor, para subsidiar a empresa consultora nos trabalhos de reformulação do respectivo Estudo Ambiental.

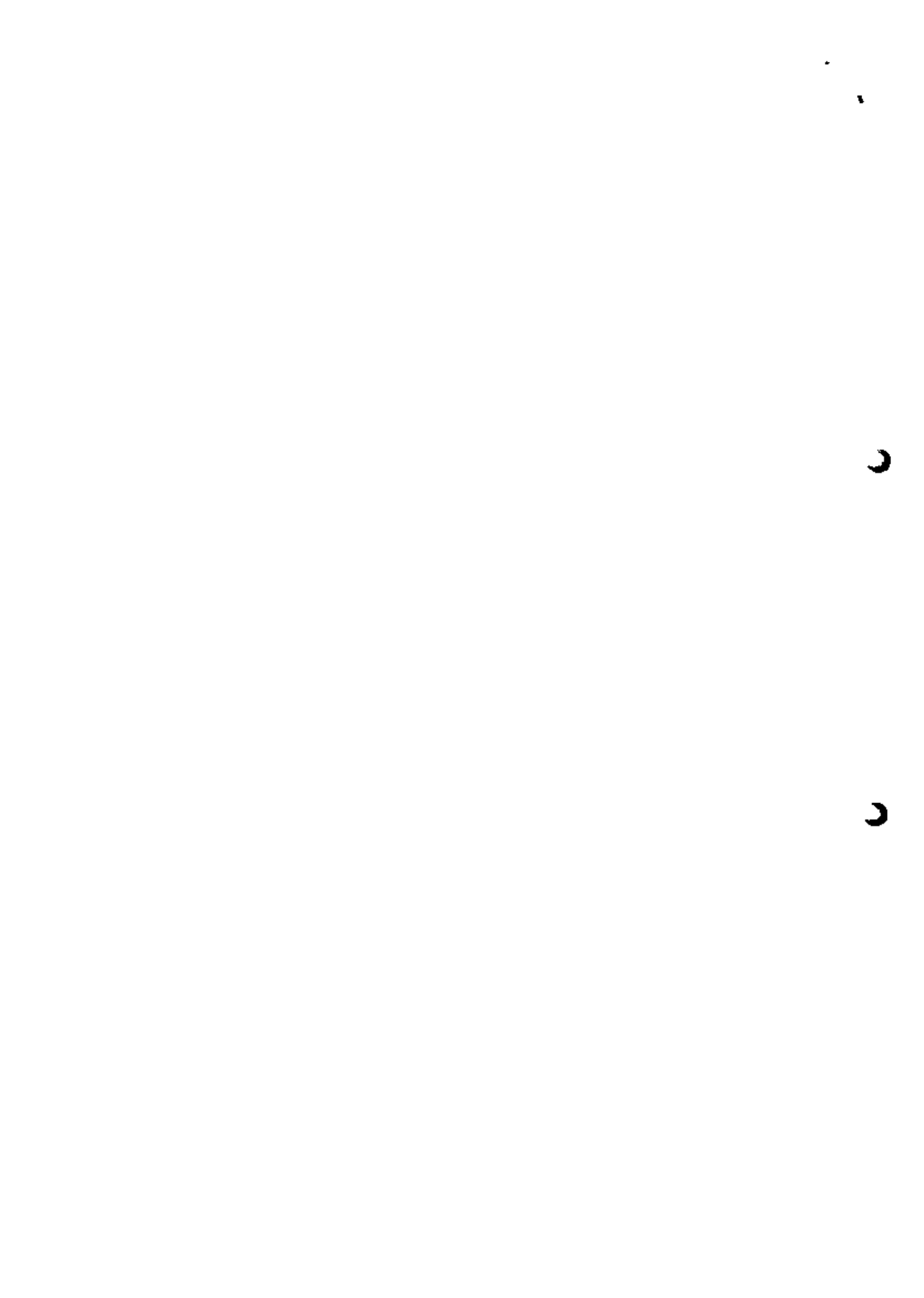
À consideração superior,

  
\_\_\_\_\_  
GEZA DE FARIA ARBÖCZ  
Engenheiro Agrônomo  
CREA 060190157-1 / SP

  
\_\_\_\_\_  
LUDMILA LADEIRA ALVES DE BRITO  
Bióloga / Analista Ambiental

  
\_\_\_\_\_  
TEREZA CRISTINA LAMPERT CONDE  
Engenheira Civil  
CREA 9.673/D - DF

  
\_\_\_\_\_  
WILSON JOSÉ NALIATO  
Agrônomo / Analista Ambiental





Fls.: 483
Proc.: 3534/00
Rubr.: etc

<del>Rubr.: _____</del>
<del>Proc.: _____</del>
<del>Fls.: _____</del>

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

OFÍCIO Nº 537/2004 – CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 25 de junho de 2004.

A Sua Senhoria o Senhor  
**Durval Nascimento Neto**  
Coordenador de Meio Ambiente e Segurança  
América Latina Logística do Brasil S/A - ALL  
Rua Emílio Bertolini, 100 – Vila Oficinas  
82.920 - 030 – Curitiba/PR  
Tel: (041) 321-7388  
Fax: (041) 321-7358

Senhor Coordenador,

1. Reportamo-nos ao processo nº 02017.003534/00-90, referente ao Licenciamento Ambiental da Malha Ferroviária Sul da ALL – América Latina Logística do Brasil S/A, nos trechos: Harmonia (PR) – Joaquim Murtinho (PR), São Francisco do Sul (SC) – Mafra (SC), Mafra (SC) – Lages (SC), Lages (SC) – Roca Sales (RS), Roca Sales (RS) – General de Luz (RS) e Corvo (RS) – Estrela (RS), nos Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, com vistas à concessão de Licença de Operação.
2. Este Instituto por meio deste restitui o Estudo Ambiental referente aos trechos em licenciamento da Malha Ferroviária Sul supracitados acima. Tendo em vista que o mesmo não atendeu por um todo o Termo de Referência, conforme Parecer Técnico 071 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA, de 23/06/04, em anexo.
3. Portanto, para darmos continuidade ao prosseguimento do processo de licenciamento ambiental aos respectivos trechos já mencionados, será necessário a reformulação do Estudo Ambiental.
4. Ao tempo em que nos colocamos à disposição para os esclarecimentos e contribuições que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

**Lulz Felipe Kunz Júnior**  
Coordenador Geral de Licenciamento Ambiental

3

3

2

3

Fls.: 484
Proc.: 3534/00
Rubr.: SAE



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

**OFÍCIO Nº 585/2004 – CGLIC/DILIQ/IBAMA**

Brasília, 09 de julho de 2004.

A Sua Senhoria o Senhor  
**Mauro Gomes de Moura**  
Diretor Técnico  
Fundação Estadual de Proteção Ambiental – FEPAM  
R. Carlos Chagas, nº55 / 5º andar – Centro  
90030-020 – Porto Alegre/RS  
Fone/Fax : (51) 32123998 / 32124151

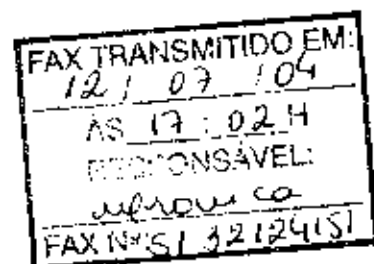
Senhor Diretor,

1. Reportando-me ao processo de licenciamento ambiental da América Latina Logística do Brasil S/A, reitero a solicitação do Ofício nº070/2004-CGLIC/DILIQ/IBAMA de 12 de fevereiro de 2004 ofício referente a manifestação sobre estudo ambiental regularização deste empreendimento, enviado a esta Fundação em 04 de setembro de 2003.
2. Informo que esta Fundação tem um prazo de 07 (sete) dias para manifestação, sendo que após este prazo o processo de licenciamento do referido empreendimento será concluído.

Atenciosamente,

  
**Luiz Felipe Kunz Jr.**

Coordenador Geral de Licenciamento Ambiental



3

3



Fls.:	485
Proc.:	3534/00
Rubr.:	scil



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

**OFÍCIO Nº 586 /2004 – DILIQ/IBAMA**

Brasília, 09 de julho de 2004.

A Sua Senhoria o Senhor  
**Noeme Moreira Oliveira**  
Chefe do Departamento de Licenciamento Estratégico  
Instituto Ambiental do Paraná  
R. Engenheiro Rebouças, 1206  
80215-100 – Curitiba/PR  
Fone: (41) 3334715/ Fax: (41) 3336161

Senhor Chefe

1. Reportando-me ao processo de licenciamento ambiental da América Latina Logística do Brasil S/A, reitero a solicitação do Ofício nº070/2004-CGLIC/DILIQ/IBAMA de 12 de fevereiro de 2004 ofício referente a manifestação sobre estudo ambiental regularização deste empreendimento, enviado a esta Fundação em 04 de setembro de 2003.
2. Informo que esta Fundação tem um prazo de 07 (sete) dias para manifestação, sendo que após este prazo o processo de licenciamento do referido empreendimento será concluído.

Atenciosamente,

  
**Luiz Felipe Kunz Jr.**

Coordenador Geral de Licenciamento Ambiental

LLAB, GCB

FAX TRANSMITIDO EM:	12/7/04
ÀS 17:05H	
RESPONSÁVEL:	Moreira
FAX Nº: (41) 3336161	



Curitiba, 28 de junho de 2004.

Prezado Senhor,

Reportando-se ao Licenciamento Ambiental referente a Empresa América Latina Logística - ALL, o Instituto Ambiental do Paraná - IAP informa a esse IBAMA que a supracitada empresa, foi notificada a realizar Auditoria Ambiental Compulsória em todas as suas dependências, trechos de ferrovias e demais atividades localizadas no Estado do Paraná, tendo em vista os inúmeros acidentes com danos e impactos ambientais ocorridos nos últimos anos, conforme determina a Lei Estadual 13.448 de 11/01/2002 em seu artigo 4º e Decreto Regulamentador n.º 2076/03, artigo 6º.

Isto posto, o IAP não irá emitir nenhum parecer técnico até a apresentação da Auditoria Ambiental e análise ambiental da mesma.

Em anexo ofício n.º 162/04-IAP/DIRAM que foi encaminhado à ALL.

Atenciosamente,

  
**NOEME MOREIRA DE OLIVEIRA**  
Chefe Dept.º de Licenciamento Estratégico

De Acordo,

  
**JOSE AUGUSTO TEIXEIRA DE FREITAS PICHETH**  
Diretor da DIRAM

PROTOCOLO  
DILIGIBAMA

Nº 6171

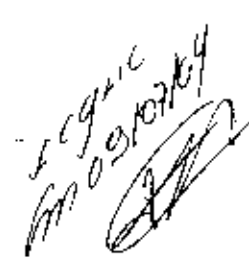
DATA: 09/07/04

RECEBIDO:



Ao Senhor,  
**LUIZ FELIPPE KUNZ JÚNIOR**  
Coordenador Geral de Licenciamento Ambiental - IBAMA  
SCEN Av. L4 Norte - Edifício Sede do IBAMA s/n.º - Bloco "C" - 1º andar.  
70.800-000 BRASÍLIA/DF

MACF

  
L. C. G. N. C.  
09/07/04

COA/B

Dr. Jorge Luiz

Em 13/07/04

Ana Carolina Luff Graciano  
Coordenação de Licenciamento  
Secretária

À Dra. Ludiva

Para conhecimento

Em, 15-7-2004

Jorge Luiz  
Coordenação de Licenciamento  
Secretaria

Ofício nº 162/04-IAP/DIRAM

Curitiba, 21 de junho de 2004.

**CÓPIA**

Prezados Senhores,

Conforme determina a Lei Lei 13.448 de 11/01/2002, em seu Art. 4º e seu Decreto Regulamentador nº 2076/2003 em seu Art. 6º, estamos notificando sua empresa ALL – América Latina Logística a realizar Auditoria Ambiental Compulsória em todas as suas dependências, trechos de ferrovias e demais atividades localizadas no Estado do Paraná, tendo em vista os inúmeros acidentes com danos e impactos ao meio ambiente ocorridos nos últimos 4 anos.

As Auditorias Ambientais deverão ser realizadas até o dia 05 de outubro de 2004, com posterior apresentação de Plano de Correção de Não conformidades até o dia 05 de janeiro de 2005.

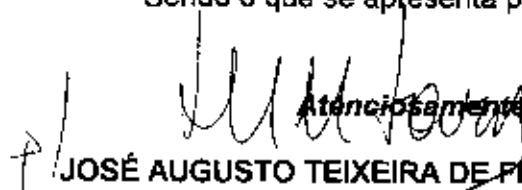
A Auditoria Ambiental Compulsória deverá ser realizada por equipe técnica independente, formada por no mínimo 3 (três) auditores ambientais devidamente cadastrados no IAP, sendo um deles técnico especialista em ferrovias ou com experiência de, no mínimo, 3 (três) auditorias ambientais em ferrovias.

Os auditores ambientais devem ter escolaridade de nível superior, possuírem habilitação e serem credenciados pelo órgão de fiscalização profissional. Para cadastramento dos Auditores Ambientais deverão ser encaminhado ao IAP os seguintes documentos:

- a) curriculum vitae;
- b) cópia autenticada de documento de identificação emitido pelo órgão de fiscalização profissional;
- c) cópia autenticada do pagamento da anuidade do órgão de fiscalização profissional e
- d) cópia autenticada de diploma de curso de auditorias ambientais com carga horária mínima de 40 (quarenta) horas ou cópia autenticada de certificado de auditor ambiental emitido pelo EARA – Environmental Auditors Registration Association ou entidade de certificação reconhecida internacionalmente.

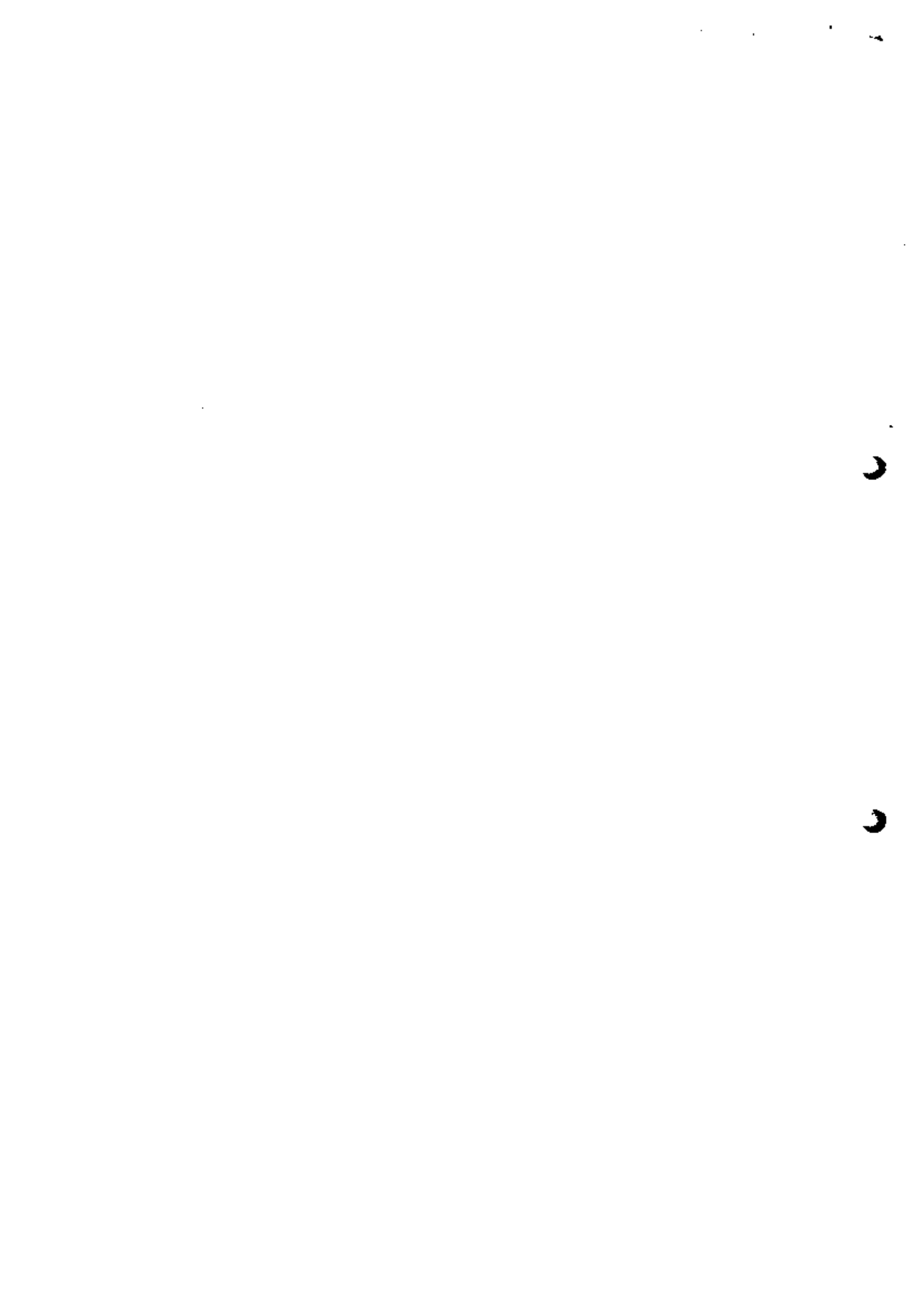
Para realização das Auditorias Ambientais Compulsórias deverão ser seguidas as Diretrizes Gerais constantes no Anexo II do Decreto Estadual nº 2076/2003.

Sendo o que se apresenta para o momento, subscrevemo-nos.

*Atenciosamente*  
  
P/ **JOSÉ AUGUSTO TEIXEIRA DE FREITAS PICHETH**  
Diretor de Controle de Recursos Ambientais  
DIRAM/IAP

**À ALL AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA**

Rua Engenheiros Rebouças, 1206  
80215-100 - Curitiba - Paraná - Brasil  
Fone: 41 213 3700 Fax: 41 333-6161  
Home page: <http://www.pr.gov.br/iap>



Prezado Senhor:

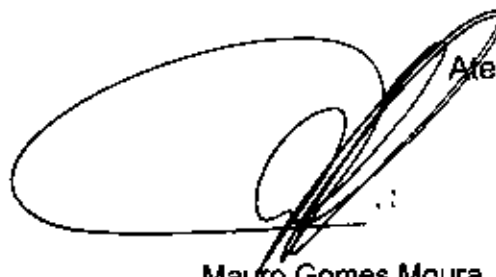
Em resposta à solicitação desse Instituto, referente a manifestação quanto ao estudo ambiental de regularização da malha ferroviária do Estado do Rio Grande do Sul de responsabilidade da empresa América Latina Logística do Brasil S/A - ALL, temos a informar que devido a falta de pessoal técnico nessa Fundação, estamos com dificuldade de apresentar um parecer referente a este licenciamento.

Outrossim, solicitamos que seja incluído no licenciamento de todas as malhas da ferrovia em nosso estado as seguintes condições:

- Plano de Gerenciamento de Risco;
- Plano de Emergência, contendo rotas de produtos perigosos, mapas geo referenciados, indicando os acessos aos pontos notáveis ( cursos d'água, comunidades);

Adequar as instalações de apoio às normas ambientais, recuperando o solo contaminado das instalações em operação como das desativadas.

Sendo o que se apresentava para o momento, subscrevemo-nos,



Atenciosamente,

Mauro Gomes Moura  
Diretor-Técnico

PROTÓCOLO

6.873

Data: 27/07/04

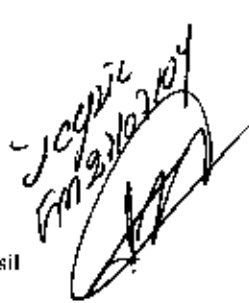
Assinatura



Papel não clorado - prejudando a natureza.

Ilmo. Sr.  
Luiz Felipe Kunz Jr  
Coordenador Geral de Licenciamento Ambiental  
SCEN - Setor de Clubes Esportivos Norte - Trecho 02 Edifício Sede do IBAMA,  
Bloco C  
Brasília - DF  
CEP 70618-900

Jociane  
27/07/04



COAIR

A/E Jorge Luiz

28.7.04

OPD

A Dona Ludiva

Dona Tereza

Para incorporar as  
propostas da FEPAM.

Em, 29/7/2004

  
Jorge Luiz Brito Cunha Reis  
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos  
HEMAD/DILIQ/CGLIC/COAIR



Fls.: 489
Proc.: 3534/00-12
Rubr.: B



INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS  
 RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA  
 GERÊNCIA EXECUTIVA NO ESTADO DO PARANÁ  
 FAX: (041) 225-7588 - FONE: (041) 322-5125 R: 215/212  
 Rua Brigadeiro Franco, 1733 - CEP 80.420-200 - Curitiba -  
 Paraná

DESTINATÁRIO: Jorge Luiz Brito Cunha Reis - Coordenador de  
 Licenciamento Ambiental

DOCUMENTO Nº: Memo. nº 6-1/04

FAX: (61) 225-0564

DATA: 28/07/04

FLS.: 01

Prezado Jorge,

Tendo em vista, o acidente ocorrido na Serra do Mar, no dia 19/07/2004, com uma composição da empresa ALL e considerando decisões que estão sendo tomada conjuntamente IBAMA/IAP/MP, solicito a Vossa Senhoria, **com urgência**, informar se as Condições Específicas referente a Licença de Operação Nº 290/2002, emitida em favor da citada empresa, foram cumpridas e aprovadas.

Atenciosamente,

P/Engº Ital. Sergio Roberto Xavier  
 Coordenador do Licenciamento Ambiental  
 IBAMA/PR

A Dra Teres  
 Para assinatura  
 W. José

29/7/2004



Fls.:	490
Proc.:	3534/0042
Rubr.:	B

A COAIR  
A/C Jorge Luiz Britto Cunha Reis

**Assunto: Acidente ocorrido na Malha Ferroviária da ALL no Paraná**

Dado o acidente ocorrido recentemente com composições da América Latina Logística SA no Estado do Paraná e, considerando ainda:

- E-mail encaminhado a este Instituto, cuja cópia segue anexo;
- Ser o licenciamento ambiental dessa ferrovia desenvolvido pelo IBAMA;
- As orientações do Senhor Diretor;

Solicito:

- Verificar e avaliar a participação do Instituto Ambiental do Paraná - IAP nos autos do processo de licenciamento ambiental da Ferrovia sob concessão da ALL Logística SA;
- Avaliar o atendimento das condicionantes da Licença de Operação;
- Minutar correspondência ao IAP apresentando a intenção de parceria deste Instituto para o desencadeamento das medidas preventivas a serem adotadas no âmbito da operação daquela ferrovia.

Brasília, 28 de julho de 2004.

  
LUIZ FELIPE KUNZ JR.  
Coordenador Geral de Licenciamento Ambiental

A Dra. Teresa  
A Dra. Leidunila  
Para atender.  
Em, 29/7/2004  
Jxy



Fila: 491
Process: 3534/00 42
Rubrica: 1

**Nilvo Luiz Alves da Silva**

**De:** mauden@pr.gov.br  
**Enviado em:** segunda-feira, 26 de julho de 2004 21:01  
**Para:** marcus.barros@ibama.gov.br  
**Cc:** inah.guatura@ibama.gov.br; nilvo.silva@ibama.gov.br;  
ivan.baptiston@ibama.gov.br; sebastião.azevedo@ibama.gov.br  
**Assunto:** mais um acidente de trem na SERRA DO MAR! Até quando? E com licença do IBAMA?

PROMOVER A VIDA, PROTEGER A VIDA E, SOBRETUDO, FESTEJAR A VIDA!  
MOVAE/1987

Caríssimo Presidente Marcus Barros:  
Esta vez, escreve-lhe a cidadã ambientalista revoltada com mais um acidente com repercussões desastrosas sobre o pouco ambiente natural que sobrou. Pela terceira vez em dois anos, a empresa AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A foi responsável pela descarrilamento de composição com mais de 35 vagões carregados com cargas diversas, destruindo a histórica Ponte do Rio São João, destruindo a mata e degradando com lixo e sujeira vasta área do Parque Estadual do Marumbi, na protegidíssima Serra do Mar paranaense. Além do Parque Estadual, a área atingida pelo acidente integra o Tombamento da Serra do Mar de 1986, a Área Especial de Interesse Turístico do Marumbi 1984 e a Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, 1ª fase.

Pasme, meu Presidente: o senhor assinou a Licença de Operação IBAMA nº 290/2002 - retificação em 07 de abril de 2003, com validade para quatro anos para essa empresa, que conta com 28 (vinte e oito) multas ambientais estaduais. Para manifestar-se quanto ao licenciamento, o IAP - Instituto Ambiental do Paraná exigiu Auditoria Ambiental, que a empresa ainda não entregou. A administração das Unidades de Conservação e demais áreas naturais atingidas pelo empreendimento não foram ouvidas. A depauperação da ferrovia depois de concessionada é flagrante, como provam os constantes acidentes. Está embargada pelo IAP. Mas está fazendo um arremedo de reparação de dano, às pressas, para poder voltar a transportar carga e provocar mais acidentes! Conta-se como certo que derrubará o embargo na Justiça estadual. Claro! Ela tem a licença do IBAMA!

O IAP, a Secretaria da Cultura, a Defesa Civil, o terceiro setor, o MP, têm se reunido para adotar providências conjuntas. Lamentavelmente, o IBAMA, convidado, não tem podido participar. Que pena! Não seria um momento importante de, ombro a ombro, os órgãos ambientais federal e estadual enfrentarem mais um poderoso predador do ambiente?

O acidente ambiental começou em 19 de julho e ainda não parou de ocorrer. Os grãos de soja e milho continuam sendo carregados para dentro dos rios. Seu apodrecimento libera toxinas que matam peixes. Os locais por onde os vagões estarão sendo arrastados dificilmente se recuperarão. A paisagem perdida não volta. A movimentação de seres humanos "reparando" o ambiente perturba a fauna.

E agora? O IAP conseguirá forçar a empresa a assumir suas responsabilidades, firmando um Termo de Ajustamento de Conduta? Conseguirá fazê-la cumprir? E o IBAMA? Como procederá?

Se eu ainda pudesse lhe aconselhar, o mínimo que diria é:

- 1) IMEDIATA SUSPENSÃO DA LICENÇA AMBIENTAL !
- 2) Ação conjunta (ombro a ombro, braços dados, luta conjunta!) do IBAMA com o IAP para exigir da empresa predadora não só a completa reparação desse acidente e indenizações pelo irreparável, mas as garantias efetivas de que não acontecerão outros acidentes.

Esta é mais uma boa briga, com um adversário de peso! Tenho a certeza de que o senhor não vai perdê-la por nada! Confio na sua honradez, discernimento e capacidade de luta. Saudações ecológicas e um saudoso abraço verde, Maude.

P.S.: Meu bisavô por parte de mãe, engenheiro ferroviário, veio da Inglaterra para participar da equipe que construiu as estradas de ferro paranaenses. Como vê, não é só seu o peso de antepassados socioambientalmente incorretos!





Serviço Público Federal  
Ministério do Meio Ambiente

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

Fis.: 497
Proc.: 3534/00
Rubr.: SAE

**PARECER Nº 88 / 2004 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA**

Brasília, 30 de julho de 2004.

**Da Técnica:** Ludmila Ladeira Alves de Brito – Bióloga / Analista Ambiental  
Tereza Cristina Lampert Conde – Engenheira Civil

**Ao:** Dr. Jorge Luiz Britto Cunha Reis  
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

**Assunto:** Análise dos documentos encaminhados em atendimento às condicionantes da Licença de Operação Nº 290/2002, referente ao empreendimento " MALHA FERROVIÁRIA SUL ", de responsabilidade da América Latina Logística do Brasil S/A, nos trechos Rio Branco do Sul - Curitiba e Curitiba - Paranaguá, no Estado do Paraná.

**Processo:** Nº 02017.003534/00-90

## **I - INTRODUÇÃO**

O presente parecer técnico tem por objetivo apresentar o resultado da análise dos documentos encaminhados em atendimento às condicionantes da Licença de Operação Nº 290/2002, através das cartas: Carta Nº 70/CMASI/03 (fl. 362), de 10/06/03 e Carta Nº 71/CMASI/03 (fl. 363), de 11/06/03.

## **II – ANÁLISE**

A seguir serão apresentados os comentários resultantes da análise dos documentos técnicos referentes ao atendimento às condicionantes da Licença de Operação Nº 290/2002, lembrando que a numeração apresentada refere-se àquela constante da Licença.

SAE





Fls.:	493
Proc.:	3534/02
Hubr.:	SAE

## 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.*

Comentário: Foi encaminhada cópia da publicação da Licença, no jornal " O Estado do Paraná " e no Diário Oficial do Paraná (fl. 339), através da Carta Nº 57/CMASI/03 (fl. 338), de 08/05/03.

Condicionante atendida.

- 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; e*
- *graves riscos ambientais e de saúde.*

- 1.3 *Qualquer alteração das especificações do projeto deverá ser precedida de anuência do IBAMA.*

- 1.4 *Em havendo necessidade de renovação desta Licença o empreendedor deverá requerê-la, num prazo mínimo de 30 (trinta) dias, antes do término da sua validade.*

As condicionantes 1.2., 1.3. e 1.4. são orientativas.

## 2 – Condições Específicas

- 2.1 *Apresentar, no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias, proposta com cronograma executivo, para intensificar os programas de segurança no trabalho e educação ambiental, visando de obter maior integração, conscientização e colaboração da comunidade nas atividades da ALL, reduzindo o número de acidentes e depredações ao patrimônio da empresa.*

Comentário: Foi apresentada satisfatoriamente a proposta, com o respectivo cronograma executivo, que intensificará os programas de segurança no trabalho e educação ambiental.

Condicionante atendida.

SAE



Fis.:	494
Proc.:	3534/00
Rubr.:	ALL

- 2.2 *Apresentar, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, um plano de controle e monitoramento da qualidade dos efluentes gerados nas atividades de lavagem e manutenção das locomotivas, destinação final, metodologias e periodicidade. Esse programa deverá prever a apresentação de relatórios trimestrais com a interpretação desses dados, incluindo análise da qualidade da água que será descartada no processo.*

Comentário: O plano de monitoramento e controle apresentado se refere apenas a um monitoramento paralelo da eficiência da estação e da qualidade do efluente gerado, não o monitoramento diário da ETE. Não foram enviados a este instituto nenhum dos relatórios previstos na condicionante. É importante destacar que o monitoramento do funcionamento da ETE também vem sendo realizado pelo IAP – Instituto Ambiental do Paraná que licenciou a estação.

Condicionante parcialmente atendida.

- 2.3 *Apresentar, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, o novo projeto da Estação de Tratamento de Efluentes, destacando as alterações de métodos, produto final, local de descarte, medidas de controle e monitoramento dos parâmetros químicos, físicos e biológicos dos resíduos gerados no processo de tratamento de efluentes.*

Comentário: O projeto da nova Estação de Tratamento de Efluentes foi apresentado, contemplando memorial descritivo e detalhamento de cada uma das unidades constantes da estação. Não foram apresentados, no entanto, a listagem de parâmetros a serem monitorados para embasar o funcionamento da estação, nem a periodicidade de análise. Novamente, é importante destacar que o monitoramento do funcionamento da ETE também vem sendo realizado pelo IAP – Instituto Ambiental do Paraná que licenciou a estação.

Condicionante parcialmente atendida.

- 2.4 *Apresentar, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, um Programa de Monitoramento e Controle da vegetação invasora da linha, identificando as alternativas de controle a serem adotadas e justificando a escolha das mesmas, acompanhado de um cronograma executivo.*

Comentário: A ALL apresentou o Programa de Monitoramento e Controle da Vegetação Invasora da Linha, o qual está satisfatoriamente atendido. Ele menciona a capina com roçadeira mecânica e a capina química, como meios para fazer estes controles, com as respectivas justificativas para a escolha das mesmas. E apresenta, também, o cronograma executivo.

Condicionante atendida.

SMZ - B



Fis.:	495
Proc.:	3534/00
Ass.:	JMC

- 2.5 *Apresentar, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, um Programa de Análise de Risco de todas as atividades executadas nos trechos Rio Branco do Sul – Curitiba e Curitiba – Paranaguá.*

Comentário: O programa de Análise de Risco apresentado está sob a análise dos técnicos do IBAMA, não havendo ainda nenhum parecer conclusivo sobre o assunto.

Condicionante sob avaliação.

- 2.6. *Apresentar, no prazo máximo de 90 (noventa) dias, um Programa voltado para a prevenção e combate de incêndios em decorrência da operação de suas atividades em ambos os trechos.*

Comentário: A ALL apresentou o Programa para Combate de Incêndios, o qual contempla o projeto completo para o combate e a prevenção de incêndio.

Condicionante atendida.

- 2.7 *Apresentar, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, um programa de identificação, prevenção e controle de áreas com potencial de risco de processos erosivos, na área de influência direta da ferrovia.*

Comentário: No documento apresentado relativo a este item, foi informado que: os cortes e aterros na área de influência direta da ferrovia, nos trechos Rio Branco do Sul - Curitiba e Curitiba – Paranaguá, já estão consolidados, não apresentam problemas de instabilidade. Porém, ele apresenta os procedimentos operacionais adotados pela ALL para identificar e corrigir eventuais problemas erosivos na via permanente.

Condicionante atendida.

JMC

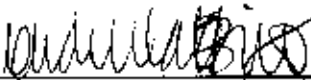


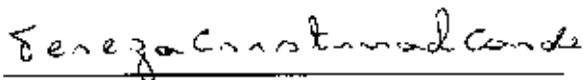
### III - CONCLUSÃO

---

Os documentos enviados atenderam às condicionantes da Licença de Operação Nº 290/02, excetuando-se as condicionantes 2.2 e 2.3, cujo o não cumprimento não compromete o bom funcionamento da malha ferroviária, apenas dificulta o acompanhamento preciso dos processos realizados na oficina, e a condicionante 2.5, que se encontra sob avaliação.

À consideração superior,

  
\_\_\_\_\_  
Ludmila Ladeira Alves de Brito  
Bióloga / Analista Ambiental

  
\_\_\_\_\_  
Tereza Cristina Lampert Conde  
Engenheira Civil  
CREA 9.673/D - DF

11





Fis.: 497	
Proc.: 3534	00-12
Rubr.: 18	



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

MEMO Nº 266/2004 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 30 de julho de 2004.

**AO:** Coordenador do Núcleo de Licenciamento Ambiental do IBAMA / PR  
Sr. SÉRGIO ROBERTO XAVIER

**Assunto:** Licenciamento Ambiental da Malha Ferroviária Sul da ALL – resposta ao Memo nº 64/04, de 28/07/04

Informamos que os documentos relativos às condicionantes da Licença de Operação Nº 290/2002, referente ao licenciamento ambiental dos trechos Rio Branco do Sul - Curitiba e Curitiba - Paranaguá, no Estado do Paraná, foram encaminhados a este Instituto através das cartas: Carta Nº 70/CMASI/03, de 10/06/03 e Carta Nº 71/CMASI/03, de 11/06/03. E que as referidas condicionantes foram devidamente cumpridas e aprovadas, excetuando a condicionante 2.5., que ainda se encontra sob avaliação, conforme Parecer Técnico Nº 88 / 2004 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA, em anexo.

Atenciosamente,

**Jorge Luiz Britto Cunha Reis**  
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos





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

REUNIÃO: América Latina Logística do Brasil S/A - ALL  
 DATA: 10 de agosto de 2004

NOME DO PARTICIPANTE	ORGAO	TeI	E-Mail
DORIVAL NASCIMENTO NETO	ALL	(041) 9106 0002 2141 7328	dorivaln@all-logistica.com
LUDMILA L. ALVES DE BRITO NEGRÍ	IBAMA	(61) 3161410	ludmila.brito@ibama.gov.br
SERGE LUIZ BRITTO CARREIS	IBAMA	(61) 3161071	SERGE.BRITTO@ibama.gov.br
FENEZ CARVALHO M. COMDE	IBAMA	(61) 316-1410	fenezconde@ibama.gov.br
FELMIANO MARTINS FERNANDES	ADETEC	(11) 5063 2124	FELMIANO@UOL.COM.BR

Fls.: 498  
 Proc.: 3534/004  
 Rubr.: 1





AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA  
A gente nunca para.

Fis.: 499
Proc.: 3534/00
Rubr.: 508

29.07.04

Carta nº 102/GMASI/04

Curitiba, 29 de Julho de 2004.

Ao  
**IBAMA**  
**At. Dr. JORGE LUIS BRITO CUNHA REIS**  
**M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos**  
**Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental - DILIQ**  
**Av. L4 norte - Bloco C - Edifício Sede do IBAMA**  
**70.800-200 - BRASÍLIA/DF**

PROTOCOLO  
 DLGA/IBAMA  
 Nº 7345  
 Data: 06/08/04  
 Recebido: *[Signature]*

**Assunto: Licenciamento Ambiental - ALL**

Prezado Senhor,

Conforme a condicionante 2.2 da licença de operação nº 290/2002 deste IBAMA concedida à ALL, estamos enviando em anexo, os relatórios mensais do tratamento de efluentes da ALL do ano de 2004.

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

Atenciosamente,

*Renata Twardowsky Ramalho*  
**Renata Twardowsky Ramalho**  
**Gerência de Meio Ambiente e Segurança Industrial**

*Protocolo do 2º  
 R  
 ENCC/IBAMA  
 C  
 L.L.A.  
 T  
 A  
 COAIE  
 AIE Jorge Luis  
 09/08/04  
 CAP*

*anexos: relatórios mensais: (06)  
 janeiro/04 a junho/04.*

A Coordenadora-Geral  
da CGLIC/DILIA.

Em: 30/07/04.

Shelby  
Buz # 11  
Coordenadora  
EXM/174  
Zelador  
Coordenador

A Dra Lucimite

Dra Terez

Para analisar

Seu nome e endereço e telefone  
e-mail: [illegible]

Fis.: 500  
Proc.: 3534/00  
Rubr.: 5 de



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

FAX: 041 - 225 7588  
Brigadeiro Franco, 1733

FONE: 041 - 322 5125  
CEP. 80420 Curitiba - PR

DESTINATÁRIO/A TO: Dr. Jorge Luiz B. Cunha  
Reis - Coordenador de Lic. Ambiental.

DOCUMENTO Nº Memo. nº 65/NLA. FAX: 61-225-0564

DATA: 11/08/04

FOLHAS: 02

MENSAGEM / TEXT

Senhor Coordenador,

Vimos através deste, dar conhecimento do ofício nº 356/2004 - Proced 62/03, do Min. Público do Estado do PR - Londrina, referente a malha ferroviária sul da FTL no trecho Londrina, Londrina - Maringá.

Recomendamos que a resposta seja enviada diretamente ao M. P. de Londrina ou mesmo ao escritório do IBAMA/Londrina, com cópia ao N.L.A./PR.

Atenciosamente.

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





Fls.: 504  
Proc.: 3534/00  
Rubr.: SDC



# MINISTÉRIO PÚBLICO

do Estado do Paraná  
Promotoria do Meio Ambiente,  
Particulares de Deficiência e Fundações  
Edifício do Fórum - 1ª Vara Cível

Ofício n.º 356/2004 - Proced. 62/03

Londrina, 05 de agosto de 2004.

**Senhora Chefe Regional:**

Com o propósito de instruir o Procedimento Administrativo 62/03, instaurado nesta Promotoria, requisito de Vossa Senhoria, no prazo de dez dias, com base no art. 26, inciso I, letra "b", da Lei Federal n.º 8.625/93, que informe a esta promotoria se foi concedida a licença de operação da malha ferroviária sul da ALL no trecho Londrina, Londrina – Maringá.

Ao ensejo, reapresento minhas expressões de estima e distinta consideração

  
Solange Novaes da Silva Vicentini  
Promotora de Justiça

*Ac. NLA Sr.  
Sergio Lorrer  
Plano Individual de  
Solicitação  
Londrina, 10/08/04  
Neuza Maria Emidio  
Geog. CHEA 27 376-0108  
SANTA LINDA PR*

ILUSTRÍSSIMA SENHORA  
NEUZA MARIA EMÍDIO  
DIGNÍSSIMA CHEFE REGIONAL DO  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS  
NATURAIS RENOVÁVEIS-IBAMA



Fis.:	502
Proc.:	3534/00
Rubr.:	SOE



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

OFÍCIO N.º 495/2004 – DILIQ/IBAMA

Brasília, 18 de agosto de 2004.

A Sua Senhoria a Senhora  
**Solange Novaes da Silva Vicentin**  
Promotora de Justiça  
Promotoria do Meio Ambiente, Portadores de Deficiência e Fundações  
Ministério Público do Estado do Paraná  
Av. Marechal Floriano, 1.251 – Rebouças  
80.230 - 110 – Curitiba/PR  
Telefone: (041) 219-5133

Senhora Promotora,

1. Reportamo-nos ao ofício nº 356/2004 - Proced. 62/03, de 05 de agosto de 2004, o qual solicita informação se já foi concedida a Licença de Operação da malha ferroviária sul da ALL, no trecho Londrina – Maringá.
2. Informamos que a referida Licença ainda não foi concedida, estando sob análise neste Instituto.

Atenciosamente,

  
**Luiz Felipe Kunz Júnior**  
Diretor Substituto de Licenciamento e Qualidade Ambiental

3

3

Fis.:	503
Proc.:	3534/00
Rubr.:	SRE



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

MEMO Nº 291 / 2004 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 31 de agosto de 2004.

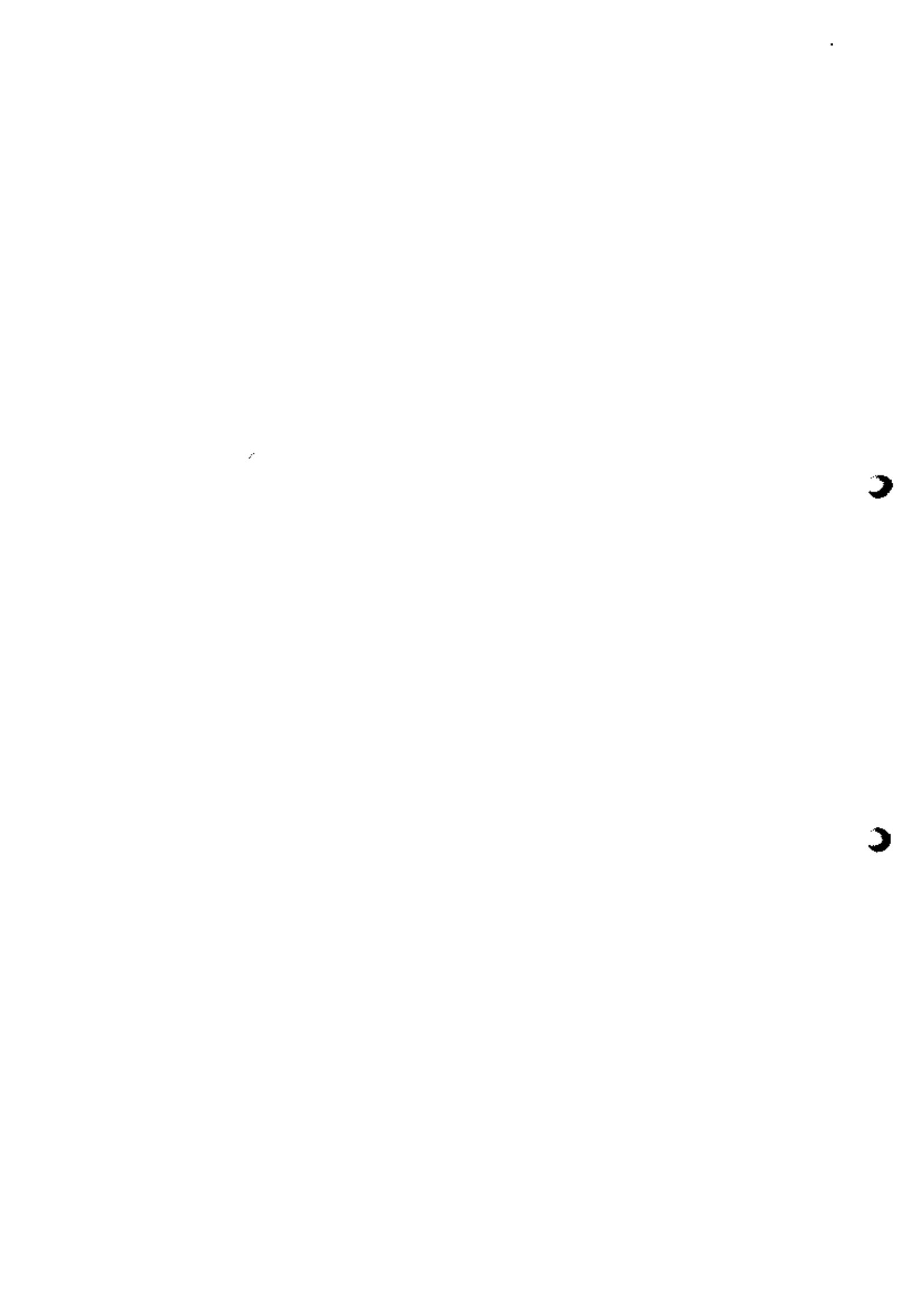
**AO:** Coordenador do Núcleo de Licenciamento Ambiental do IBAMA / PR  
Sr. SÉRGIO ROBERTO XAVIER

**Assunto:** Licenciamento Ambiental da malha ferroviária sul da ALL, no trecho Londrina - Maringá – cópia do ofício encaminhado ao MPU

Encaminhamos, em anexo, cópia do ofício nº 495/2004 – DILIQ/IBAMA, de 18/08/04, o qual responde o ofício nº 356/2004 - Proced. 62/03, de 05/08/04, do Ministério Público do Estado do Paraná, referente ao empreendimento acima citado, conforme sua recomendação através do memo nº 065/04 – NLA, de 11/08/04.

Atenciosamente,

**Jorge Luiz Britto Cunha Reis**  
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos



Fls.: 504
Proc.: 3534/00
Rubr.: SAC



**ASSOCIAÇÃO DE DEFESA DO MEIO AMBIENTE DE ARAUCÁRIA**

FUNDAÇÃO 05.06.83 - CGC 78774197/0001-03 - UTILIDADE PÚBLICA ESTADUAL LEI 8413 DE 21.11.86

Of. 90/04

Araucária, 16 de agosto de 2004.

Ao  
Excelentíssimo Senhor  
**Dr. Marcus Luiz Barroso Barros**  
DD. Presidente do IBAMA  
Brasília - DF.

Senhor Presidente

Através deste, vimos respeitosamente à presença de Vossa Excelência para requerer cópia de inteiro teor, autenticada, do licenciamento concedido por esse Instituto à empresa **AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A** para operar no Estado do Paraná.

Justifica-se o presente nos termos da Lei 7347/85, art. 8º, devido aos inúmeros acidentes que têm ocorrido no nosso Estado - com gravíssimas conseqüências ambientais - fatos esses de conhecimento público e amplamente divulgados pela imprensa (em anexo apenas algumas reportagens).

Contando com sua valiosa atenção para o imediato atendimento ao exposto, renovamos protestos da mais alta estima e apreço.

Respeitosamente,

Presidente

MMA - IBAMA

Documento


10100.003319/04-74

GABIN

Data: 18/08/04 Prazo \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

A  
CGLIC

19/08/24

  
Fernando Marques  
Assessor  
DILIC/IRAM

A  
COAIR

Ale Jorge Piniz

20/8/06

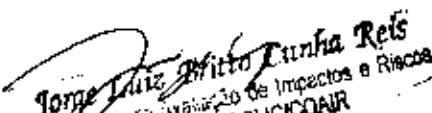
EP

A Pa Teresa

Preparar resposta

Informando do  
custo da Terex.

Em, 31-8-2004

  
Jorge Luiz Brito Cunha Reis  
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos  
IRAM/DILIC/CGLIC/COAIR



Of. 90/04  
fls. 02.

**O ESTADO DO PARANÁ**

**Senge pede explicações para a ALL**

Imprensa no Paraná e em Santa Catarina sobre descumprimentos e falta de manutenção nas estradas de ferro, o Senge pede à Paulista a cópia do contrato de concessão firmado com a Améri- rica Logística do Brasil (ALL), empresa que opera o Sistema Ferroviário no Paraná, São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. "Queremos verificar se tudo o que está neste contrato está sendo cumprido", explica

Marlise Bassfeld, assessora da Senge. Procurada pela reportagem de O Estado do Paraná, a gerente de relações corporativas da ALL, Silvana Alcântara, ainda não tinha conhecimento da carta, mas garantiu que todas as metas impostas na concessão estão sendo cumpridas: "A ALL está realizando investimentos nas ferrovias e está tomando medidas para reduzir o número de acidentes",

afirma. O presidente da Sindicato, Carlos Roberto Bittencourt, não compartilha da mesma opinião: "A ALL recebeu R\$ 94,4 milhões do BNDE para investimentos, os quais, pelo número de acidentes verificados, provavelmente não foram aplicados ao que se destinavam", afirma.

Dados do Ministério dos Transportes, porém, indicam que houve uma redução no número de acidentes desde que a malha ferroviária foi privatizada. Entre 1992 e 1996, antes da privatização, o índice era de 86,4 acidentes por unidade de quilômetro transportado(TCU). Já no período pós-privatização, entre os anos 1996 e 1999, este número caiu para 77,2, reduzindo 10,7%. Segundo Rasca Rodrigues, diretor da Senge, esta redução deve ser considerada com restrições: "Este número ainda não atingiu o ideal, que é de menos de 76 aci-

dentem/ TCU", e representa uma média entre todos estes anos. Só em 1997 este índice foi de 105,9", explica.

Na carta enviada ao ministro, os engenheiros querem ampla, como está no contrato, a formação de um Conselho de Usuários com membros da ALL e do sindicato e a eleição de representantes da Senge para o conselho administrativo da empresa concessionária.

Fls.: 505  
Proc.: 35321/00  
Rubr.: SCL



P. 90/04.  
Fls. 03. -

Fls.: 506  
Proc.: 3534/00  
Rubr.: 806

**MAIS POLUIÇÃO**

# Trem descarrila e derrama diesel

**De Curitiba**

Aproximadamente 60 mil litros de óleo diesel vazaram após o descarrilamento de duas locomotivas e seis vagões de carga, às 21h50 d. anterior, no município de Fernandes Pinheiro (região Centro-Sul do Estado). Segundo o Corpo de Bombeiros de Irati e o Instituto Ambiental do Paraná (IAP), parte do combustível atingiu a nascente de um córrego. O IAP anunciou que vai multar a empresa América Latina Logística (A.L.L.), proprietária do trem. O valor não foi estipulado.

A assessoria de imprensa da A.L.L., empresa que comprou o sistema do governo federal em 1997, informou que as causas do descarrilamento e os prejuízos do acidente estão sendo apurados. O comboio, que seguia de Ponta Grossa para Guarapuava, era composto por duas locomotivas e 36 vagões carregados com o produto. As locomotivas saíram desatreladas em uma área desubutilizada.

O choque provocou a perfuração do primeiro vagão. Houve incêndio, que consumiu aproximadamente metade do diesel vazado.

Bombeiros de Irati, Palmeira e Ponta Grossa levaram cinco horas para conter o fogo. Foram utilizados 51 mil litros de água e 350 litros de turgênio produto químico usado para sufocar o fogo em combustíveis. De acordo com o primeiro sargento Ildo Mancina, chefe

de socorro do Corpo de Bombeiros em Irati, a principal dificuldade foi o abastecimento dos caminhões, devido à distância de dez quilômetros entre o local do acidente e a cidade.

O maquinista e seu assistente, únicas pessoas que estavam no comboio, não se feriram. A liberação da linha férrea ocorreu às 19 horas de ontem. O IAP informou que o avanço do óleo foi contido com a instalação de diques de contenção e que a área deverá estar completamente limpa até sexta-feira. (V.D.)

Folha de Londrina  
25 JUL 2000



Q. 90/04  
Fls. 04.-

Fis.: 507  
Proc.: 3534/00  
Rubr.: S.C.C.

FOLHA DE LONDRINA ■ 3 AGO 2000

## ALL terá que explicar vazamento de gasolina

**Israel Reinstein**  
De Curitiba

A América Latina Logística (ALL) foi notificada pelo Instituto Ambiental do Paraná (IAP) e Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama) a explicar porque aconteceu o derramamento de gasolina. Ontem, os técnicos dos órgãos ambientais estiveram no local avaliando as causas do acidente e o impacto causado pelo vazamento de combustível. Com base nesse estudo serão estipuladas as penalidades e a multa contra a empresa.

A ALL deve se explicar hoje, mas o horário da reunião ainda não foi definido. Os técnicos do IAP e Ibama precisam ainda concluir o relatório de impacto ambiental, contenção e limpeza da área atingida. No acidente anterior, os dois órgãos ambientais multaram a empresa em R\$ 1,58 milhão, sendo que R\$ 1,5 milhão foi do Ibama. Agora existe o fato

da empresa ser reincidente.

A princípio, os dois órgãos descartam a possibilidade de contaminação do Rio Imbituvão, que está a 600 metros do local do acidente. O rio responde por 65% do abastecimento de Irati e 95% de Imbituva. Ontem, funcionários da ALL fizeram canaletas para escoar a gasolina, também colocaram água sobre o combustível, seguindo determinação do Ibama, IAP e Corpo de Bombeiros.

O IAP informou que vazaram dos tanques 25 mil litros. No entanto, a estimativa da ALL, repassada pela sua assessoria, é que o vazamento tenha variado entre 15 mil a 20 mil litros.

A assessoria não soube dizer quais foram as causas do acidente. A Folha procurou a representante da ALL, Silvana Alcântara, mas seu telefone celular estava fora da área de serviço. Silvana esteve no local do vazamento, que fica em Fernandes Pinheiro (Centro-Sul do Estado).



Op. 90/04  
fls. 05.-

Fis.:	508
Proc.:	35341
Rubr.:	508

## Acidente com trem é o 5º do ano

O descarrilamento de seis locomotivas, que puxavam 73 vagões da concessionária América Latina Logística (ALL), na entrada do parque de manobras Iguaçu, no bairro Alto Boqueirão, em Curitiba, foi o quinto acidente de grandes proporções envolvendo a empresa esse ano. O acidente aconteceu às 19h30 de segunda-feira. Não houve vítimas. As seis locomotivas descarrilaram e uma pegou fogo.

CIDADES

FOLHA DE LONDRINA  
23 AGO 2000





Of. 90/04 - fls. 06. -

Fls.: 509  
Proc.: 3534/00  
Rubr.: 806

## Trem descarrila em Curitiba e ALL é multada em R\$ 100 mil

**Emerson Cervi**  
De Curitiba

O descarrilamento de seis locomotivas, que puxavam 73 vagões da concessionária América Latina Logística (ALL), na entrada do parque de manobras Iguazu, no bairro Alto Boqueirão, em Curitiba, foi o quinto acidente de grandes proporções envolvendo a empresa esse ano. A ocorrência foi registrada às 19h30 de segunda-feira. Não houve vítimas. As seis locomotivas saíram dos trilhos e uma pegou fogo. Segundo a assessoria de imprensa da ALL, cerca de 3,5 mil toneladas de carga, composta por soja em grão, farelo e óleo de soja eram transportadas no momento do acidente.

O Instituto Ambiental do Paraná (IAP) multou a ALL em R\$ 100 mil pelo derramamento de 800 litros de

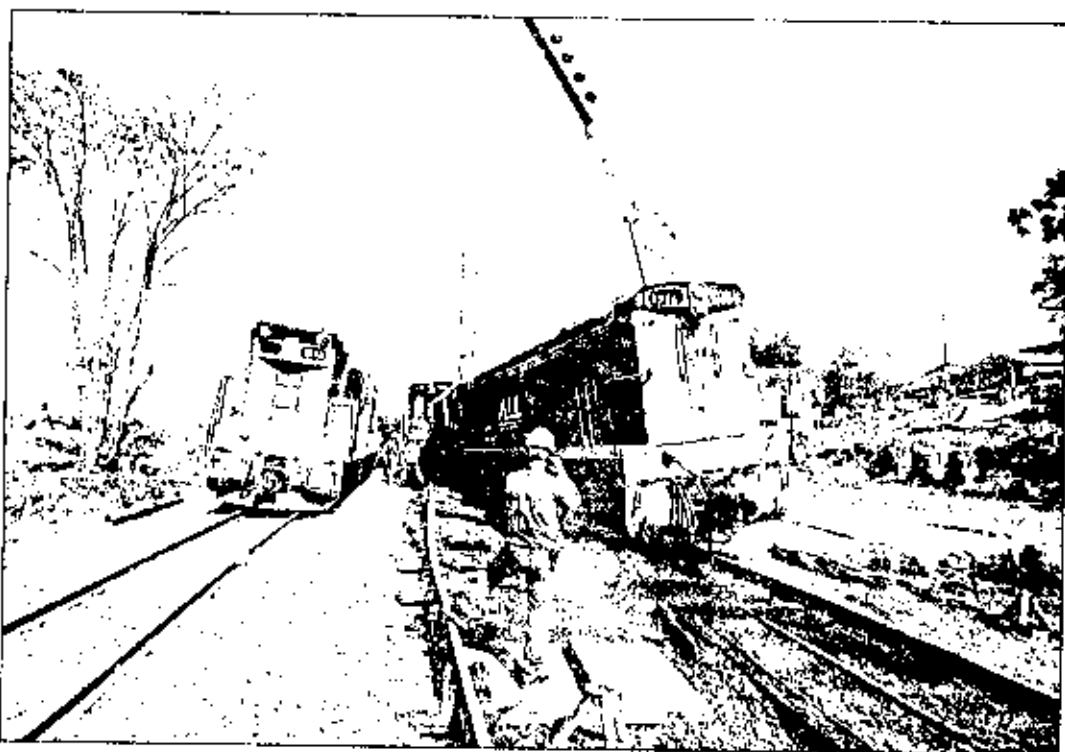
óleo diesel no solo. Por volta do meio-dia de ontem, o tráfego de trens foi liberado no pátio Iguazu, com a construção de um trilho de emergência.

A causa do acidente, segundo o gerente da ALL, Carlos Esmeraldino, teria sido um prego de linha que foi colocado na junta dos trilhos do aparelho de mudança de linha. "Foi um ato de vandalismo, e não foi uma criança quem fez isso. Quem fez sabia muito bem o que estava fazendo", acusou Esmeraldino. Dados da fita tacográfica - que mede a velocidade - mostram que no momento do descarrilamento a composição estava a uma velocidade de 15 km/hora, abaixo dos 20 km/hora permitidos no local, o que evitou danos maiores.

Esse é o primeiro descarrilamento de uma composição com 73 vagões na entrada do

pátio de manobras da ALL em Curitiba. A empresa vem sendo investigada por causa dos repetidos descarrilamentos na malha ferroviária do Estado. Nos quatro anteriores, ocorridos em 2000, houve vazamento de carga tóxica e danos ao meio ambiente. Apesar disso, a direção da ALL justifica que o número de ocorrências ainda é menor que o limite estipulado pelo governo federal durante a privatização da rede ferroviária.

O IAP e o Ministério Público de Ponta Grossa cobram da concessionária o plano de contingenciamento e previsão de medidas preventivas à ocorrência de acidentes de grandes proporções. O IAP analisa ainda a possibilidade de cassar a licença para transporte de produtos tóxicos da ALL. (Colaboraram Maiguel Gueths e Dimitri do Valle)



Vagões saíram dos trilhos na área de um dos pátios de manobras da empresa



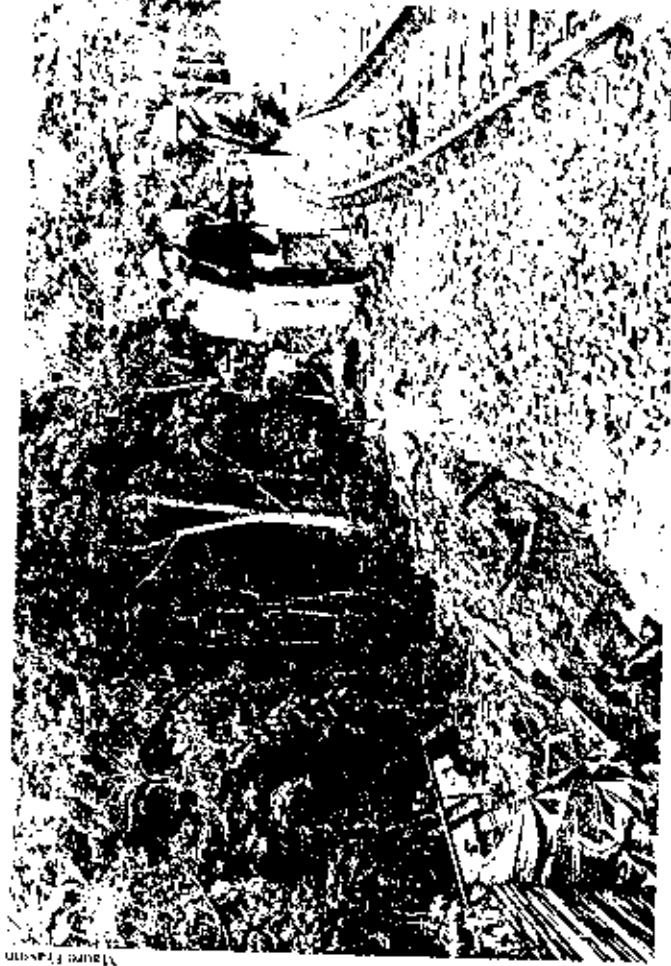
## FISCALIZAÇÃO

# Trilhos da serra estariam em ordem

Julio Cesar Lima  
e  
Giovani Ferreira  
De Curitiba

Apesar do acidente registrado no último sábado, uma fiscalização preliminar realizada ontem pelo Ministério dos Transportes constatou que a malha ferroviária que corta a Serra do Mar encontra-se em boas condições de manutenção. O laudo oficial deve ser divulgado em 15 dias, mas a constatação reforça a versão da empresa América Latina Logística (ALL), que defende a tese de submissão para justificar o descolamento do trem em Morretes, no litoral do Estado. Mesmo assim, a empresa pode ser multada ou receber uma advertência do governo federal.

O chefe da divisão do Departamento de Transportes Ferroviários do ministério, Luiz Fernando Fonseca, responsável pela fiscalização, disse que esse trabalho de verificação dos trilhos é feito anualmente. No caso do Paraná, explicou, a fiscalização foi antecipada por conta dessa ocorrência na Serra do Mar. Fonseca também garantiu que o número de acidentes com



MAURO FERREIRA

**Técnico do Ministério dos Transportes passou a tarde no local do acidente, em Morretes, no litoral do Estado**

a ALL não é nada exagerado e está dentro de um índice aceitável. Não podemos usar apenas números absolutos mas sim todo o conjunto de condições em que opera a empresa", disse Fonseca.

O trabalho de verificação, no entanto, se restringiu ao trecho onde ocorreu o último acidente. Fonseca retorna hoje para

Brasília, sem visitar os demais trechos administrados pela ALL que foram palco de nove acidentes neste ano.

Para avaliar a gravidade do acidente, segundo os padrões do ministério, são levadas em consideração o tempo de interrupção do trecho (acima de 12 horas é considerado grave); a morte de pessoas; a perda patri-

monial acima de R\$ 1 milhão, além do impacto provocado no ambiente.

A população que vive à margem do Rio Camaná, atingido pelo óleo derramado no acidente, começou a receber desde ontem cerca de 15 mil litros de água potável, para evitar os problemas provocados pela contaminação.

Of. 90/04-fls. 07. -

Fis.: 510  
Proc.: 3534/00  
Rubr.: SCL

FOLHA DE LONDRINA 27 SET 2000

2

3

Op. 90/04  
fls. 08. -

TRANSPORTES

# Demora em resgate na Serra do Mar irrita passageiros de trem

Fis.: 511  
Proc.: 35.341/00  
Rubr.: SUC

120 pessoas foram retiradas da ferrovia quatro horas depois de interdição

**IMAGINE-SE NUM TREM PARADO, DENTRO DA** Serra do Mar, à noite e sem ninguém para lhe prestar informações. Foi mais ou menos assim que se sentiram os 120 passageiros do trem da Serra Verde Express, que vinha de Paranaguá a Curitiba, no último domingo. Por causa de um problema num trem de carga da América Latina Logística (ALL), a passagem de outros trens pelos trilhos foi impedida próximo ao município de Balsa Nova, região metropolitana de Curitiba. Os passageiros foram resgatados por veículos alugados pela Serra Verde, depois de ficarem quase quatro horas sem receber uma informação oficial do que havia acontecido.

Por volta das 18h, o supervisor de vendas Adalberto Monteiro esperava o trem que vinha de Paranaguá na estação Marumbi, a cerca de 45 quilômetros de Curitiba, para ir à capital. Ele conta que o trem chegou atrasado cerca de duas horas. Já na estação, Adalberto notou que não tinha ninguém da empresa responsável para lhe prestar informações. Quase oitenta pessoas embarcaram nesta estação, por volta das 20h.

Depois de quase uma hora em movimento depois de passar pela estação Marumbi, o trem parou

repentinamente. "Pensamos que era uma outra estação ou que tinha gente trocando os trilhos", lembra Adalberto. Muitas pessoas desceram para ver o que tinha acontecido. Depois de uma hora com os vagões parados, uma pessoa vestindo o uniforme da Serra Verde ainda não sabia explicar o motivo da demora. Só por volta da 22h30, segundo Adalberto, um funcionário veio pedir para que todos descessem do trem, pois existia um problema nos trilhos.

Às 23h30, de acordo com Adalberto, é que chegaram os primeiros veículos para o resgate dos passageiros. Ele e sua mulher chegaram a Curitiba por volta da meia-noite e meia, ainda sem explicações formais da empresa.

**Serra Verde alega que está preparada para resolver acidentes e que problema aconteceu pela primeira vez**

Adalberto, assim como outros passageiros, ainda estão muito revoltados com o ocorrido. "Pessoas do mundo inteiro vem conhecer a Serra do Mar e encontram esta falta de organização", afirma. "E se fosse um acidente, eles iriam demorar tanto?", questiona.

A gerente de operações da Serra Verde, Selma Cordeiro, afirmou que os passageiros não foram informados por que nem a empresa tinha conhecimento sobre o problema com o trem de carga da ALL. "O caso está sendo avaliado e é a primeira vez que ocorre um transtorno deste tipo." A gerente disse ainda que a empresa está preparada para atender qualquer tipo de acidente que ocorra com seus passageiros e trens.

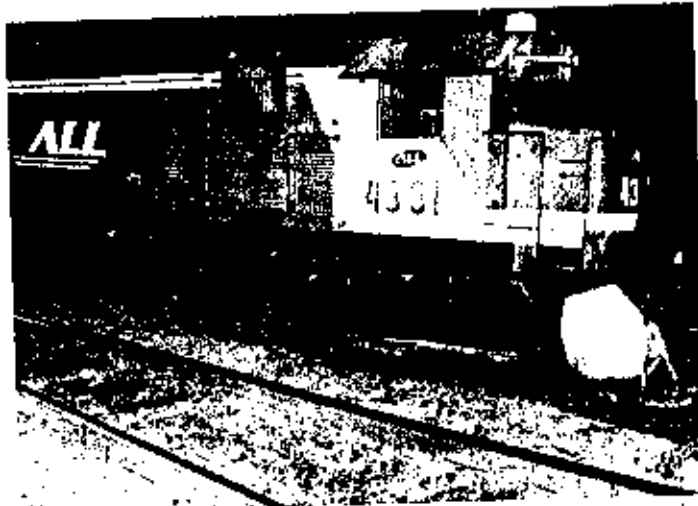
A reportagem da Gazeta do Povo telefonou cinco vezes para a ALL, para saber o motivo do incidente, e não obteve retorno.

— José Silveira Junior



Of. 90/04  
Fls. 09.-

Fis.: 517  
Proc.: 3534/00  
Rubr.: SMC



□ Locomotiva saiu dos trilhos em virtude do asfalto irregular no local.

## Trem descarrila e atola no cruzamento

Um trem descarrilou e atolou no cruzamento da linha férrea com a Rua Simão Bolívar, Boa Vista, às 21h45 de sexta-feira. A causa do acidente foi uma camada de asfalto colocada sobre os trilhos, naquele dia. Felizmente, ninguém saiu ferido e a carga não era perigosa.

O maquinista Paulo Vieira, 26 anos, levava três máquinas e oito vagões, carregados com cimento e granel, da estação do Cachoeira à Central da ALL - América Latina Logística. Naquele cruzamento os trilhos fazem uma pequena curva, mas a locomotiva traçou uma linha reta, rasgando a rua e atolando no gramado ao lado da ciclovia. De acordo com Leslye e Dwayne, moradores da região, uma camada de asfalto novo fora colocada, naquela tarde. O material cobria os trilhos, e em alguns pontos o aço desapareceu. "Pensei que tinham mudado a linha do trem", disse Leslye.

### Remoção

Os trabalhos para a remoção do composição foram acompanhados pelos bombeiros, policiais militares do Regimento de Polícia Montada e agentes da URBS, que controlaram o trânsito. Junto aos profissionais, vários moradores se aglomeraram em volta para observar a cena. "Ainda bem que ele não carregava combustível", comentou um dos



□ Funcionários da ALL trabalharam durante toda a madrugada.

curiosos, apontando para casas próximas da linha. A retirada do trem avançou pela madrugada.

### Liberado

Desde às 5h de ontem o trânsito já estava liberado no local. A ALL confirmou, em nota oficial, que a provável causa do acidente pode mesmo ser o reparo no asfalto da passagem de nível da ferrovia. Durante a tarde de ontem, o trânsito estava sendo orientado por agentes da Diretran, já que funcionários da ALL ainda trabalhavam para retirar o asfalto em excesso. (Fábio Schafer)

O Estado do Paraná  
22 JUL 2001





Op. 90/04-8

# Acider



Gilberto Fernandes/Folha on 1/19/21

Área do incêndio, perto



.

Q. 90/04 - fls. 11.-

Fts.:	514
Proc.:	3534/00
Rubr.:	ALL

## Sobrevivente de descarrilamento pode ficar com seqüelas

Katia Michelle  
Equipe da Folha

Curitiba - Especialistas estão investigando o estado de saúde do auxiliar de maquinista Luciano José Simione para saber se ele ficará com seqüelas do acidente. No último sábado, o trem em que ele estava descarrilou. O maquinista do trem, Aguinaldo Wisentainer, morreu na hora, o auxiliar permanece internado no Hospital Cajuru, em Curitiba, para onde foi levado logo depois do acidente.

Segundo informações do hospital, Simione deu entrada no sábado, pelo Sistema Único de Saúde (SUS), mas logo depois foi transferido para um quarto particular. A América Latina Logística (ALL) está pagando todas as despesas. Até ontem, ele não estava sentido os movimentos dos membros inferiores, mas os médicos trabalhavam com a hipótese de ser um trauma psicológico causado pelo acidente.

O descarrilamento da composição da ALL aconteceu no Km 38, do trecho da ferrovia entre Curitiba e Rio Branco do Sul, na Região Metropolitana de Curitiba. Até ontem, uma das locomotivas que tombou ainda estava no local, mas o trecho da ferrovia já estava liberado desde a madrugada de domingo.

A ALL-Delara, empresa que administra a malha ferroviária no Estado, informou que a previsão é retirar a locomotiva hoje. A composição que se acidentou era composta de duas locomotivas e 30 vagões. Seis vagões tombaram e uma das locomotivas caiu numa ribanceira próxima aos trilhos. A máquina precisou ser desmontada para ser removida do local do acidente.

Embora a ALL já trabalhe com algumas hipóteses sobre a causa do descarrilamento, prefera não divulgá-las antes que o laudo técnico esteja concluído. A previsão é que o occurrento esteja pronto em 20 dias. Segundo a empresa, essa é a primeira vez que um maquinista morre em um acidente de trabalho desde que a empresa assumiu a administração da malha ferroviária estadual, há cinco anos.

09 FEV 2002

FOLHA DE LONDRINA



Op. 90/04 - fls. 12.-

Fis.: 515
Proc.: 3534/02
Rubr.: 5.00

## ALL é multada em R\$ 140 mil por acidente ambiental

**Emerson Dias**  
*Reportagem Local*

O Instituto Ambiental do Paraná (IAP) aplicou ontem duas multas à América Latina Logística (ALL), totalizando R\$ 140 mil, depois de concluir o laudo ambiental de um acidente ocorrido no início do ano. A empresa, responsável pela malha ferroviária do Paraná, tem 20 dias para recorrer da punição.

O acidente aconteceu no pátio da empresa em Londrina dia três de fevereiro. Uma locomotiva descarrilou, juntamente com outros quatro vagões que transportavam óleo diesel de Araucária para Presidente Pru-

dente (SP). Cerca de 1,5 mil litros de combustível foram derramados. O laudo ambiental do acidente foi apresentado somente ontem. "A demora é relativa aos prazos legais dados pela lei. O assunto foi encerrado no âmbito administrativo, mas o crime ambiental segue agora para a Promotoria do Meio Ambiente", disse o chefe do IAP em Londrina, Andrew Pinheiro Neto. A ALL foi multada pelo lançamento do óleo (R\$ 80 mil) e pela demora na limpeza do pátio de manobras (R\$ 60 mil). A assessoria da empresa informou que vai recorrer da multa.

Sobre a possível ligação entre o acidente de fevereiro e o derramamento de óleo, atual-

mente encontrado no Ribeirão Lindóia (próximo ao pátio da ALL e também do Pool de Combustíveis de Londrina), Pinheiro Neto disse que os casos não estão relacionados "em princípio". "O que vai mostrar o culpado é o estudo hidrogeológico. Por enquanto, todo mundo ainda é suspeito", disse o chefe do IAP.

A contaminação do rio foi registrada há cerca de 20 dias por moradores da região oeste da cidade. O IAP e a Agência Nacional de Petróleo (ANP) mantêm proibida a entrada de combustível no Pool. A determinação também é válida para a ALL até que o problema seja solucionado.

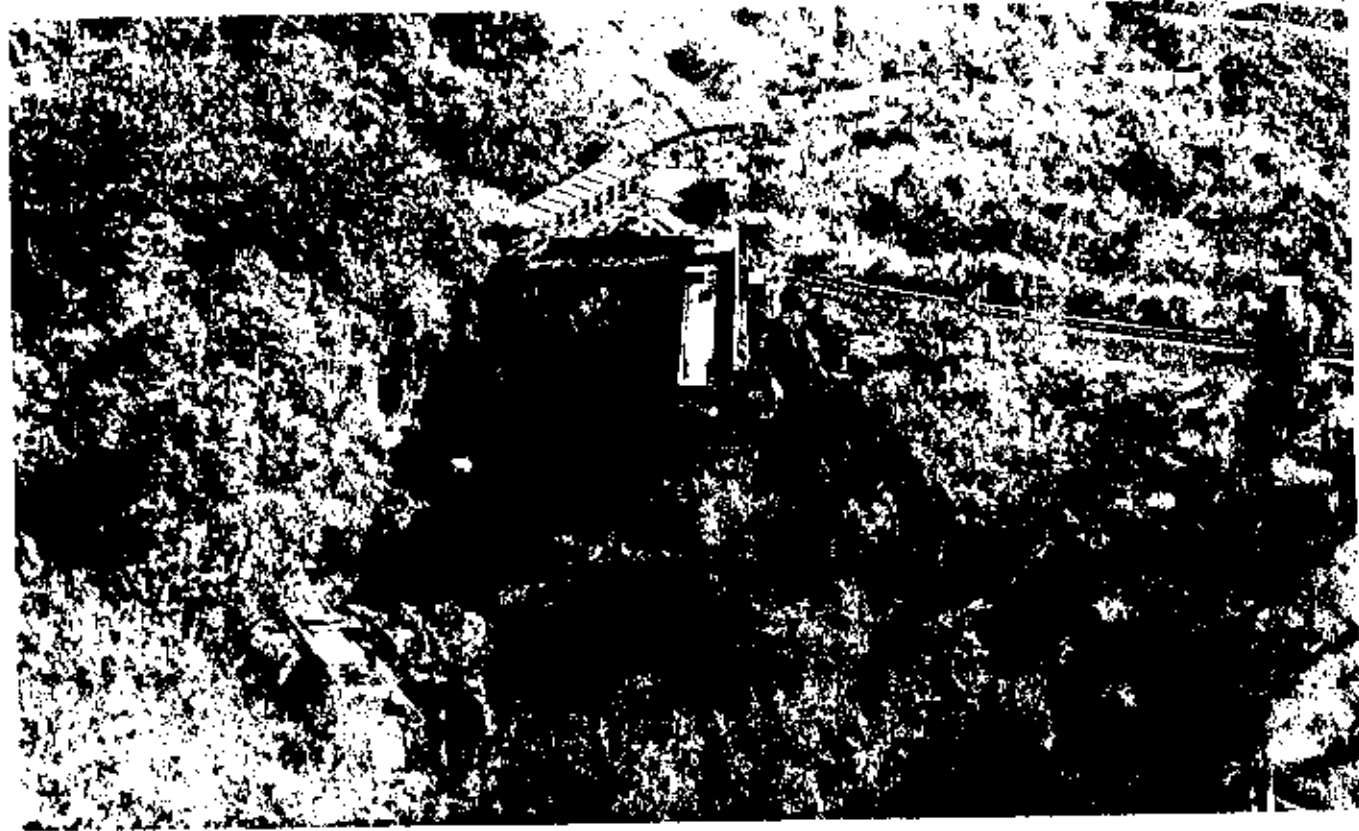
FOLHA DE LONDRINA 29 MAI 2002



Q. 90/04 - fls. 13. -

**Fora dos trilhos**

Hederson A. Silveira

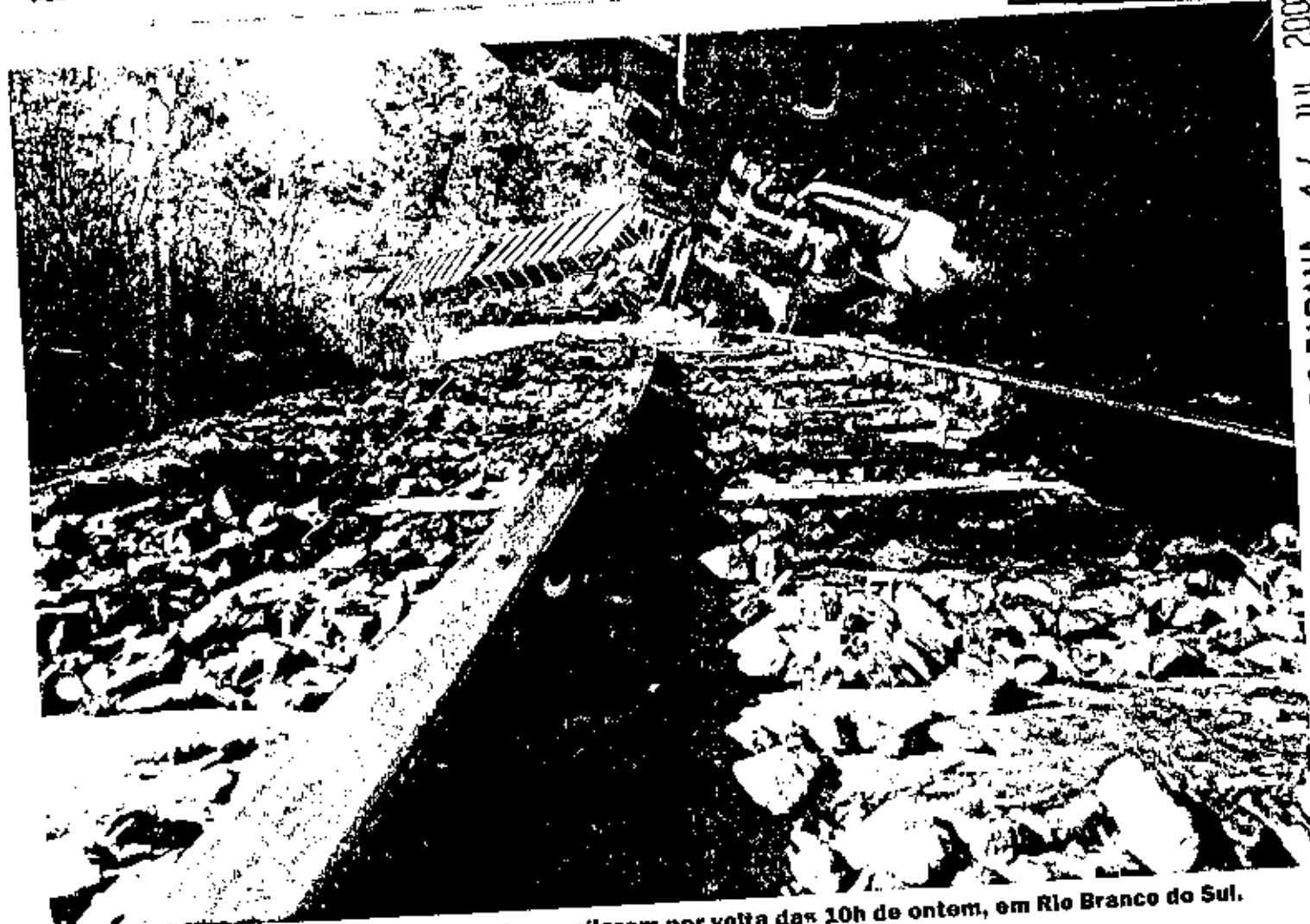


Seis vagões de um trem da América Latina Logística (ALL/Delara) que seguia de Curitiba para Rio Branco do Sul descarrilaram ontem. O acidente provocou a morte do maquinista. Página 23

O ESTADO DO PARANÁ 14 JUL 2002 - 1ª pag.







Os seis vagões do trem da ALL/Delara descarrilaram por volta das 10h de ontem, em Rio Branco do Sul.

# Trem da ALL descarrila e maquinista perde a vida

O acidente aconteceu no quilômetro 38 da ferrovia, em Rio Branco do Sul

Lawrence Manoel

Seis vagões de um trem da América Latina Logística (ALL/Delara), que seguia de Curitiba até Rio Branco do Sul, Região Metropolitana da capital, descarrilaram por volta das 10h de ontem. O acidente, que aconteceu no quilômetro 38 da ferrovia, em Rio Branco do Sul, resultou na morte do maquinista Aguinaldo Wisentainer, 43 anos.

O maquinista morreu no momento do acidente e seu auxiliar que também estava na mesma locomotiva foi levemente ferido no Pronto Socor-

Segundo a assessoria de comunicação da ALL/Delara, os destroços dos seis vagões descarrilados seriam retirados do local até a madrugada de hoje. As causas do acidente ainda são desconhecidas. Por ficar numa zona rural, ninguém chegou a ver com precisão o que aconteceu no momento exato do acidente. Conforme o setor de imprensa da ALL/Delara, técnicos da empresa estarão analisando as prováveis causas do acidente e, dentro de vinte dias, devem divulgar um laudo técnico com resultados conclusivos sobre o descarrilamento.

Desde 1997, quando a América Latina Logística pas-





Of. 90/04 - fls. 15. -

Fls.: 518  
Proc.: 3534/00  
Rubr.: SPC

## RFFSA afirma não ter ligação com contaminação em pátio

Luciano Augusto  
Reportagem Local

O chefe-regional da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) em Curitiba, Paulo Sidnei Ferraz, assegurou ontem que a empresa não tem nenhuma ligação e, portanto, não pode ser responsabilizada pela contaminação por hidrocarbonetos detectada no pátio de manobras da América Latina Logística (ALL) na zona oeste de Londrina.

O problema foi informado pela regional do Instituto Ambiental do Paraná (IAP) na última quinta-feira. Na ocasião, a ALL entregou o resultado do estudo hidrogeológico que eximiu a empresa de culpa no vazamento de óleo que atingiu o Ribeirão Lindóia no mês de maio deste ano. O Pool de Combustíveis - administrado pela Petróleo Ipi-

ranga - assumiu a responsabilidade pelo "acidente" em seu estudo hidrogeológico e revelou que o vazamento pode ter chegado a 82 mil litros de óleo diesel.

As análises de amostras de solo na área do pátio de manobras da ALL detectaram, entre outras substâncias tóxicas, a presença de benzeno - produto comprovadamente cancerígeno. Na oportunidade, a gerente de meio ambiente da ALL, Silvana Alcântara Oliveira, comentou que a contaminação poderia ter ocorrido ainda quando o local era de responsabilidade da RFFSA. Ela argumentou que a ALL não transportava o produto nem utilizava esse tipo de substância.

Ontem, porém, o chefe-regional da Rede garantiu que, em maio de 1997, dois meses após a malha ser repassada à ALL,

uma empresa especializada em apurar "passivos ambientais" analisou o local e descartou qualquer tipo de contaminação do solo. "Na época, o relatório não apontou nenhum problema. Seis anos depois, não podemos saber o que pode ter acontecido", frisou. Ele também afirmou que o tipo de resíduo encontrado na área do pátio não era transportado pela RFFSA.

Ontem, a gerente de meio ambiente da ALL apontou que a empresa continua as investigações para descobrir a origem da contaminação e qual a melhor forma para solucionar o problema. Ela reforçou que não teve a intenção de envolver a RFFSA. "Por se tratar de uma malha muito antiga, é comum fazermos estudos para identificar a origem dessas substâncias", completou Silvana.

FOLHA DE LONDRINA 27 AGO 2002



Q. 90/04. fs. 16.-

# Óleo vazava no pátio da ALL

Luciana Pombo  
Equipe da Folha

Curitiba – O Instituto Ambiental do Paraná (IAP) iniciou ontem a análise do solo do Pátio de Manobras Iguazu da América Latina Logística (ALL), na Vila Pantanal, em

Curitiba, onde cerca de 15 mil litros de óleo de navio "Fuel Oil" vazaram de um dos vagões.

O acidente ocorreu por volta das 19h30 de segunda-feira. Ontem pela manhã, o óleo estava sendo retirado da camada de solo. Técnicos do IAP acompa-

nharam o trabalho e retiraram uma amostra para detectar os impactos ambientais ocasionados pelo acidente.

Especulou-se que uma pequena quantidade de óleo teria atingido a nascente do Ribeirão dos Pãtilha. A notícia foi contestada or-

tem pela assessoria da ALL e pelo próprio IAP. Até que seja divulgado o resultado da análise do impacto ambiental, a empresa não será autuada. A ALL ficou responsável pela limpeza e raspagem do solo, além de recomposição da camada de terra original.

FOLHA DE LONDRINA 3.0 ABR 2003

Fls.: 519
Proc.: 3534/uc
Rubr.: SAC

2

3

Op. 90/04-fls. 17. -

FOLHA DE LONDRINA 21 NOV 2003

# Vagões com combustível tor

## Eles carregavam óleo diesel, álcool e gasolina; extensão do

Lúcio Flávio Moura  
Reportagem Local

Os quatro últimos vagões de uma composição com destino a Ourinhos (SP) descarrilaram e tombaram na Vila Dutra, no quilômetro ferroviário 193, em Ibitiporã (14 km a leste de Londrina). O acidente aconteceu na manhã de ontem.

Os vagões-tanques carregavam, em média, 60 mil litros de combustível cada um. Dois deles transportavam óleo diesel, o outro álcool e o outro gasolina. Segundo o Corpo de Bombeiros e o Instituto Ambiental do Paraná (IAP) somente após a operação de transbordo (transferência da carga para outros vagões-tanques) será possível avaliar a extensão dos danos ambientais.

De acordo com o sargento Olímpio Luís de Souza, dos Bombeiros de Ibitiporã, que passou todo o dia trabalhando no local, não havia sinais de que a contaminação tenha sido grave. Como medida preventiva, os bombeiros molharam os vagões e isolaram a área. O fiscal do

IAP Teodoro Kuwabara disse que a avaliação definitiva só poderá ser feita hoje pela manhã depois da remoção dos vagões-tanques. "Mas, a princípio não houve vazamento em quantidade", avaliou. O chefe regional do IAP, Ney Paulo, declarou que o pequeno vazamento deve resultar em uma multa contra a América Latina Logística, operadora que administra a malha ferroviária no Estado.

Ontem, cerca de 50 operários da ALL trabalharam para recuperar os dormentes e os trilhos do trecho. O mutirão se estenderia até o final da noite. De acordo com nota divulgada pela assessoria de comunicação da ALL, a brigada ambiental da empresa entrou em ação logo após o acidente, que será investigado por uma sindicância interna.

A nota admite que uma pequena quantidade do combustível - cerca de 100 litros - atingiu o solo. O combustível vazou pelas válvulas de segurança dos tanques. O gotejamento da válvula em caso de tombamento é um mecanismo antiexplosão.



Maura Veronis

No acidente ocorrido ont

FOLHA DE LONDRINA 21 NOV 2003

Fis.: 570

Proc.: 35341

Rubr.: 500

# mbam em Ibiporã

dano ambiental será avaliada hoje



em, pela manhã, quatro vagões descarriaram



Q. 90/04 - fls. 18. -

Fls.: 574  
Proc.: 3534/00  
Rubr.: 5/10



Bombeiros de vários municípios foram mobilizados para combater o incêndio do trem, que prosseguiu durante a noite.

## ACIDENTE

# Trem descarrila e queima 480 mil litros de álcool e diesel no Paraná

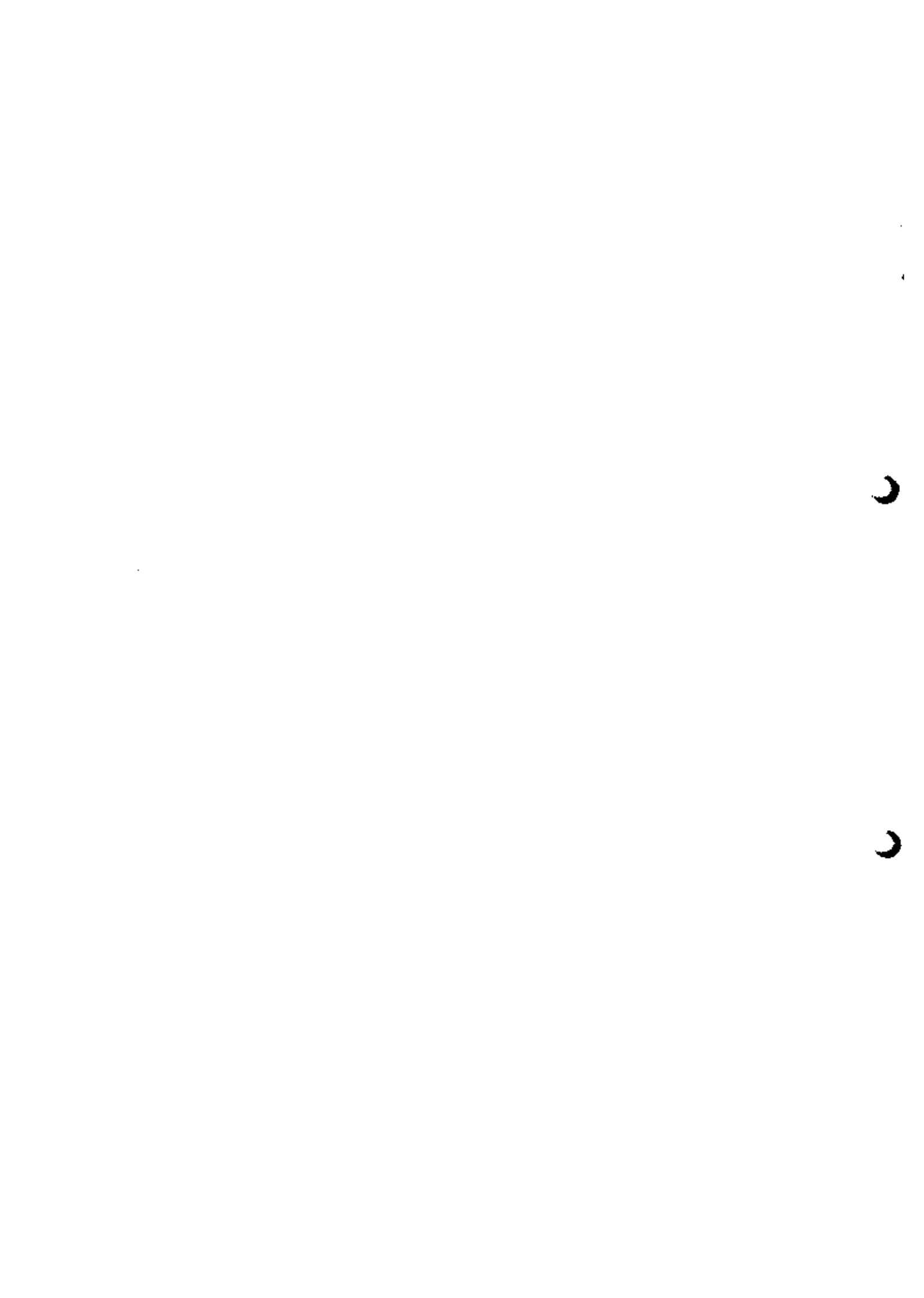
QUASE MEIO MILHÃO de litros de álcool e óleo diesel foram consumidos, ontem, após o descarrilamento de 18 dos 104 vagões de uma composição que vinha de Londrina para Curitiba. O acidente aconteceu no território da reserva indí-

gena de Queimadas, município de Ortigueira, onde vivem 400 caingangues. A concessionária da ferrovia, a ALL, supõe que o acidente tenha sido causado por rompimento de trilhos. O prejuízo é calculado em meio milhão de reais.

← Página 5



O vazamento dos combustíveis fez o fogo avançar pela reserva indígena.



TRANSPORTE E IAP QUER MULTAR E

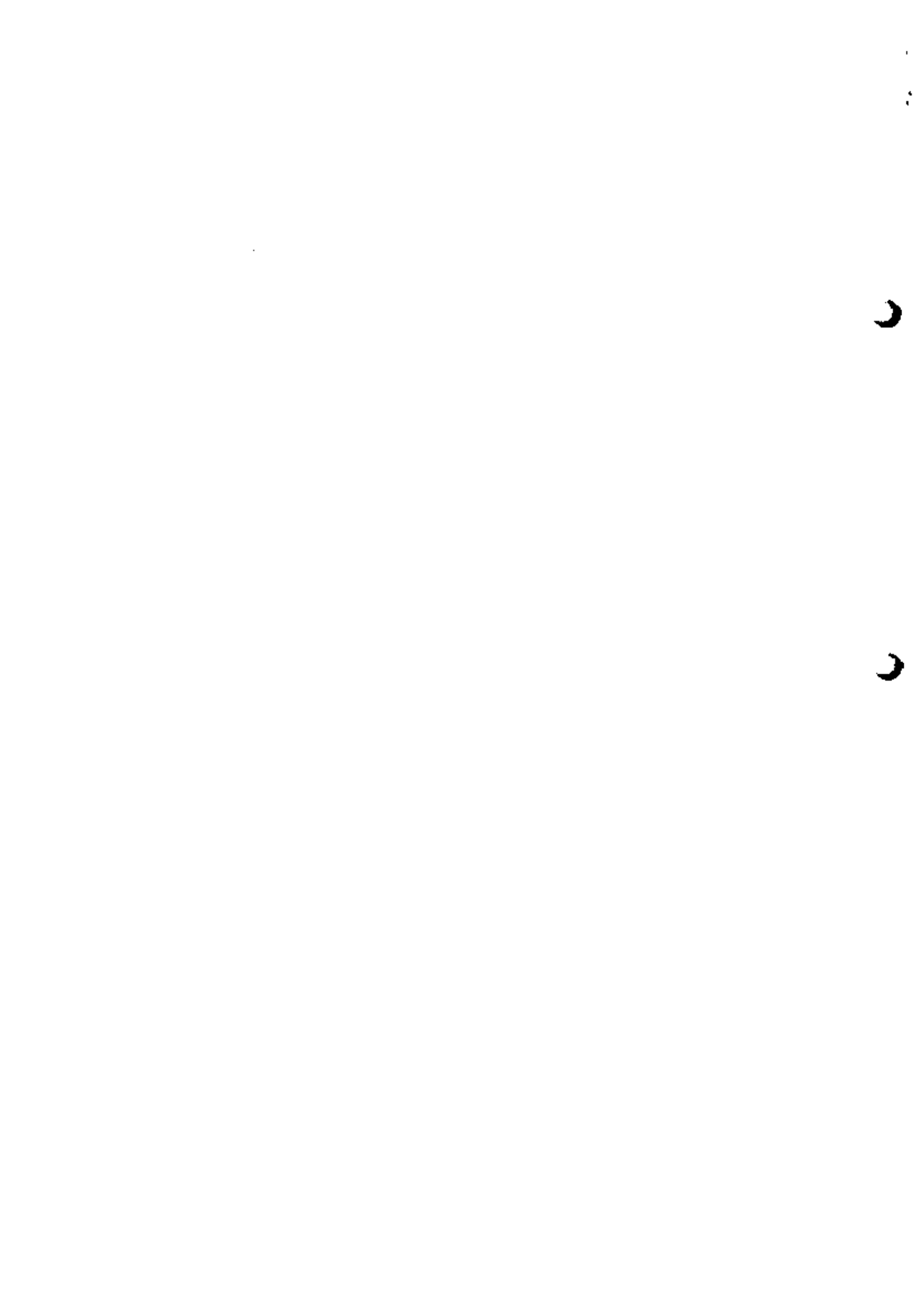


GAZETA DO POVO

Bombeiro resfria vagões para impedir alastramento d

ORTIGUEIRA - O DESCARRILAMENTO DE UM TREM às 8h30 de ontem provocou explosões e incêndios na zona rural de Ortigueira, a 252 quilômetros de Curitiba. Dos 104 vagões que seguiam de Londrina para Curitiba, 18 saíram dos trilhos. Em 16 vagões tombados havia pelo menos 480 mil litros de combustíveis (álcool e diesel), de acordo com a América Latina Logística (ALL), que administra a ferrovia. A carga, avaliada em mais de R\$ 450 mil, continuava em chamas durante a noite. A previsão era de que o incêndio fosse apagado durante esta madrugada. Antes

T  
de  
Varia



Of. 90/04  
fls. 20.-

MORRETES

## ALL é multada em R\$ 1,5 milhão

O INSTITUTO AMBIENTAL DO PARANÁ (IAP) aplicou ontem uma multa no valor de R\$ 1,5 milhão à empresa América Latina Logística (ALL) devido aos danos ambientais causados por um acidente de trem ocorrido no final de março, em Morretes, região da Serra do Mar. Trinta e seis vagões carregados de grãos descarrilaram num trecho da ferrovia que liga o litoral a Curitiba, e cerca de 350 toneladas de soja, farelo de soja e milho a granel atingiram o Córrego Caninana, afluente do rio Nhundiaquara.

Segundo laudo emitido pelo IAP, um dos fatores agravantes na aplicação do auto de infração está relacionado à reincidência da empresa. Em setembro de 2000, um descarrilamento de vagões provocou acidente no mesmo local, ocorrendo derramamento de óleo combustível das locomotivas. O relatório também condena o atendimento prestado pela ALL após o acidente. "Os trabalhos de limpeza da área, promovidos pela empresa ALL foram lentos e inconsistentes", diz o documento.

Segundo o relatório do IAP, a espuma resultante da fermentação dos grãos e farelos atingiu cerca de seis quilômetros em extensão, atingindo além do Rio Caninana, os Rios Ponte Alta, Macaquinho e Nhundiaquara, todos destinados ao abastecimento humano.

A ALL acredita que o IAP vai deduzir do valor da multa o investimento feito na recuperação da área afetada, como previsto na legislação ambiental e por isso não deve recorrer. A empresa diz já ter aplicado R\$ 1 milhão na recuperação do local. A ALL alega também que o próprio IAP considerou satisfatório os procedimentos de recuperação adotados pela empresa num relatório de inspeção ambiental emitido recentemente.

• ANIELA ALMEIDA

13 MAI 2004



of. 90/04  
ffs. 21

Fis.: 574  
Proc.: 3534/04  
Rubric.: SCL

# Trem tomba, atinge ponte centenária e fecha ferrovia

## Carga pode provocar desastre ecológico no Rio São João, na Serra do Mar

**PERTO DE 400 MIL toneladas de carga deixaram de ser transportadas pelo trem até o Porto de Paranaguá nos próximos dez dias** tempo que a América Latina Logística (ALL) estima que ficará interditada a centenária ponte de ferro sobre o Rio São João, na Serra do Mar, próximo ao quilômetro 62 da ferrovia Curitiba-Paranaguá. O tráfego está interrompido desde a manhã de ontem, quando 35 vagões com 1.750 toneladas de milho, farelo de soja e açúcar despencaram do a estrutura da ponte. O maquinista Douglas Ferreira nada sofreu. A maior parte da carga ficou retida nas encostas, mas as autoridades temem um desastre ambiental se o rio for atingido.

As causas do acidente não foram divulgadas. A ALL informou que as cargas previstas para os próximos dias serão transportadas por caminhão até Paranaguá, ou por trem até o Porto de São Francisco, SC.   
- Páginas 6 e 7



Engenheiros e operários da concessionária trabalham para recuperar o trilho na ponte sobre o Rio São João, construída em 1870.





# 35 vagões des

## Acidente em ponte centenária

**PARTE DA CARGA DE FARELO DE SOJA**, milho e açúcar que caiu no Rio São João após um acidente de trem no início da madrugada de ontem já atingiu o Rio Nhundiaguara, em Morretes. Técnicos do Instituto Ambiental do Paraná (IAP) e da Polícia Florestal coletaram amostras da água para exame e detectaram a presença de milho no rio, a aproximadamente três quilômetros do local do acidente. Trinta e cinco vagões despencaram de uma altura de 55 metros, no quilômetro 62 da ferrovia Curitiba-Paranaguá, na cabeceira da ponte que cruza o Rio São João, na Serra do Mar.

O acidente com o trem que transportava 1.750 toneladas de carga para o Porto de Paranaguá provocou a interdição do trecho, localizado entre as estações Vênus de Noiva e Marumbi. Um trecho da ponte foi rompido. Apesar da gravidade, ninguém ficou ferido. As três locomotivas e outros dez vagões permaneceram nos trilhos. De acordo com a América Latina Logística (ALL), operadora da linha, parte do trem se despreendeu do restante da composição logo após iniciar a travessia da ponte. As causas do acidente ainda são desconhecidas.

Segundo a Polícia Florestal de Morretes, além do rio, a vegetação próxima à ponte, que fica dentro do Parque Estadual do Marumbi, também foi atingida. "A maioria dos grãos ficou represada no São João, mas um pouco já desceu o rio, como ficou comprovado no exame. Uma outra parte se acumulou na encosta, mas com a chuva forte é grande o risco disso tudo escorrer para o rio", explica o policial florestal Veronildo César, que foi um dos primeiros a chegar ao local do acidente.

Técnicos do Instituto Ambiental

### CENSURA

#### Leitores são prejudicados

*A melhor parte das imagens obtidas ontem pelo repórter fotográfico da Gazeta do Povo Jonathan Campos foi perdida antes que pudesse chegar às páginas do jornal. O jornalista procurava os melhores ângulos quando foi abordado por quatro homens, que vestiam uniformes de seguranças. Eles disseram que Campos e o fotógrafo Gérson Kleina, que também estava no local, não tinham autorização para fazer imagens. De forma truculenta, tomaram uma das máquinas e velaram os filmes.*

*A ALL, procurada pelo jornal, disse que não deu ordens aos seus funcionários para que evitassem a cobertura da imprensa e afirmou que não tinha conhecimento dos fatos narrados. A assessoria de imprensa da empresa informou que tentou encontrar possíveis responsáveis pela ação, mas não conseguiu identificá-los. A assessoria também lamentou a atitude dos seguranças.*

*A cada vez que a ação de um jornalista é barrada, quem perde é o leitor. E sempre fica a dúvida de que a verdade estaria sendo encoberta em prejuízo da sociedade.*

do Paraná (IAP) também estiveram no trecho e começaram a avaliar a extensão dos danos ambientais. De acordo com o presidente do IAP, Rasca Rodrigues, o maior risco ao meio ambiente agora é a fermentação do produto que está em contato com a água e a formação de líquidos oriundos da decomposição. "Ao fermentar, o produto confisca o oxigênio da água e os peixes acabam morrendo", alerta.

Durante a queda, os vagões atingiram a estrutura da centenária ponte do Rio São João, que foi danificada. A passagem de trens ficará impedida pelos próximos dez dias, segundo a ALL. Cerca de 70 funcionários da administradora, entre engenheiros e técnicos de via, segurança e meio ambiente estão trabalhando no local do acidente. A ALL contratou uma empresa especializada para fazer os reparos na ponte. Um guindaste seria desloca-

do para o local, que é de difícil acesso, para retirar os vagões. A empresa ainda não avaliou o prejuízo total causado pelo acidente. "Temos dois prejuízos. Primeiro é a interrupção da linha e depois a recuperação da ponte e a perda dos vagões", afirma o diretor de relações corporativas da ALL, Pedro Roberto Oliveira. A ALL abriu sindicância para apurar as causas do acidente.

O IAP também iniciou um procedimento investigatório para dimensionar os danos e as punições. Segundo Rodrigues, a empresa será novamente multada em razão do prejuízo ao meio ambiente e ao patrimônio, já que a ponte é uma obra histórica. Além disso, o IAP pretende denunciar a ALL à Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT).

\* ANDRÉA MORAIS E  
SÉRGIO LUIS DE DEUS

## Acidente impede passagem de 20 trens

1

2

3

Of. 90/04  
Ds. 23

# Vagões da ALL despencam na Serra do Mar

Descarrilamento ocorreu durante a madrugada; maquinista não se feriu porque locomotivas já haviam passado sobre a ponte

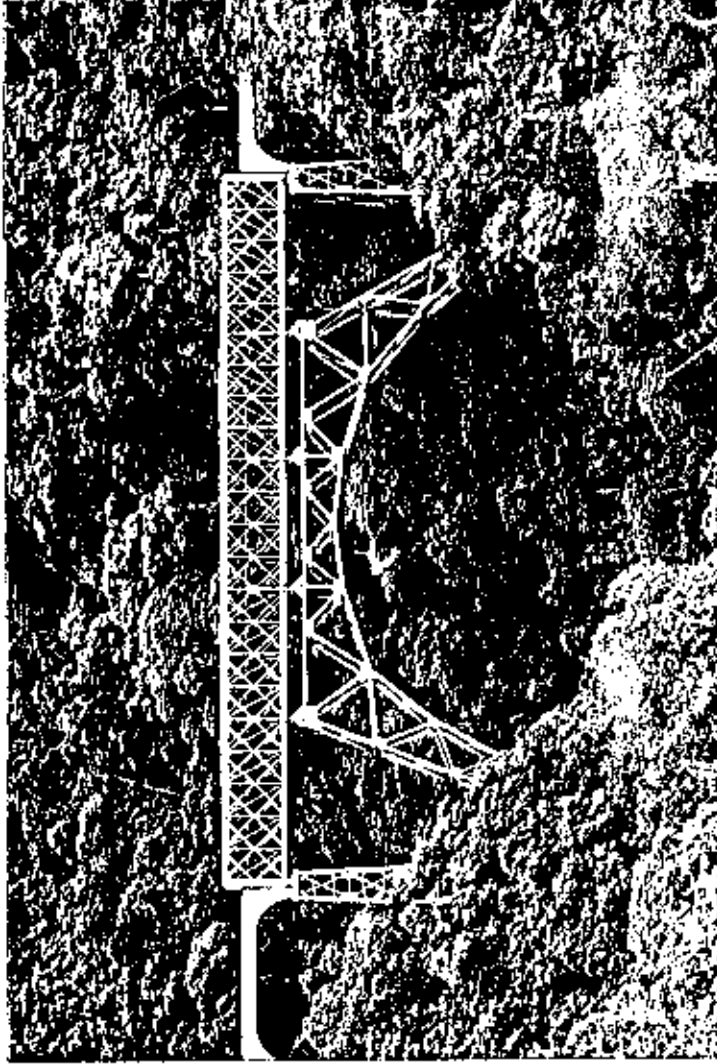
Luciana Pombo  
Equipe da Folha

Curitiba - Trinta e cinco vagões de uma composição férrea caíram, no início da madrugada de ontem, da ponte sobre o Rio São João, na Serra do Mar, no município de Morretes, litoral do Paraná. Segundo a Defesa Civil, os vagões que desciam até o Porto de Paranaguá ficaram esparramados pelo barranco e alguns atingiram o rio, que fica a mais de 50 metros abaixo da ponte. O Instituto Ambiental do Paraná (IAP) enviou uma equipe para fazer as análises sobre o impacto tanto para a fauna quanto para a flora da região, a partir das quais será aplicada uma multa.

O maquinista não sofreu qualquer ferimento, já que as locomotivas já haviam passado a oeste do ponto provavelmente ocupado pelos descarrilados vagões, quando se salvaram de cair no precipício.

Os vagões da América Latina Logística (ALL) concessionária da linha férrea da malha sul desde 1997, caíram na ribanceira entre as estações Vênus da Nova e Marumbi. A composição estava carregada com açúcar moído e farelo de soja. "Esse acidente feriu o canhão dorsal do nosso estado do Paraná. Ocorreu no cortejo da Serra do Mar. Não dá mais para ficar na mão de Deus, sempre torcendo para que o mal não aconteça. Temos que exigir ações concretas da ALL para evitar riscos ao patrimônio ambiental do Paraná", disse o presidente do IAP, Basílio Rodrigues.

Os técnicos do IAP não conseguiram chegar ao local do acidente. "A única certeza que temos até agora é que ocorreram danos à vegetação. Mas ainda



APRIL 19 11 52 AM '04

Fls.: 576  
Proc.: 3534100  
Rubric.: SJK

Ponte é uma das obras arrojadas do século 19

ponte sobre o Rio São João, onde ocorreu o acidente, é um das obras postas mais corajosas da Serra do Mar. Ela é considerada uma das obras mais arrojadas do século 19, com aproximadamente 110 metros de comprimento e atingindo a altura de 55 metros, projetando-se sobre o verde da Serra do Mar.

Para a construção da ponte, o engenheiro italiano Antônio Velli, que fez parte da primeira equipe convocada para levar a ferrovia do litoral paranaense ao primeiro planalto, em Curitiba, mandou vir 400 toneladas de aço da Itália. Ela é uma das 30 pontes que compõem a longa estrada de ferro, que tem no total 117 quilômetros, e que possui, na 12ª fôrmea e vários viadutos. A ponte fundamental da ferrovia foi lançada pelo imperador o Pedro II em 5 de junho de 1880. Seu término deu-se num tempo recorde, sendo inaugurada em fevereiro de 1885.

## Entidades cobram providências

reas no Paraná.

De acordo com o engenheiro Paulo Sidney, diretor do Sengen, desde que assumiu a concessão a ALL teve dificuldade totalmente com 70 locomotivas e tem desaparecido com 700 dos 10 mil vagões repassados pela União. Os 1,4 mil quilômetros de linhas férreas administrados atualmente estariam com problemas estruturais. "Os dormentes estão podres, os trilhos estão gastos, invertidos. Os vagões não são reformados. Os riscos de acidentes são cada vez maiores", destacou Luiz Cesar Moro, gerente regional do Sengen, Eroni Bertoglio, L.P.

Representantes do Sindicato dos Engenheiros do Estado do Paraná (Sengen), do Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura (Crea), do Sindicato dos Maquinistas Ferroviários do Paraná e Santa Catarina (Sindimaferr) e da Associação dos Engenheiros da Rede Férrea de Santa Catarina e do Paraná encaminharam ontem um ofício pedindo à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), vinculada ao governo federal, que tome providências para que a ALL respeite as normas de segurança e melhore as linhas fér-

Crea de Curitiba. Outros 1,4 mil quilômetros de ramais teriam sido desativados com invasões, depredações e furtos de trilhos em diversos pontos. Mais de 100 estações e oficinas teriam sido fechadas e levadas a situação de depreciação. "É uma verdadeira bomba que existe na sociedade paranaense. Os maquinistas são homens-bomba prontos para entrar para a história do Brasil como suicidas inquilinos. Estamos vivendo numa situação de alto risco", alertou o presidente do Sengen, Eroni Bertoglio, L.P.

A ponte sobre o Rio São João, na Serra do Mar, no litoral do Paraná, onde ocorreu o acidente: cenário postal



90/04 fls. 24.-

Fls.: 527  
Proc.: 35341-0  
Rubr.: SCAE

Mauro Ambrozio - Imagem



Vagões da ALL que descarrilharam na ponte sobre o Rio São João espalharam a carga.

**ACIDENTE**  
**IAP embarga**  
**trecho de**  
**ferrovia na**  
**Serra do Mar**

O Instituto Ambiental do Paraná (IAP) vai embargar a via férrea na Serra do Mar. Segundo o presidente do IAP, Rasca Rodrigues, a medida visa proteger o patrimônio ambiental e cultural do Paraná. A decisão foi motivada pelo acidente de segunda-feira, quando os vagões descarrilhados espalharam a carga de açúcar, milho e farelo de soja. Página 9

**O ESTADO DO PARANÁ** 21 JUL 2004



# IAP embarga trecho da ferrovia na Serra do Mar

Multas ambientais aplicadas à ALL somam R\$ 6,3 milhões desde 1999

Rosângela Oliveira  
e Lawrence Manoel

A via férrea na Serra do Mar será embargada pelo Instituto Ambiental do Paraná (IAP). A informação foi repassada ontem pelo presidente do instituto, Rasca Rodrigues, que disse que a medida visa a proteger o patrimônio ambiental e cultural do Paraná. A decisão foi tomada em virtude do acidente ocorrido na segunda-feira, quando 35 vagões de um trem da América Latina Logística (ALL) descarrilaram na ponte do Rio São João, espalhando a carga de açúcar, milho e farelo de soja.

Nos próximos dias, o IAP e a empresa deverão assinar um termo de ajuste, ambiental e operacional, para que o trecho volte a ser operado tanto para cargas como para transporte de passageiros. De acordo com Rasca Rodrigues, os pontos do termo de ajuste ambiental serão definidos a partir de uma auditoria ambiental, que contará com a participação de órgãos como o Ibama e Ministério Público Estadual. Já o termo de ajuste operacional será formulado com a participação de entidades como o Sindicato dos Engenheiros (Senge), Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (Crea) e Sindicato dos Maquinistas.

Os dois termos devem ficar prontos em até 15 dias. "Até a assinatura desse termo, toda a atividade na Serra fica paralisada", afirmou Rasca. O presidente do IAP esclareceu que o embargo dos trilhos serve tanto para a ALL, que opera o transporte de cargas, como para a Serra Verde Express, que faz o transporte de passageiros. Para o presidente do Conselho do Litoral, José Alvaro



A ponte do acidente: peças de reposição difícil.

Carneiro, o termo de ajuste também deve conter uma medida compensatória, como, por exemplo, a restauração das estações que ficam ao longo da via, que estão abandonadas. "Em 120 anos de operação, nunca havia acontecido um acidente. Agora, por mais que se conserte a ponte, ela não será mais a mesma. Por isso é preciso compensar", ressaltou.

#### Agravante

O acidente, segundo a própria ALL, aconteceu por volta da 0h05 de segunda-feira. Porém, o IAP só foi avisado por volta das 8h, pela Defesa Civil. Para Rasca Rodrigues, isso é um agravante, pois o instituto mantém equipes operacionais de plantão 24h, que podem entrar em

ação o mais rápido possível. O diretor de relações corporativas da ALL, Pedro Almeida, disse que nesse acidente era indiferente o IAP ser comunicado antes ou depois. Ele explicou que com a ocorrência provocou falha no sistema de comunicação, e que a própria ALL só teve conhecimento total sobre o local e a gravidade do acidente por volta de 6h.

Outro problema destacado por Rasca Rodrigues é que este é o segundo acidente ocorrido na Serra do Mar neste ano. Em março, durante o descarrilamento de um vagão, 350 toneladas de soja, farelo de soja e milho a granel atingiram o Corrego Canina-na, afluente do Rio Nhundiquara. A ALL foi multada em R\$ 1,5 milhão. Além disso, a

## INFRAÇÕES

### São 28 multas em cinco anos

A Diretoria de Controle de Recursos Ambientais (Diram), órgão ligado ao IAP, informou que de dezembro de 1999 até junho de 2004, a América Latina Logística (ALL) recebeu 28 autos de infração. Desse total, 10 já foram pagos e outros 18 ainda estão em andamento.

As infrações lavradas somam R\$ 6.349.500. Desse total, ainda estão em andamento R\$ 6.120.000. O IAP ainda não definiu o valor da multa relativo ao 29.º acidente, ocorrido anteontem, na Serra do Mar. Segundo o diretor de relações corporativas da ALL, Pedro Almeida, as multas aplicadas pelo IAP incomodam, mas não preocupam a empresa: "Ninguém gosta de pagar multa, mas estamos trabalhando para resolver os problemas", comentou. (RO e LM)

empresa ficou obrigada a apresentar uma auditoria ambiental sobre os maiores problemas ocorridos na época. Mas até hoje esse documento não foi entregue.

#### ANTT

Uma equipe de técnicos da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) está desde segunda-feira no Paraná. Ela deve apurar as causas do acidente e, se for o caso, recomendar a instalação de uma comissão de apuração. A empresa Roca, que foi contratada para fazer a recuperação da ponte, informou que está tendo dificuldade para encontrar as peças para repor no trecho. Será preciso recompor um vão de 12 metros de comprimento, atingido no acidente.

## ALL nega que haja defeito na ponte

A ALL informou ontem que 80% das 1,7 mil toneladas da carga de milho, açúcar e

humana, e a segunda é um descarrilamento, mas que não foi causado de maneira

Um terceiro caso são aqueles que vão levar suas cargas para os portos de Rio Grande e

comparados com a administração da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima





Op. 90/04 - fls. 26.-

Fls.: 579
Proc.: 3534/04
Rubr.: SPC

Marco Antonio Pinto/AF



**VELOCIDADE EXCESSIVA** A América Latina Logística (ALL) admitiu ontem que o excesso de velocidade pode ter sido a causa do acidente que provocou a queda de 35 vagões de trem na Serra do Mar. A "caixa-preta" do trem, indicou que a composição estava acima dos 25 km/h permitidos no trecho. PÁG. 9

FOLHA DE LONDRINA 21 JUL 2004



Of. 90/04. fls. 27. -

Fis.: 530  
Proc.: 3534/00  
Rubr.: SPC

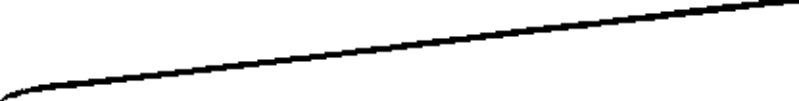
# FERROVIA FECHADA Desastre de trem prejudica turismo na Serra do Mar

O embargo da ferrovia Curitiba-Paranaguá, motivado por um acidente com 35 vagões de uma composição da América Latina Logística (ALL) na segunda-feira, está causando prejuízos também à Serra Verde Express, que opera uma linha de passageiros na mesma via férrea. As perdas com a interrupção foram estimadas em R\$ 500 mil. Página 9

Quando o guindaste puxava o terceiro vagão, os dois primeiros que foram resgatados pela equipe da ALL voltaram a cair no precipício.



O ESTADO DO PARANÁ 22 JUL 2004 1º PÁG.



Of. 90/04 - fls. 27 -

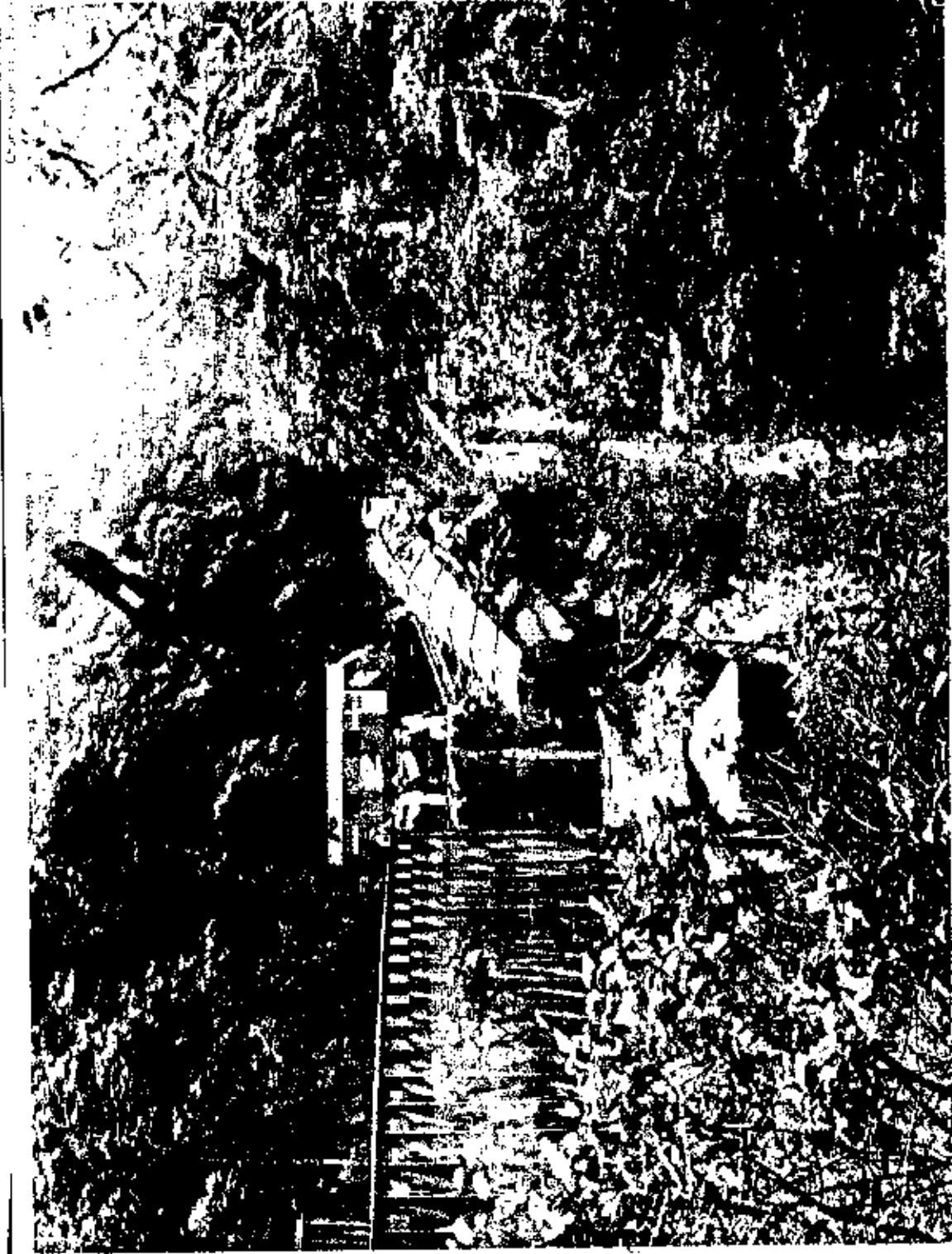
Fis.: 530  
Proc.: 3534/00  
Rubr.: SPP

## FERROVIA FECHADA

# Desastre de trem prejudica turismo na Serra do Mar

O embargo da ferrovia Curitiba-Paranaguá, motivado por um acidente com 35 vagões de uma composição da América Latina Logística (ALL) na segunda-feira, está causando prejuízos também à Serra Verde Express, que opera uma linha de passageiros na mesma via férrea. As perdas com a interrupção foram estimadas em R\$ 500 mil. Página 9

Quando o guindaste puxava o terceiro vagão, os dois primeiros que foram resgatados pela equipe da ALL voltaram a cair no precipício.



O ESTADO DO PARANÁ 22 JUL 2004 1º PÁG.



Of. 90/04 - fls. 28. -

Fig.: 531  
Proc.: 3534104  
Rubr.: SPH

# Embargo na ferrovia afeta turismo na serra

Serra Verde Express, que leva passageiros, estima prejuízo de R\$ 500 mil

Lawrence Maroel

O embargo da ferrovia que liga Curitiba ao litoral do Estado, motivado por um acidente com 35 vagões de uma composição da América Latina Logística (ALL) na última segunda-feira, está causando prejuízos também a terceiros. A empresa Serra Verde Express, que opera com tráfego de passageiros pela mesma via férrea, teve suas atividades interrompidas. Técnicos da empresa ainda não calcularam o valor exato do prejuízo com a interrupção, mas numa análise preliminar, as perdas foram estimadas em R\$ 500 mil.

Segundo a gerente de marketing da Serra Verde Express, Anelise Araújo, num primeiro momento a empresa está pensando em atender seus clientes. Entre reservas e pre-reservas, já havia seis mil intenções de viagem para o mês de julho. Ela explicou que as pessoas que já tinham bilhetes comprados devem comparecer à sede da empresa: "Eles deverão levar o bilhete, e então receberão o reembolso depositado no banco em sete dias. Há também a opção de trocar a data da viagem", explicou.

Julho é o mês com o segundo maior movimento de viagens de trem e litorina até



Trabalhos prosseguem na ponte São João.

Morretes ou Paranaguá, perdendo apenas para janeiro. Em julho do ano passado, 15 mil pessoas desceram a Serra do Mar de trem. Até o dia 18 deste mês, um dia antes do acidente com o trem da ALL na ponte do Rio São João, 7,5 mil pessoas já haviam feito a viagem.

Anelise lembrou que, para se calcular os prejuízos da empresa, deve ser analisada a perda com os esforços de marketing e o pagamento fixo que é feito à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) pela concessão. "Primeiro queremos satisfazer nosso clientes, mas a possibilidade de pedido de indenização não está descartada. Nos-

so departamento jurídico ainda está analisando essa hipótese", afirmou.

O secretário de Estado do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos, Luiz Eduardo Cheida, assina hoje uma resolução, chamando vários órgãos a apresentarem exigências operacionais que serão feitas à ALL na assinatura do termo de ajustamento. A Secretaria de Estado do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos (Sema) só irá retirar o embargo da ferrovia quando a ALL assinar esse termo.

Segundo a empresa, a reconstrução do trecho afetado pelo acidente deve levar dez dias. Ontem, apesar do tempo ter melhorado, o trabalho dos

técnicos da ALL permaneceu no mesmo ritmo dos dias anteriores. Já os técnicos do Instituto Ambiental do Paraná (IAP) acreditam que esse prazo deva ser maior.

CPI

O senador paranaense Flávio Arns (PT) informou que apresentará requerimento solicitando que o Senado Federal acompanhe a situação das ferrovias no Paraná. A solicitação será feita para as comissões de Infra-estrutura e Assuntos Sociais e para a Subcomissão do Meio Ambiente. "O Senado pode colaborar neste processo de investigação, realizando audiências públicas para que os esclarecimentos sejam prestados", explicou. Além do acompanhamento pelas comissões, Arns quer coletar assinaturas para a criação de uma CPI que investigue as dúvidas que estão sendo levantadas sobre a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

"É inaceitável que não exista o envolvimento da ANTT. Não foram tomadas as providências necessárias para evitar que desastres como este se repitam. Não basta alertar sobre os perigos, é preciso que haja mais rigor por parte da agência, que deve exigir que as concessionárias conservem o modal. Esta omissão não pode acontecer", criticou.

## Cidadãos pedem passarela; ALL faz cerca

Os moradores das Moradias Pantanal, no Boqueirão, continuam reivindicando a construção de uma passarela. Para trabalhar ou ir à escola, eles precisam atravessar o patio de manobras dos trens da América Latina Logística (ALL). Vários acidentes já ocorreram e, nos últimos nove meses, duas crianças perderam parte da perna. No início do mês, os moradores pediram ajuda ao governo do Estado. Segundo o secretário Especial de Relações com a Comunidade, Milton Buabssi, será marcada uma reunião

até um viaduto, e a outra é atravessar 17 trilhos, onde ficam estacionados os trens da ALL. "É triste de ver. Os idosos sobem nas locomotivas. Há até dificuldade para levar as compras do supermercado para casa", relata a diretora da Escola Estadual Lúcia Bastos, Silvana Maria Cordeiro.

Os acidentes ocorrem durante as manobras. As pessoas sobem na parte onde ficam os engates das locomotivas e, às vezes, são surpreendidas com o movimento. Pedem a construção

mutilou Michael da Silva, de 10 anos. Ele brincava perto dos trens, se desequilibrou e caiu sobre a linha férrea. Um dos vagões passou em cima da sua perna.

Boa parte dos alunos da Escola Estadual Milton Carneiro precisa atravessar o patio. "Eles vivem se machucando. Batem perna, braço, cabeça. Um deles ficou 15 dias sem ir para a escola. Sem contar os acidentes mais graves", confirma a diretora Maria da Conceição Corrêa Soares.

Alertados pela comunidade,

marcar um encontro com a Prefeitura e a ALL. As duas devem arcar com os custos da obra", comenta. A briga dos moradores pela passarela já dura dez anos.

ALL

A ALL alega que, pelo fato de o patio ser um local privado, não vai instalar a passarela, o que deixaria o local de livre acesso. Entretanto, reconhecendo a necessidade da travessia, a empresa já instalou uma cerca, monitorada 24 horas por dia por seguranças. O objetivo é con-





FERROVIA ■ VAGÕES ESTAVAM CARREGADOS COM ÁLCOOL E FARELO DE SOJA

# ALL tem novo acidente

## Trem descarrilou quarta-feira no Norte Pioneiro

**UM NOVO ACIDENTE DE TREM CAUSOU** o descarrilamento de cinco vagões carregados com álcool e farelo de soja no quilômetro 93 da ferrovia que liga Bandeirantes a Cornélio Procopio, no Norte do Paraná. O problema ocorreu na madrugada da última quarta-feira. Segundo a América Latina Logística, responsável pelas ferrovias paranaenses, a causa foram pedras que estavam entre os trilhos. A empresa garante que não houve vazamento de álcool. Esse foi o segundo acidente ferroviário no Paraná em três dias. Na segunda-feira, 35 vagões caíram da Ponte São João, no trecho entre Curitiba e Paranaguá.

O presidente do Instituto Ambiental do Paraná (IAP), Rasca Rodrigues, disse que o fato não foi comunicado pela ALL. De acordo com o IAP, parte do álcool vazou durante o transporte da carga para caminhões. O impacto foi pequeno pelo fato dos trilhos estarem em área estreita (barranco), o que segurou os vagões. Técnicos da região do Instituto em Cornélio Procopio estão no local acompanhando o andamento do processo de retirada do produto e informam que o risco de contaminação é mínimo devido a área ser rochosa.

### Ponte

A ALL vetou a divulgação de um cronograma detalhado que explicaria dia a dia os trabalhos realizados na área da Ponte São João. A empresa ainda mantém o prazo de 10 dias a partir do acidente para a recuperação completa da ferrovia – as obras estarão concluídas no dia 28.

Segundo a assessoria de imprensa da ALL, a área da base da torre de sustentação está limpa e pronta para receber as vigas de



**Material:** engenheiro revela que obra consumirá 70 toneladas de aço.

aço que formarão o novo pilar. O engenheiro Raul Ozório de Almeida, da Construtora Roca, disse que a obra consumirá 70 toneladas de aço. Até a tarde de ontem, operários trabalhavam na construção de andaimes.

Na manhã de ontem, o Sindicato dos Engenheiros do Paraná (Senge) sediou um encontro do qual também participaram o senador Flávio Arns (PT), o Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (Crea), o Ibm e outras entidades e órgãos governamentais. O presidente do Senge, Eroni Bertoglio, afirma que vários departamentos jurídicos devem se juntar para estudar ações judiciais contra a ALL. "A preservação da ferrovia virou uma briga da sociedade paranaense, não apenas de um sindicato", afirmou.

■ MÂRCIO ANTONIO CAMPOS

### INVESTIGAÇÃO

## Senador Flávio Arns deve solicitar CPI para investigar ANTT

O senador Flávio Arns (PT) pretende pedir a instalação de uma Comissão Parlamentar de Inquérito no Senado para investigar as denúncias de falta de fiscalização por parte da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). "Tanto a ALL quanto a ANTT são culpadas pelo acidente na Ponte São João, mas de forma diferente: enquanto a primeira abandona a manutenção da ferrovia, a segunda não cumpre seu papel de acompanhar e pressionar a concessionária", explica.

Segundo o senador, as mesmas denúncias de negligência da ANTT são

encontradas não apenas no Sul, onde a ALL opera, mas também em outros estados e regiões como o Rio de Janeiro e o Nordeste. "Como sociedade, queremos que as ferrovias sejam boas e sejam mantidas assim – e que tudo isso tenha uma fiscalização ativa", afirmou. Para conseguir a CPI, Arns precisa de 27 assinaturas de senadores, e diz já ter conversado com alguns deles, embora não tenha entrado em contato com os outros dois representantes do Paraná na casa. Arns pretende que a CPI seja instalada logo que o Congresso volte do seu recesso, em 2 de agosto.



# Superintendente da RFFSA questiona a ALL

Conservação, investimentos, dados e volume de carga são discutidos

Lawrence Mandel

A malha ferroviária paranaense, que passou a ser administrada pela América Latina Logística (ALL) em 1997, foi entregue pela Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) em ótimo estado de conservação. Segundo o superintendente da Regional Curitiba da RFFSA, Ruy Alberto Zibetti, entre 1993 e 1994 a malha recebeu um investimento de US\$ 240 milhões, vindos do Banco Mundial. "Em 1997 a ferrovia estava com padrão europeu de conservação", ressaltou.

Zibetti diferenciou o investimento feito pela rede e pela ALL. Quando a Rede administrava a malha, existia o custeio, que era recurso vindo da própria entidade para manutenção do que já existia, e o investimento em capital, quando se agregava bens ao patrimônio da empresa. "Hoje a ALL faz o custeio e diz ser investimento", comparou. O superintendente disse ainda que o acidente na Serra do Mar pode ter sido causado por diversos fatores.

O engenheiro mecânico da RFFSA, Saulo de Tarso Pereira, destacou que a conservação da ferrovia não vem seguindo os padrões anteriormente adotados pela Rede. Nem mesmo os dados estatísticos sobre acidentes têm o mesmo padrão: "Os acidentes em pátios de manobra, por exemplo, não estão sendo contados. Um acidente em passagem de nível é contado como rodoviário e não ferroviário", completou.

Pereira lembrou que na época da Rede, seguiam pela ferrovia até Paranaguá três

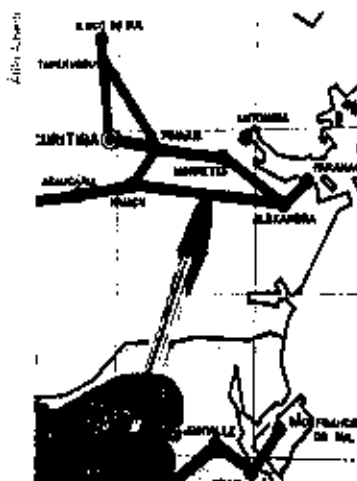


Ponte em Alexandra, com viaduto ocioso ao fundo.

locomotivas, com 1.800 toneladas de carga. A ALL leva 3.210 toneladas de carga com as mesmas três locomotivas. "Eles trabalham no limite", resumiu o engenheiro. O contrato de concessão firmado entre a Rede e ALL tem duração de trinta anos, com possibilidade de renovação.

No próximo mês de novembro encerra-se o processo de liquidação da RFFSA. Zibetti afirmou estar fazendo todo o esforço possível para que esse processo seja revertido. Para ele e outros defen-

sores da Rede, a empresa é completamente viável, capaz de administrar seus ativos e passivos, principalmente graças ao grande patrimônio imobiliário que detém. Segundo o superintendente, a liquidação nunca deveria ter começado: "O que falta é vontade política. Está na hora de a sociedade discutir esse tema e verificar como uma malha ferroviária é importante para o País. Várias cidades brasileiras se desenvolveram a partir da linha do trem", observou.

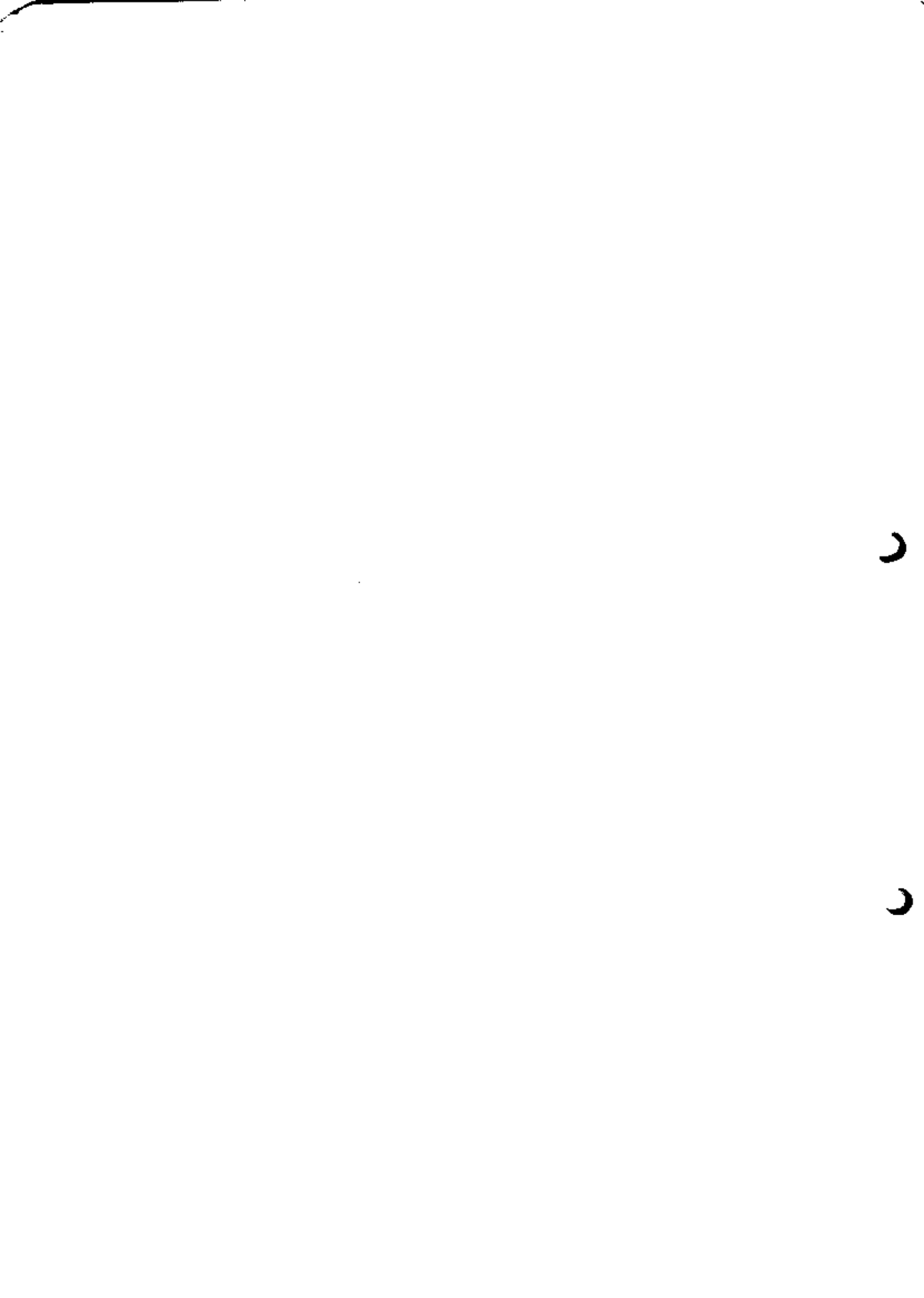


Trcho alternativo entre Curitiba e Alexandra.

Pereira lembrou que o desenvolvimento do País requer boas rodovias, boas ferrovias e bons portos: "São processos complementares, não concorrentes", enfatizou. Pereira trabalhou durante seis anos em um projeto para transformar a Rede numa empresa de fomento, conseguindo, com o investimento de bancos, recuperar, construir e manter trechos férreos, que elevariam o crescimento, gerariam emprego e ajudariam a transportar a produção brasileira.

## Opção

Um trecho de 110 quilômetros de ferrovia entre Curitiba e Alexandra teve sua construção iniciada pela Rede na década de 70, mas está parado. Esta poderia ser uma alternativa para quem transporta até o litoral do Estado. O trecho caberia dentro do projeto de Pereira: "Esse trecho é de 1 para 100, ou seja, vai ficando mais baixo 1 metro a cada 100. O outro é de três para cem. No trecho de 1 para 100 a capacidade de tração do trem é maior", concluiu Pereira.



Of. 90/04 - fls. 31.-

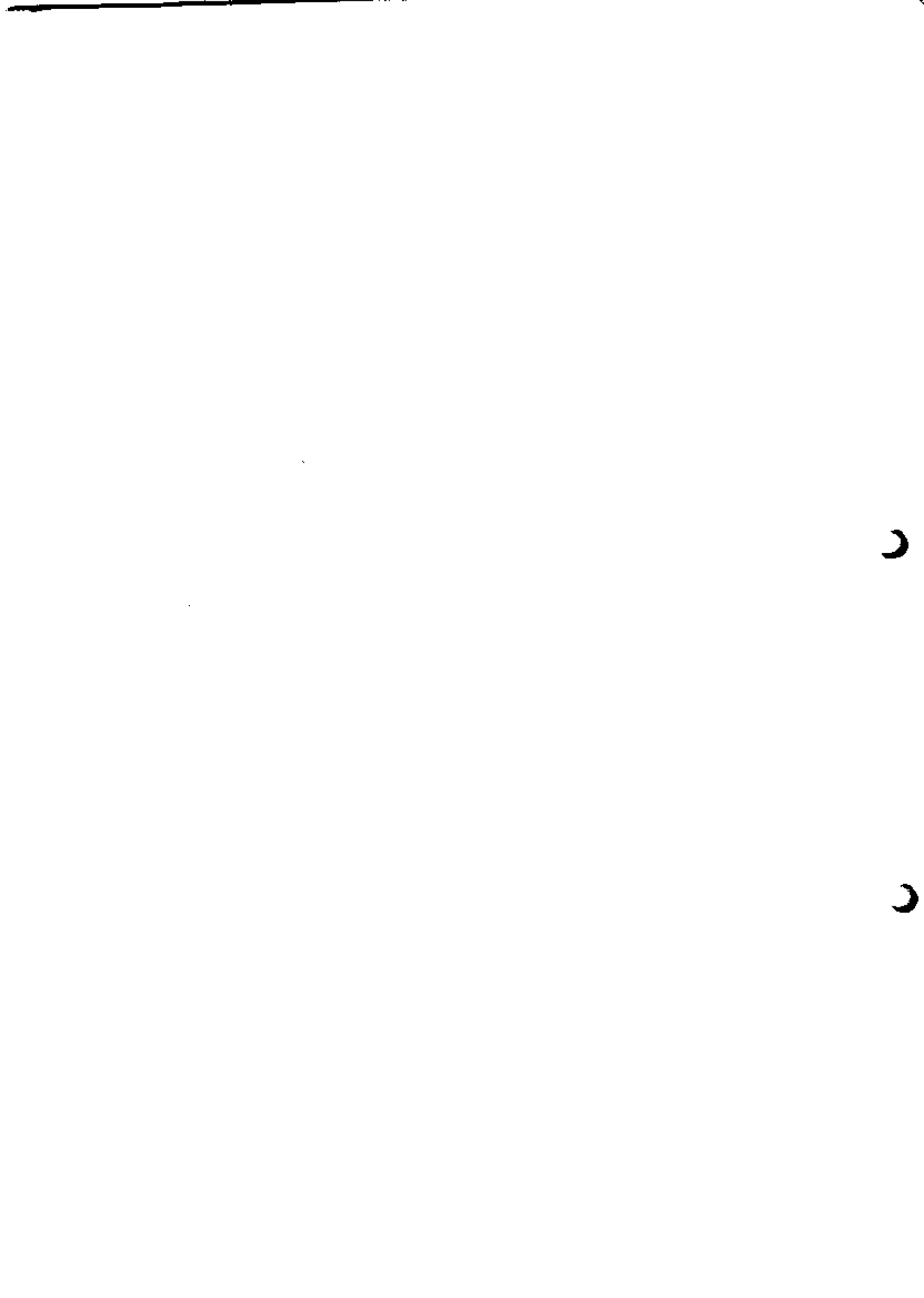
Fis.: 534  
Proc.: 3534/00  
Rubr.: sel



**COMO NUM GARIMPO**, 60 homens foram contratados pela ALL para recolher a carga do trem acidentado na ponte do Rio São João, entre Curitiba e Paranaguá. Parte do milho caiu no rio e é retirada do local aos poucos. Os trabalhadores enchem os sacos e carregam morro acima pelo meio do mato, usando o histórico caminho de Itupava.

◀ Página 4

29 JUL 2004 GAZETA DO POVO



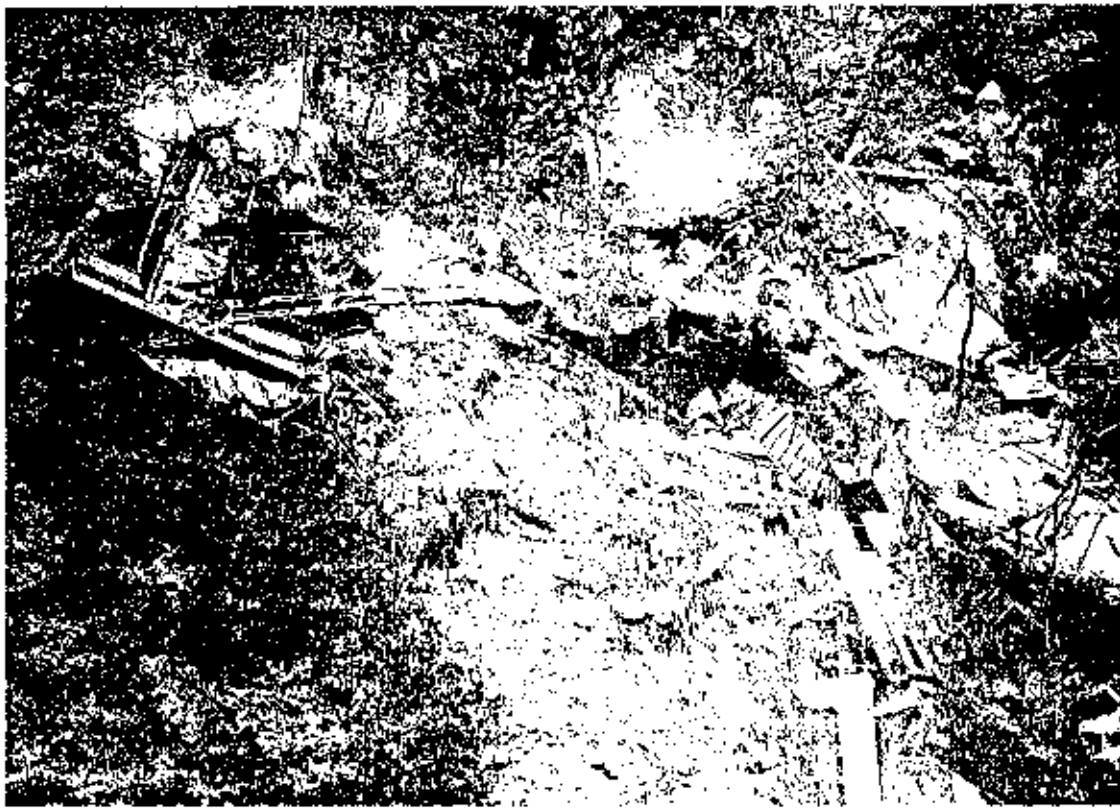
Ms. 22. 09/04

# IAP proíbe uso de água do Rio São João

Luciana Pombo  
Equipe da Folha

**Curitiba** O Instituto Ambiental do Paraná (IAP) baixou ontem uma portaria proibindo por tempo indeterminado o uso da água dos rios São João e Nhundiaguara. A proibição é válida também para todas as atividades realizadas nos rios como pesca, coleta de organismos aquáticos, práticas desportivas, banho, abastecimento doméstico, irrigação de hortaliças e de plantas frutíferas.

A medida teve como base o resultado laboratorial dos exames realizados em amostras da água dos rios que foi contaminação com o descarte de 35 vagões da América Latina Logística (ALL) transportando toneladas de farelo de milho, açúcar e soja. A carga caiu no Rio São João que desagua no Nhundiaguara um dos principais do litoral paranaense. De acordo com as análises, a contaminação da carga orgânica derramada gerou impacto expressivo sobre a qualidade da água provocando o desequilíbrio do meio aquático. Foram encontradas milhares de colônias de bactéria "sphaerellus-avirado" após a retirada completa da matéria, derramado e do resultado dos impactos causados à fauna, flora, solo e meio aquático. Os técnicos do IAP ainda não puderam verificar os danos na vegetação, porque a carga derramada ainda não foi completamente retirada.



Rios São João e Nhundiaguara foram contaminados com cargas de vagões da ALL que descamiaram

## Concessionária diz que não há contaminação

Equipe da Folha

**Curitiba**—A América Latina Logística (ALL) esclareceu ontem, por meio de nota enviada à imprensa, que 60 pessoas trabalhavam na retirada dos (milho) encontrada somente próxima ao local do acidente. O fluxo constante das águas do Rio São João obriga a água e elimina qualquer tipo de contaminação. A proleção das colônias cessará assim que forem concluídos os trabalhos de limpeza do rio, que consiste na retirada dos grãos e na escovação das pedras onde os organismos são aglomerados.

A previsão é de que a limpeza seja concluída em 15 dias e a situação normalizada em 30 dias.

535  
353100  
2004

foi delimitado. Entretanto, o diretor de Licenciamento do IAP, José Augusto Richetti, disse que a contaminação deverá influenciar no valor da multa. Segundo ele, o auto de infração só será lavrado após a retirada completa da matéria, derramado e do resultado dos impactos causados à fauna, flora, solo e meio aquático. Os técnicos do IAP ainda não puderam verificar os danos na vegetação, porque a carga derramada ainda não foi completamente retirada.

Até agora, não foi verificada a morte de peixes por conta da fermentação do milho e da soja. A ALL está operando desde o início até a bacia Mar. O biólogo Juvival Nascimento Neto, gerente de Meio Ambiente da ALL, concessionária da malha sul ferroviária que compreende São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, informou ontem que não existe dano significativo ao meio ambiente.

O valor da multa para a ALL acidente", informou Rodrigues. João na área atingida pelo radores e usuários do rio São vamente, a integridade dos mportaria e resguardar, prevento de Paranaguá. "O objetivo da solado desde o início até a bacia Nhundiaguara, que está sendo local do acidente até o Rio de água no Rio São João desde o gues. A portaria proíbe o uso da sidente do IAP, Rasca Rodrihumano", afirmou ontem o prefeções graves no próprio ser esta bactéria pode causar in-com, a água contaminada por danos na vegetação, porque a ainda não puderam verificar os aquático. Os técnicos do IAP dos à fauna, flora, solo e meio resultado dos impactos causada da matéria, derramado e do lavrado após a retirada completa aquático. Foram car no valor da multa. Segundo água provocando o desequilíbrio da contaminação deverá influenciar no valor da multa. Segundo ele, o auto de infração só será lavrado após a retirada completa da matéria, derramado e do resultado dos impactos causados à fauna, flora, solo e meio aquático. Os técnicos do IAP ainda não puderam verificar os danos na vegetação, porque a carga derramada ainda não foi completamente retirada.

As equipes contratadas pela Rio São João. grãos que caíram ao longo do trabalhavam na retirada dos (milho) encontrada somente próxima ao local do acidente. O fluxo constante das águas do Rio São João obriga a água e elimina qualquer tipo de contaminação. A proleção das colônias cessará assim que forem concluídos os trabalhos de limpeza do rio, que consiste na retirada dos grãos e na escovação das pedras onde os organismos são aglomerados.

A nota destaca ainda que quando a empresa ser utilizada como adubo, se- buda a agricultores locais para da a carga é ensacada e dis- depositado em camhões. To- manualmente até a estrada e dito está sendo transportado pecialistas ambientais. O pro- orientadas por biólogos e es- versos pontos do rio e são concessonária estão em di- As equipes contratadas pela Rio São João. grãos que caíram ao longo do trabalhavam na retirada dos (milho) encontrada somente próxima ao local do acidente. O fluxo constante das águas do Rio São João obriga a água e elimina qualquer tipo de contaminação. A proleção das colônias cessará assim que forem concluídos os trabalhos de limpeza do rio, que consiste na retirada dos grãos e na escovação das pedras onde os organismos são aglomerados.

A previsão é de que a limpeza seja concluída em 15 dias e a situação normalizada em 30 dias.





Of. 1708/2004-01

Cianorte, 17 de agosto de 2004.

Ao Senhor,  
Marcus Luiz Barroso Barros  
MD Presidente do IBAMA  
Brasília - DF.

MMA - IBAMA

Documento

10100.003304/04-05

GABIN

Data 18/08/04 Prazo

Senhor Presidente

A ASSOCIAÇÃO DE PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE DE CIANORTE - APROMAC, no exercício de seus direitos constitucionais e na qualidade de membro titular do Conselho Estadual do Meio Ambiente do Paraná e do CONAMA - Conselho Nacional do Meio Ambiente, vem através da sua legítima representante junto ao CONAMA, ZULEICA NYCZ, designada pela Portaria 168 do MMA, publicada no Diário Oficial da União em 05 de julho de 2004, SOLICITAR A Vossa Senhoria, cópia integral do procedimento relacionado à LICENÇA DE OPERAÇÃO No. 290/2002, emitida em nome da empresa AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL LTDA, com as respectivas retificações e anexos exigidos pelas condicionantes da mesma, assim como os pareceres e análises técnicas (ver anexo).

Os documentos e informações solicitadas poderão ser enviados para a APROMAC no endereço constante no rodapé deste ofício, ou ainda, esta APROMAC se dispõe a buscar neste órgão IBAMA, desde que avisada previamente.

Informamos na oportunidade, que os documentos destinam-se à análise por esta Associação, em função dos inúmeros acidentes ferroviários envolvendo a empresa ALL, podendo os mesmos serem utilizados para fins judiciais em Ações Cíveis Públicas ou Ações Penais a critério desta APROMAC.

Para que o IBAMA forneça os documentos solicitados, achamos plausível o prazo legal de 30 (trinta) dias, e no caso da negativa ou da não resposta, reservamo-nos o direito de solicitar a exibição dos mesmos via judicial.

Atenciosamente,

Zuleica Nycz  
Representante da APROMAC junto ao CONAMA  
Portaria MMA 168/2004.

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

Lma, 31-8-2004

A  
CGLIC

19/08/04

  
Fernando Marques  
Assessor  
IBAMA/DLQ/ICGLIC/COAIR

  
Jorge Luiz Brito Cunha Reis  
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos  
IBAMA/DLQ/ICGLIC/COAIR

A  
COAIR

Até Jorge Luiz

20/8/04

ER

A Da Teresa

Favor preparar resumo

informando sobre o

atendimento das conclusões

das 2 reuniões com

dos pareceres quanto

ao processo informar

sobre a quantidade de

folhas e que deverá ser

feito o pagamento de taxa

observar o prazo.

**ANEXO AO OFÍCIO APROMAC 1708/2004-01:**

O IBAMA emitiu em 07 de abril de 2003 a licença de operação No. 290/2002, com validade para 04 (quatro anos), porém se observadas as condições discriminadas no documento e nos anexos constantes no processo de licenciamento que embora não transcritos, são partes integrantes do licenciamento. "A validade da Licença está condicionada ao fiel cumprimento das condicionantes no verso deste documento" (licença) - conforme consta na Licença de Operação No. 290/2002 (Retificação) - assinada pelo Sr. Marcus Luiz Barroso Barros, Presidente do IBAMA.

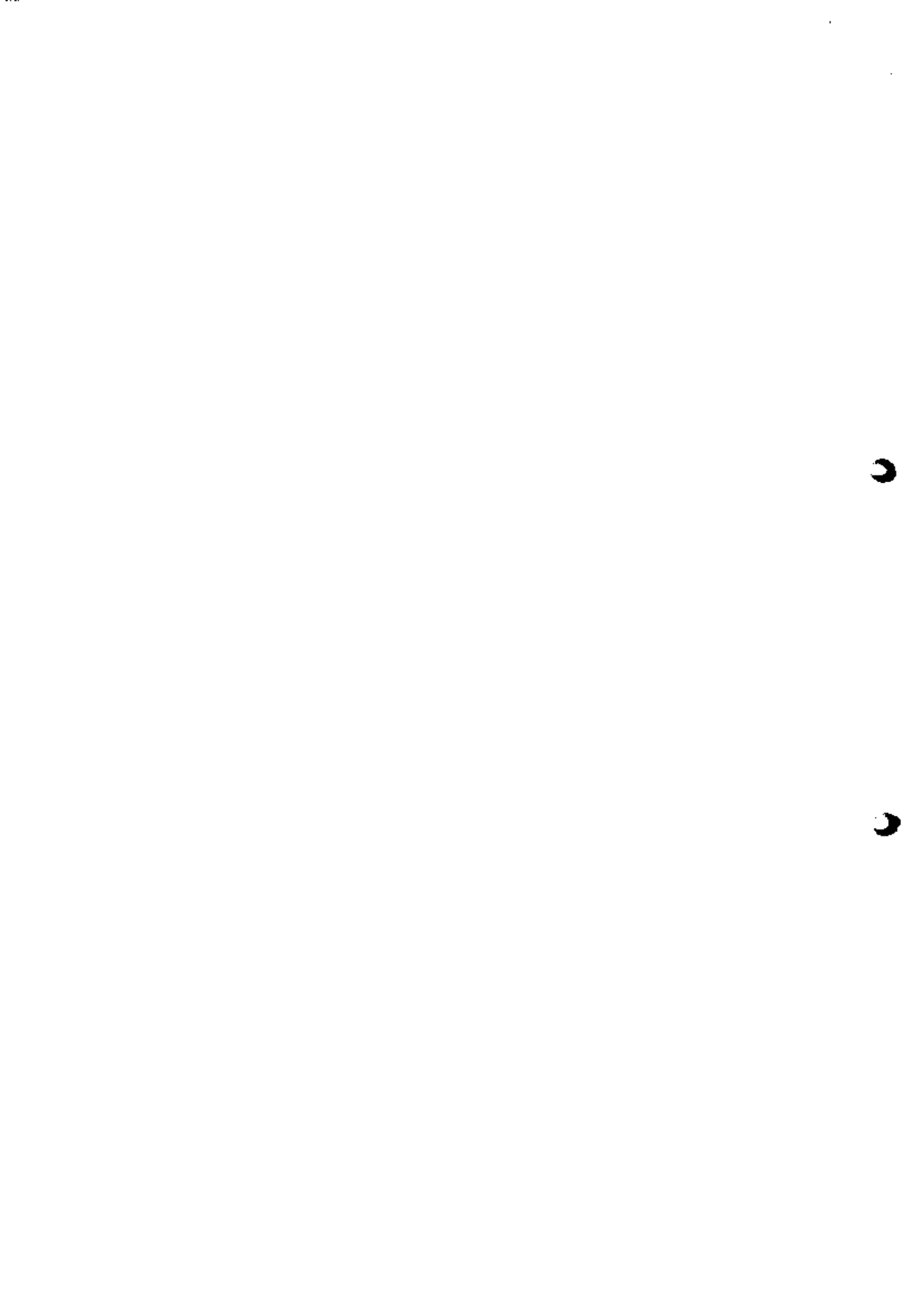
Transcreve-se a seguir as **CONDICIONANTES DA LICENÇA DE OPERAÇÃO** No. 290/2002.

**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. Em havendo necessidade de renovação desta Licença, o empreendedor deverá requerê-la num prazo mínimo de 30 (trinta) dias, antes do término da sua validade.

**2. Condições Específicas:**

- 2.1. Apresentar, no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias [1], proposta, com cronograma executivo, para intensificar os Programas de Segurança no Trabalho e Educação Ambiental, visando a obter maior integração, conscientização e colaboração da comunidade nas atividades da ALL, reduzindo o número de acidentes e depredações ao patrimônio da empresa;
- 2.2. Apresentar, no prazo máximo de 30 (trinta) dias [2], um plano de controle e monitoramento da qualidade dos efluentes gerados nas atividades de lavagem e manutenção das locomotivas, destinação final, metodologias e periodicidade. Este plano deverá prever a apresentação de relatórios trimestrais com a interpretação desses dados, incluindo análise da qualidade da água que será descartada no processo [3];
- 2.3. Apresentar, no prazo máximo de 30 (trinta) dias [4], o novo Projeto da Estação de Tratamento de Efluentes, destacando as alterações de métodos, produto final, local de



descarte, medidas de controle e monitoramento dos parâmetros químicos, físicos e biológicos dos resíduos gerados no processo de tratamento de efluentes [5].

- 2.4. Apresentar, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias [6], um Programa de Monitoramento e Controle da Vegetação Invasora da Linha, identificando as alternativas de controle a serem adotadas e justificando a escolha das mesmas, acompanhado de um cronograma executivo [7].
- 2.5. Apresentar, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias [8], um Programa de Análise de Risco de todas as atividades executadas nos trechos Rio Branco do Sul – Curitiba e Curitiba – Paranaguá [9].
- 2.6. Apresentar, no prazo máximo de 90 (noventa) dias [10], um programa voltado para prevenção e combate de incêndios em decorrência da operação das suas atividades em ambos os trechos [11].
- 2.7. Apresentar, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias [12], um programa de identificação, prevenção e controle de áreas com potencial de risco de processos erosivos, na área de influência direta da ferrovia [13].

[1] Vencimento: 22 de maio de 2003.

[2] Vencimento em 07 de maio de 2003.

[3] Desconhece-se, se o IBAMA vem monitorando essa exigência ou se a ALL venha apresentando os relatórios trimestrais exigidos.

[4] Vencimento em 07 de maio de 2003.

[5] Desconhece-se, se o IBAMA recebeu e aprovou este "Novo Projeto da ETE".

[6] Vencimento em 07 de junho de 2003.

[7] Desconhece-se, se o IBAMA recebeu e aprovou este "Programa de Monitoramento".

[8] Vencimento em 07 de junho de 2003.

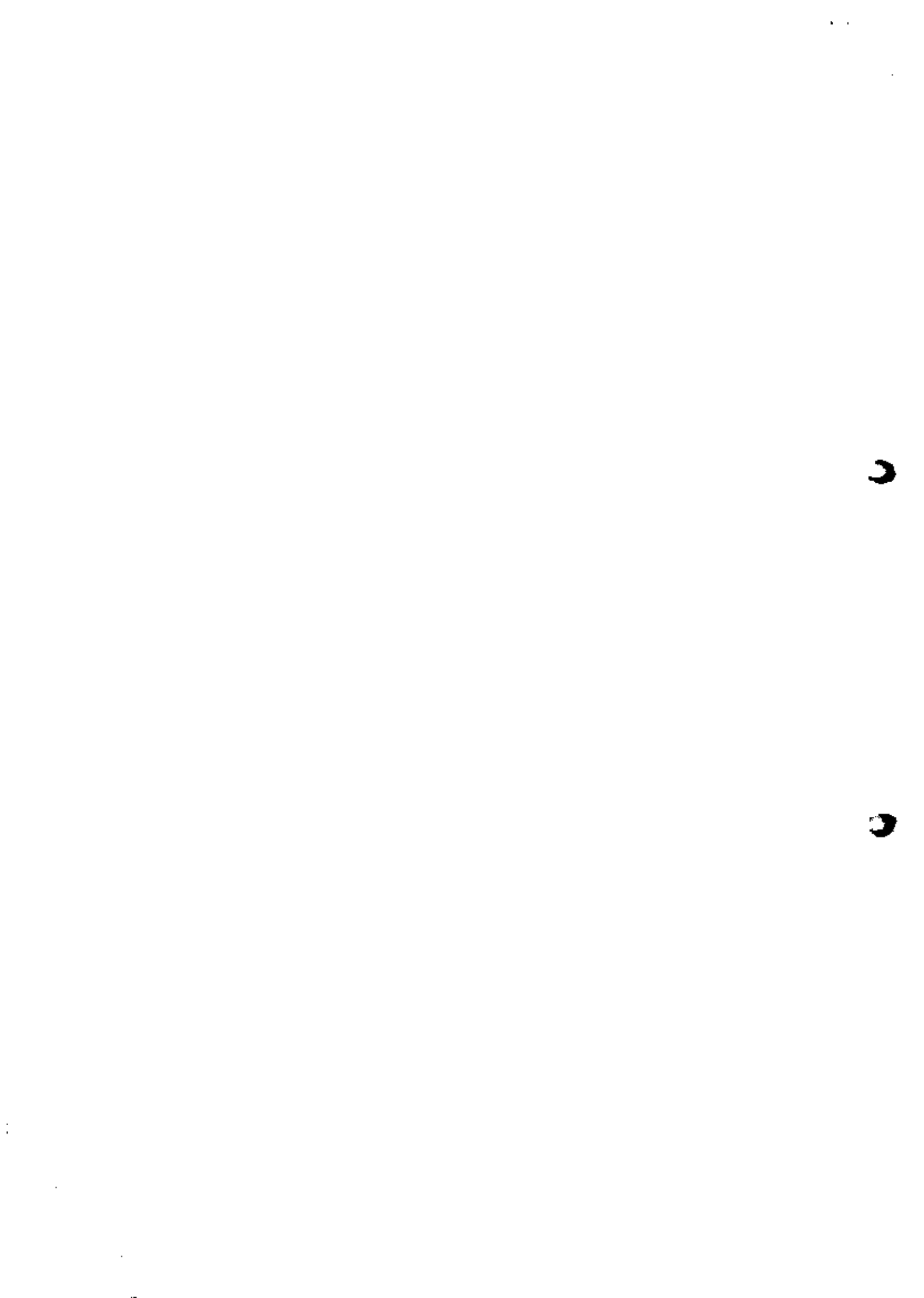
[9] Desconhece-se, se o IBAMA recebeu e aprovou este "Programa de Análise de Risco".

[10] Vencimento em 07 de julho de 2003.

[11] Desconhece-se, se o IBAMA recebeu e aprovou este "Programa".

[12] Vencimento em 07 de junho de 2003.

[13] Desconhece-se, se o IBAMA recebeu e aprovou este "Programa".





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

**OFÍCIO N.º 737/2004 – CGLIC/DILIQ/IBAMA**

Brasília, 08 de setembro de 2004.

A Sua Senhoria a Senhora  
**Lídia Lucaski**  
Presidente da AMAR  
Associação de Defesa do Meio Ambiente de Araucária – AMAR  
Rua Heitor Alves Guimarães, 490  
83.702 - 130 – Araucária/PR  
Fone/Fax: (041) 642-4797 / (041) 642-7139

Prezado Senhor,

1. Reportamo-nos ao ofício nº 90/04, de 16 de agosto de 2004, o qual solicita cópia de inteiro teor do licenciamento concedido por este Instituto à empresa América Latina Logística do Brasil Ltda – ALL para operar no Estado do Paraná.
2. Informamos que para atender a referida solicitação é necessário o pagamento de R\$ 0,20 por cópia a ser tirada, e que no processo referente ao empreendimento em questão constam 537 folhas, até a presente data.
3. Ao tempo em que nos colocamos à disposição para os esclarecimentos e contribuições que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

**Luiz Felipe Kunz Júnior**  
Coordenador Geral de Licenciamento Ambiental

3

3





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

OFÍCIO N.º 798/2004 - CGLIC/DILIQ/IBAMA

Fla. 540  
Proc. 3.534/00  
Rubr. SLR

Brasília, 08 de setembro de 2004.

A Sua Senhoria a Senhora

**Zuleica Nycz**

Representante da APROMAC junto ao CONAMA

Associação de Proteção ao Meio Ambiente de Cianorte - APROMAC

Rua Afonso Pena, s/n - Fundos da UEM

87.200 - 000 - Cianorte/PR

Caixa Postal 411

Telefone: (044) 629-6766

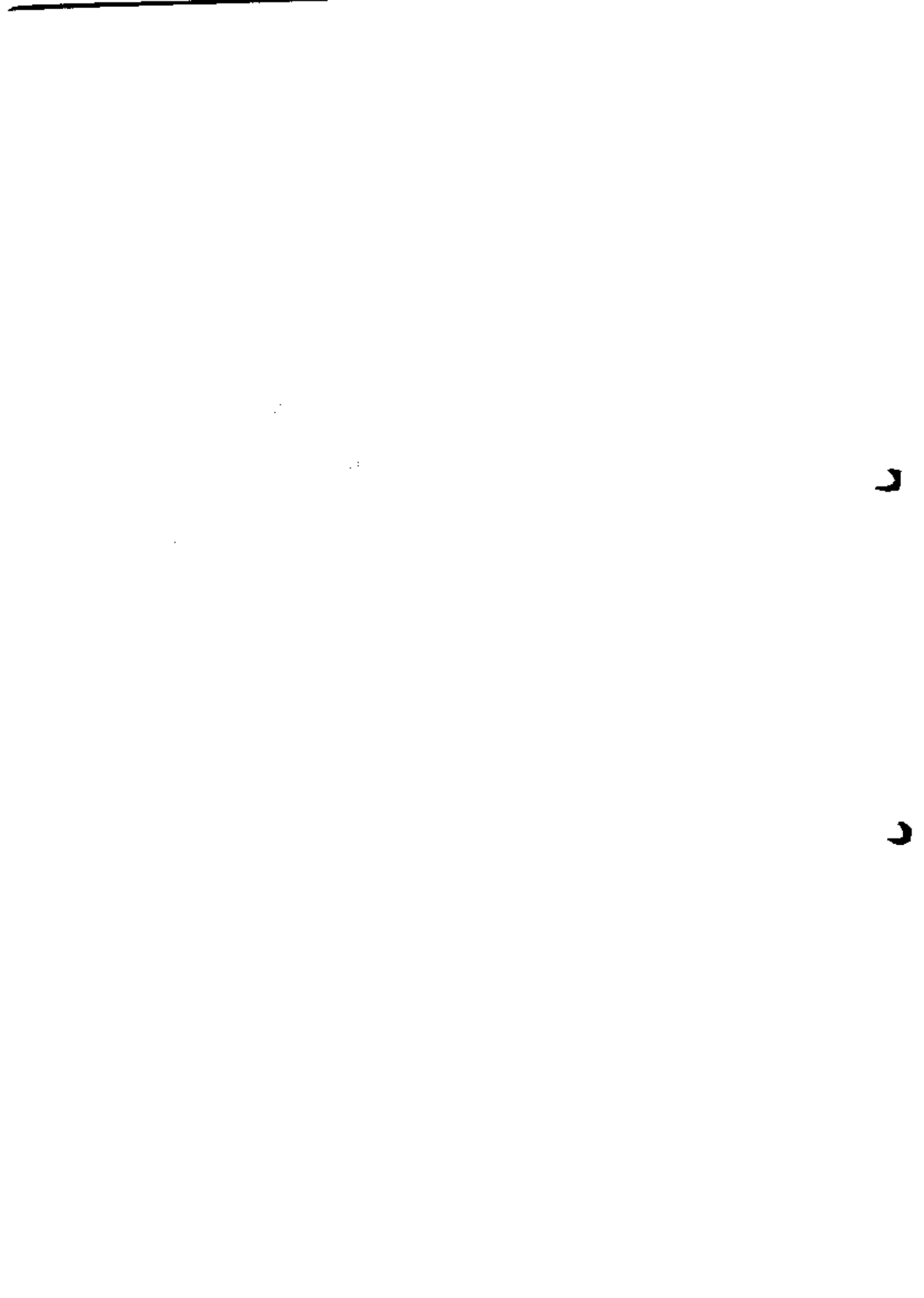
Prezada Senhora,

1. Reportamo-nos ao ofício nº 1708/2004-01, de 17 de agosto de 2004, o qual solicita cópia integral do procedimento relacionado à Licença de Operação Nº 290/2002 emitida em nome da empresa América Latina Logística do Brasil Ltda - ALL, com as respectivas retificações e anexos exigidos pelas condicionantes da mesma, assim como os pareceres e análises técnicas.
2. Informamos que para atender a referida solicitação é necessário o pagamento de R\$ 0,20 por cópia a ser tirada, e que no processo referente ao empreendimento em questão constam 537 folhas, até a presente data.
3. E comunicamos que as condicionantes referentes a Licença supracitada foram cumpridas e aprovadas por técnicos do Licenciamento Ambiental deste Instituto, excetuando a condicionante 2.5, que ainda se encontra sob avaliação, conforme Parecer Técnico Nº 88/2004 - COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA, em anexo.
4. Encaminhamos, também em anexo, o Parecer Técnico Nº 329 - COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA, que subsidiou a concessão da referida Licença.
5. Ao tempo em que nos colocamos à disposição para os esclarecimentos e contribuições que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

**Luiz Felipe Kunz Júnior**  
Coordenador Geral de Licenciamento Ambiental

SCEN AV. L4 NORTE - FIDC/O SEDE DO IBAMA S/N - BLOCO "C" - 1º ANDAR - TEL: (061) 316-1290 - FAX: (061) 316-1306



Fls.: 541
Proc.: 3534/00
Rubr.: 8/12



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA  
GERÊNCIA EXECUTIVA NO ESTADO DO PARANÁ

**MEMO Nº70/04 – NLA/GEREX/IBAMA/PR**

Curitiba, 31 de Agosto de 2004.

Senhor Coordenador Geral.

Vimos através deste, dar conhecimento de vários documentos (anexos) que se referem ao acidente ocorrido no dia 20/07/04, com locomotiva e vagões da ALL -- América Latina Logística, na malha ferroviária licenciada em 07/04/03 através da Licença de Operação Nº290/2002 (trecho -- Curitiba/Paranaguá).

Outros documentos anexos se referem a questionamentos do Ministério Público Estadual (trecho Londrina – Maringá) e também ao uso de escória de empresa metalúrgica.

PROCOLOQ

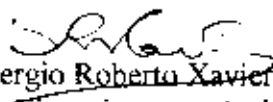
DILIBAMA

Nº 8821

DATA: 10/09/04

RECEBIDO:

Atenciosamente,

  
Engº Ftal. Sergio Roberto Xavier  
Coordenador Licenciamento Ambiental  
IBAMA/PR

Ao Senhor  
Luiz Felipe Kunz Júnior  
Coordenador geral/CGLIC/DILIQ  
IBAMA / Brasília

*J. Collin  
com 10/09/04  
E. F. Xavier*

A  
COAIR

Até Jorge Luiz

17/9/04  
UAP

A Dra Ludmila  
UAP 22/01

Dra TERESA  
Setor em 22/09/04

Para conhecimento  
e averiguação.

Em, 20/9/2004

Jorge Luis Britto Cunha Reis  
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos  
IBAM/DILIQ/CGLIC/COAIR

Ofício nº 59/2004/PROJU/IAP.

Curitiba, 20 de julho de 2004.

Ao Senhor  
Gerente Executivo do IBAMA no Paraná,  
Dr. Marino Gonçalves,  
Curitiba - PR

21.07.04

Ref.: Solicita cópia de licença ambiental da empresa ALL.

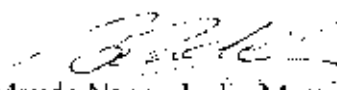
Caro Marino

Visando instruir procedimento administrativo referente ao lastimável acidente ocorrido em data de ontem com a empresa ALL - América Latina Logística, que afetou patrimônio cultural e ambiental sob responsabilidade dos órgãos público estaduais, entre os quais o IAP - Instituto Ambiental do Paraná, solicitamos o especial obséquio de encaminhar a esta Procuradoria cópia da licença ambiental do empreendimento.

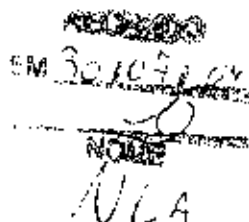
Esclarecemos que os detalhes já foram repassados à sua atuante Equipe de Licenciamento, via telefone

Antecipando agradecimentos, aproveitamos o ensejo para enviar nossas saudações ecológicas.

Cordialmente,

  
Maude Nancy Joslin Motta  
OAB/PR 15.375  
PROJU - IAP.

*De verbatim.  
Particularidade e encaminhamento  
ao M.L.A. para o pedido de  
PROJU/IAP.  
Maude Nancy Joslin Motta  
10.11.2004*

  
PROCURADORIA  
EM 30/07/04  
NOME  
NLA

10

11

12



Fis.: 543  
Proc.: 35341.00  
Rubr.: JPC

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
IBAMA - Gerência Executiva no Estado do Paraná

## MEMORANDO

Nº 190/04 - PROGRAMA /PROATEND/DITEC/IBAMA/PR

PARA: SR. CHEFE DA DITEC  
DE: PROATEND/DITEC-PR  
ASSUNTO: Vistoria Técnica  
DATA: 21/07/2004

Sr. Chefe

Atendendo determinação de V.Sa, realizei Vistoria Técnica no dia 20/07/2004, no Município de Mometes/PR. Em razão do acidente ferroviário acontecido no dia 19/07/04, no trecho da ponte São João ( Km 62+310) do trecho Curitiba - Paranaguá, próximo a Estação do Marumbi, onde uma composição da empresa ALL- América Latina Logística, composta de 45 vagões e 03 locomotivas descarrilou e tombou com 35 vagões, que no momento transportavam farelo de soja, milho e açúcar, Informo que a citada vistoria foi em conjunto com a SEMA, IAP, Conselho do Litoral, SEC, e IBAMA, onde constatamos que a ponte sofreu sérios danos e produto orgânico transportado encontra-se debaixo da estrutura metálica a 55 metros oferecendo risco de atingir todo ecossistema local ( fauna, flora, solo e a parte de recursos hídricos ). Nos deslocamos da Estação ferroviária da ALL, na unidade móvel denominada " Auto de Linha ", que nos transportou até o cenário do acidente. Lá chegando nos deparamos com condições metereológicas adversas ( Chuva intensa, vento, frio e neblina), o que inviabilizou em grande parte nossas observações. Portanto esperamos que as condições do tempo melhorem para que possamos retornar ao local e emitirmos um parecer conclusivo. De ante mão vejo a necessidade do Ministério dos Transportes e da Agência Nacional de Transportes investigarem a fundo as razões que levaram ao sinistro.

Atenciosamente

  
WALDENIR CASTILHO REINOSO  
ANALISTA AMBIENTAL  
CRBIO 2072/02-MATR. 634156  
IBAMA

*Cidade, tão logo  
tenha condições, gostaria  
que acompanhasse no local?*

21/07/04

  
VALDECIR ROMUNDO  
CHEFE DA DITEC







Fls.: 544  
Proc.: 3534/00  
Rubr.: 5lll

23/07/04  
JSC  
WR

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
IBAMA - Garantia Executiva no Estado do Paraná

### MEMORANDO

Nº 194/04 - PROGRAMA /PROATEND/DITEC/IBAMA/PR


**PARA:** SR. CHEFE DA DITEC  
**DE:** PROATEND/DITEC-PR  
**ASSUNTO:** Acidente ALL/ Serra do Mar  
**DATA:** 28/07/2004

Sr. Chefe

Estamos encaminhando, anexo Relatório Preliminar com Parecer de Vistoria em Área de Acidente Ambiental, realizada no dia 23 de Julho de 2004.

Atenciosamente

  
WALDEMAR CASTILHO REINOSO  
ANALISTA AMBIENTAL  
CRBIO 2072/02-MATR. 684156  
IBAMA

*Confirmação de recebimento*  
  
WALDEMAR CASTILHO REINOSO  
ANALISTA AMBIENTAL  
CRBIO 2072/02-MATR. 684156  
IBAMA

  
Tadma  
28/07/04

100



Fls.: 545  
Proc.: 3534/0  
Rubr.: *8/11*

*2/234/04-16*  
*CR*



INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
IBAMA - Gerência Estadual do Paraná

**RELATÓRIO PRELIMINAR COM PARECER DE VISTORIA EM  
ÁREA DE ACIDENTE AMBIENTAL**

**Acidente Ferroviário sob responsabilidade da ALL-Logística com derrame de Farelo de soja, Milho e Açúcar na ponte São João ( Km 62+310 m ) do trecho Curitiba - Paranaguá, próximo à Estação do Marumbi- Morretes/PR.**

Vistoriante: **Biólogo Waldenir Castilho Reinoso** - Analista Ambiental/PROATEND.

Data da Vistoria: 23 de julho de 2004

- a) O acidente ocorreu no dia 19/07/2004, aproximadamente às 00:20 h ( informação da própria ALL)
- b) **Localização:** no Km 62 + 310 m, no entorno do Parque Estadual do Marumbi município de Morretes- PR, sobre a ponte São João.
- c) **Causas:** a causa principal, segundo as informações da própria ALL, foi o descarrilamento de composição ferroviária, provavelmente por falha humana, somada as condições meteorológicas adversas no local da travessia.
- d) **Volume dos produtos:** Até o momento a ALL não informou a este IBAMA a distribuição e volumetria precisa da carga. Sabemos sim que a composição era composta de 03 Locomotivas e 45 vagões, e que desses, 35 caíram sendo que alguns ficaram presos a estrutura metálica da ponte centenária
- e) **Área atingida:** as áreas laterais aos trilhos, onde os vagões caíram de uma altura aproximada de 55 metros, atingindo com seu impacto e derramamento de milho, farelo de soja e açúcar todo ecossistema local( fauna, flora e corpos hídricos),isto é, embaixo da referida ponte sendo que alguns vagões caíram dentro do próprio Rio, ocasionando uma poluição orgânica ( baixando os índices de oxigênio dissolvido na água),o que exigirá um monitoramento constante no item potabilidade da água, pois a carga orgânica afetou a ictiofauna local, pois foi constatada mortandade de peixes, sendo isto um forte indicador da gravidade do acidente ambiental.
- f) **Plano de Emergência:** através da empresa foram acionados batalhões do Corpo de Bombeiros, Defesa Civil, IAP e IBAMA, levando neste aviso um lapso temporal de aproximadamente 08 horas. E no momento da

*Copiei e o original*

WALDENIR CASTILHO REINOSO  
ANALISTA AMBIENTAL  
CREBO 207202-MATR: 694154  
IBAMA

*CR*

100

100

100

Fls.: 546  
Proc.: 35341e  
Rubr.: SLL

P02  
P/2242/04-16  
SLL

Vistoria a Empresa ALL, retirava alguns pedaços dos vagões caídos sob a ponte com o uso de um guindaste.

- g) **Ecosistemas atingidos:** A região está inserida em área de Floresta ombrófila densa ( Mata Atlântica ). A área atingida pelo derramamento, e de domínio do Parque Estadual do Marumbi, área administrada pelo Instituto Ambiental do Paraná ( IAP ).
- h) O relatório final que dará base para a emissão da multa, será elaborado após resultado das análises do solo, águas e vegetação afetados.

Comentários : Embora em termos ambientais o acidente foi de considerável magnitude, mas sugiro que este IBAMA, oficie o Ministério dos Transportes e Agência Nacional de Transportes Terrestres, no intuito que seja procedida investigações no sentido de apurar as causas logísticas que vem ocasionando a sequência de sinistros envolvendo a Empresa ALL.

É o meu parecer.

Curitiba, 27 de Julho de 2004

  
**Waldenir Castilho Reinoso**  
**Analista Ambiental**  
**CRBio 2072/02**  
**IBAMA/PR**

*Cópia / original*

  
**WALDENIR CASTILHO REINOSO**  
**ANALISTA AMBIENTAL**  
**CRBIO 2072/02-MA7R. 584156**  
**IBAMA**

100

100

100



Fls.:	547
Proc.:	3534/00
Rubr.:	JAL

**INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS  
NATURAIS RENOVAVEIS  
GERENCIA EXECUTIVA DO PARANÁ.**

**RELATORIO DE VISTORIA**

**Empresa Vistoriada:**

AMERICA LATINA LOGISTICA

**Motivo da Vistoria:**

Acidente Ferroviário.

**Localização exata da área vistoriada:**

Viaduto São João - Serra do Mar - Trecho Curitiba - Paranaguá - Pr.

**Nº do processo administrativo:**

Prejudicado - ação emergencial.

**Data da Vistoria:**

23/07/2004

**Hora da Vistoria:**

14 horas

**Ramo e/ou atividade da empresa:**

Transporte ferroviário.

**Produto Fabricado e/ou Estocado:**

Milho. Farelo de soja e açúcar.







Fis.:	548
Proc.:	3534/00
Rubr.:	500

**Característica do Produto:**

Produto orgânico de natureza vegetal.

**Classificação de Risco:**

Por se tratar de produto de origem vegetal, não tem classificação de risco.

**Numero da Onu:**

Prejudicado.

**Riscos:**

Prejudicado.

**Há produto derramado:**

Sim

**Plano de emergência:**

A empresa possui para atendimento de acidentes, conforme previsto pela defesa civil.

**Dano Ambiental:**

Aparentes, perda de material argiloso, perda de material vegetal, e perda ainda indeterminada de fauna e flora, devido as dificuldades de acesso ao local.

**Providências adotadas:**

Retirada do material ( sucata ) e retirada do material espalhado no local.

**Pontos:**

Prejudicado.

**Das responsabilidades e providências:**

Aparentemente, o que se cogita é o excesso de velocidade, o que de certa forma nos leva a crer em falha humana.





**Resumo da vistoria:**

Embora nossa visita, tenha ocorrido após cerca de uma semana do ocorrido, ainda pudemos verificar, que apesar dos esforços da empresa, ainda era desolador o local do acidente, com toneladas de material ( vagões e produtos ) espalhado na área. Os trabalhos de recuperação da linha férrea e principalmente do viaduto, estavam ocorrendo a contento embora o tempo chuvoso tenha prejudicado. Quanto aos produtos, a maior parte do milho, açúcar e farelo aparentemente foi carregado pela chuva em direção ao rio.

**Recomendações:**

Devido ao numero elevado de acidentes, três nos últimos dias, e, afortunadamente sem conseqüências danosas as populações, portanto, é nossa obrigação alertar para as causas destes sinistros, quer sejam ele, devido a falhas humanas ou mecânicas ou ainda de manutenção das linhas. Estas variáveis, aliadas ao excesso de carga, poderão em futuro próximo causar danos com conseqüências imprevisíveis.

**Outras informações**

Prejudicada.

**Conclusão:**

Cabe a nosso ver, a realização de rigorosa avaliação das colunas de sustentação da ponte, uma vez que danos aparentes não pudemos observar, ate porque não temos a competência técnica para tanto. Em nossa preocupação, com o meio ambiente, achamos que devemos avaliar qual é o ganho ambiental, em retirar do local todo o entulho que esta no precipício uma vez que para a retirada do material, acreditamos ser necessário a construção de uma variante na cabeceira da ponte o que de certa forma terá de ocorrer com movimentação de terra, atividade sabidamente impactante.

**Documentação:**

  
João Antonio de Oliveira  
Ag. Fisc. Mat. 10224  
IBAMA / PR

  
José Carlos Ramos  
IBAMA/Fiscalização/PR



Revista

**PR**

Ed.: 550  
Pros.: 3534100  
Rubr.: SPU



Apagão

Laboratório

# FIM DA LINHA

Acidentes mostram descaso da ALL com a malha ferroviária paranaense

11

12

13

# FIM da

Por Marília Kubota

*Concessionária ALL tem faturamento recorde, mas deixa a estrutura ferroviária em estado de abandono*

Um desastre que afetou um dos maiores patrimônios históricos e culturais do Paraná - a ponte sobre o Rio São João, na Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá - mobilizou entidades e políticos em torno de um movimento em defesa da ferrovia: o Movimento Pró-Ferrovia. Logo após 35 vagões transportando açúcar, farelo de soja e milho terem despenhado da ponte, caindo de uma altura de 50 metros, no dia 19 de julho, o senador Flávio Ains (PT-PR) começou a coletar assinaturas com o fim de propor uma CPI para investigar a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), órgão federal responsável pela fiscalização das concessionárias de transportes rodoviários e ferroviários. A CPI vai perguntar à ANTT por que nenhuma providência foi tomada para evitar acidentes como o ocorrido.

O Instituto Ambiental do Paraná (IAP) embargou, por tempo indeterminado, o transporte de cargas e de

Secretaria do Meio Ambiente



11





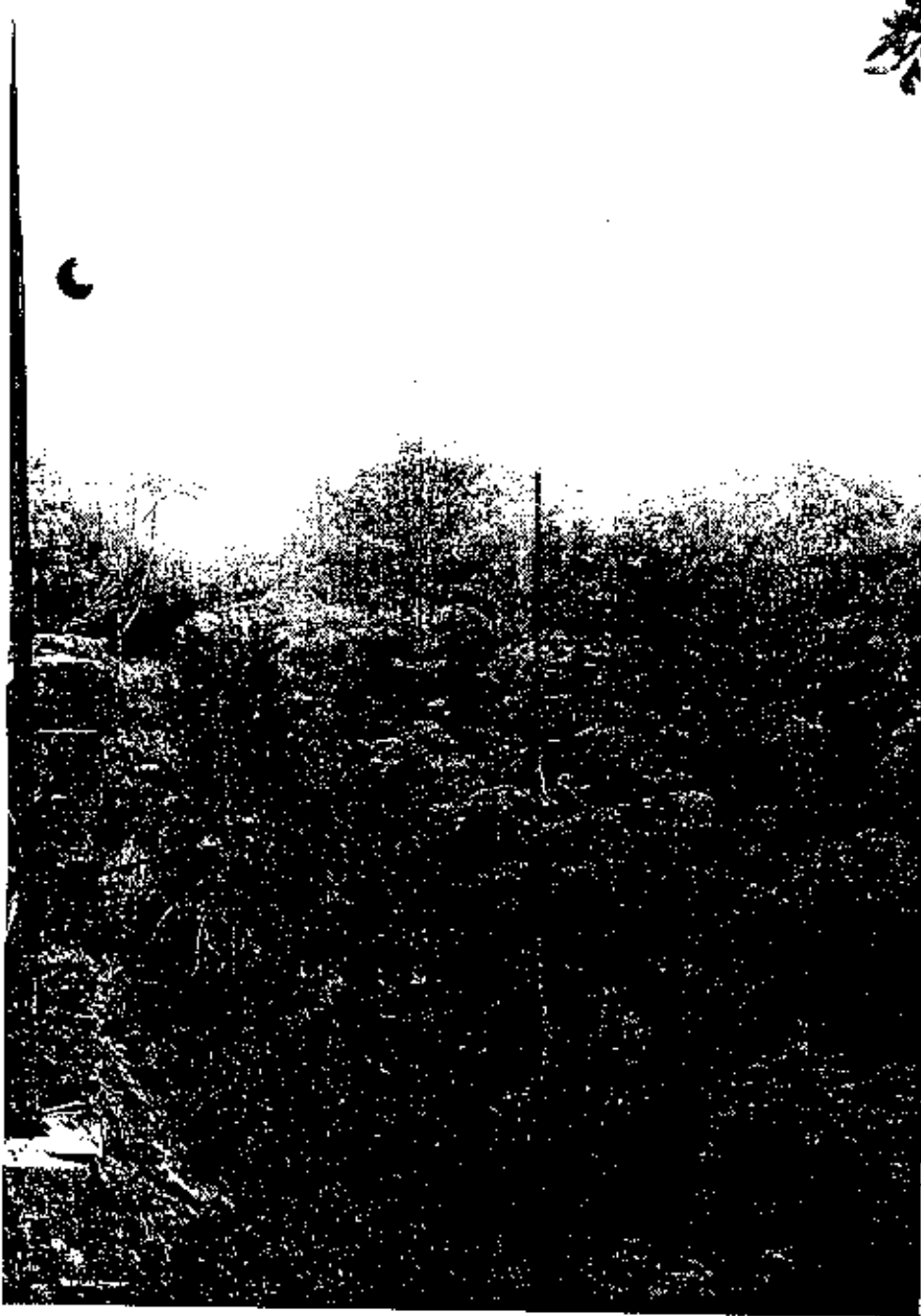
# LINHA



passageiros na estrada, administrada pela América Latina Logística (ALL). Segundo o senador o Movimento Pró Ferrovia deve mobilizar toda a bancada federal do Paraná no Congresso. "Serão criados quatro grupos de trabalho nas áreas jurídica (para responsabilizar os culpados), técnica (para saber por que as denúncias não foram investigadas), social (para revitalizar o patrimônio histórico e ambiental na Serra do Mar), além da discussão política da questão", esclarece.

O IAP reuniu várias entidades para criar o termo de Ajustamento de Conduta (TAC), documento com recomendações técnicas e ambientais para que a ALL realize o transporte de cargas com segurança e eficiência no trecho da Serra do Mar. "Ninguém tem licença para assassinar o ambiente e o patrimônio cultural. Não podemos aceitar nenhum ataque à obra da ponte, onde acidentes graves raramente aconteceram no passado", reclama Rasca Rodrigues, presidente da instituição. O embargo do transporte de cargas pela ferrovia sobrecarregou as rodovias, já que boa parte da safra de grãos (mais de 30%) é transportada em vagões.

O IAP também prevê multas pela demora na prestação de socorro e propõe uma auditoria sobre os planos de contingência de operação e de emergência quanto aos acidentes ferroviários. O IAP já multou a ALL 28 vezes, no valor total de R\$ 11 milhões. Destas, apenas 11 multas





X

**O aumento de  
acidentes exige um  
relatório de  
fiscalização mais  
apurado  
tecnicamente que  
os realizados  
pela ANTT**

totalizando R\$ 229 mil foram quitadas e as restantes ainda estão em discussão na Justiça.

Os freqüentes acidentes na Serra do Mar continuam chamando a atenção de entidades como o CREA-PR, Sindicato dos Engenheiros do Paraná (Senge-PR) e Associação dos Engenheiros do Paraná. Segundo a advogada Giani Cristina Amorim, da assessoria jurídica do Senge, o aumento de acidentes exige um relatório de fiscalização mais apurado tecnicamente que os realizados pela ANTT.

"O Senge pedirá uma vitória melhor, ou a ANTT ficará sob suspeita", sustenta Giani. Só através do Senge foram encaminhadas cinco denúncias a vários órgãos da Justiça, enquanto o CRFA acumula uma dezena e o Sindicato dos Maquinistas Ferroviários (Sindimafer) outros tantos processos. O presidente do CREA-PR, Luiz Antonio Rossafa, diz que a ALL não tem nem equipes de engenharia registradas no órgão, em flagrante desrespeito constitucional ao exercício da profissão. "Acidentes podem acontecer no dia-a-dia, com qualquer profissional que manipule equipamentos de risco. Quando

Fls.: 553  
Proc.: 3534100  
Rubr.: Sell

## Os acidentes nos últimos anos

**20/07/04** - Quatro vagões de carga com gás liquefeito de petróleo (GLP) tombaram na Estrada União e Brasil, no município de Foz de Iguaçu, no norte do Paraná. O acidente aconteceu no dia 20 de julho. (Foto: ALL)

**18/07/04** - Um vagão carregado com gás carbônico se desprendeu da estrutura da ponte São João, na Serra do Mar.

**17/06/04** - Abaloiamento de ônibus com 26 pessoas feridas no distrito de Lagoa dos Ingás, em Curitiba.

**28/05/04** - Busca a um mês de 11 vagões vazios, abandonados na ferrovia Curitiba-Petrópolis.

**30/04/04** - acidente com 18 vagões e um trem locomotiva carregando 760 mil litros de diesel e acidente com trem vazio 760, na cidade de Curitiba.

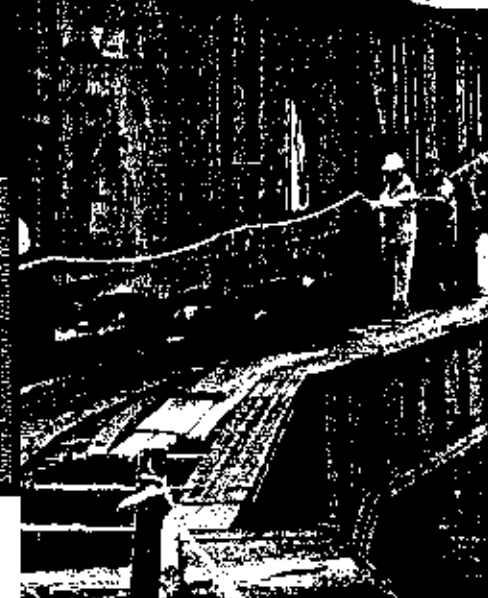
**28/04/04** - Choque entre dois vagões em Maromba e vagão parado carregado de gás carbônico colidiu com um ônibus, com um morto e três feridos graves em Curitiba. O acidente ocorreu em Curitiba, Av. de Foz de Iguaçu, na Estação do Mau. A ferrovia foi interditada porque a ALL não notou o órgão competente sobre o acidente.

**27/04/04** - descarrilamento de trem carregado de diesel e álcool em Apucarana.

**28/03/04** - queda e tombamento de vagões no km 9 da ferrovia União e Brasil, a Petrópolis. São tombados os vagões 1400, 1401 e 1402, com petróleo no vagão 1401. O acidente ocorreu no município de União do Sul, Mato do R\$ 10 milhões do AP.



Sociedade de Notícias, Arquivo 2004

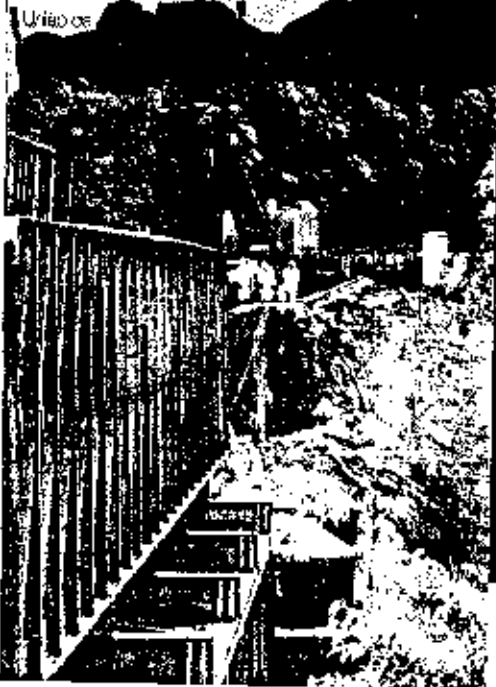
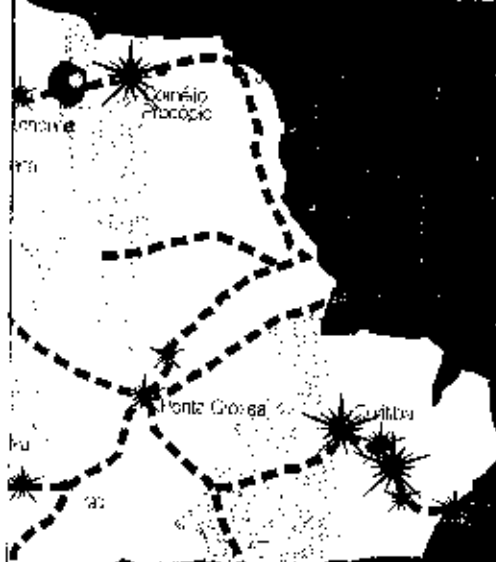


Sociedade de Notícias, Arquivo 2004

11



Fis.: 554  
 Proc.: 3534/00  
 Rubr.: SAL



**30/09/03** - apólcamento de automóvel em Paranaguá, com exposição do veículo e ferimento na motocicla

**10/06/03** - descarrilamento e morte de pescador no rio para da Cristo Rei, em Curitiba

**29/05/03** - descarrilamento de dois vagões com água e material, vazamento de 68 mil litros de óleo em Tibiçará

**30/04/03** - vazamento de 15 mil litros de óleo do navio no porto de Marumbi, com formação de boquilha em Curitiba

**15/11/02** - descarrilamento de 17 vagões na estação de metrô na passagem de nível da rua Itaipava, em Curitiba

**11/11/02** - descarrilamento de dois locomotivas e cinco vagões carregados com soja em Ponta Grossa

**10/11/02** - descarrilamento de seis vagões com óleo, com derramamento de 20 mil litros de óleo em Praia do Sul

**13/10/02** - apólcamento e morte do turista brasileiro Antônio Luiz Gomes de 83 anos, no km 17 da Janelas Curitiba-Paranaguá, na Via Oesteak

**17/09/02** - apólcamento de ôni-bus com dois passageiros, no bairro Alto da XV em Curitiba

**28/08/02** - tombamento de vagão de material, com vazamento, no Pico de Londrina

**07/08/02** - apólcamento com morte de Vádivno Machado Guimarães, 48 anos, no bairro do Cajuru, em Curitiba

Fonte: Anuário de Tráfego, 2004, de 1998, da FEPAC - Federação dos Estados do Paraná

fogem à dimensão cotidiana, ou acumulam-se no tempo, agregados a outros fatores de risco, caracterizam-se como desastres", adverte.

INFRA-ESTRUTURA

Cartão postal manchado

O trecho exato onde aconteceu o acidente na Serra do Mar fica entre as estações Vêu da Noiva e Marumbi, e é um dos pontos mais apreciados pelos turistas. O local é parte da área tombada pelo Patrimônio Histórico, que constitui a Área Especial de Interesse Turístico do Marumbi (AEIT). O lugar abriga os parques estaduais Pico do Paraná, Pico do Marumbi, Graciosa, Pau-Oco e Roberto Ribas Langue.

A ponte, como toda a estrutura da Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá, tem cerca de 120 anos de construção. Suspeita-se que não se pode responsabilizar a obra de engenharia centenária pelo pior acidente dos últimos anos na história da ferrovia. Segundo o engenheiro civil e conselheiro do CREA-PR, Paulo Sidnei Ferraz, os novos vagões transportam 25% a mais de carga. No tempo da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), carregavam cerca de 80 toneladas e atualmente levam 100 toneladas. Somando isto à falta de manutenção dos trilhos, a consequência só podia ser o aumento da periculosidade do transporte ferroviário entre Curitiba e Paranaguá, assim como se percebe também em outras regiões cobertas pela ALL. A Associação dos Auditores, Peritos e Gestores

10/10/10



Revista

# PR

Fls.: 550  
Proc.: 3534/00  
Rubr.: SPU



Apagão

Laboratório

# FIM DA LINHA

Acidentes mostram descaso da ALL com a malha ferroviária paranaense

11





# FIM da

Por Marília Kubota

*Concessionária ALL tem faturamento recorde, mas deixa a estrutura ferroviária em estado de abandono*

Um desastre que afetou um dos maiores patrimônios históricos e culturais do Paraná - a ponte sobre o Rio São João, na Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá - mobilizou entidades e políticos em torno de um movimento em defesa da ferrovia: o Movimento Pró-Ferrovia. Logo após 35 vagões transportando açúcar, farelo de soja e milho terem despenhado da ponte, caindo de uma altura de 50 metros, no dia 19 de julho, o senador Flávio Arns (PT-PR) começou a coletar assinaturas com o fim de propor uma CPI para investigar a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), órgão federal responsável pela fiscalização das concessionárias de transportes rodoviários e ferroviários. A CPI vai perguntar à ANTT por que nenhuma providência foi tomada para evitar acidentes como o ocorrido.

O Instituto Ambiental do Paraná (IAP) embargou, por tempo indeterminado, o transporte de cargas e de

Secretaria do Meio Ambiente





# LINHA



passageiros na estrada, administrada pela América Latina Logística (ALL). Segundo o senador o Movimento Pró Ferrovia deve mobilizar toda a bancada federal do Paraná no Congresso. "Serão criados quatro grupos de trabalho nas áreas jurídica (para responsabilizar os culpados), técnica (para saber por que as denúncias não foram investigadas), social (para revitalizar o patrimônio histórico e ambiental na Serra do Mar), além da discussão política da questão", esclarece.

O IAP reuniu várias entidades para criar o Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), documento com recomendações técnicas e ambientais para que a ALL realize o transporte de cargas com segurança e eficiência no trecho da Serra do Mar. "Ninguém tem licença para assassinar o ambiente e o patrimônio cultural. Não podemos aceitar nenhum ataque à obra da ponte, onde acidentes graves raramente aconteceram no passado", reclama Rasca Rodrigues, presidente da instituição. O embargo do transporte de cargas pela ferrovia sobrecarregou as rodovias, já que boa parte da safra de grãos (mais de 30%) é transportada em vagões.

O IAP também prevê multas pela demora na prestação de socorro e propõe uma auditoria sobre os planos de contingência de operação e de emergência quanto aos acidentes ferroviários. O IAP já multou a ALL 28 vezes, no valor total de R\$ 11 milhões. Destas, apenas 11 multas





Fis.: 553

Proc.: 3534/02

Rubr.: Sell

**O aumento de  
acidentes exige um  
relatório de  
fiscalização mais  
apurado  
tecnicamente que  
os realizados  
pela ANTT**

totalizando R\$ 229 mil foram quitadas e as restantes ainda estão em discussão na Justiça.

Os freqüentes acidentes na Serra do Mar continuam chamando a atenção de entidades como o CREA-PR, Sindicato dos Engenheiros do Paraná (Senge-PR) e Associação dos Engenheiros do Paraná. Segundo a advogada Giani Cristina Amorim, da assessoria jurídica do Senge, o aumento de acidentes exige um relatório de fiscalização mais apurado tecnicamente que os realizados pela ANTT.

"O Senge pedirá uma vitória melhor, ou a ANTT ficará sob suspeita", sustenta Giani. Só através do Senge foram encaminhadas cinco denúncias a vários órgãos da Justiça, enquanto o CRFA acumula uma dezena e o Sindicato dos Maquinistas Ferrovários (Sindimafer) outros tantos processos. O presidente do CREA-PR, Luiz Antonio Rossafa, diz que a ALL não tem nem equipes de engenharia registradas no órgão, em flagrante desrespeito constitucional ao exercício da profissão. "Acidentes podem acontecer no dia-a-dia, com qualquer profissional que manipule equipamentos de risco. Quando

## Os acidentes nos últimos anos

**20/07/04** - Quatro vagões carregados com grãos caíram do trem em um túnel da sup. ferroviária entre Itaipuanópolis e Curitiba. Inicialmente, no nome do Paraná, o acidente foi mantido em sigilo pela ANTT.

**18/07/04** - 85 vagões carregados com grãos caíram do trem em um pavimento da estrutura da ponte São João, na zona de Itaipu.

**17/06/04** - Abalou a carga de 51 vagões com 20 pessoas feridas no caso de um acidente em Curitiba.

**28/05/04** - desceu a rampa de 11 vagões vazios, em andamento na ferrovia Curitiba-Pinaragüa.

**30/04/04** - acidente com 18 vagões e duas pessoas feridas, no trecho de 480 mil metros de comprimento em ferrovia de 750 mil metros de Curitiba.

**28/04/04** - acidente entre dois vagões em andamento, o vagão parado carregado de grãos caiu sobre o trilho para morrer, danificando 15 mil metros de pista da ferrovia, na Via Foz de Iguaçu, entre as Estações em Curitiba, Vila do Rio Negro e a Estação de São João del-Rei. A Agência ANTT não informou o órgão responsável pelo acidente.

**27/04/04** - desceu a rampa de 66 vagões vazios no túnel de 1000 m de Curitiba.

**28/03/04** - desceu a rampa o tombamento de vagões no túnel da ferrovia que liga Curitiba a Pinaragüa. 250 toneladas de grãos caíram do trem em Itaipuanópolis, no trecho Curitiba-Itaipuanópolis, em Curitiba. O acidente ocorreu no túnel de 450 metros de Curitiba.



Serroteiras do Itaipu (Ambreiros)



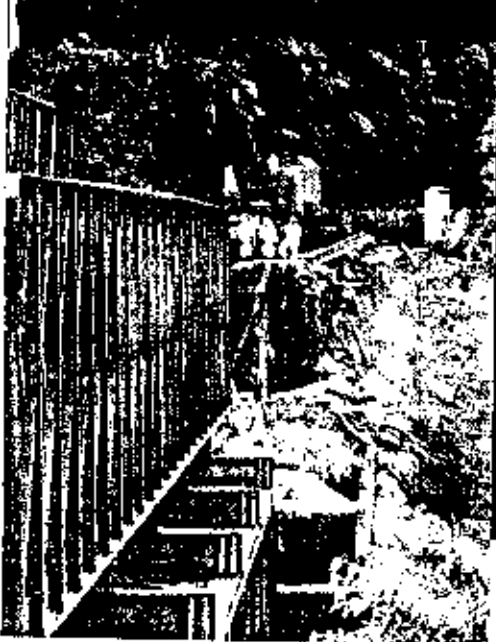
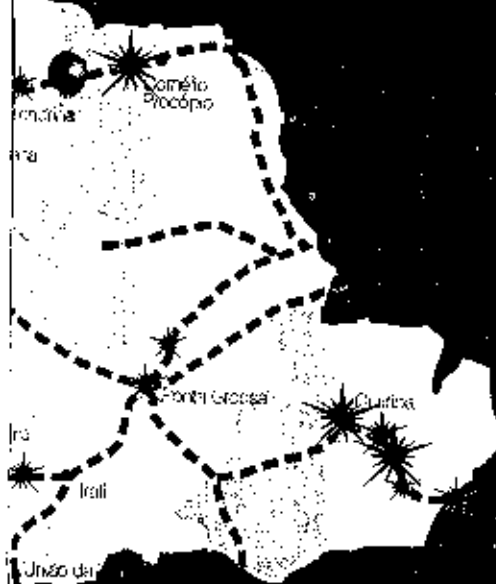
Maquinistas em Itaipu (Túnel de Pinaragüa)

11/11/11

11

11

Fis.: 554  
 Proc.: 3534/00  
 Rubr.: 506



**30/09/03** - abalroamento de vagões em Paranaguá, com escape do vólcão e ferimento na maioria.

**10/06/03** - atropelamento e morte de pescador no centro do Cristo Rei, em Curitiba.

**29/05/03** - descarrilamento de oito vagões com passageiros e morte, vazamento de 68 mil litros de óleo em Itaipu.

**30/04/03** - vazamento de 15 mil litros de óleo de navio no pátio de manobras grande, bairro Boqueirão, em Curitiba.

**15/11/02** - descarrilamento de 17 vagões transportando contêineres na passagem de nível da rua Capuava, em Curitiba.

**11/11/02** - descarrilamento de duas locomotivas e cinco vagões carregados com soja em Ponta Grossa.

**10/11/02** - descarrilamento de seis vagões com óleo, com vazamento de 20 mil litros de diesel em Itaipu do Sul.

**13/10/02** - atropelamento e morte do turista mexicano Orlando Luis Gomez, 35 anos, no km 117 da ferrovia Curitiba-Maronês, na Via Osmak.

**17/09/02** - abalroamento de cinco vagões com produtos tóxicos, no bairro Atibaia XV, em Curitiba.

**28/08/02** - tombamento de vagão com a bordo, com vazamento, no Pátio de Londrina.

**07/08/02** - respaldamento com morte de Vitorino Luciano Guimarães, 48 anos, no bairro do Cajuru, em Curitiba.

Imagem: Orestes da Silva, com a ajuda de seu filho, o engenheiro Orestes da Silva, em Curitiba.

logem à dimensão cotidiana, ou acumulam-se no tempo, agregados a outros fatores de risco, caracterizam-se como desastres", adverte.

INFRA-ESTRUTURA

Cartão postal manchado

O trecho exato onde aconteceu o acidente na Serra do Mar fica entre as estações Veu da Noiva e Marumbi, e é um dos pontos mais apreciados pelos turistas. O local é parte da área tombada pelo Patrimônio Histórico, que constitui a Área Especial de Interesse Turístico do Marumbi (AEIT). O lugar abriga os parques estaduais Pico do Paraná, Pico do Marumbi, Graciosa, Pau-Oco e Roberto Ribas Langue.

A ponte, como toda a estrutura da Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá, tem cerca de 120 anos de construção. Suspeita-se que não se pode responsabilizar a obra de engenharia centenária pelo pior acidente dos últimos anos na história da ferrovia. Segundo o engenheiro civil e conselheiro do CREA-PR, Paulo Sidnei Ferraz, os novos vagões transportam 25% a mais de carga. No tempo da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), carregavam cerca de 80 toneladas e atualmente levam 100 toneladas. Somando isto à falta de manutenção dos trilhos, a consequência só podia ser o aumento da periculosidade do transporte ferroviário entre Curitiba e Paranaguá, assim como se percebe também em outras regiões cobertas pela ALL. A Associação dos Auditores, Peritos e Gestores





# Parque ferroviário

*A empresa realiza operações financeiras irregulares, prejudicando a oferta de transporte ferroviário*

Um relatório feito pela Ouvidoria da ANTT coloca em cheque a administração da ALL na concessão das ferrovias nos Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. O relatório analisou 11 concessionárias de ferrovias no Brasil, registrando mais de 74 mil reclamações protocoladas no ano de 2003. A ALL é a quarta pior concessionária em todo o Brasil.

Paulo Sidnei Ferraz, funcionário da RFFSA há mais de 20 anos, começou a fiscalizar o grupo quando a ALL passou a administrar as ferrovias na região Sul, desde 1997. Ele denuncia que a empresa realiza operações financeiras irregulares, prejudicando a oferta de transporte ferroviário, função para a qual a concessão foi estabelecida pelo prazo

de 30 anos.

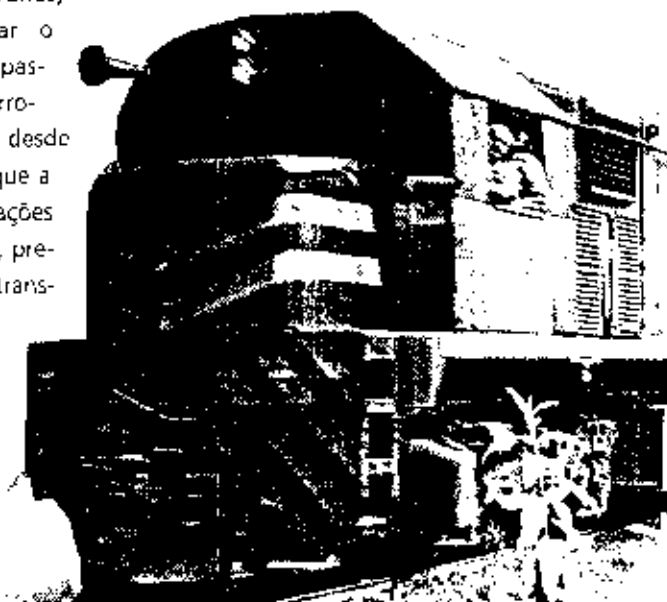
Nos últimos oito anos, o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) emprestou R\$ 340 milhões à ALL. "A maior partedo dinheiro não foi aplicada em investimentos para ampliar e modernizar o sistema ferroviário, mas para cobrir as despesas de custeio", enfatiza Ferraz. O BNDES emprestou R\$ 80 milhões à ALL em 1998, R\$ 95 milhões em 1999, R\$ 55 milhões em 2003 e R\$ 110 milhões este ano, operação realizada no último mês de março.

Segundo a sua própria diretoria, desde que assumiu as ferrovias da malha Sul, a ALL tem tido faturamentos recordes: em 2003 o lucro foi de R\$ 1,02 bilhão, 22% a mais que em 2002. Desde a privatização, a receita bruta cresceu em média 32% ao ano.

Ambientais do Paraná (APEG-PR) distribuiu um documento afirmando que um único vagão da ALL transporta dez vezes mais carga que o peso total de um vagão na época em que a ferrovia foi inaugurada.

O presidente do Sindimafer, José Carlos Rodrigues, denuncia a falta de treinamento dos maquinistas, recrutados por empresas que operam no sistema de terceirização. "Como a escola dos ferroviários foi fechada pela ALL, eles recontratam funcionários aposentados da RFFSA ou o que é ainda pior, pessoas sem qualificação comprovada. Até soldados atuam como maquinistas e mecânicos como manobristas. Tendo em vista que os salários pagos a esses trabalhadores são menores, é lógico que o lucro da concessionária aumenta."

Segundo Rodrigues, a ALL paga R\$ 350 a um manobrista e R\$ 430 a um maquinista. "Além disto, dispensa auxiliares de maquinistas, alegando que o trabalho deles (alertas sobre excesso de velocidade e problemas na via, frenagem das locomotivas, por exemplo) pode ser feito com mais eficiência por um GPS", diz. O sindicalista ainda denuncia a sobrecarga das composições na operação chamada tração distribuída: "Os trens que vêm de Apucarana descem com três locomotivas na frente, 50 vagões, três locomotivas e mais alguns vagões no final da composição. Os maquinistas imprecisados entre os vagões são chamados kamikaze (pilotos suicidas do Japão na Segunda Guerra Mundial), porque as condições de operação ocorrem numa condição de alto risco de acidentes".





# sucateado

Para Ferraz, todo esse resultado financeiro otimista se deveu ao sucateamento do parque ferroviário.

Dos 6.586 quilômetros arrendados, 1.400 já foram desativados, a maior parte entre Mafra (SC) e Passo Fundo (RS). Os ramais abandonados estão sujeitos a inundações, depredações e furtos de trilhos. Um grupo de técnicos do CREA, com a participação de representantes do IAP, Sindicatos dos Engenheiros, Associação dos Engenheiros da RFFSA e Universidade Federal do Paraná realizou uma vistoria em 2003, reconhecendo que apesar da

melhoria introduzida nos sistemas de sinalização e comunicação, com a utilização de CRM e GPS, havia problemas sérios de manutenção na malha ferroviária. Trilhos com juntas defeituosas, com fendas superficiais, aplicação de novos dormentes com rachaduras; problemas com a drenagem, ocasionando acúmulo de água, travessia irregular de fios energizados, constituem algumas das falhas relacionadas num relatório produzido pelo grupo técnico.

Além dos problemas na via de tráfego ferroviário, das 364 locomotivas recebidas da RFFSA, 70

foram adaptadas para outras funções e mais de 700 vagões simplesmente desapareceram. "Muitos vagões graneleiros foram cortados com maçaricos e transformados em vagões de containers ou vendidos para siderúrgicas", constata Ferraz.

Segundo o economista Luis Antonio Fayot, representante da Associação de Comércio Exterior do Brasil (ACEB), a diminuição de vagões faz parte de uma estratégia para subir o preço do frete ferroviário, cotado na base de 80% do custo do frete rodoviário. Em comunicado ao Conselho de Administração

Por Roberto Peres



Equipamentos sem manutenção, mesmo dentro das cidades, aumentam as possibilidades de acidentes





Portuária, em maio, Fayet relatou que nos últimos cinco anos o transporte rodoviário de cargas tem crescido por carência na oferta de vagões

Em 2000, metade do transporte da soja e derivados era feito por caminhões e metade por vagões. Em 2003, a relação passou a 69% por rodovias e 31% por ferrovias. O exemplo mais gritante é o do milho. Há cinco anos, apenas 10% do grão eram transportados por caminhão. Em 2003, 90% da produção foram

transportados pelo modal rodoviário.

**No primeiro ano da privatização, os acidentes aumentaram 9%, passando de 741 registros para 807**

Outra questão preocupante na malha Sul é a falta de pessoal. Desde os primeiros dias da entrada em vigor da concessão foram demitidos 25 mil empregados (40% do efetivo funcional). As demissões deram origem a um enorme volume de ações trabalhistas que vieram onerar a RFFSA, que já arcava com uma dívida patrimonial de R\$ 6 bilhões.

Alguns funcionários tinham funções vitais para a segurança do transporte nas ferrovias, como os torneiros e auxiliares de maquinista. Os torneiros encarregavam-se da inspeção das condições das vias e os auxiliares atuavam os co-pilotos, informando os maquinistas de todas as irregularidades. A monocondução aumentou os acidentes. No primeiro ano da privatização, os acidentes aumentaram 9%, passando de 741 registros para 807.

De lá pra cá, a ALL criou um artifício para diminuir o número de acidentes. "Para maquiagem as estatísticas, a ALL alterou os critérios de registros de acidentes, desconsiderando os ocorridos em pátios e terminais de carga e descarga, que equivaliam, nos tempos da RFFSA, a 40% do total", diz Ferraz. Nem a Canelada consegue disfarçar as estatísticas oficiais: só em 2002, a ALL registrou 55 acidentes graves na ANTT.

Revista



**55 mil exemplares**  
**A revista do cidadão paranaense**  
**anuncie (41) 3023-4209**



## INFRA-ESTRUTURA

### A empresa

Hoje, a estrutura logística da ALL é formada por 15 mil quilômetros de vias férreas no Brasil e na Argentina, uma frota com cerca de 3 mil veículos rodoviários, 584 locomotivas e 17.500 vagões. No Paraná, a ALL gerencia uma malha ferroviária de 2.100 quilômetros, que atende Curitiba, Paranaguá, Antonina, Maringá, Londrina, Apucarana, Irati e Guarapuava.

A ALL movimentou 23 milhões de toneladas de carga em 2003, tendo como estimativa para 2004 a ampliação desse volume em 20%. Dos 16 milhões de toneladas exportadas pelo Porto de Paranaguá, 7 milhões (42%) foram transportadas pela ALL. Somente do complexo soja foram 6 milhões de toneladas, com previsão de crescimento em até 25% nesse exercício. Entre 1997 e 2004, os investimentos da companhia somaram R\$ 523 milhões no Brasil, sendo 45% na compra e reforma de locomotivas, 28% na via permanente e 10% em vagões. Dois terços deste faturamento estão relacionados direta ou indiretamente à exportação. ●



# Diprotec

Distribuidora de Produtos Técnicos para Construção Civil



## A Tecnologia das Grandes Obras ao Alcance da Sua Construção



Diprotec

Produtos de alta tecnologia  
Assessoria técnica  
A melhor solução  
O melhor custo/benefício

Assessoria

Ata

Ata

Ata

Ata

Ata

Ata

Ata

Ata

Ata

Ata

Ata

Ata

Ata

### Quem somos

Com sede em Curitiba, Diprotec é a empresa paranaense líder em distribuição de produtos técnicos para a construção.

### Referência técnica

Com uma equipe técnica formada por profissionais com experiência em obras de grande porte, Diprotec oferece a melhor solução técnica para a sua obra. Nossa equipe técnica é formada por engenheiros, arquitetos, técnicos e profissionais de diversas áreas da construção civil.

### A solução com a que existe de melhor

Devido à diversidade de produtos que oferecemos, Diprotec é a melhor solução para a sua obra. Nossa equipe técnica é formada por profissionais com experiência em obras de grande porte.

### Expansão

Com uma estrutura logística formada por depósitos em Curitiba, Diprotec é a melhor solução para a sua obra. Nossa equipe técnica é formada por profissionais com experiência em obras de grande porte. Nossa estrutura logística é formada por depósitos em Curitiba, Paranaguá, Londrina, Maringá, Antonina, Apucarana, Irati e Guarapuava.

Bidim



M.C. Dinamico



XYPEX



## Diprotec

Distribuidora de Produtos Técnicos para Construção Civil

Curitiba - PR  
R. Francisco de Assis, 1.100 - CEP 81220-010 - Fone: 333-3333  
Fax: 333-3333  
E-mail: diprotec@paranaguapost.br

Paraná Alegre - PR  
Av. Manoel de Barros, 1.100 - CEP 81220-010 - Fone: 333-3333  
Fax: 333-3333  
E-mail: diprotec@paranaguapost.br

www.diprotec.com.br

Fis.: 558  
3534/00  
5/00







# MINISTÉRIO PÚBLICO

do Estado do Paraná

Fis.: 559  
Proc.: 35341/04  
Rubr.: SAC

## PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE

Ofício 1018/04

PIP nº 166/2004

Ao responder o ofício favor citar o nº do PIP

Curitiba, 10 de agosto de 2004

D O C U M E N T O

02017.004562/04-94

IBAMA/MMA - SUP. ESTADUAL/PR

DATA: 23/08/04

Prezado Senhor

Visando instruir Procedimento Investigatório Preliminar em trâmite nesta Promotoria de Justiça, requisito a Vossa Excelência que sejam tomadas as providências cabíveis acerca dos fatos descritos nos documentos em anexo.

As informações deverão ser encaminhadas a esta Promotoria de Justiça, **no prazo de 11 (onze) dias**, a contar da data de recebimento deste, nos termos da Lei nº 7.347/85.

Respeitosamente.

*Sérgio Luiz Cordoni*  
Promotor de Justiça

PROTOCOLO / SAC / 11	
DATA: <u>23/08/04</u>	HORA: <u>10:30</u>
RECEBIDO POR: <u>Andreza Bueno Santana</u>	SAC/IBAMA/PR
	Recepção

A Sua Senhoria o Senhor  
**Marino Eligio Gonçalves**

Gerente Executivo do Ibama do Estado do Paraná

Nesta Capital


af!

DITEC

Boa Tarde Joaquim,


Entrou em contato  
o IAP, verificando  
qual foi o procedimento  
tomado por lá, para  
responder "urgente"

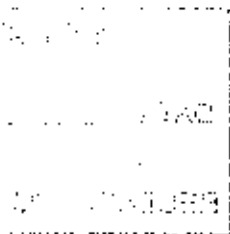
25/08/04

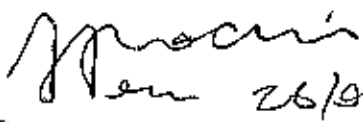
  
Valdeci Raimundo  
Gerente Executivo Substituto - IBAMA/PR

Em tempo após, com todas  
as informações encaminhadas  
ao Escritório Londrino para  
avaliação.

25/08/04

  
Valdeci Raimundo  
Gerente Executivo Substituto - IBAMA/PR



  
em 26/08/04

Joaquim Cracinezi  
CREA Cat. nº 11.092-D  
IBAMA/PR

Meb/04

Of. 0908/2004-002

Curitiba, 09 de agosto de 2004.

Ao Senhor,  
Luís Eduardo Cheida  
M.D. Secretário de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Paraná  
Curitiba - Paraná

Senhor Secretário,

ASSOCIAÇÃO DE PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE DE CIANORTE - APROMAC, pessoa jurídica de direito privado inscrita no CNPJ/MF sob o nº 79.079.430/0001-09 e sediada à Rua Afonso Pena SN - Fundos da UEM, CEP 87200-000, cidade e comarca de Cianorte, Paraná, representada na forma de seu estatuto por seu Presidente, ELEUTÉRIO LANGÓWSKI, brasileiro, solteiro, engenheiro florestal, RG 1.154.107/PR e inscrição no CPF/MF sob o nº 222.633.149-20, na qualidade de membro do CEMA - Conselho Estadual do Meio Ambiente e agora de membro do CONAMA - Conselho Nacional do Meio Ambiente, tem sido notificada de vários assuntos de discordâncias ambientais.

Recebemos recentemente uma **DENÚNCIA** que ora encaminhamos a este Instituto Ambiental do Paraná e também para seu conhecimento, visando verificar da sua procedência.

O caso refere-se à empresa América Latina Logística, que em função de um embargo promovido pelo IAP de uma determinada pedreira localizada próxima à Estação de Roça Nova, estaria se servindo de ESCÓRIA da empresa metalúrgica/siderúrgica GERDAU.

Temos informações também que a empresa GERDAU está procurando usos alternativos da sua ESCÓRIA, conforme texto anexo retirado do site daquela empresa.

Pretendemos ainda aprofundar nossas informações, mas gostaríamos de poder contar com o apoio de Vossa Senhoria e do Instituto Ambiental do Paraná no sentido de verificar se esta informação procede, pois em caso afirmativo, a utilização da ESCÓRIA da GERDAU poderia comprometer o meio ambiente, em especial o ecossistema da Serra do Mar, e acreditamos ainda que em caso afirmativo, deveria ser devidamente licenciado pelo IAP.

Contando com sua boa vontade, agradecemos pela atenção dispensada.

Atenciosamente,

Eleutério Langowski  
Presidente da APROMAC

MINISTERIO PÚBLICO DO PARANÁ - CAPP MEIO AMBIENTE  
10/ago/2004 11:09 FORTIC.1065/2004



Fis.:	564
Proc.:	3534/00
Rubr.:	800

ANEXO

*Todos os resíduos industriais são gerenciados a partir dos processos de redução, reciclagem, reutilização e estocagem. Historicamente, o Grupo Gerdau realiza pesquisas científicas em parceria com universidades para aprimorar as aplicações de escória, carepas e pós da aciaria em outras cadeias produtivas. Esses subprodutos substituem com vantagens algumas matérias-primas e reduzem os impactos ambientais decorrentes da sua extração na natureza.*

*A escória da aciaria está sendo amplamente empregada na pavimentação de rodovias em substituição à terra e à brita, enquanto as carepas participam da composição do cimento. Neste exercício, foram desenvolvidas novas pesquisas para que os pós passem a ser incorporados à massa argilosa da indústria cerâmica.*

[http://www.gerdau.com.br/relatoriogerdau/2001/content/gestao\\_ambiental/gestao\\_ambiental.asp](http://www.gerdau.com.br/relatoriogerdau/2001/content/gestao_ambiental/gestao_ambiental.asp)

COPIA PARA: [illegible]  
[illegible]  
[illegible]



Fax: 021-61-(CGLIC/DILIA)

225-0564.  
Dr. Jorge Luiz C. Reis

Fis.: 567
Proc.: 3534/00
Rub.: 511

Coord. de Lic. Amb. (Transportes).

- Segue em anexo o TAC a ser assinado conforme proposta do JAP e outros (ALL - acidente Serra do Mar).
- ↳ Pedimos análise se possível, com resposta via fax ou telefone até as 10:00 horas de hoje; pois teremos reunião às 10 (Gabinete / DIGUR / NLA / PROATEND).
- A reunião no JAP, será hoje às 14:00 horas.
- ↳ Aguardamos manifestação visto a existência de L.O. 290/2002.

Abracos

*S. Roberto*

Eng. Plal. Sergio Roberto Xavier  
Coordenador de Lic. Ambiental  
TRAMA/PR

FAX:  
021-225-7588  
(gabinete)

"URGENTE"

)

)

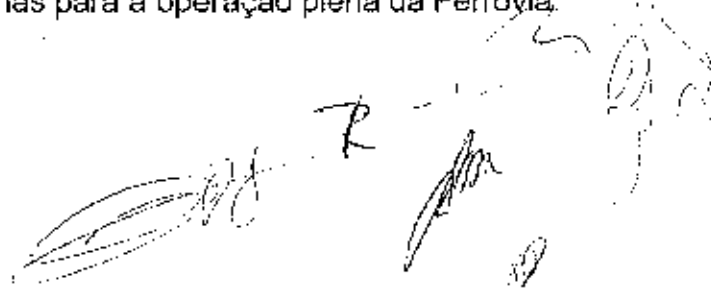


## TERMO DE COMPROMISSO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA

Pelo presente instrumento particular, de um lado o INSTITUTO AMBIENTAL DO PARANÁ - IAP, autarquia estadual inscrita no CNPJ/MF sob nº 68.596.162/0001-78, com sede na Rua Engenheiro Rebouças, 1206, bairro Rebouças, na cidade de Curitiba, neste ato representada por **Lindisley da Silva Rasca Rodrigues** - Diretor Presidente e o INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS, neste ato representado por **Marino Elígio Gonçalves**, Gerente Executivo - PR, doravante denominados de COMPROMITENTES, e do outro lado, AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A. - ALL, inscrita no CNPJ/MF sob no o1.258.944/0005-50, com sede na RUA Emílio Bertolini, nº 100, BAIRRO Vila Oficinas, CEP 82.920-030, Curitiba, Paraná, neste ato, representada por **Pedro Roberto Oliveira Almeida**, Diretor de Gente e Relações Corporativas, brasileiro, casado, Advogado, portador do CPF/MF nº 072.101.325-20 e do RG nº 1.134.547-PR doravante denominado de COMPROMISSÁRIO, nos termos do parágrafo 6º do artigo 5º da Lei 7.347/85 e artigo 585, VII do Código de Processo Civil, e artigo 10 da Lei Federal nº 6.938/81 e, artigo 17 do Decreto Federal nº 99.274/90, celebram o presente TERMO DE COMPROMISSO, em caráter irrevogável, na forma estabelecida pelas cláusulas abaixo:

### CLÁUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO

Considerando que a malha ferroviária entre Curitiba e Paranaguá tem histórico operacional com cerca de 120 anos e é parte integrante da identidade cultural Paranaense; que, dado aos fatos e acidentes ocorridos recentemente, os princípios de prevenção e precaução devem prevalecer sobre quaisquer outros; que o atual Licenciamento (IBAMA L.O. nº 290/2002), realizado para a Malha Ferroviária Sul, tendo o trecho Curitiba - Paranaguá como uma de suas partes, pode ser adequado para buscar salvaguardas de proteção ao Patrimônio Natural e Histórico do Paraná, notadamente os bens protegidos pela Lei nº 1.211/ 1953 e constantes do Livro Tombo nº 01, página 17, inscrição nº 17 de 13/08/1986. Tem o presente Termo de Compromisso como objeto o ajustamento da conduta do COMPROMISSÁRIO às exigências legais ambientais vigentes, mediante a adoção de medidas específicas para sua regularização ambiental perante o órgão ambiental e a sociedade, visando obter as condições necessárias para a operação plena da Ferrovia.





## CLÁUSULA SEGUNDA - DAS OBRIGAÇÕES

A fim de regularizar-se ambientalmente, o COMPROMISSÁRIO, assume perante os COMPROMITENTES as obrigações abaixo relacionadas, suspendendo-se, o EMBARGO conforme Termo de Embargo nº 21812, lavrado em 22/07/2004, junto a este IAP, até o cumprimento integral das mesmas, considerando o prazo estipulado na Cláusula Terceira:

- 01- Apresentar Análise de Risco Ambiental do Trecho Ferroviário Curitiba - Paranaguá, incluindo Avaliação da Estabilidade Geológica na área de influência;
- 02- Apresentar Plano de Contingência para o Trecho Ferroviário Curitiba - Paranaguá, incluindo Mapeamento de Sensibilidade Ambiental;
- 03- Apresentar Auditoria Ambiental Trecho Ferroviário Curitiba - Paranaguá;
- 04- Apresentar Auditoria das Condições de Trabalho e Características Operacionais para o Trecho Ferroviário Curitiba - Paranaguá, abrangendo, entre outros itens: treinamento; monocondução; jornada de trabalho; terceirização de manobras; dimensionamento dos vagões; número de vagões por composição; manutenção preventiva/corretiva; especificações de rodas e peso por eixo, sistema de freios e estudo técnico da tração distribuída;
- 05- Apresentar Auditoria das condições da Infra/Superestrutura para o Trecho Ferroviário Curitiba - Paranaguá, abrangendo, entre outros itens: trilhos, dormentes, fixação, limpeza de lastro e substituição; correção geométrica e nivelamento; drenagem e limpeza de cortes; manutenção e vistorias de pontes e obras de arte; reaproveitamento de materiais usados;
- 06- Apresentar Relatórios de Manutenções do Trecho Ferroviário Curitiba - Paranaguá, com cronograma físico dos serviços, incluindo as já efetuadas, no Trecho Ferroviário Curitiba - Paranaguá e nos equipamentos;
- 07- Com base na análise das informações solicitadas nos itens anteriores, elaborar e apresentar um Sistema de Proteção da Serra do Mar, no que tange as questões ferroviárias, objetivando definir um Protocolo de Ações voltadas à minimização de impactos ambientais relacionados a operação do trecho ferroviário, de ocorrência de acidentes e seus efeitos;
- 08- Aprovação da Secretaria de Estado da Cultura do Paraná para o Projeto de Restauração da Ponte sobre o Rio São João;
- 09- Proceder a total remoção dos vagões, demais equipamentos e materiais, bem como, das cargas envolvidas no acidente da Ponte sobre o Rio São João.

**PARÁGRAFO ÚNICO** - As disposições acima referidas devem obedecer as Legislação e Normas Técnicas em vigor no país, bem como, os dispositivos dos Conselhos de Classes Profissionais.



Fls.: 565  
Proc.: 3534/00  
Rubr.: 8 CR

### CLÁUSULA TERCEIRA – DO PRAZO

O prazo para o cumprimento das obrigações assumidas na cláusula anterior será de: **obrigação 01** – 90 dias; **obrigação 02** – 150 dias; **obrigação 03** – 60 dias, **obrigação 04** – 90 dias; **obrigação 05** – 120 dias; **obrigação 06** – 30 dias; **obrigação 07** – 210 dias; **obrigação 08** – 60 dias; **obrigação 09** – 90 dias. Podendo os mesmos ser prorrogado por mais 30 dias pelos COMPROMITENTES, quando da impossibilidade do seu cumprimento em casos fortuitos ou de força maior, desde que requerido e devidamente justificado pelo COMPROMISSÁRIO por escrito e protocolado junto ao IAP, com antecedência mínima de 15 dias da data de vencimento estabelecida para cumprimento do Termo ora firmado.

### CLÁUSULA QUARTA – DA FISCALIZAÇÃO

Fica assegurado aos COMPROMITENTES o direito de fiscalizar o cumprimento das obrigações assumidas na cláusula segunda, sem prejuízo das prerrogativas do poder de polícia a ser por ele exercido, como decorrência da aplicação da legislação ambiental federal e estadual vigentes.

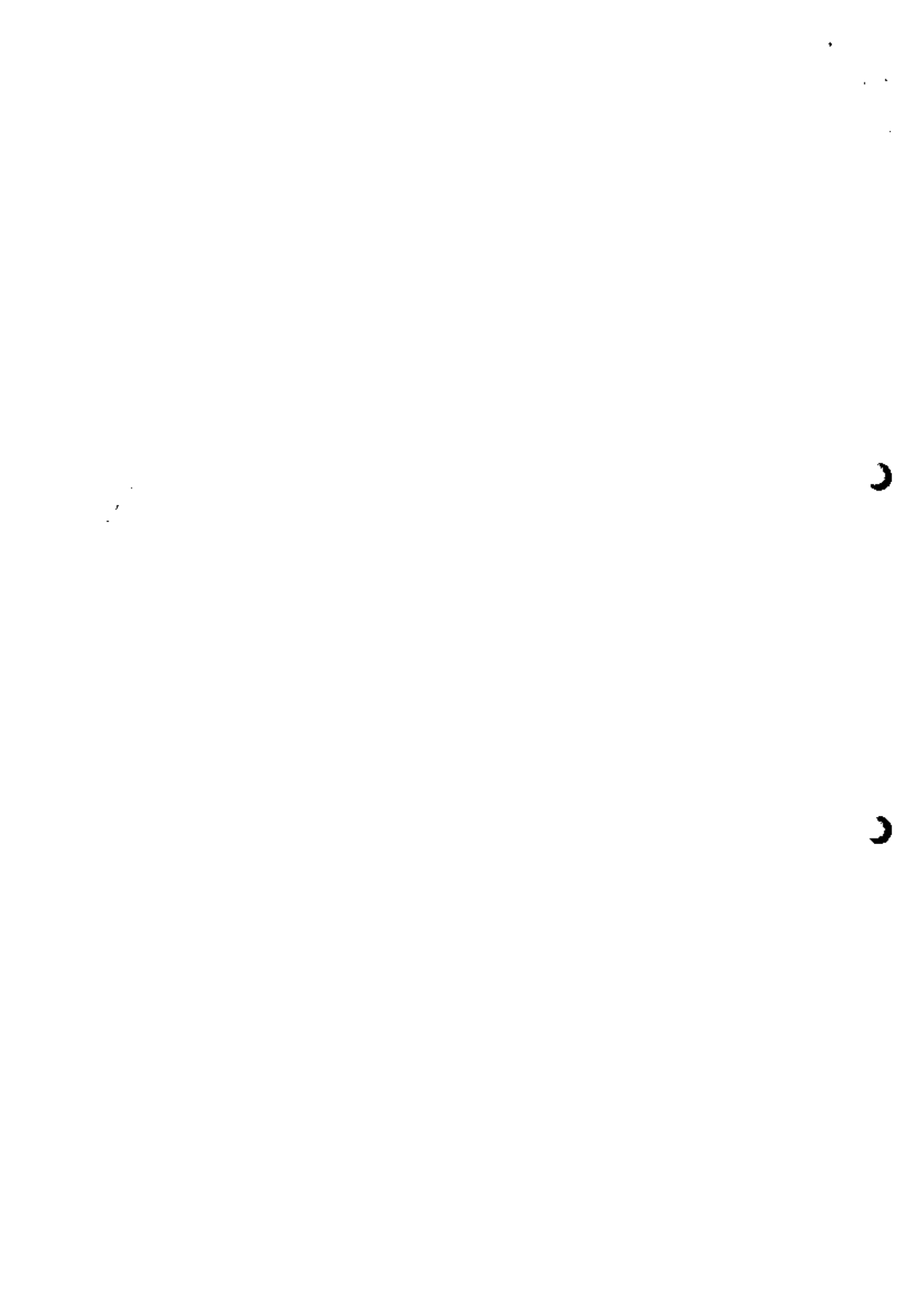
**PARÁGRAFO ÚNICO** – Independente da fiscalização exercida pelos COMPROMITENTES obriga-se o COMPROMISSÁRIO a informar, no prazo máximo de 15 (quinze) dias após a conclusão de cada uma das etapas, previstas na Cláusula Segunda, o estágio de andamento das obrigações assumidas no presente Termo.

**CLÁUSULA QUINTA** – A operação do Trecho Ferroviário Curitiba – Paranaguá, será avalizado após verificação *in loco*. Os COMPROMITENTES elaborarão LAUDO DE VERIFICAÇÃO DE CUMPRIMENTO DO TERMO DE COMPROMISSO por profissional habilitado, no qual constará expressamente se as obrigações assumidas foram cumpridas integralmente ou não pelo COMPROMISSÁRIO.

### CLÁUSULA SEXTA - DO INADIMPLEMENTO

O não cumprimento parcial ou integral das obrigações assumidas na cláusula segunda, dentro do prazo estabelecido na cláusula terceira, sujeitará o COMPROMISSÁRIO à aplicação das penalidades e sanções cabíveis nos termos da Lei Federal nº 9.605/98 – Lei de Crimes Ambientais e de seu Decreto no 3.179/99, com aplicação de multa diária de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por obrigação, sem prejuízo da reparação do dano ambiental causado

**PARÁGRAFO PRIMEIRO** – A celebração deste Termo de Compromisso não impede a aplicação de quaisquer sanções administrativas e judiciais frente a futuro descumprimento pelo COMPROMISSÁRIO das normas ambientais vigentes.



**PARÁGRAFO SEGUNDO** - Enquanto perdurar a inadimplência, o COMPROMISSARIO não terá direito à obtenção de quaisquer atos administrativos ambientais, tais como: Anuências Prévias, Certidões Negativas, Licenciamentos e Autorizações Ambientais e/ou Florestais

**CLÁUSULA SÉTIMA - DA EXECUÇÃO DO PRESENTE TERMO**


O presente Termo de Compromisso tem eficácia de título executivo extrajudicial, nos termos do artigo 5º, parágrafo 6º da Lei 7.347, de 24 de julho de 1985.

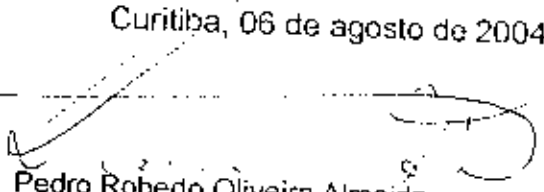
**CLÁUSULA OITAVA - DO FORO**

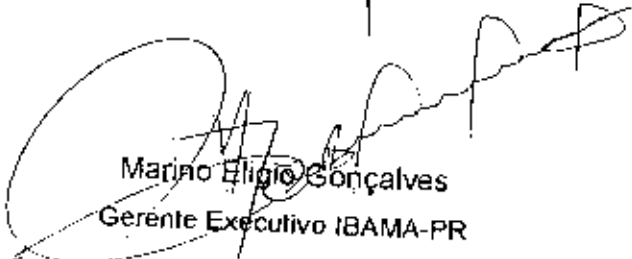
Fica eleito o Foro da Comarca de Curitiba - Paraná com exclusividade, para dirimir quaisquer questões provenientes do presente Termo.


O presente TERMO DE COMPROMISSO, depois de lido e acatado, é assinado em 05 (cinco) vias de igual teor, perante duas testemunhas, para que surta os devidos efeitos legais.

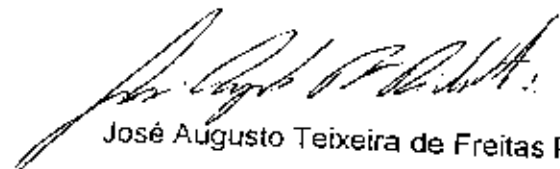
Curitiba, 06 de agosto de 2004


  
Lindisley da Silva Rasca Rodrigues  
Diretor Presidente do IAP

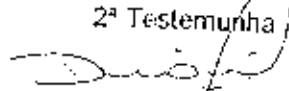
  
Pedro Roberto Oliveira Almeida  
Diretor - ALL

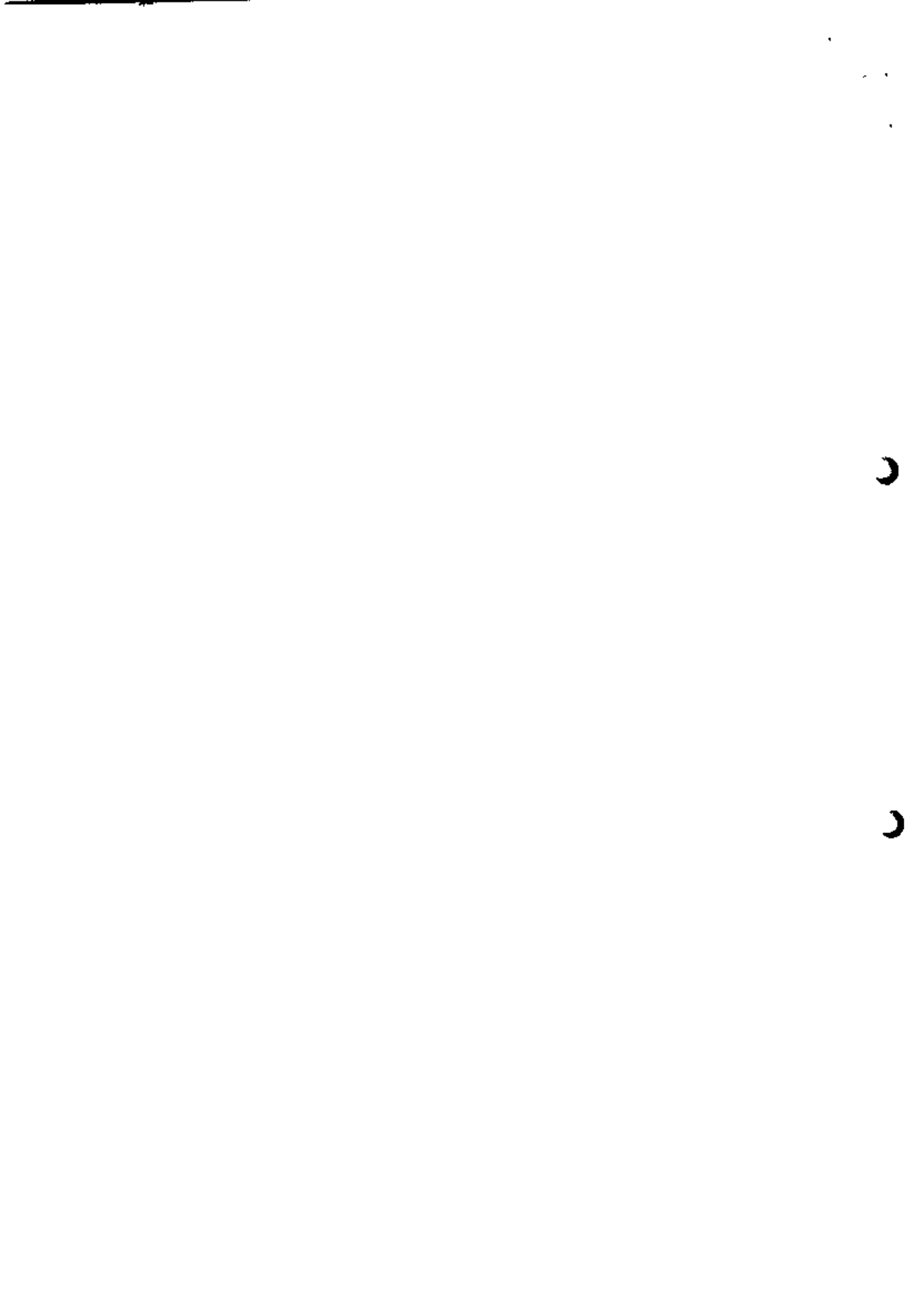
  
Marino Eligio Gonçalves  
Gerente Executivo IBAMA-PR

  
Durval Nascimento Neto  
Gerente de Meio Ambiente e Seg. Ind. - ALL

  
José Augusto Teixeira de Freitas Picheth  
Diretor de Controle de Recursos Ambientais - IAP

1ª Testemunha  
Nome:   
Ident. nº: Denise de S. Moreira  
6986 826-2

2ª Testemunha  
Nome:   
Ident. nº: S.366.9035







3

3





Fls.: 569
Proc.: 3534 03
Rubr.: 8

9230  
21/09/04  
RESOLUÇÃO  
*[Signature]*



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
ASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA  
GERÊNCIA EXECUTIVA NO ESTADO DO PARANÁ

**MEMO Nº75/04 – NLA/GEREX/IBAMA/PR**

Curitiba, 14 de Setembro de 2004.

Senhor Coordenador Geral,

Vimos através deste, encaminhar o documento 4960/04-47, que contém em anexo o parecer técnico Nº 254/04 – DEPAM/DTA e o Relatório de Ensaios Nº 04007167, referentes ao acidente em Ortigueira /PR (América Latina Logística S.A) para conhecimento e anexação ao processo de Lic Ambiental correspondente.

Atenciosamente,

*SR 65*  
Engº Ftal. Sergio Roberto Xavier  
Coordenador Licenciamento Ambiental  
IBAMA/PR

Ao Senhor  
Luiz Felipe Kunz Junior  
Coordenador geral – CGLIC/DILIQ  
Brasília – DF  
Fax: 61-316-1181



*J. C. C. C.  
Em 21/09  
Gaudie*

COAIR

A/E Jorge Luiz

23/9/04

UAP

A Don Luísa

Do Texe

Para acompanhamento

Em, 27-9-2004



Jorge Luiz ~~Antônio~~ Cunha Reis  
Coordenador do Departamento de Impactos e Riscos  
IBAMA/DI/LQ/CGLIC/COAIR

4960/04-47

10/09/04

O DO  
NA

Ofício nº 235/04-DIRAM


Curitiba, 9 de setembro de 2004.

Prezado Senhor,

Encaminhamos a Vossa Senhoria, Parecer Técnico n.º 254/04, para fins de anexação ao Laudo Técnico anteriormente encaminhado através do Ofício n.º 660/04, referente ao acidente em Ortigueira envolvendo a empresa América Latina Logística S. A.

Solicitamos que após a emissão do Auto de Infração por parte desse Instituto, nos seja encaminhado cópia do mesmo.

Atenciosamente,



**José Augusto Teixeira de Freitas PICHETH**  
Diretor da DIRAM

Ao Senhor  
**MARINO ELIGIO GONÇALVES**  
Gerente Executivo do IBAMA/PR  
NESTA

PROTOCOLO / SAC / IBAMA / PR	
DATA: 10/09/04	HORA: 10:50
RECEBIDO POR: [illegible]	Andreza Bueno Santana SAC/IBAMA/PR





**DIRETORIA DE ESTUDOS E PADRÕES AMBIENTAIS - DEPAM  
DEPARTAMENTO DE TECNOLOGIA AMBIENTAL - DTA**

**PARECER TÉCNICO N.º 252/04 - DEPAM/DTA**

**INTERESSADO:** DIRAM/CEAA

**ASSUNTO:** Acidente Ferroviário - Derrame de Óleo e Alcool

**EMPRESA:** ALL

**MUNICÍPIO:** Ortigueira

**REGIONAL:** ERPOGO

**DATA DO ACIDENTE:** 29/04/04

Os resultados obtidos de Benzeno, Etilbenzeno, Tolueno e Xilenos, e dos Hidrocarbonetos Policíclicos Aromáticos foram comparados com os valores orientadores estabelecidos no "Termo de Referência para Estudos de Identificação de Passivos Ambientais em Pontos Armazenadores de Combustíveis Líquidos", anexo 3 da IN n.º 105.008/IAP - Licenciamento de Postos e/ou Sistemas Retalhistas de Combustíveis, uso do solo agrícola.

Substância	Valores Orientadores				Água subterrânea <sup>(3)</sup> (µg/L)
	Solo (mg / kg)				
	Uso do Solo				
	Agrícola	Residencial	Comercial	Industrial	
Benzeno	0,6 <sup>(1)</sup>	1,5 <sup>(1)</sup>	-	3 <sup>(2)</sup>	5
Tolueno	30 <sup>(1)</sup>	40 <sup>(1)</sup>	-	140 <sup>(2)</sup>	2
Etilbenzeno	0,1 <sup>(2)</sup>	1,2 <sup>(2)</sup>	20 <sup>(2)</sup>	20 <sup>(2)</sup>	90
Xilenos	3 <sup>(1)</sup>	6 <sup>(1)</sup>	-	15 <sup>(1)</sup>	200
Estireno	15 <sup>(1)</sup>	35 <sup>(1)</sup>	-	80 <sup>(1)</sup>	20
Acenafetileno	-	-	-	-	-
Acenafeno	-	-	-	-	-
Antraceno	-	-	-	-	-
Benzo (a) Pireno	0,1 <sup>(2)</sup>	0,7 <sup>(2)</sup>	0,7 <sup>(2)</sup>	0,7 <sup>(2)</sup>	0,05
Benzo (g,h,i) Perileno	-	-	-	-	-
Benzo (n) Antraceno	0,1 <sup>(2)</sup>	1 <sup>(2)</sup>	10 <sup>(2)</sup>	10 <sup>(2)</sup>	0,05
Benzo (k) Fluoranteno	0,1 <sup>(2)</sup>	1 <sup>(2)</sup>	10 <sup>(2)</sup>	10 <sup>(2)</sup>	0,05
Criseo	-	-	-	-	0,05
Dibenzo (a,h) Antraceno	0,1 <sup>(2)</sup>	1 <sup>(2)</sup>	10 <sup>(2)</sup>	10 <sup>(2)</sup>	0,05
Fluoranteno	-	-	-	-	-
Fluoreno	-	-	-	-	-
Fenantreno	0,1 <sup>(2)</sup>	5 <sup>(2)</sup>	50 <sup>(2)</sup>	50 <sup>(2)</sup>	-
Indenol (1,2,3-cd) Pireno	0,1 <sup>(2)</sup>	1 <sup>(2)</sup>	10 <sup>(2)</sup>	10 <sup>(2)</sup>	0,05
Naftaleno	15 <sup>(1)</sup>	60 <sup>(1)</sup>	-	90 <sup>(1)</sup>	-
Pireno	0,1 <sup>(2)</sup>	10 <sup>(2)</sup>	100 <sup>(2)</sup>	100 <sup>(2)</sup>	-

1. Relatório de estabelecimento de valores orientadores para solos e águas subterrâneas no estado de São Paulo. CETESB, 2001.

2. Canadian Soil Quality Guidelines for the Protection Of Environmental And Human Health - Summary Tables, Update 2002.

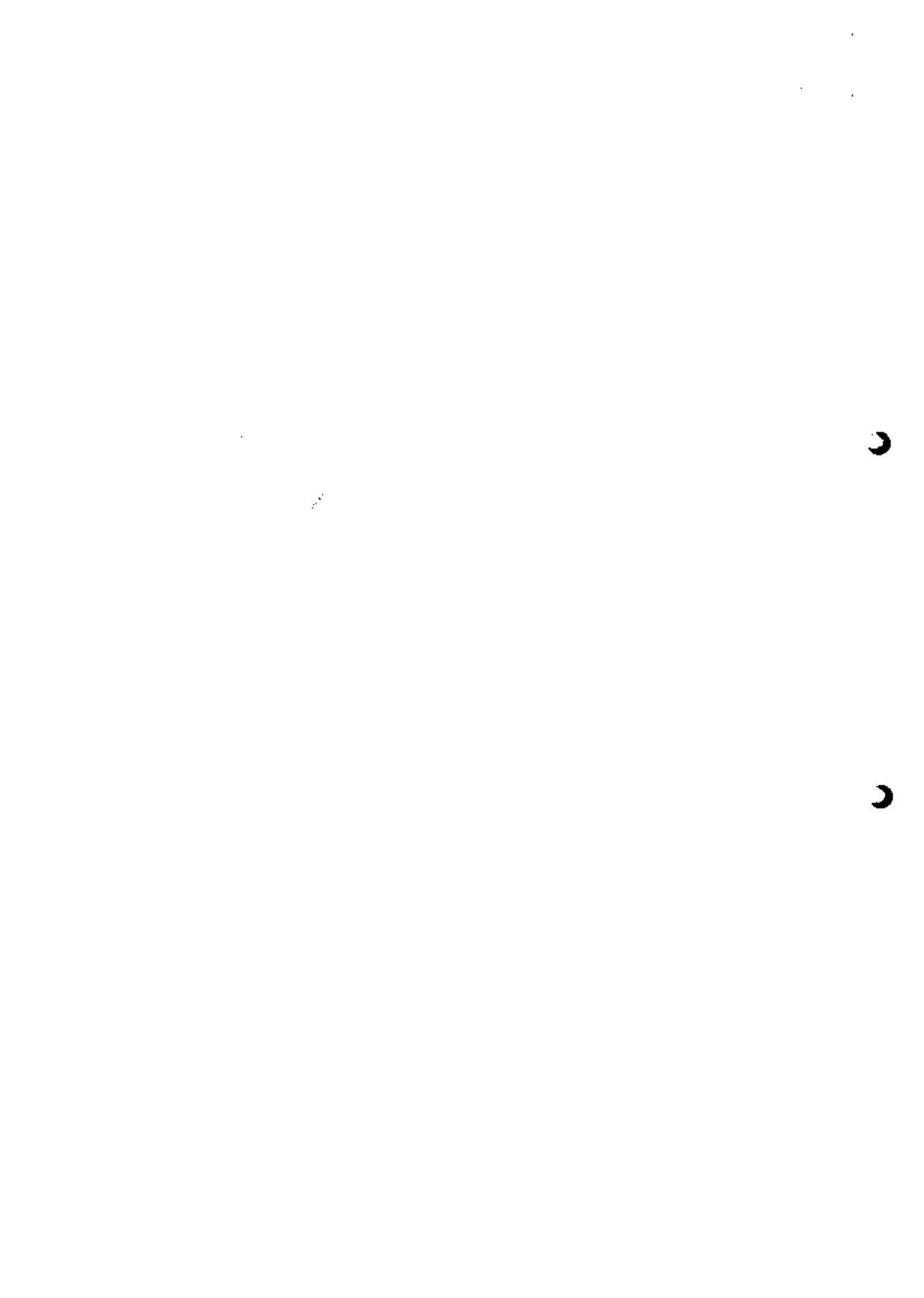
3. Resolução CONAMA n.º 20/86 - Proposta de Alteração



**RESULTADOS:**

ENSAIO	Ponto A -1 0,90-1,05m mg/kg	Ponto A -1A 1,35-1,50m mg/kg	Ponto A -2 0,90-1,05m mg/kg	Ponto A -2A 1,35-1,50m mg/kg	Ponto A -3 0,90-1,05m mg/kg	Ponto A -3A 1,35-1,50m mg/kg	Ponto A -4 0,90-1,05m mg/kg	Ponto A -4A 1,35-1,50m mg/kg
Benzeno	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Etilbenzeno	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Tolueno	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Xilenos	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Acenafteno	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Acenaftileno	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Antraceno	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Benzo (a) antraceno	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Benzo (a) pireno	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Benzo(a)fluoranteno (b+k)	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Benzo (g,h,i) perileno	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Criseno	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Dibenzo (a,h) antraceno	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3
Fenantreno	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Fluoranteno	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Fluoreno	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Indeno (1,2,3-cd) pireno	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3
Naftaleno	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Pireno	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1

ENSAIO	Ponto A -5 0,90-1,05m mg/kg	Ponto A -5A 1,35-1,50m mg/kg	Ponto A -6 0,90-1,05m mg/kg	Ponto A -6A 1,35-1,50m mg/kg	Ponto A -7 0,90-1,05m mg/kg	Ponto A -7A 1,35-1,50m mg/kg	Ponto A -8 0,90-1,05m mg/kg	Ponto A -8A 1,35-1,50m mg/kg
Benzeno	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Etilbenzeno	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Tolueno	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Xilenos	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Acenafteno	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Acenaftileno	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Antraceno	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Benzo (a) antraceno	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Benzo (a) pireno	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Benzo(a)fluoranteno (b+k)	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Benzo (g,h,i) perileno	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Criseno	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Dibenzo (a,h) antraceno	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3
Fenantreno	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Fluoranteno	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Fluoreno	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Indeno (1,2,3-cd) pireno	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3
Naftaleno	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Pireno	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1



ENSAYO	Ponto A-9 0,90-1,05m mg/kg	Ponto A-9A 1,35-1,50m mg/kg	Ponto A-10 0,90-1,05m mg/kg	Ponto A-10A 1,35-1,50m mg/kg	Ponto A-11 0,90-1,05m mg/kg	Ponto A-11A 1,35-1,50m mg/kg	Ponto A-12 0,90-1,05m mg/kg	Ponto A-12A 1,35-1,50m mg/kg
Benzeno	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Etilbenzeno	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Tolueno	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Xilenos	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Acenafeno	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Acenafileno	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Antraceno	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Benzo (a) antraceno	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Benzo (a) pireno	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Benzo(a)fluoranteno (b+k)	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Benzo (g,h,i) perileno	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3
Criseno	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3
Dibenzo (a,b) antraceno	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Fenantreno	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Fluoranteno	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Fluoreno	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3
Indeno (1,2,3-cd) pireno	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Naftaleno	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Pireno	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1

#### DISCUSSÃO DOS RESULTADOS:

- As amostras A-2A, A-4, A-4A, A-5A, A-6A, A-8, A-9, A-10, A-11 apresentaram teores de no mínimo 1 (uma) substância acima do limite de detecção do método analítico.
- Na amostra identificada como "Ponto A - 4A", profundidade de 1,35 a 1,50m, coordenadas: 0502484 e 7320321, a substância **Fenantreno** apresentou valores acima do limite tolerado para uso agrícola do solo.

#### CONCLUSÃO:

Os parâmetros analisados são considerados substâncias naturalmente ausentes no solo. Sua presença nas amostras acima citadas indica que houve uma infiltração do produto derramado, atingindo as profundidades avaliadas, no mínimo.

A área em questão apresentou ponto com teores de Fenantreno que comprovam contaminação em níveis que indicam risco potencial de efeitos adversos à saúde humana. Portanto, devem ser executadas no local, medidas remediadoras mais eficazes, com posterior amostragem para monitoramento.

Curitiba, 9 de setembro de 2004

Eng. Agr. M. Sc. **Rossana Baldanzi Fowler**  
DEPAM/DTA



Divisão de Análises e Ensaios Tecnológicos  
Laboratório de Química Ambiental

## RELATÓRIO DE ENSAIOS Nº 04007167

Página 01 de 07

Cliente: IAP – INSTITUTO AMBIENTAL DO PARANÁ - ERPGO  
Endereço: Rua Engenheiro Rebouças, 1206 – Rebouças – Curitiba / PR  
Data de Entrada: 21/06/04 Data de recebimento dos materiais: 26/05/04

Os resultados são restritos ao(s) material(is) recebido(s) no TECPAR. Este documento só poderá ser reproduzido integralmente.

## 1. MATERIAIS RECEBIDOS

Vinte e quatro (24) amostras de solo, acondicionadas em frascos de vidro, contendo as seguintes identificações: Amostras do acidente ecológico ALL, coletadas no município de Ortigueira / PR, em 20/05/04. Local de coleta: Terra Indígena Queimadas. Tipo de amostra: Simples. Classificação: 15 cm do solo. Tipo de coleta: com equipamento (trado suíço). Responsável pela coleta: Gerolino. Condições do tempo: sem chuva nas últimas 48 h.

Identificação da amostra	Coordenadas	Profundidade da coleta	Horário da coleta
Ponto A - 1	0502526 - 7320318	0,90 a 1,05 m	9 h 10 min
Ponto A - 1 A	0502526 - 7320318	1,35 a 1,50 m	9 h 25 min
Ponto A - 2	0502517 - 7320311	0,90 a 1,05 m	9 h 40 min
Ponto A - 2 A	0502517 - 7320311	1,35 a 1,50 m	11 h 00 min
Ponto A - 3	0502509 - 7320308	0,90 a 1,05 m	10 h 10 min
Ponto A - 3 A	0502509 - 7320308	1,35 a 1,50 m	10 h 20 min
Ponto A - 4	0502484 - 7320321	0,90 a 1,05 m	10 h 47 min
Ponto A - 4 A	0502484 - 7320321	1,35 a 1,50 m	10 h 55 min
Ponto A - 5	0502492 - 7320331	0,90 a 1,05 m	11 h 07 min
Ponto A - 5 A	0502492 - 7320331	1,35 a 1,50 m	11 h 15 min
Ponto A - 6	0502499 - 7320335	0,90 a 1,05 m	11 h 25 min
Ponto A - 6 A	0502499 - 7320335	1,35 a 1,50 m	11 h 35 min
Ponto A - 7	0502472 - 7320366	0,90 a 1,05 m	13 h 44 min
Ponto A - 7 A	0502472 - 7320366	1,35 a 1,50 m	13 h 52 min
Ponto A - 8	0502467 - 7320358	0,90 a 1,05 m	14 h 05 min
Ponto A - 8 A	0502467 - 7320358	1,35 a 1,50 m	14 h 17 min
Ponto A - 9	0502461 - 7320350	0,90 a 1,05 m	15 h 20 min
Ponto A - 9 A	0502461 - 7320350	1,35 a 1,50 m	15 h 28 min
Ponto A 10	0502429 - 7320388	0,90 a 1,05 m	15 h 30 min
Ponto A - 10 A	0502429 - 7320388	1,35 a 1,50 m	15 h 37 min
Ponto A - 11	0502434 - 7320392	1,35 a 1,50 m	15 h 50 min
Ponto A - 11 A	0502434 - 7320392	0,90 a 1,05 m	16 h 45 min
Ponto A - 12	0502442 - 7320398	0,90 a 1,05 m	16 h 00 min
Ponto A - 12 A	0502442 - 7320398	1,35 a 1,50 m	16 h 05 min





## 2. MÉTODOS UTILIZADOS

**Benzeno, etilbenzeno, tolueno e xilenos:** extração por purge and trap e quantificação por cromatografia a gás – espectrometria de massas (GC-MS), conforme *US-EPA SW-846 Method 8260 - Volatile organic compounds by gas chromatography/mass spectrometry*, rev. 02, 1996.

**Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos:** extração por solvente em sistema Soxhlet e quantificação por cromatografia a gás – espectrometria de massas (GC-MS), conforme *US-EPA SW-846 Method 8270 - Semivolatile organic compounds by gas chromatography/mass spectrometry*, rev. 03, 1996.

**Materiais voláteis:** gravimetria, conforme Portaria SNAD n.º 31/82, Ministério da Agricultura, LANARV, capítulo II, item 3.3. Modificada. secagem na temperatura ambiente (21°C ± 10%) por 60 horas.

## 3. RESULTADOS

Parâmetros Analisados	Resultados *			
	Ponto 1	Ponto 1 A	Ponto 2	Ponto 2 A
<b>Compostos orgânicos voláteis</b>				
Benzeno (C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Etilbenzeno (C <sub>8</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Tolueno (C <sub>7</sub> H <sub>8</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Para + meta-xilenos (C <sub>8</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Orto-xileno (C <sub>8</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
<b>Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos</b>				
Acenafteno (C <sub>12</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Acenaftileno (C <sub>8</sub> H <sub>8</sub> ), mg/kg	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Antraceno (C <sub>14</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Benzo[a]antraceno (C <sub>15</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Benzo[a]pireno (C <sub>20</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Benzo[fluoranteno] (b + k) (C <sub>20</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Benzo[g,h,i]perileno (C <sub>22</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Criseno (C <sub>18</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Dibenzo[a,h]antraceno (C <sub>22</sub> H <sub>14</sub> ), mg/kg	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3
Fenantreno (C <sub>14</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Fluoranteno (C <sub>16</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Fluoreno (C <sub>13</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Indeno[1,2,3-c,d]pireno (C <sub>22</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3
Naftaleno (C <sub>10</sub> H <sub>8</sub> ), mg/kg	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	5,00
Pireno (C <sub>16</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Materiais voláteis a 21°C ± 10%, g/100g	24,10	26,01	23,48	30,31

ND - não detectado em nível de

INSTITUTO DE TECNOLOGIA DO PARANÁ

Rua Prof. Alcides Munhoz Mader, 3775 - Cx. 81350-010 - Curitiba - Paraná - Brasil  
 Fone: 51 41 315 3000 - Fax: 51 41 249 0644 - Site: www.tecpar.br - E-mail: tecpar@tecpar.br



Parâmetros Analisados	Resultados *			
	Ponto 3	Ponto 3 A	Ponto 4	Ponto 4 A
<b>Compostos orgânicos voláteis</b>				
Benzeno (C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Etilbenzeno (C <sub>8</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Tolueno (C <sub>7</sub> H <sub>8</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Para + meta-xilenos (C <sub>8</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	<b>0,039</b>	<b>0,072</b>
Orto-xileno (C <sub>8</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
<b>Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos</b>				
Acenafteno (C <sub>12</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Acenaftileno (C <sub>16</sub> H <sub>8</sub> ), mg/kg	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Antraceno (C <sub>14</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Benzo[ <i>a</i> ]antraceno (C <sub>18</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Benzo[ <i>a</i> ]pireno (C <sub>20</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Benzo[ <i>b</i> ]fluoranteno (b + k) (C <sub>20</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Benzo[ <i>g,h,i</i> ]perileno (C <sub>22</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Criseno (C <sub>18</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Dibenzo[ <i>a,h</i> ]antraceno (C <sub>22</sub> H <sub>14</sub> ), mg/kg	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3
Fenantreno (C <sub>14</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	<b>6,16</b>
Fluoranteno (C <sub>16</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Fluoreno (C <sub>13</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Indeno[1,2,3- <i>c,d</i> ]pireno (C <sub>22</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3
Naftaleno (C <sub>10</sub> H <sub>8</sub> ), mg/kg	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	<b>4,29</b>
Pireno (C <sub>16</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Materials voláteis a 21°C ± 10%, g/100g	20,45	29,81	20,84	30,33

ND - não detectado em nível de





Parâmetros Analisados	Resultados *			
	Ponto 5	Ponto 5 A	Ponto 6	Ponto 6 A
<b>Compostos orgânicos voláteis</b>				
Benzeno (C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Etilbenzeno (C <sub>8</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Tolueno (C <sub>7</sub> H <sub>8</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Para + meta-xilenos (C <sub>8</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,01	<b>0,018</b>	ND 0,01	<b>0,015</b>
Orto-xileno (C <sub>8</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
<b>Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos</b>				
Acenafteno (C <sub>12</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Acenaftileno (C <sub>9</sub> H <sub>8</sub> ), mg/kg	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Antraceno (C <sub>14</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Benzo[a]antraceno (C <sub>18</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Benzo[a]pireno (C <sub>20</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Benzo[fluoranteno] (b + k) (C <sub>20</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Benzo[g,h,i]perileno (C <sub>22</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Criseno (C <sub>18</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Dibenzo[a,h]antraceno (C <sub>22</sub> H <sub>14</sub> ), mg/kg	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3
Fenantreno (C <sub>14</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Fluoranteno (C <sub>16</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Fluoreno (C <sub>13</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Indeno[1,2,3-c,d]pireno (C <sub>22</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3
Naftaleno (C <sub>10</sub> H <sub>8</sub> ), mg/kg	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Pireno (C <sub>16</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
<b>Materiais voláteis a 21°C ± 10%, g/100g</b>	<b>23,24</b>	<b>29,09</b>	<b>27,92</b>	<b>28,85</b>

ND – não detectado em nível de



Parâmetros Analisados	Resultados *			
	Ponto 7	Ponto 7 A	Ponto 8	Ponto 8 A
<b>Compostos orgânicos voláteis</b>				
Benzeno (C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Etilbenzeno (C <sub>8</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Tolueno (C <sub>7</sub> H <sub>8</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Para + meta-xilenos (C <sub>8</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Orto-xileno (C <sub>8</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	0,037	ND 0,01
<b>Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos</b>				
Acenafteno (C <sub>12</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Acenaftileno (C <sub>8</sub> H <sub>6</sub> ), mg/kg	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Antraceno (C <sub>14</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Benzo[a]antraceno (C <sub>18</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Benzo[a]pireno (C <sub>20</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Benzo[fluoranteno] (b + k) (C <sub>20</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Benzo[g,h,i]perileno (C <sub>22</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Criseno (C <sub>18</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Dibenzo[a,h]antraceno (C <sub>22</sub> H <sub>14</sub> ), mg/kg	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3
Fenantreno (C <sub>14</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Fluoranteno (C <sub>16</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Fluoreno (C <sub>13</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Indeno[1,2,3-c,d]pireno (C <sub>22</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3
Naftaleno (C <sub>10</sub> H <sub>8</sub> ), mg/kg	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Pireno (C <sub>16</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Materiais voláteis a 21°C ± 10%, g/100g	22,18	32,34	29,88	31,98

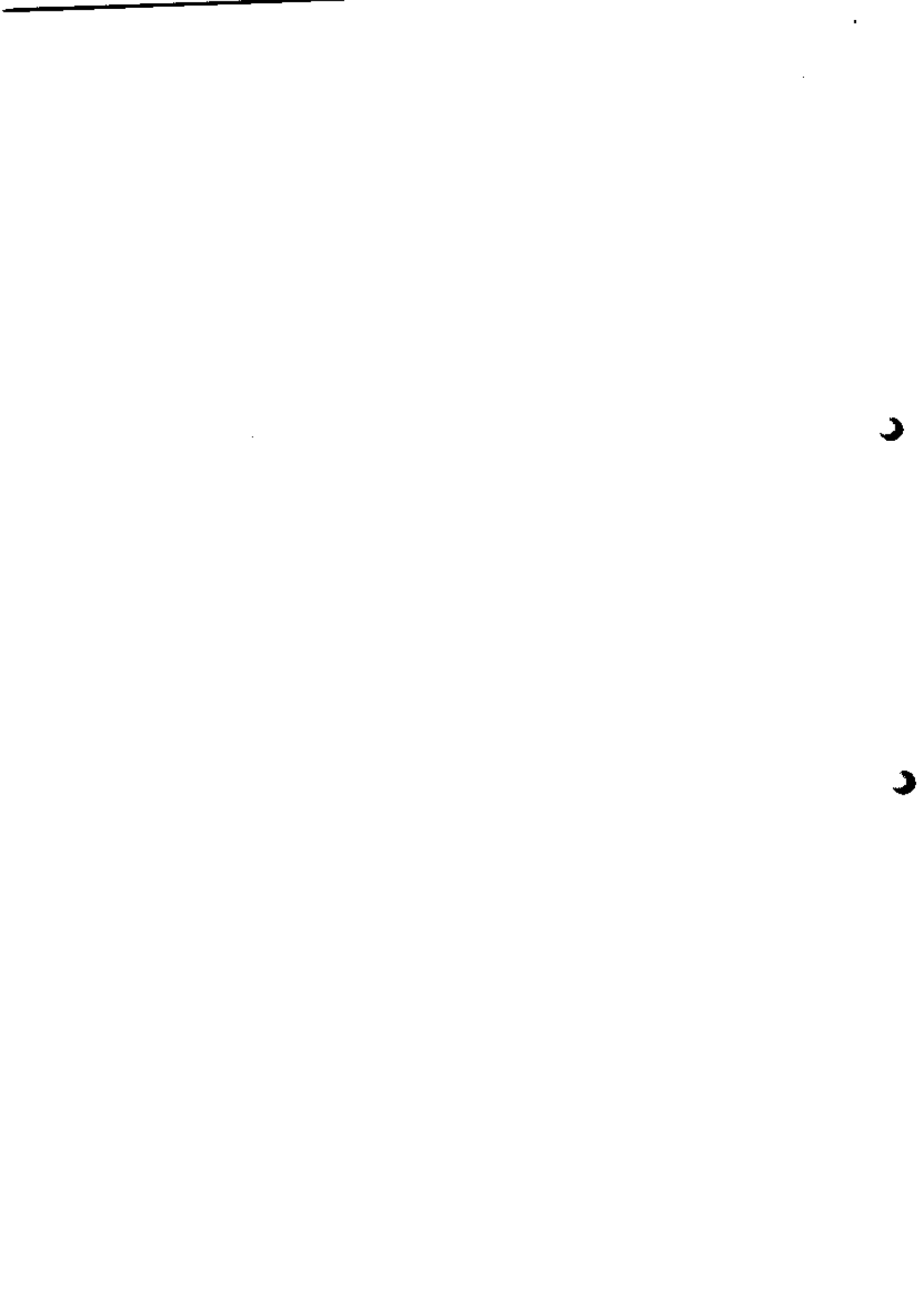
ND – não detectado em nível de





Parâmetros Analisados	Resultados *			
	Ponto 9	Ponto 9A	Ponto 10	Ponto 10A
<b>Compostos orgânicos voláteis</b>				
Benzeno (C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Etilbenzeno (C <sub>8</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Tolueno (C <sub>7</sub> H <sub>8</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Para + meta-xilenos (C <sub>8</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Orto-xileno (C <sub>8</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	0,022	ND 0,01	0,019	ND 0,01
<b>Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos</b>				
Acenafteno (C <sub>12</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Acenaftileno (C <sub>8</sub> H <sub>8</sub> ), mg/kg	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Antraceno (C <sub>14</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Benzo[a]antraceno (C <sub>18</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Benzo[a]pireno (C <sub>20</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Benzo[fluoranteno] (b + k) (C <sub>20</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Benzo[g,h,i]perileno (C <sub>22</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Criseno (C <sub>18</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Dibenzo[a,h]antraceno (C <sub>22</sub> H <sub>14</sub> ), mg/kg	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3
Fenantreno (C <sub>14</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Fluoranteno (C <sub>16</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Fluoreno (C <sub>13</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Indeno[1,2,3-c,d]pireno (C <sub>22</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3
Naftaleno (C <sub>10</sub> H <sub>8</sub> ), mg/kg	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Pireno (C <sub>16</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
<b>Materiais voláteis a 21°C ± 10%, g/100g</b>	23,04	31,39	28,66	32,64

ND - não detectado em nível de

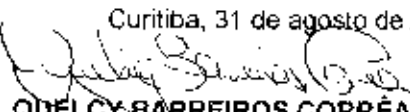


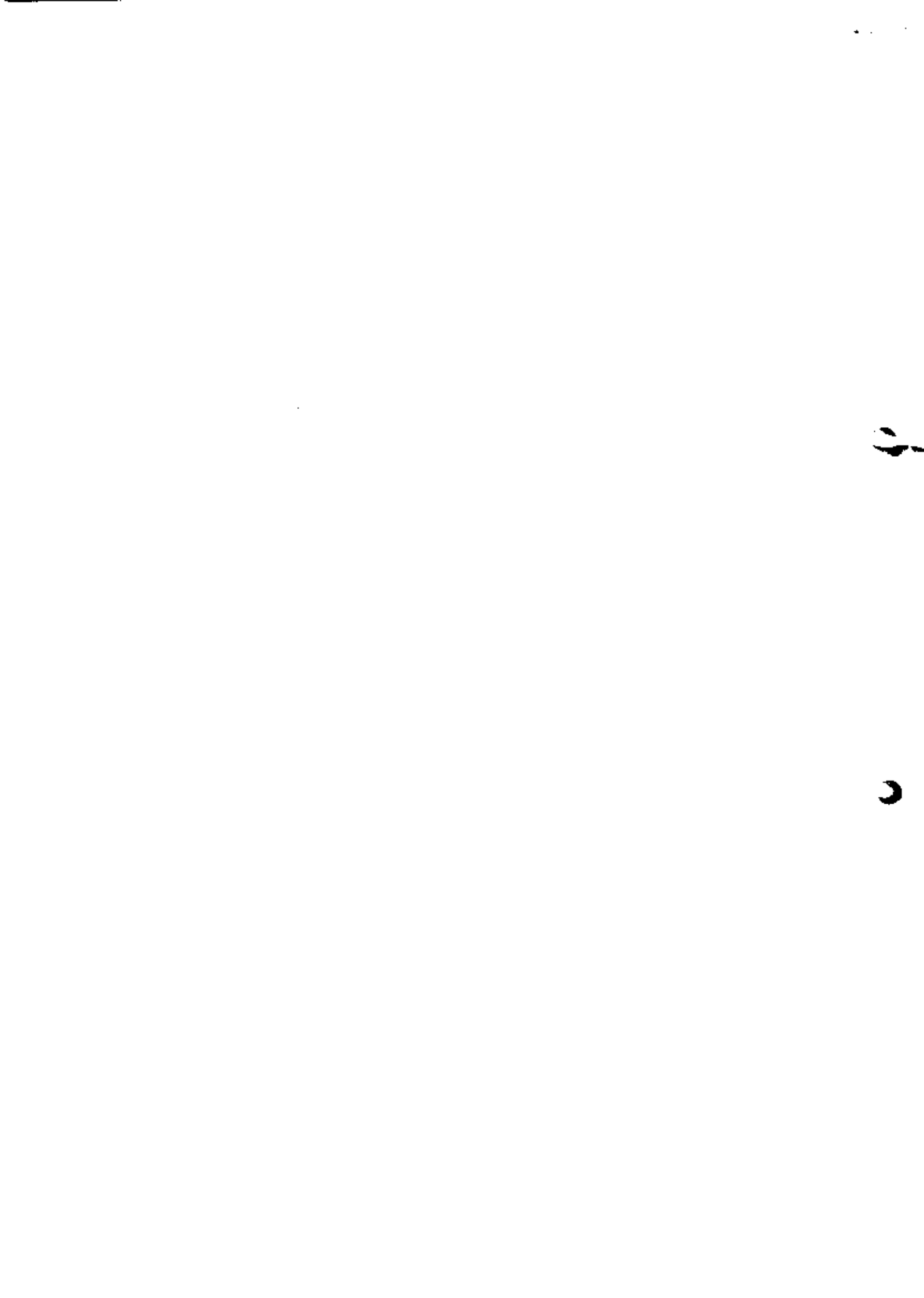
Parâmetros Analisados	Resultados *			
	Ponto 11	Ponto 11 A	Ponto 12	Ponto 12 A
<b>Compostos orgânicos voláteis</b>				
Benzeno (C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Etilbenzeno (C <sub>8</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Tolueno (C <sub>7</sub> H <sub>8</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Para + meta-xilenos (C <sub>8</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
Orto-xileno (C <sub>8</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	0,024	ND 0,01	ND 0,01	ND 0,01
<b>Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos</b>				
Acenafteno (C <sub>12</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Acenaftileno (C <sub>8</sub> H <sub>8</sub> ), mg/kg	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Antraceno (C <sub>14</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Benzo[a]antraceno (C <sub>18</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Benzo[a]pireno (C <sub>20</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Benzo[fluoranteno] (b + k) (C <sub>20</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Benzo[g,h,i]perileno (C <sub>22</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2	ND 0,2
Criseno (C <sub>18</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Dibenzo[a,h]antraceno (C <sub>22</sub> H <sub>14</sub> ), mg/kg	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3
Fenantreno (C <sub>14</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Fluoranteno (C <sub>16</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
Fluoreno (C <sub>13</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Indeno[1,2,3-c,d]pireno (C <sub>22</sub> H <sub>12</sub> ), mg/kg	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3	ND 0,3
Naftaleno (C <sub>10</sub> H <sub>8</sub> ), mg/kg	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05	ND 0,05
Pireno (C <sub>16</sub> H <sub>10</sub> ), mg/kg	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1	ND 0,1
<b>Materiais voláteis a 21°C ± 10%, g/100g</b>	28,31	33,47	24,89	28,35

ND – não detectado em nível de

\* Os resultados estão expressos no material como recebido (base úmida), exceto para o parâmetro *Materiais voláteis a 21°C ± 10%*.

  
NATALÍCIO FERREIRA LEITE  
Químico CRQ 09200601

Curitiba, 31 de agosto de 2004  
  
QUELCY BARREIROS CORRÊA  
Eng. Química CRQ 09301063  
Responsável pelo Laboratório





AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA  
A gente conecta o país.

Gerência do Meio Ambiente e Segurança Industrial

Fls.: 581
Proc.: 3534/00-42
Rubr.:

Carta nº 132/GMASI/04

Curitiba, 21 de Setembro de 2004.

Ao  
IBAMA  
AT. Sr. Jorge Luis Brito Cunha Reis  
M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos  
Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental – DILIQ  
SCEN – Av. L4 Norte – Bloco C – Ed. Sede do IBAMA  
CEP: 70818-900 – Brasília - DF

9212  
21/09/04  
RECEBIDO

**Assunto: Entrega dos Estudos para Licenciamento Ambiental - ALL**

Prezado Senhor,

Encaminhamos, em anexo, os estudos para o Licenciamento Ambiental da malha ferroviária e complexos operacionais desta ALL – América Latina Logística do Brasil S.A., conforme solicitado por este IBAMA através do ofício nº 537/2004 – CGLIC/DILIQ/IBAMA. Os estudos entregues a este órgão ambiental estão divididos em 3 (três) volumes.

Durval Nascimento Neto  
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial

A COLLA  
Em 21/09/04

A  
Cópia

de Jorge Luiz

23/9/04

UAD

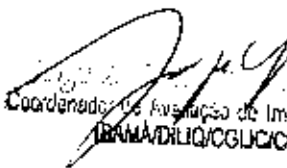
A De tudo, Le <sup>28/9</sup>

De Teres

Da Ger

Para avaliar.

Em, 28/9/2004

  
Coordenador de Função de Impactos e Riscos  
IBAMA/DILQ/CGLIC/COAIR



PROTÓCOLO

DILIQ/IBAMA

Nº 10469

DATA: 05/11/04

RECEBIDO: *hanna*

Fls.: 582

Proc.: 3534/00-42

Rubr.: *8*

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
IBAMA - Gerência Executiva no Estado do Paraná

## MEMORANDO

*FAX recebido  
em 24/09/04*

Nº 247/04 - PROGRAMA /PROATEND/DITEC/IBAMA/PR

PARA: SR. COORDENADOR DA CGLIC/DILIQ/IBAMA

DE: PROATEND/DITEC-PR

ASSUNTO: Utilização de escória de aciaria em vias férreas

DATA: 24/09/2004

Sr. Coordenador

Para dar atendimento a um pedido de esclarecimento do Ministério Público Estadual, consultamos essa Coordenação sobre a utilização de escória de aciaria em substituição a pedra britada como lastro em vias férreas, se há restrições de ordem ambiental e se há necessidade de licenciamento para esse fim. Houve denúncia de uma ONG que a América Latina Logística-ALL tem utilizado esse resíduo industrial em suas vias e que isso poderia trazer impactos negativos ao meio. Consultamos por telefone a técnica dessa Coordenação Ludmila sobre o assunto no final de agosto e como ainda não obtivemos a resposta, solicitamos com a possível brevidade tais informações para damos uma resposta conclusiva àquela promotoria.

Atenciosamente

  
VALDECIR RAMUNDO  
CHEFE DA DITEC-IBAMA/PR

*Vi com  
em 05/11/04  
Gaudia*

A

COAIR

A/E Jorge Luiz

09.11.04

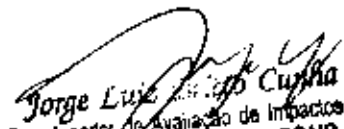
ep

A D. Ludmila

aviso  
11/11

Para avaliar.

Em, 20-11-2004

  
Jorge Luiz <sup>de</sup> Cunha Reis  
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos  
IBAMA/DI/CGLIC/COAIR





AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA  
Agência única para

Gerência de Meio Ambiente e Segurança Industrial

Fis.: 1583
Proc.: 3534/00-42
Rubr.: 18

Carta nº 156/GMASI/04

Curitiba, 05 de Novembro de 2004.

Ao  
IBAMA  
AT. Sr. Jorge Luis Brito Cunha Reis  
M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos  
Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental – DILIQ  
SCEN – Av. L4 Norte – Bloco C – Ed. Sede do IBAMA  
CEP: 70818-900 – Brasília - DF

Assunto: Construção de ETE pátio ferroviário de Maringá-Pr

Prezado Senhor,

Como é de conhecimento desta Instituição, a ALL - América Latina Logística do Brasil S/A ("ALL") está em processo de regularização para a obtenção da Licença de Operação do empreendimento ferroviário da malha ferroviária e suas instalações operacionais.

Buscando a melhoria contínua de nossas operações, estaremos construindo uma Estação de Tratamento de Efluentes (conforme proposta em anexo) no pátio de manobras da ALL no município de Maringá - Pr, que atenderá a demanda de lavagem de vagões que transportam cereais, açúcar e álcool.

Já obtivemos a Anuência Prévia do Município (em anexo) autorizando a construção da ETE, agora solicitamos um posicionamento do IBAMA sobre há a necessidade de licenciamento para a construção da referida obra.

  
Duval Nascimento Neto  
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial



# PRÉ-PROJETO SISTEMA DE TRATAMENTO DE EFLUENTES MARINGÁ/PR

Fis.:	584
Proc.:	3534/00-42
Rubr.:	18

## 1) OBJETIVO

O projeto consiste no tratamento de efluentes provenientes da lavagem de vagões na Estação Ferroviária de Maringá/PR. O processo contemplará a instalação de uma Estação de Tratamento de Efluentes, prevendo a destinação correta desses despejos de acordo com a legislação vigente, obedecendo os parâmetros da Resolução CONAMA 020/86 e IAP.

## 2) NATUREZA DO EFLUENTE

Os efluentes a serem tratados são oriundos da lavagem de 15 vagões simultaneamente, que transportavam açúcar, soja e milho.

## 3) DESCRIÇÃO DO SISTEMA

O sistema de tratamento dos efluentes será composto por unidades de tratamento sequencialmente dispostas, nas quais ocorrerão operações de separação e processos de transformação dos constituintes presentes. O tratamento contemplará algumas etapas, entre elas:

3.1) **Gradeamento:** para retenção de sólidos maiores (soja, milho, etc.) com a finalidade de não danificar os equipamentos do sistema, nem ocorrer entupimento de tubulação, além de facilitar o transporte do efluente.

3.2) **Caixa Separadora de Sólidos:** decantação de partículas sólidas provenientes da lavagem de vagões, além de areia, terra e materiais insolúveis em água. O material sólido



decantado será retirado por empresas de limpa-fossa, para posterior destinação final em empresas especializadas e/ou aterro sanitário.

**3.3) Lagoa Aerada de Mistura Completa:** O efluente isento de resíduos maiores, porém com sólidos em suspensão, passa por um processo biológico. O grau de energia introduzido é suficiente para garantir a oxigenação da lagoa e manter os sólidos em suspensão e a biomassa dispersos na massa líquida. Devido a isto, o efluente que sai de uma lagoa aerada de mistura completa, possui uma grande quantidade de sólidos suspensos e não é adequado para ser lançado diretamente no corpo receptor.

**3.4) Lagoa de Decantação:** Nesta etapa, os materiais sólidos suspensos gerados na etapa anterior serão sedimentados e estabilizados. A limpeza da lagoa de decantação e a retirada do lodo gerado pode ser realizado por empresas de limpa-fossa para posterior destinação final em empresas especializadas e/ou aterro sanitário.

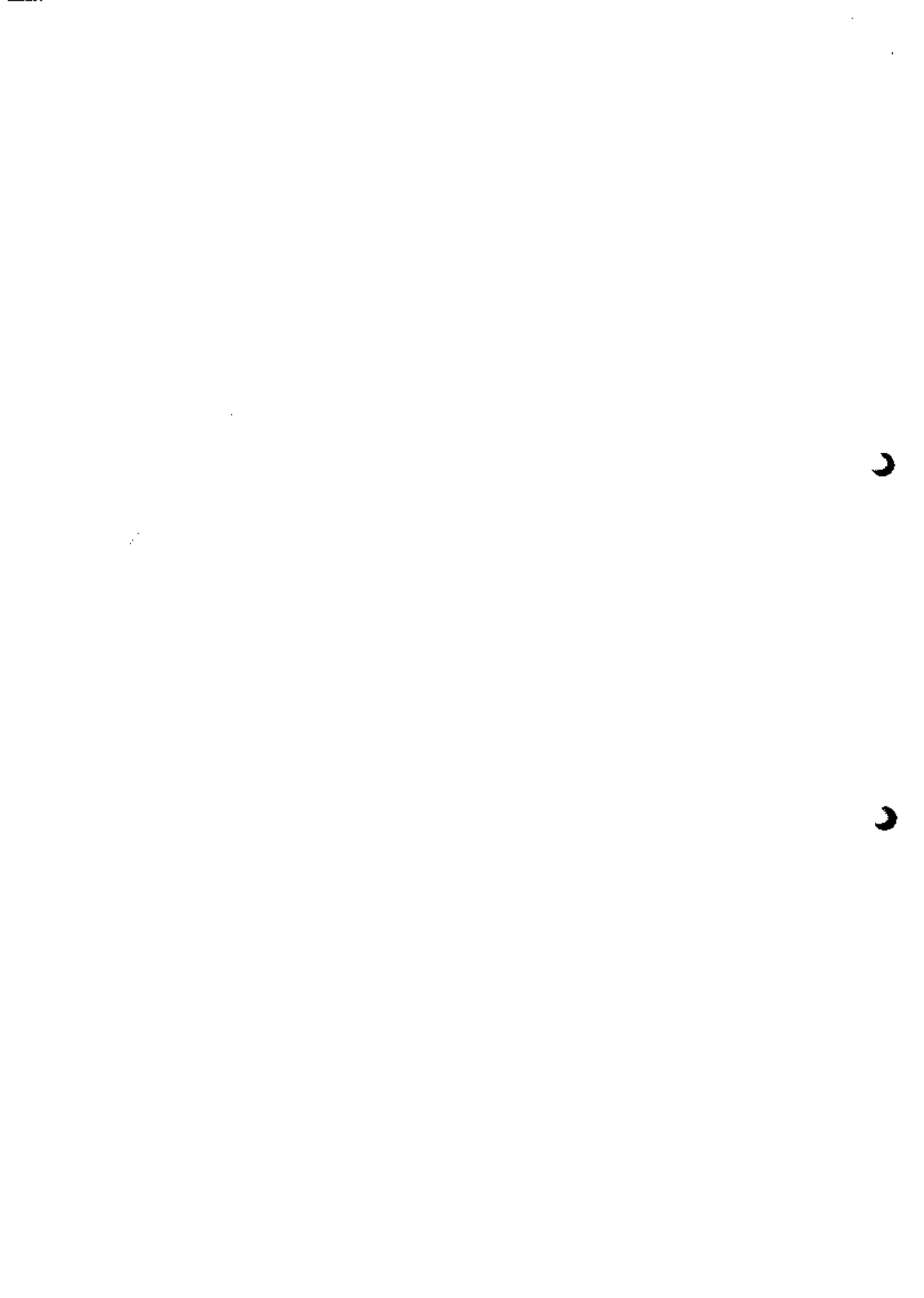
**3.5) Filtro Misto (Areia/Brita/Carvão Ativado Granular):** Filtração em fluxo contínuo e por gravidade; retém possíveis micro-partículas que não sedimentaram na etapa anterior, além da função de polimento do efluente.

**3.6) Lagoa de Polimento:** Nesta lagoa será realizado o monitoramento dos efluentes, bem como o reuso do efluente tratado para a lavagem dos vagões.

**3.7) Sumidouro:** Pelo fato da inexistência de corpo receptor, será construído um sumidouro, que infiltrará no solo o efluente não recirculado para ser usado novamente na lavagem dos vagões.

#### 4) VANTAGENS DO SISTEMA

- Construção, operação e manutenção relativamente simples;



- Menores requisitos de área de todos os sistemas de lagoas;
- Maior independência das condições climáticas que os sistemas de lagoas facultativas;
- Eficiência na remoção de DBO;
- Satisfatória resistência a variações de carga;
- Reduzida possibilidade de maus odores.

## 5) MONITORAMENTO

Após construção e adequação dos sistemas de tratamento de efluentes, serão fornecidos a ALL, laudos periódicos das análises físico-químicas do efluente tratado, relacionados à adequação do lançamento dos efluentes em corpos d'água conforme padrão de exigência dos órgãos ambientais, segundo parâmetros da Resolução CONAMA 020/86.

Será fornecido a ALL, além do projeto da estação, um Manual de Operações da estação, objetivando uma correta operação, manutenção e limpeza do sistema, realizada por operador da empresa ferroviária.

Caberá a Imageo Engenharia Ambiental, o monitoramento durante o período de 12 meses, conforme contrato com ALL, referente a análises e emissões de relatórios mensais do efluente tratado.

\_\_\_\_\_



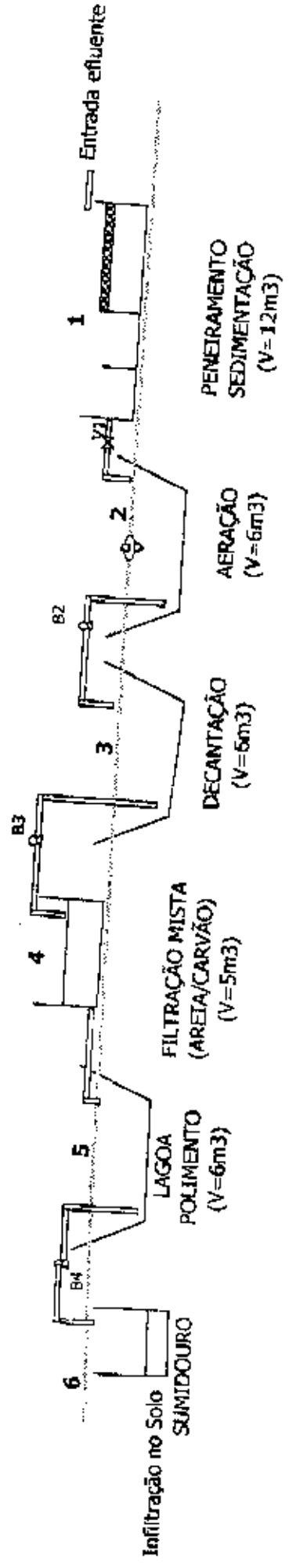


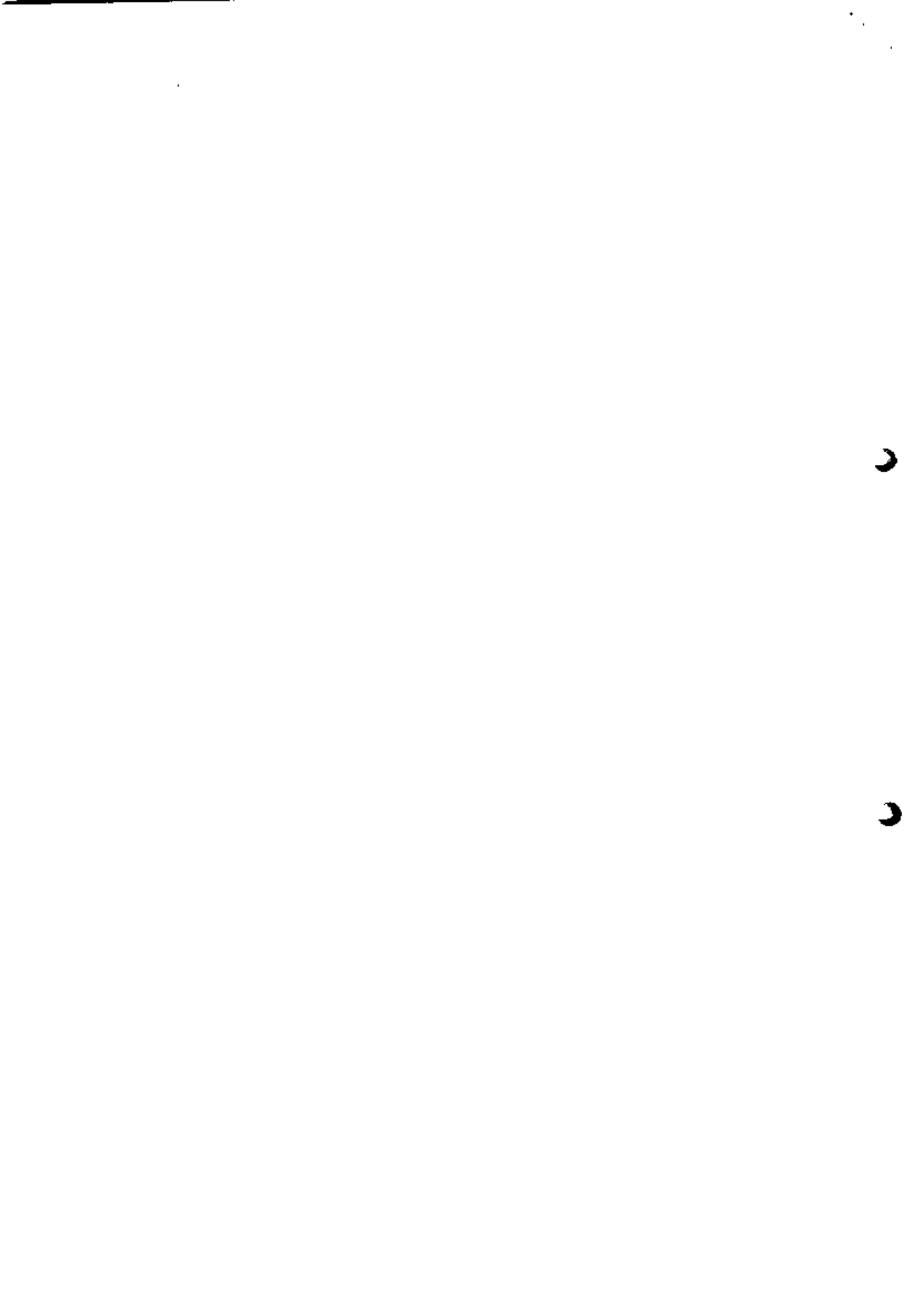
**ESQUEMA DE LAVAGEM DE VAGÕES VISTA SUPERIOR**



O efluente segue para a ETE

**ESQUEMA DA ESTAÇÃO DE TRATAMENTO DE EFLUENTES A SER CONSTRUÍDA**







Secretaria de Administração de Maringá - Estado do Paraná.  
Secretaria do Meio Ambiente e Arqueologia - SEMAA

Fis.: 588
Proc.: 3534/00-4
Rubr.: 18

## PARECER Nº 2.460/04-SEMAA

Interessado: **A L L AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA**

Imóvel: Av. João Batista Sanches, s/nº - Pq. Industrial II

Assunto: Anuência prévia para construção da Estação de Tratamento de Efluente, conforme solicitação através do Prot. nº 69.906/2004-SEMAA.

Maringá, 4 de outubro de 2004.

Prezados Senhores:

Em conformidade com vistoria fiscal no local, constatamos a necessidade de apresentar as seguintes exigências:

1. Projeto do sistema de tratamento do efluente, com destino final.
2. Licenciamento do IAP.

Atenciosamente

  
**Pedrinho Pereira Rocha**  
Coordenador de Fiscalização e Controle Ambiental

Ao  
Sr. Durval Nascimento Neto  
**ALL AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA**  
Av. João Batista Sanches, s/nº  
Nesta



ins.: 589  
Proc.: 3534/00  
Rubr.: B



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

**OFÍCIO Nº 339/2004 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA**

Brasília, 05 de novembro de 2004

A Sua Senhoria, o Senhor  
**Durval Nascimento Neto**  
Coordenador de Meio Ambiente e Segurança  
ALL – América Latina Logística do Brasil S/A  
Rua Emílio Bertolini, 100  
Vilas Oficinas - CURITIBA / PR CEP – 82.920 – 030  
Tel: (041) 321-7388 / Fax: (041) 321-7358

Senhor Coordenador,

1. Em relação à consulta realizada pela América Latina Logística do Brasil S/A – ALL sobre a construção de ETE no pátio ferroviário de Maringá/PR, por meio da Carta nº156/GMASI/04, informo que:

- O IBAMA é responsável pelo licenciamento de toda a Malha Ferroviária Sul, atualmente sob concessão da ALL S/A, sendo que este processo envolve tanto a malha ferroviária como as unidades de apoio, sejam elas oficinas de manutenção de vagões e locomotivas, postos de abastecimento e armazenamento de combustíveis, oficinas eletromecânicas de manutenção de peças, e postos de lavagem de vagões e locomotivas, dentre outros.
- uma vez que não existe um posto de lavagem de vagões na Estação de Maringá, somente um pátio de manobras, deve ser requerida a Licença de Instalação para o Posto de Lavagem de Vagões, por meio de formulário próprio, que inclui a Estação de Tratamento de Efluentes para o tratamento dos efluentes gerados, cujo Estudo Ambiental deve ser apresentado nos moldes do Termo de Referência em anexo.

2. Informo ainda, que a atividade de lavagem de vagões deverá ser suspensa até a concessão da Licença de Operação para este Posto.

Atenciosamente,

**Jorge Luiz Britto Cunha Reis**  
Coordenador de Avaliação de Impactos Riscos

**FAX TRANSMITIDO EM:**  
05 / 11 / 04  
ÀS 15 : 00 H  
RESPONSÁVEL:  
*[Handwritten Signature]*  
FAX Nº:



Fis.: 590  
Proc.: 3534/00  
Rubr.: - 78



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

TERMO DE REFERÊNCIA PARA ELABORAÇÃO DE ESTUDO  
AMBIENTAL REFERENTE AO POSTOS DE LAVAGEM DE  
VAGÕES DA ESTAÇÃO DE MARINGÁ/PR

Novembro - 2004





## **1 – INTRODUÇÃO**

Este Termo de Referência tem como objetivo determinar os conteúdos mínimos para a elaboração do Estudo Ambiental (EA) e do Plano Básico Ambiental (PBA), referentes à instalação do posto de lavagem de vagões de Maringá/PR.

## **2 – IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDEDOR**

Deverão ser apresentados:

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

## **3 – REGULAMENTAÇÃO APLICÁVEL**

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

- A) Resoluções 237/97, 009/93, 006/86 e 020/86 do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA;
- B) Resolução 307/02 do CONAMA, que dá diretrizes para o gerenciamento dos resíduos da construção civil;
- C) Lei 4771/65 que define as Áreas de Preservação Permanente – APP e MP 2166-69 que altera dispositivos da Lei 4771/65;
- D) Política Nacional do Meio Ambiente definida pela Lei 6938/81;
- E) Dispositivos legais em vigor em níveis federal, estadual e municipal referentes à utilização, proteção e conservação dos recursos ambientais, bem como o uso e a ocupação do solo, transporte ferroviário e gestão de resíduos e de produtos perigosos;
- F) Lei 9985/00, que institui o Sistema de Unidades de Conservação;
- G) Lei 9433/97, que institui a Política Nacional de Recursos Hídricos e cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos;
- H) Planos e Programas governamentais (federais, estaduais e municipais) propostos e em implantação na área de influência do empreendimento, considerando-se sua compatibilidade com o empreendimento.

## **4 – DESCRIÇÃO DO EMPREENDIMENTO**

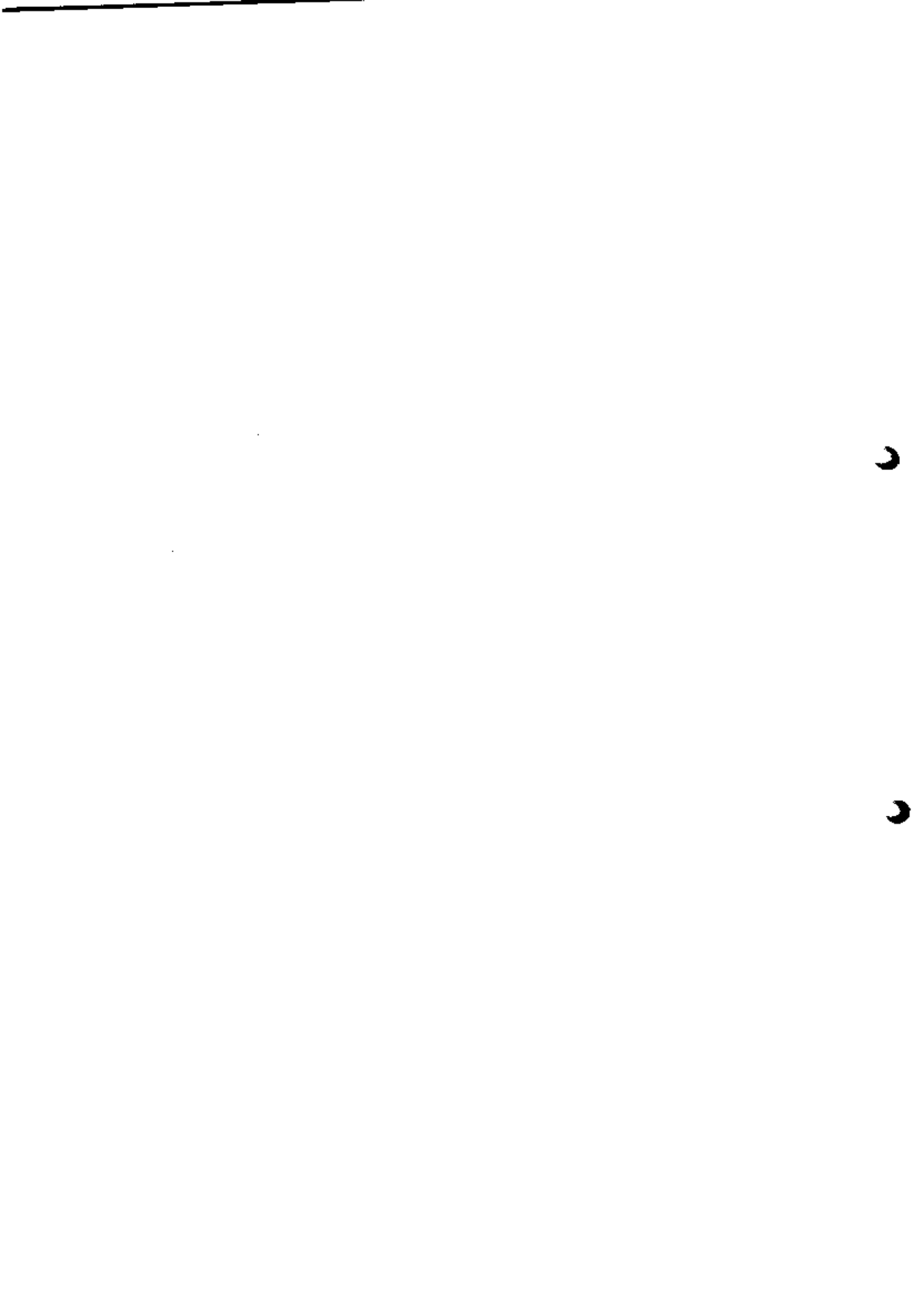
### **4.1 Caracterização do Empreendimento**

Esta descrição deverá abranger os seguintes tópicos:

#### **4.1.1 Histórico**

#### **4.1.2 Aspectos gerais**

Informações gerais do projeto e identificação do porte do empreendimento, atividades a serem desenvolvidas e processos a serem empregados, infra-estrutura existente e prevista,



"layout", área total construída e intervenções que se farão necessárias.

#### 4.2 Objetivos e Justificativas

#### 4.4 Alternativas Locacionais

### 5 – DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

---

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

#### 5.1 Áreas de Influência

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

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

#### 5.2 Meio Físico

##### *Clima e Meteorologia*

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

##### *Geologia e geomorfologia*

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

##### *Hidrologia e hidrogeologia*

- identificar, os corpos d'água presentes na área de influência, caracterizando vazão, classificação e enquadramento, usos atuais e previstos, e qualidade das águas (segundo parâmetros da Resolução CONAMA 020/86), indicando a situação do terreno em relação ao corpo receptor e cursos d'água e identificando o ponto de lançamento do efluente após tratamento;



### 5.3 Meio Biótico

- Caracterização e mapeamento das formações vegetais e ambientes ecologicamente significativos existentes na área de influência ADA e AID, com dados primários e secundários. Destacar as espécies raras, ameaçadas de extinção, endêmicas e de interesse ecológico e/ou econômico;
- Identificar as Unidades de Conservação e outras áreas legalmente protegidas nas esferas federal, estadual ou municipal, presentes na ADA e na AID;
- Levantamento secundário da fauna da área de influência, ressaltando as espécies raras, ameaçadas de extinção, endêmicas e migratórias. Deverão ser contemplados os seguintes grupos: mastofauna, avifauna, herpetofauna e outros grupos faunísticos importantes como indicadores biológicos ou relevantes nos ecossistemas contemplados;
- Caracterização secundária da biota aquática e semi-aquática no caso de corpos d'água afetados;

### 5.4 Meio antrópico

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

## 6 – ANÁLISE INTEGRADA

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

- Efluentes Líquidos:
  - a. Identificação das fontes de geração e seus respectivos efluentes líquidos considerando-se as fases de implantação e operação;
  - b. Identificação das características qualitativas e quantitativas estimadas para cada um dos efluentes líquidos identificados;
  - c. Detalhamento do sistema de coleta e segregação dos efluentes líquidos gerados no pátio de lavagem e lubrificação de locomotivas e vagões;
  - d. Detalhamento do sistema de tratamento de efluentes, que deve conter, no mínimo, unidade de separação água e óleo, visando à produção de um efluente que atenda o disposto na Resolução CONAMA 020/86, ou em resoluções estaduais que sejam mais restritivas no que se refere ao padrão de lançamento. Este detalhamento deve conter, no mínimo, o volume estimado de efluente gerado, projeto básico da estação de tratamento, descrição das unidades e, no caso de existência de outros postos de porte semelhante pertencentes à ALL, apresentar dados de qualidade do efluente gerado antes e depois da estação de tratamento;
  - e. Previsão, no projeto, de dispositivos para o atendimento à Resolução CONAMA nº09, de 1993, que regulamenta a obrigatoriedade de recolhimento e disposição



adequada de óleo lubrificante usado (CONAMA 273/00).

- Resíduos Sólidos
  - a. Identificação das fontes de geração de resíduos sólidos nas fases de implantação e operação;
  - b. Estimativa quantitativa e qualitativa dos resíduos sólidos gerados (domésticos, de construção civil, industriais, etc);
  - c. Proposta de armazenamento, tratamento e destinação final adequada dos resíduos sólidos gerados.
  
- Emissões atmosféricas
  - a. Identificar as fontes de emissão para a atmosfera nas fases de implantação e operação do empreendimento;
  - b. Estimativa quantitativa e qualitativa da emissão gerada.
  
- Ruído e Vibração
  - a. Identificar as fontes de emissão de ruídos e/ou vibração presentes nas fases de implantação e operação do empreendimento;
  - b. Em caso de existência de outros postos de porte semelhante pertencentes à ALL, apresentar dados de medição de ruído como referência;
  - c. Propor medidas mitigadoras e de controle dos ruídos e/ou vibração gerados nas duas fases.
  
- Áreas de Empréstimo
  - a. Caracterizar o material de empréstimo a ser utilizado, bem como o volume necessário.
  - b. Identificar e caracterizar as áreas de empréstimo;

## **7 – AVALIAÇÃO DE IMPACTOS**

### **7.1 Avaliação de Impactos Ambientais**

A partir da análise integrada do Diagnóstico Ambiental com os aspectos ambientais identificados, deverá ser elaborado um prognóstico ambiental, identificando os efeitos negativos ou positivos, decorrentes do empreendimento. O prognóstico requer que sejam efetivadas as avaliações dos impactos ambientais, considerando as diferentes causas de sua geração, sua magnitude (ou severidade), abrangência, temporalidade, reversibilidade, nas áreas diretamente afetada e de influência direta.

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

Na apresentação dos resultados deverão constar:

- A metodologia utilizada para a construção da matriz de avaliação de impactos, com seus





critérios de valoração claramente definidos, acompanhados das respectivas justificativas quanto à sua escolha;

- A descrição detalhada de cada um dos impactos avaliados como significativos, quer sejam benéficos ou adversos;
- A análise das eventuais potencializações dos impactos, em decorrência de interações (se aplicável), e a síntese conclusiva dos principais impactos.

## **8- PLANO BÁSICO AMBIENTAL (PBA)**

Uma vez identificados os impactos ambientais significativos, deverão ser estabelecidas e descritas as ações a serem implementadas, que terão por objetivo assegurar o efetivo controle dos aspectos responsáveis pela geração dos impactos significativos. As ações de controle deverão ser consolidadas num PBA – Plano Básico Ambiental, que consistirá dos planos e programas de controle específicos, os quais deverão contemplar ainda os planos de monitoramento e medições associados.

Os diferentes Planos e Programas de Controle para as principais fontes de geração de efluentes líquidos, atmosféricos, resíduos sólidos, ruídos e outras do empreendimento, que eventualmente se caracterizem como necessários, deverão estar expressos em nível de detalhamento que possibilite identificar o seu objetivo, escopo, duração, desempenho esperado, características construtivas (em caso de sistemas de controle e/ou de tratamento), abrangência, planta de localização – se aplicável, com a apresentação do cronograma completo de todas as fases de implantação do empreendimento.

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

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

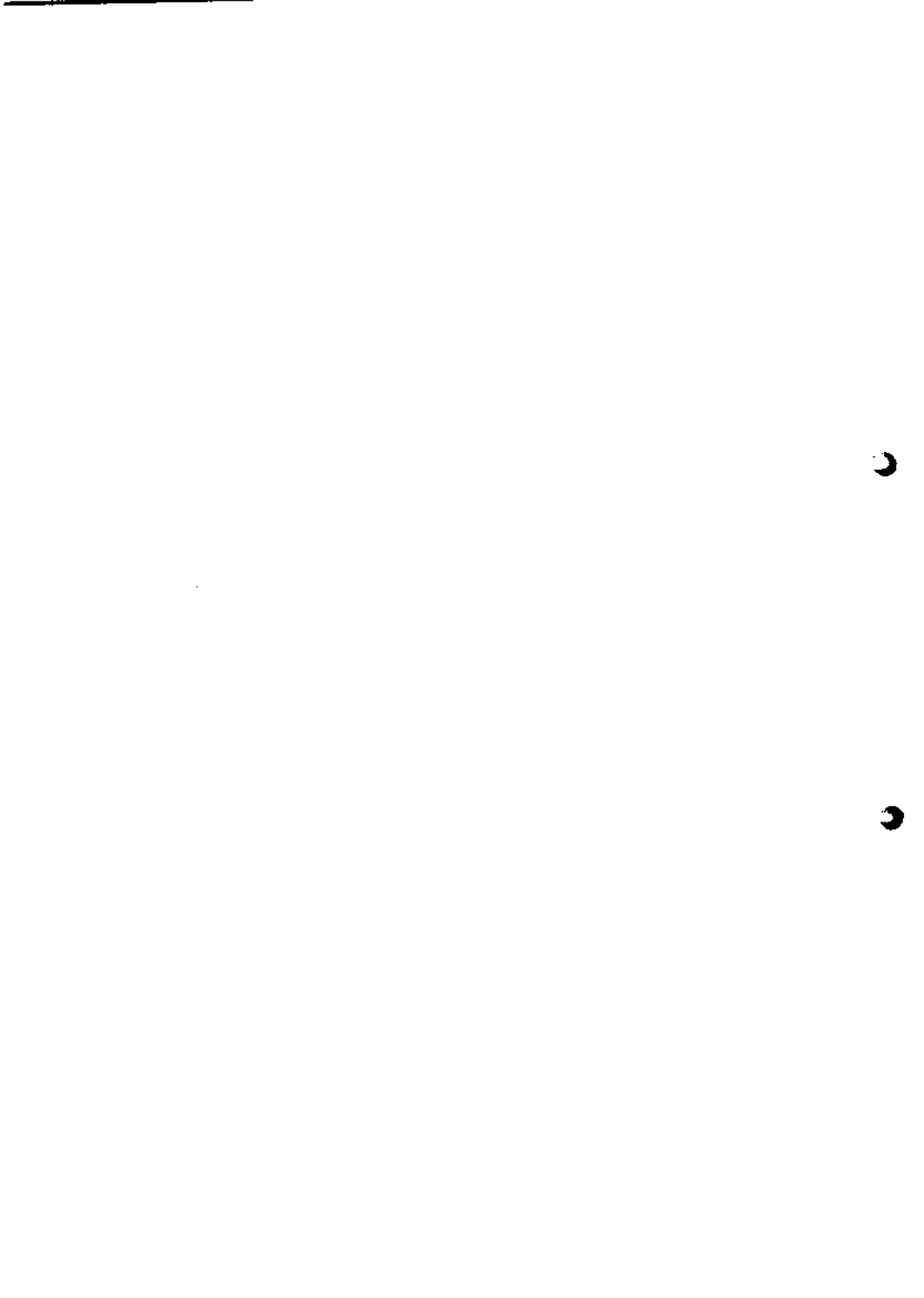
No caso da utilização de áreas de empréstimo ou de deposição de material excedente deverá ser apresentado Plano de Recuperação de Áreas Degradadas – PRAD, descrevendo as técnicas e metodologias que serão utilizadas nos programas previstos, justificando as alternativas.

Com o intuito esclarecer e orientar a população do entorno da ferrovia, deve ser proposto Programa de Educação Ambiental – PEA, associado a um Programa de Comunicação Social, que deverá ser implementado antes do início das obras. Deve ser proposto ainda um Programa de Segurança do Trabalho específico para as atividades desenvolvidas neste posto de lavagem de vagões, a ser implantado na fase de operação das instalações.

## **9 – EQUIPE TÉCNICA**

Deverão ser apresentados:

- Equipe técnica que elaborou a documentação solicitada, com respectivos registros profissionais e registros no Cadastro Técnico Federal de Atividades e Instrumentos de Defesa Ambiental do IBAMA;



- Uma cópia do estudo deve ser datada e assinada por todos os técnicos envolvidos na sua elaboração.

## **10 – BIBLIOGRAFIA**

---

Toda a bibliografia consultada para a realização dos estudos deverá ser especificada, por área de abrangência de conhecimento, de acordo com o que estabelece a norma ABNT NBR 12256.

## **11 – GLOSSÁRIO**

---

Listagem e conceitos dos termos técnicos utilizados no estudo.



Fis.:	597
Proc.:	3534/00
Rubr.:	8

**ANEXO – Documentos complementares:**

1. Declaração da Prefeitura Municipal ou do Governo do Distrito Federal de que o local e o tipo de empreendimento ou atividade está em conformidade com o Plano Diretor ou similar;
2. Projeto básico contendo plantas e croquis, apresentados na escala de 1:50 ou 1:100, e memorial descritivo contemplando:
  - bacias de contenção;
  - localização de compressores de ar, box de lavagem, box de troca de óleo e lubrificação, área de armazenagem ou tanque de armazenamento de óleo usado, depósitos, escritórios e sanitários;
  - sistema de drenagem para águas pluviais, do sistema de drenagem para efluentes dos pisos das áreas de descarga, de abastecimento e lavagem;

As plantas deverão apresentar legenda e quadro indicativo das áreas (em m<sup>2</sup>) da cobertura da área de abastecimento; dos boxes; do depósito dos produtos e materiais; dos escritórios e sanitários; dos locais destinados aos compressores; módulos de armazenamento e abastecimento; áreas sem cobertura (de tancagem a céu aberto, de descarga de produtos, de lavagem de veículos);

3. Projeto e descrição do canteiro de obras;
4. Cópia da Anotação de Responsabilidade Técnica – ART – dos técnicos envolvidos na elaboração de projetos;



Fls.:	398
Proc.:	3534/00
Rubr.:	JB



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

MEMORANDO nº 333/2004-COAIR/CGLIC/DILIQ

Em 09 de novembro de 2004.

**Ao: Ao Chefe do Núcleo de Licenciamento da GEREX – IBAMA no Paraná  
Sr. Sérgio Roberto Xavier**

**Assunto: Licenciamento Ambiental do Posto de Lavagem de Vagões em  
Maringá/PR.**

Senhor Chefe,

1. No âmbito do licenciamento ambiental da América Latina Logística do Brasil S/A, encaminho o Ofício Nº339/2004 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA, que determina a necessidade de Licenciamento Ambiental para a instalação do Posto de Lavagem de Vagões em Maringá/PR.
2. Em anexo segue o Termo de Referência para a elaboração do respectivo Posto de Lavagem de Vagões.

Atenciosamente,

**Jorge Luiz Britto Cunha Reis**  
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos





Fls.: 599
Proc.: 3534/00
Publ.: 18



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

MEMORANDO nº 334/2004-COAIR/CGLIC/DILIQ

Em 09 de novembro de 2004.

**Ao Escritório Regional do IBAMA em Londrina/PR**

**Assunto: Licenciamento Ambiental do Posto de Lavagem de Vagões em Maringá/PR.**

Senhor Chefe,

1. No âmbito do licenciamento ambiental da América Latina Logística do Brasil S/A, que vem sendo realizado por este instituto, encaminho o Ofício Nº339/2004 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA, que determina a necessidade de Licenciamento Ambiental para a instalação do Posto de Lavagem de Vagões em Maringá/PR, e proíbe qualquer atividade semelhante até que seja concedida a Licença de Operação para o posto.
2. Em anexo segue o Termo de Referência para a elaboração do respectivo Posto de Lavagem de Vagões.

Atenciosamente,

**Jorge Luiz Brito Cunha Reis**

Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

