



**EM BRANCO**

000: 440.2

Fls.: 200  
Proc.: 6633/2008-11  
Rubr.: 



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL**  
**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA**  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA  
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900  
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3316-1166 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

## TERMO DE ABERTURA DE VOLUME

Aos **vinte e quatro** dias do mês de **março** do ano de **dois mil e onze**, lavro o presente Termo de Abertura do Volume **II** do Processo nº **02001.0006633/2008-11**, referente ao Licenciamento Ambiental da Implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis - ALL Malha Norte, o qual tem início constituído à fl. **200**.

  
**GIULIANA COUSIN BERGHELLA**  
Analista Ambiental - Matrícula 1365161  
Técnica Responsável pelo Processo

EMERSON

Data: 25/03/11

Carta nº 49/GPI/2011

Curitiba, 24 de Março de 2011.

AO  
IBAMA – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS NATURAIS  
RENOVÁVEIS  
Att. Sr. Marcus Vinicius Leite Cabral de Melo  
M.D. Coordenador Substituto de Licenciamento de Transportes - COTRA  
SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do Ibama  
CEP: 70.818-900 - BRASÍLIA/DF

**Assunto: Resposta ao Ofício 278/2011 – DILIC/IBAMA – Licenciamento Ambiental  
Ramal de Rondonópolis – ALL Malha Norte.**

Prezado Senhor,

Em resposta ao ofício 278/2001 – DILIC/COTRA, dá o aceite no EIA/RIMA do Ramal Ferroviário de Rondonópolis, encaminho em anexo o EIA/RIMA do Ramal Ferroviário de Rondonópolis.

Comunico também que, assim que as cópias forem protocoladas nos órgãos intervenientes, faremos o protocolo neste IBAMA.

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

Atenciosamente,

*Renata Romallo*  
Renata Twardowsky Ramalho  
Gerência de Projetos de Infraestrutura

De ordem à COTRA.

Patricia.

Patricia de Abreu

Secretária

CGTMO/DILIC

27/03/11.

À ANAÍSTA GIULIANA,

P/ANÁLISE.

EM 31.03.2011

  
MARCUS VINÍCIUS L. C. DE MELO  
Coordenador de Licenciamento de Transportes,  
Rodovias e Ferrovias  
COTRA/CGTMO/DILIC/BAMA



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA  
A gente nunca para.

Carta nº 70/GPI/2011

Fis.:	202
Proc.:	0633/08
Rubr.:	<i>flm</i>

Curitiba, 31 de Março de 2011.

AO

IBAMA – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

Att. Sr. Marcus Vinicius Leite Cabral de Melo

M.D. Coordenador Substituto de Licenciamento de Transportes - COTRA

SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do Ibama

CEP: 70.818-900 - BRASÍLIA/DF

**Assunto: Resposta ao Ofício 287/2011 – DILIC/IBAMA – Licenciamento Ambiental Ramal de Rondonópolis – ALL Malha Norte.**

Prezado Senhor,

Em resposta ao ofício 287/2011 – DILIC/COTRA, referente ao aceite do EIA/RIMA do Ramal Ferroviário de Rondonópolis, encaminho em anexo os protocolos de entrega das cópias do EIA/RIMA nos seguintes órgãos intervenientes:

- FUNAI – Fundação Nacional do Índio;
- Fundação Palmares;
- INCRA - Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - Brasília;
- INCRA - Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária – MT;
- Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBio;
- IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - MT;
- Prefeitura do Município de Itiquira – MT;
- Prefeitura do Município de Rondonópolis – MT;
- SEMA – Secretaria de Estado em Meio Ambiente – MT.
- Superintendência do IBAMA em Cuiabá;
- SVS - Secretaria de Vigilância em Saúde – Ministério da Saúde;

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

Atenciosamente,

  
Renata Twardowsky Ramalho  
Gerência de Projetos de Infraestrutura

MMA - IBAMA  
Documento:  
02001.013938/2011-76

Data: 01/04/11

De ordem, a CONTRA.

Patricia.  
Patricia de Abreu  
Secretária  
CGTMO/DILIC  
04/04/11.

A ANALISTA GIVIANA,  
P/ PREPARAR EDITAL  
DE DISPONIBILIZAÇÃO CIB/RIMA.

em 05.04.2011

  
Marcus Vinicius L. C. de Melo  
Coordenador de Licenciamento de Transportes,  
Rodovias e Ferrovias  
CONTRA/CGTMO/DILIC/BAMA



Carta nº 063/GPI/11

Curitiba, 01 de Abril de 2011.

A

FUNAI – Fundação Nacional do Índio  
ILMA. Sra. Julia Paiva  
Coordenadora Geral  
CGGAM – Coordenação Geral de Gestão Ambiental  
Brasília - Distrito Federal

**Assunto: Protocolo Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), referente ao Segmento III e Terminal de Rondonópolis da Ferronorte.**

Prezado Senhor,

Venho através desta, encaminhar o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) referente à implantação do Segmento III da Ferronorte, no trecho entre Itiquira e Rondonópolis, e do Terminal de Rondonópolis, conforme solicitado em Ofício nº 287/2011 – DILIC/IBAMA, do IBAMA – Órgão responsável pelo licenciamento ambiental do referido empreendimento.

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

Atenciosamente,

PROTOCOLO/FUNAI	
REC. EM:	01/04/11
NOME:	Jacqueline
MAT. Nº:	180

*Renata Twardowski Ramalho*  
Renata Twardowski Ramalho

Gerência de Projetos de Infraestrutura

ELI LILLY

Carta nº 068/GPI/11

Curitiba, 29 de Março de 2011.

A

Fundação Palmares

ILMO. Sr. Eloi Ferreira de Araujo

Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Ed. Parque Cidade Corporate - Torre B - 2º andar

Brasília - DF

CEP: 70308-200

**Assunto: Protocolo Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), referente ao Segmento III e Terminal de Rondonópolis da Ferronorte.**

Prezado Senhor,

Venho através desta, encaminhar o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) referente à implantação do Segmento III da Ferronorte, no trecho entre Itiquira e Rondonópolis, e do Terminal de Rondonópolis, conforme solicitado em Ofício nº 287/2011 – DILIC/IBAMA, do IBAMA – Órgão responsável pelo licenciamento ambiental do referido empreendimento.

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

Atenciosamente,

*Renata Twardowsky Ramalho*  
Renata Twardowsky Ramalho

Gerência de Projetos de Infraestrutura

*[assinatura]*  
04/04/11  
*[assinatura]*  
Siderland Telen Fernandes  
Chefe de Divisão  
DPA/FC/INAC  
Matrícula 1608365

Office

Carta nº 064/GPI/11

Curitiba, 29 de Março de 2011.

Ao

Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA

Ilmo Sr. Rolf Hackbart

Presidente do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA

SBN Qd. 01 Bloco D – Edifício Palácio do Desenvolvimento

Brasília - DF

**Assunto: Protocolo Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), referente ao Segmento III e Terminal de Rondonópolis da Ferronorte.**

Prezado Senhor,

Venho através desta, encaminhar o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) referente à implantação do Segmento III da Ferronorte, no trecho entre Itiquira e Rondonópolis, e do Terminal de Rondonópolis, conforme solicitado em Ofício nº 287/2011 – DILIC/IBAMA, do IBAMA – Órgão responsável pelo licenciamento ambiental do referido empreendimento.

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

Atenciosamente,

*Renata Ramalho*  
Renata Twardowski Ramalho

Gerência de Projetos de Infraestrutura

INCRA
Recebido na SGBT - 2
Em 01/04/11
As 14 h 23
<i>Ulterio</i>

EMERSON



Fls.: 206  
Proc.: 6622/08  
Rubr.: [assinatura]

REGISTRO NO SIEDOL  
57-0311-2467/2011

Carta nº 067/GPI/11

Curitiba, 29 de Março de 2011.

A

INCRA - Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - MT  
ILMO. Sr. Willian César Sampaio  
Superintendente Regional do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - MT  
Rua E Quadra 15 – CPA  
Cuiabá – MT  
CEP: 78.049-929

**Assunto: Protocolo Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), referente ao Segmento III e Terminal de Rondonópolis da Ferronorte.**

Prezado Senhor,

Venho através desta, encaminhar o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) referente à implantação do Segmento III da Ferronorte, no trecho entre Itiquira e Rondonópolis, e do Terminal de Rondonópolis, conforme solicitado em Ofício nº 287/2011 – DILIC/IBAMA, do IBAMA – Órgão responsável pelo licenciamento ambiental do referido empreendimento.

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

Atenciosamente,

*Tânia César F. Martins*  
Tânia César F. Martins

Gerência de Projetos de Infraestrutura

30 03 11  
13 30  
Francieli Oliveira Barbosa  
Estagiária  
INCRA - MT

ENI ENOVICO

Carta nº 065/GPI/11

Fls.: 207  
Proc.: 0633/06  
PROTÓCOLO GERAL ICMBio  
RECEBIDO EM 01/04/2011  
As 11:29 DIGITAL: 022749  
ASSINATURA: Ana Paula

Curitiba, 29 de Março de 2011.

Ao

Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBio

Coordenação Geral de Finanças e Arrecadação – CGFIN

Ilmo. Sr. Marcus Antônio Oliveira Santin

Caixa postal: 7993

CEP: 70673970 - Brasília - DF

**Assunto: Protocolo Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), referente ao Segmento III e Terminal de Rondonópolis da Ferronorte.**

Prezado Senhor,

Venho através desta, encaminhar o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) referente à implantação do Segmento III da Ferronorte, no trecho entre Itiquira e Rondonópolis, e do Terminal de Rondonópolis, conforme solicitado em Ofício nº 287/2011 – DILIC/IBAMA, do IBAMA – Órgão responsável pelo licenciamento ambiental do referido empreendimento.

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

Atenciosamente,

  
Renata Twardowski Ramalho

Gerência de Projetos de Infraestrutura

EMERSON

Carta nº 066/GPI/11

Curitiba, 29 de Março de 2011.

Ao  
IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional  
Superintendência do IPHAN em Mato Grosso  
ILMO. Sr. Cláudio Quoos Conte  
Superintendente do IPHAN em Mato Grosso  
Rua Sete de Setembro, 390 - Centro - Cuiabá - MT  
CEP: 78.005-000

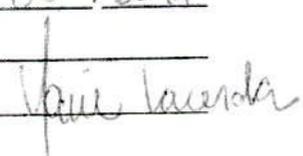
**Assunto: Protocolo Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), referente ao Segmento III e Terminal de Rondonópolis da Ferronorte.**

Prezado Senhor,

Venho através desta, encaminhar o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) referente à implantação do Segmento III da Ferronorte, no trecho entre Itiquira e Rondonópolis, e do Terminal de Rondonópolis, conforme solicitado em Ofício nº 287/2011 – DILIC/IBAMA, do IBAMA – Órgão responsável pelo licenciamento ambiental do referido empreendimento.

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

Atenciosamente,

IPHAN-MT  
**PROTOCOLO**  
Proc./Doc. Nº. 01425000127/2011-64  
EM: 30 / 03 / 2011  
HORAS: \_\_\_\_\_  
Assinatura:   
**Tânia César F. Martins**  
Gerência de Projetos de Infraestrutura

EMILIANO

Carta nº 051/GPI/11

Curitiba, 29 de Março de 2011.

A

Prefeitura do Município de Itiquira - MT

ILMO. Sr. Nani José Sander

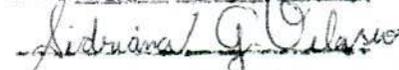
Praça Frei Liberato, 311 – Centro

CEP: 78790-000

Itiquira - MT

RECIBIMOS

em 29 / 03 / 2011



Sidriana Giacomoli Velasco  
Chefe de Gabinete

**Assunto: Protocolo Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), referente ao Segmento III e Terminal de Rondonópolis da Ferronorte.**

Prezado Senhor,

Venho através desta, encaminhar o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) referente à implantação do Segmento III da Ferronorte, no trecho entre Itiquira e Rondonópolis, e do Terminal de Rondonópolis, conforme solicitado em Ofício nº 287/2011 – DILIC/IBAMA, do IBAMA – Órgão responsável pelo licenciamento ambiental do referido empreendimento.

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

Atenciosamente,

  
Renata Twardowski Ramalho

Gerência de Projetos de Infraestrutura

EMILIO

Carta nº 052/GPI/11

Curitiba, 28 de Março de 2011.

A

Prefeitura do Município de Rondonópolis - MT  
ILMO. Sr. José Carlos Junqueira de Araújo  
Av. Duque de Caxias, Pátio Municipal – Vila Aurora  
Rondonópolis - MT

Prefeitura Municipal Rondonópolis  
Protocolo nº : 16.585 2011  
  
30/3/2011 10:34:04

**Assunto: Protocolo Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), referente ao Segmento III e Terminal de Rondonópolis da Ferronorte.**

Prezado Senhor,

Venho através desta, encaminhar o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) referente à implantação do Segmento III da Ferronorte, no trecho entre Itiquira e Rondonópolis, e do Terminal de Rondonópolis, conforme solicitado em Ofício nº 287/2011 – DILIC/IBAMA, do IBAMA – Órgão responsável pelo licenciamento ambiental do referido empreendimento.

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

Atenciosamente,

  
Renata Twardowski Ramalho

Gerência de Projetos de Infraestrutura

EMILIANO

Carta n.º 054/GPI/11

Interessado(a): AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA.  
Assunto: DOCUMENTO  
Resumo: REF: CARTA N 054/2011, ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RELATÓRIO DO IMPACTO AO SEGMENTO III E TERMINAL

Setor Origem: PROTOCOLO  
Setor Destino: GS

A

Volume: 1 de 1



SEMA/MT - Secretaria de Estado do Meio

ILMO. Sr. Alexander Maia

Secretário Estadual do Meio Ambiente em Mato Grosso

Palácio Paiaguás, Rua C

CEP: 78050-970

Cuiabá - Mato Grosso

**Assunto: Protocolo Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), referente ao Segmento III e Terminal de Rondonópolis da Ferronorte.**

Prezado Senhor,

Venho através desta, encaminhar o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) referente à implantação do Segmento III da Ferronorte, no trecho entre Itiquira e Rondonópolis, e do Terminal de Rondonópolis, conforme solicitado em Ofício n.º 287/2011 – DILIC/IBAMA, do IBAMA – Órgão responsável pelo licenciamento ambiental do referido empreendimento.

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

Atenciosamente,

  
Renata Twardowski Ramalho

Gerência de Projetos de Infraestrutura

ENTRADA



02013.001/11-95  
MMA/IBAMA - CUIABÁ/MT

DATA: 30/03/2011

Fis.: 212  
Proc.: 6633/08  
Rubr.: *fm*

Carta nº 053/GPI/11

D O C U M E N T O

Curitiba, 29 de Março de 2011.

A

Superintendência do IBAMA em Cuiabá

**Ramiro Hofmeister de Almeida Martins-Costa**

**Superintendente do Ibama em Mato Grosso**

Av. Rubens de Mendonça, 5350, Bairro Morada da Serra

78055-900 Cuiabá – MT

**Assunto: Protocolo Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), referente ao Segmento III e Terminal de Rondonópolis da Ferronorte.**

Prezada Senhora,

Venho através desta, encaminhar o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) referente à implantação do Segmento III da Ferronorte, no trecho entre Itiquira e Rondonópolis, e do Terminal de Rondonópolis, conforme solicitado em Ofício nº 287/2011 – DILIC/IBAMA, do IBAMA – Órgão responsável pelo licenciamento ambiental do referido empreendimento.

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

Atenciosamente,

*Renata Twardowski Ramalho*  
**Renata Twardowski Ramalho**

**Gerência de Projetos de Infraestrutura**

1977-1978  
MICO

Carta nº 069/GPI/11

Curitiba, 29 de Março de 2011.

Ao

SVS - Secretaria de Vigilância em Saúde – Ministério da Saúde

ILMO. Sr. Jarbas Barbosa da Silva Junior

Esplanada dos Ministérios, Bloco G, Edifício Sede, 1º andar

Brasília - DF

CEP: 70.058-900

**Assunto: Protocolo Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), referente ao Segmento III e Terminal de Rondonópolis da Ferronorte.**

Prezado Senhor,

Venho através desta, encaminhar o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) referente à implantação do Segmento III da Ferronorte, no trecho entre Itiquira e Rondonópolis, e do Terminal de Rondonópolis, conforme solicitado em Ofício nº 287/2011 – DILIC/IBAMA, do IBAMA – Órgão responsável pelo licenciamento ambiental do referido empreendimento.

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

Atenciosamente,

*Renata Twardowski Ramalho*

Renata Twardowski Ramalho

Gerência de Projetos de Infraestrutura

**RECEBIDO**  
PROTOCOLO/GAB:SVS/MS  
Em 19/04/2011 às 11:00  
[assinatura]

EMILIANO



Ministério do Esporte

SECRETARIA EXECUTIVA

EXTRATOS DE TERMOS ADITIVOS

ESPÉCIE: 1º Termo Aditivo ao Convênio nº 717891/2009.
CONCEDENTE: União, por intermédio do Ministério do Esporte - CNPJ 02.961.362/0001-74.
CONVENIENTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE AQUIRAZ/CE - CNPJ: 07.911.696/0001-57.
OBJETO: O presente Termo Aditivo tem por fim prorrogar o prazo de vigência do Convênio 717891/2009, até 30 de junho de 2012.
DATA DE ASSINATURA: 28 de março de 2011.
SIGNATÁRIOS: WALDEMAR MANOEL SILVA DE SOUZA, Secretário Executivo/ME - C.P.F. 377.643.655-72, FÁBIO ROBERTO HANSEN, Secretário Nacional de Esporte Educacional - C.P.F. 858.601.829-53, e EDSON SA, Prefeito do Município de Aquiraz/CE - CPF 017.421.083-34.
PROCESSO: 58701.001652/2009-91.

ESPÉCIE: Terceiro Termo Aditivo ao Convênio nº 704516/2009.
CONCEDENTE: União, por intermédio do Ministério do Esporte - CNPJ 02.961.362/0001-74.
CONVENIENTE: ASSOCIAÇÃO CULTURAL JACUIPENSE/BA - CNPJ: 13.227.020/0001-41.
OBJETO: O presente Termo Aditivo tem por fim prorrogar o prazo de vigência do Convênio 704516/2009, até 31 de agosto de 2011.
DATA DE ASSINATURA: 11 de abril de 2011.
SIGNATÁRIOS: WALDEMAR MANOEL SILVA DE SOUZA, Secretário Executivo/ME - C.P.F. 377.643.655-72, e ALIRIO DANTAS DE AZEVEDO FILHO, Presidente da Associação Cultural Jacuipe/BA - C.P.F. 178.961.345-00.
PROCESSO: 58000.002609/2009-40.

ESPÉCIE: Primeiro Termo Aditivo ao Convênio nº 717508/2009.
CONCEDENTE: União, por intermédio do Ministério do Esporte - CNPJ 02.961.362/0001-74.
CONVENIENTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVA OLINDA DO NORTE/AM - CNPJ: 04.477.600/0001-04.
OBJETO: O presente Termo Aditivo tem por fim prorrogar o prazo de vigência do Convênio 717508/2009, de 23 de março de 2011, até o dia 23 de junho de 2012.
DATA DE ASSINATURA: 23 de março de 2011.
SIGNATÁRIOS: WALDEMAR MANOEL SILVA DE SOUZA, Secretário Executivo/ME - C.P.F. 377.643.655-72, FÁBIO ROBERTO HANSEN, Secretário Nacional de Esporte Educacional - C.P.F. 858.601.829-53, e ADENILSON LIMA REIS, Prefeito do Município de Nova Olinda do Norte/AM - CPF 444.899.192-04.
PROCESSO: 58701.001860/2009-90.

ESPÉCIE: Segundo Termo Aditivo ao Convênio nº 701831/2008.
CONCEDENTE: União, por intermédio do Ministério do Esporte - CNPJ 02.961.362/0001-74.
CONVENIENTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA/CE - CNPJ: 07.954.605/0001-60.
OBJETO: O presente Termo Aditivo tem por fim alterar a Cláusula Quarta do Convênio nº 701831/2008 originalmente assinado, visando aumentar o valor da Contrapartida de Bens e Serviços, atendendo a solicitação do Conveniente.
DATA DE ASSINATURA: 08 de abril de 2011.
SIGNATÁRIOS: WALDEMAR MANOEL SILVA DE SOUZA, Secretário Executivo/ME - C.P.F. 377.643.655-72, REJANE PENNA RODRIGUES, Secretária Nacional de Desenvolvimento do Esporte e do Lazer - C.P.F. 324.147.220-53, e LUIZIANNE DE OLIVEIRA LINS, Prefeita do Município de Fortaleza/CE - CPF: 382.085.633-15.
PROCESSO: 58701.001997/2008-63.

EXTRATO DE CONVÊNIO Nº 755414/2011

ESPÉCIE: Convênio que celebram entre si a União, por intermédio do Ministério do Esporte - CNPJ 02.961.362/0001-74 e a CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DO DESPORTO ESCOLAR-CBDE/DF - CNPJ 03.953.020/0001-75.
OBJETO: O presente convênio tem por objeto o apoio financeiro para o 22º Campeonato Mundial de Futebol de Campo Escolar, na cidade de Fortaleza/CE, no período de 10 a 18 de abril de 2011.
DESPA: Os recursos decorrentes do presente Convênio são provenientes do Ministério do Esporte, Orçamento Geral da União, no valor de R\$ 1.878.116,00 (hum milhão, oitocentos e setenta e oito mil e cento e dezesseis reais), no Programa de Trabalho 27.812.8028.2626.0001, Natureza de Despesa 33.50.41, Fonte de Recursos 100 e R\$ 39.152,00 (trinta e nove mil e cento e cinquenta e dois reais), referentes à contrapartida de recursos financeiros, perfazendo o valor total de R\$ 1.917.268,00 (hum milhão, novecentos e dezessete mil e duzentos e sessenta e oito reais).
NOTA DE EMPENHO: 2011NE800310 de 08 de abril de 2011, UG/Gestão: 180002/00001.
VIGÊNCIA: O presente Convênio vigorará por 60 (sessenta) dias a partir da data de sua assinatura, para a execução do objeto expresso no Plano de Trabalho.
DATA DE ASSINATURA: 08 de abril de 2010.
SIGNATÁRIOS: WALDEMAR MANOEL SILVA DE SOUZA, Secretário Executivo, C.P.F. 377.643.655-72, WADSON NATHANIEL RIBEIRO, Secretário Nacional de Esporte Educacional, C.P.F. 033.330.476-40 e ROBSON LOPES AGUIAR, Secretário-Geral da Confederação Brasileira do Desporto Escolar - CBDE/DF - C.P.F. 554.034.251-87.
PROCESSO Nº: 58701.000720/2011-19.

SUBSECRETARIA DE PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E ADMINISTRAÇÃO

EXTRATO DE PRORROGAÇÃO DE OFÍCIO

CONCEDENTE: Ministério do Esporte
CONVENIENTE/VIGÊNCIA: Entidade privada, conforme a seguir:
OBJETO: Prorrogação "de ofício", de acordo com a Portaria Interministerial nº 127, de 29 de maio de 2008, capítulo II, da formalização do instrumento, Art. 30, VI. CONVENIENTE: Associação dos Mutuários e Moradores do Conjunto Santa Erelvina e Adjaçães ACITEL/SP. Nº Convênio: 751001/2010. Vigência: 03/04/2012.

COORDENAÇÃO-GERAL DE PRESTAÇÃO DE CONTAS

EXTRATO DE PRORROGAÇÃO DE OFÍCIO

CONCEDENTE: Ministério do Esporte
CONVENIENTE/VIGÊNCIA: Entidade privada, conforme a seguir:
OBJETO: Prorrogação "de ofício", de acordo com a Portaria Interministerial nº 127, de 29 de maio de 2008, capítulo II, da formalização do instrumento, Art. 30, VI. CONVENIENTE: AGÊNCIA GOIANA DE ESPORTE E LAZER-AGELGO. Nº CONVÊNIO: 742501/2010. VIGÊNCIA: 03/04/2012.

Ministério do Meio Ambiente

AGÊNCIA NACIONAL DE ÁGUAS

AVISO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 1, DE 11 DE ABRIL DE 2011

O Diretor-Presidente da Agência Nacional de Águas - ANA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 63, inciso XVII, do Regimento Interno, aprovado pela Resolução nº 567, de 17 de agosto de 2009, torna público que a DIRETORIA COLEGIADA, em sua 397ª Reunião Ordinária, realizada em 4 de abril de 2011, com fundamento no art. 4º, inciso XIX da Lei nº 9.984, de 17 de julho de 2000, e tendo em vista o que consta no Processo nº 02501.000641/2011-18 comunica, aos interessados, a abertura da Audiência Pública nº 001/2011, conforme informações abaixo:

Objeto da Audiência: Aperfeiçoar a proposta de resolução sobre compras e contratações de obras e serviços pelas entidades delegatárias das funções de agência que substituirá a Resolução ANA nº 424/2004.
Documento: Minuta da Resolução
Modalidade: Não Presencial
Período de Contribuição: das 8h do dia 12 de abril de 2011 às 18h do dia 12 de maio de 2011
Forma de Participação: por meio eletrônico, via correio ou entregues no Protocolo

Material de Apoio: disponível no Portal das Audiências Públicas da ANA - www.ana.gov.br
Fale conosco: audienciapublica@ana.gov.br

VICENTE ANDREU

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

EXTRATO DE CONTRATO Nº 8/2011

Nº Processo: 02001006393201061. Contratante: INSTITUTO BRAS DO MEIO AMBIENTE -DOS REC NAT RENOVAVEIS. CNPJ Contratado: 10416289000188. Contratado: PROJETA COMERCIO E SERVICOS DE -MANUTENCAO LTDA ME. Objeto: Prestação de serviços de vidrariaçao, com fornecimento de material e mão-de-obra.
Fundamento Legal: Pregão eletrônico nº 04/2011. Vigência: 11/04/2011 a 31/12/2011. Valor Total: R\$108.499,00. Fonte: 250193034 - 2011NE800211. Data de Assinatura: 11/04/2011.

(SICON - 11/04/2011) 193099-19211-2011NE800002

DIRETORA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

AVISOS

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA torna público que recebeu e aceitou o Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) referente ao licenciamento ambiental das obras de implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis, sob responsabilidade da América Latina Logística Malha Norte S. A., que interceptará os municípios de Rondonópolis e Itiquira, no Estado do Mato Grosso, e, também, a quem interessar, que no período de 45 (quarenta e cinco) dias, a contar da data de publicação deste edital, poderá ser solicitada Audiência Pública, conforme determina a Resolução CONAMA nº 009, de 03 de dezembro de 1987.

Ainda em atendimento ao disposto na Resolução CONAMA nº 009/87, torna-se público que se encontra à disposição, para consulta, nos locais a seguir relacionados, cópia do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) do referido empreendimento: IBAMA/SEDE - SCEN, Avenida L4 Norte, Trecho 02, Edifício Sede do IBAMA, Bloco A, Sala 09 - Brasília/DF; Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) - SBN, Quadra 01, Bloco D - Edifício Palácio do Desenvolvimento - Brasília/DF; Secretaria de Vigilância em Saúde do Ministério da Saúde (SVS/MS) - Esplanada dos Ministérios, Bloco G, Edifício Sede, 1º Andar - Brasília/DF; Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) - EQSW, 103/104, Bloco C, Complexo Administrativo - Setor Sudoeste - Brasília/DF; Fundação Nacional do Índio (FUNAI) - SRTVS, Quadra 702/902, Projeção A - Edifício Lex, 2º andar - Sala 228 - Brasília/DF; Fundação Cultural Palmares - SCS, Quadra 09 - Edifício Parque da Cidade Corporate, Torre B, 2º Andar - Brasília/DF; Superintendência do IBAMA no Estado do Mato Grosso - Avenida Rubens de Mendonça, 5350 - Bairro Morada da Serra - Cuiabá/MT; Superintendência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) no Estado do Mato Grosso - Rua Sete de Setembro, 390 - Centro - Cuiabá/MT; Superintendência Regional do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) no Estado do Mato Grosso - Rua E, Quadra 15 - Cuiabá/MT; Secretaria de Estado de Meio Ambiente (SEMA/MT) - Palácio Paiguanas - Cuiabá/MT; Prefeitura Municipal de Itiquira - Praça Frei Liberato, 311 - Centro - Itiquira/MT; Prefeitura Municipal de Rondonópolis - Avenida Duque de Caxias, Pátio Municipal - Vila Aurora - Rondonópolis/MT.

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA informa que recebeu e aceitou o respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA e RIMA) da atividade de Extração de Sedimento Bioturbado Marinho (SBM), localizada no litoral do Estado do Espírito Santo e informa a quem interessar possa, que, no período de 45 (quarenta e cinco) dias, a contar da data de publicação deste edital, poderá solicitar Audiência Pública, conforme determinação da Resolução CONAMA nº 009, de 03 de dezembro de 1987. Para tanto, em atendimento ao disposto no Art. 11 da Resolução CONAMA nº 001/86, torna público que se encontram à disposição, para consulta, nos locais a seguir relacionados, cópias do EIA e do RIMA do referido empreendimento: IBAMA Sede - SCEN, Trecho 2, Ed. Sede - IBAMA, Bloco A, Brasília/DF; Superintendência do IBAMA no Espírito Santo/ES, Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, Nº 2.487 Bento Ferreira, Vitória - ES; IEMA - Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos - BR 262 KM 0 - Pátio Porto Velho - s/n - Jardim América - Cariacica - ES - Unidade Gestora da Área de Proteção Ambiental Costa das Aletas - Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - EQSW 103/104, Bloco "C", Complexo Administrativo, Setor Sudoeste - Brasília/DF; Prefeitura Municipal de Serra - Secretaria de Meio Ambiente - SIEMMA - Rua Rômulo Castello, 18 - Centro - Serra - ES.; Prefeitura Municipal de Vitória - Secretaria de Meio Ambiente e Prefeitura Municipal de Vitória - Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, 1927 - Bento Ferreira, Vitória, ES.; e apenas o RIMA: Associação dos Catadores de Caranguejo Mato Verde - Bairro Nova Carapina - Município da Serra - ES.; Associação dos Pescadores de Carapuz - Rua Alcino Rosa - Bairro de Carapuz - Município da Serra - ES.; Associação dos Pescadores de Nova Almeida, Rua Romana - Bairro de Nova Almeida/Município da Serra; Associação dos Pescadores de Bicanga - Bairro de Bicanga - Município da Serra - ES.; Associação dos Pescadores de Jacaraipé - Bairro de Jacaraipé/Município da Serra - ES; Avenida Abdo Saad; Associação dos Pescadores de Manguinhos - Rua Siciliano Abrel de Almeida - Bairro de Manguinhos - Município da Serra - ES.

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA torna público que recebeu e aceitou a solicitação de realização de Audiência Pública referente ao licenciamento ambiental das obras de duplicação da BR-470/SC, Trecho Navegantes - Divisa SC/RS, cuja área de influência atinge os municípios de Indaial, Gaspar, Blumenau, Ilhota e Navegantes. As Audiências Públicas ocorrerão nos locais a seguir relacionados: em 28 de abril de 2011 será realizada Audiência Pública às 19 horas, na Sociedade Esportiva Recreativa Cultural Salto do Norte, localizada na Rua Engenheiro Udo, nº 154, no Bairro Salto do Norte, no município de Blumenau/SC, para apresentação e discussão do Estudo de Impacto Ambiental - EIA e do respectivo Relatório de Impacto Ambiental - RIMA. Em 29 de abril de 2011 será realizada Audiência Pública às 19 horas, na Sociedade Recreativa 1º de Maio, situada na Rua Manoel Evaldo Müller, nº 2492, Bairro Machados, no município de Navegantes/SC, para apresentação e discussão do Estudo de Impacto Ambiental - EIA e do respectivo Relatório de Impacto Ambiental - RIMA.

Ressalta-se que continua à disposição, para consulta, nos locais a seguir relacionados, cópia do Estudo de Impacto Ambiental - EIA e respectivo Relatório de Impacto Ambiental - RIMA do referido empreendimento: IBAMA/SEDE - SCEN, Av. L4 Norte, Trecho 02, Edifício Sede do IBAMA, Bloco "A", Sala 09, Brasília/DF; Instituto Do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) - SBN Quadra 02 - Ed. Central Brasília - 6º andar - Brasília/DF; Fundação Nacional do Índio (FUNAI) - SRTVS, Quadra 702/902, Projeção A - Ed. Lex 2º andar - Sala 228 - Brasília/DF; Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) - Setor Bancário Norte - Ed. Palácio do Desenvolvimento - Brasília/DF; Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) - EQSW, 103/104, Bloco "C", Complexo Administrativo, Setor Sudoeste - Brasília/DF; Fundação Cultural Palmares - Setor Bancário Sul, Quadra 02, Lote 11 - Térreo - Edifício Eucy Meireles - Brasília/DF; Superintendência do IBAMA no Estado de Santa Catarina - Avenida Mauro Ramos, 1113 - Centro - Florianópolis/SC; Prefeitura Municipal de Indaial - Avenida Getúlio Vargas, 123 - Centro - Indaial/SC; Prefeitura Municipal de Gaspar - Rua Coronel Aristiliano Ramos, 435 - Praça Getúlio Vargas - Centro - Gaspar/SC; Prefeitura Municipal de Blumenau - Rua XV de Novembro, 420 - Centro - Blumenau/SC; Prefeitura Municipal de Ilhota - Rua Leoberto Leal, 160 - Centro - Ilhota/SC; Prefeitura Municipal de Navegantes - Rua João Emílio, 100 - Centro - Navegantes/SC.

GISELA DAMM FORATTINI
Diretora

FINN FINNICO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE – MMA  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA  
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco A, Brasília – DF CEP: 70.818-900  
Tel.: (0xx) 61 3316.1071, Fax: (0xx) 61 3316.1166 – URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 152 /2011 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 02 de maio de 2011.

À Senhora

**Renata Twardowsky Ramalho Bonikowski**

Coordenadora de Licenciamento de Novos Projetos

América Latina Logística – ALL

Rua Emílio Bertolini, 100 – Vila Oficinas

CEP. 82920-030 – Curitiba/PR

Tel: (41) 2141.8668 / Fax: (41) 2141.7366

Assunto: **Licenciamento Ambiental Ramal de Rondonópolis – ALL Malha Norte.**

Senhora Coordenadora,

1. No âmbito do licenciamento ambiental do “Ramal Ferroviário de Rondonópolis – América Latina Logística Malha Norte S. A.” encaminhado, para viabilização da Audiência Pública a ser realizada no município de Rondonópolis/MT em 17/05/2011, o Regulamento para a realização da Audiência Pública, demonstrando as diretrizes de estrutura, andamento e organização da mesma, além dos formulários padrão “Folha para Questionamento” e “Lista de Presença”.
2. Destaco que tais documentos não poderão ser modificados, devendo ser disponibilizados na Audiência Pública da forma como apresentados.
3. Ressalto, ainda, que os encargos da realização e organização da Audiência Pública são de responsabilidade do empreendedor, devendo englobar: organização, contratação de cerimonial e disponibilização de material de apoio (material de escritório, computadores, impressora, “datashow”, etc.). Obrigatoriamente, devem ser providenciados serviços de gravação em áudio e vídeo da Audiência Pública, para posterior anexação ao processo.
4. Em tempo, informo que a ALL deverá disponibilizar cópia do EIA/RIMA para consulta da população durante a Audiência Pública.
5. Coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,

  
**MARCUS VINÍCIUS LEITE CABRAL DE MELO**  
Coordenador de Licenciamento de Transportes – Rodovias e Ferrovias

EMILIANO





EMILIO





EMERSON





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

**REGULAMENTO PARA REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A., A SER REALIZADA NO SEGUINTE DIA, LOCAL E HORÁRIO:**

**Data:** 17/05/2011

**Local:** URAMB - União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

**Horário:** 19:00 horas.

Art. 1º - O presente Regulamento trata dos procedimentos a serem observados na Audiência Pública para discussão do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) referente ao licenciamento ambiental das Obras de Implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis, sob responsabilidade da América Latina Logística Malha Norte S. A., que interceptará os municípios de Rondonópolis e Itiquira, no Estado do Mato Grosso.

Art. 2º - Os presentes à Audiência Pública deverão assinar a Lista de Presença.

Art. 3º - A Audiência será constituída por uma Mesa Diretora e um Plenário.

Art. 4º - A Mesa Diretora será composta pelo Presidente, pelo Secretário Executivo, pelo representante do Órgão Estadual de Meio Ambiente, pelo representante do empreendedor e por autoridades federais, estaduais e municipais convidadas pelo IBAMA.

§1º A Audiência será presidida e coordenada pelo IBAMA, que mediará os debates.

§2º Caberá ao Secretário Executivo a coordenação do registro dos participantes da Audiência Pública, em lista de presença, constando nome, número do documento de identidade, telefone e Instituição que representa, assim como a preparação da respectiva ata.

EMERSON

- Art. 5º - Todos os documentos apresentados à Mesa Diretora serão recebidos e juntados ao processo administrativo de licenciamento ambiental do empreendimento, devendo ser citados no decorrer da Audiência Pública.
- Art. 6º - A audiência terá início com uma abertura oficial seguida de pronunciamento do Presidente da Mesa Diretora, acerca dos objetivos da mesma e da sequência dos trabalhos a serem desenvolvidos, informando aos participantes sobre os procedimentos constantes deste Regulamento, a serem observados durante a sessão.  
Parágrafo Único – A critério do Presidente, será dada a palavra aos demais componentes da mesa que quiserem dela fazer uso.
- Art. 7º - O IBAMA apresentará o estado do processo de licenciamento em 10 (dez) minutos. Na sequência será realizada apresentação pelo empreendedor sobre o empreendimento e seus objetivos, com duração máxima de 30 (trinta) minutos.
- Art. 8º - A equipe técnica responsável pela elaboração do EIA/RIMA terá o prazo de 45 (quarenta e cinco) minutos para realizar exposição técnica sobre os estudos desenvolvidos, que deverá ser em linguagem clara e objetiva.
- Art. 9º - Será concedido um intervalo de 15 (quinze) minutos para inscrição dos debatedores, podendo ser prorrogado, caso seja necessário, e com a devida permissão do Moderador.  
Parágrafo Único – As inscrições ao debate serão feitas por escrito, a partir do preenchimento do formulário próprio, a ser distribuído aos presentes.
- Art. 10º - Para a etapa dos debates, a mesa terá sua composição simplificada. Será composta apenas pelo Presidente, pelo Secretário, pelos representantes do empreendedor e da empresa responsável pelos estudos.
- Art. 11º - O Presidente abrirá os debates, obedecendo rigorosamente à ordem das inscrições chegadas à mesa, podendo os questionamentos ser feitos em bloco, a critério da mesa.  
§1º O Presidente deverá conduzir os debates com firmeza, não permitindo apartes ou manifestações extemporâneas de qualquer natureza.  
§2º Os esclarecimentos e/ou respostas deverão ter a duração máxima de 03 (três) minutos, tempo eventualmente prorrogável a critério do Presidente.  
§3º O participante inscrito poderá, se for o caso, solicitar esclarecimentos adicionais, através de manifestação oral, no tempo de 03 (três) minutos, eventualmente prorrogável a critério do Presidente da mesa.  
§4º Os esclarecimentos adicionais solicitados deverão ter a duração máxima de 03 (três) minutos, eventualmente prorrogável a critério do Presidente da mesa.  
§5º O participante inscrito não poderá ceder o seu tempo para somar ou transferir para outro.

EMERGENCY



§6º Os questionamentos ou eventuais esclarecimentos que não forem possíveis de serem atendidos, terão um prazo de 15 (quinze) dias para serem enviados ao IBAMA, que providenciará o respectivo encaminhamento aos interessados.

Art. 12º - Posteriormente à realização da Audiência Pública, será lavrada a correspondente Ata, que deverá ser assinada pelo Presidente, pelo Secretário, pelo representante do empreendedor e pelas autoridades participantes, se assim o desejarem, passando a ser parte integrante do processo administrativo correspondente, juntamente com os demais documentos pertinentes.

Art. 13º - O encerramento será realizado pelo Presidente da Mesa Diretora.

§1º Todos os documentos entregues por ocasião da Audiência Pública serão anexados ao processo.

§2º A fita de gravação da Audiência Pública será anexada ao processo administrativo de licenciamento do empreendimento, em curso no IBAMA.

Art. 14º - Por um prazo de 10 (dez) dias úteis, a contar da data da realização da Audiência Pública, o IBAMA receberá comentários, manifestações e sugestões que serão anexados ao respectivo processo administrativo de licenciamento do empreendimento, em análise no IBAMA.

EMILIANO

221  
6623/08  
J.M.



**Ministério do Meio Ambiente**

**AGÊNCIA NACIONAL DE ÁGUAS**

**AVISO DE LICITAÇÃO  
CONCORRÊNCIA Nº 1/ANA/2011**

Objeto: Contratação de empresa especializada na prestação de serviços de capacitação para atender as necessidades dos profissionais integrantes dos órgãos gestores de recursos hídricos dos Estados do Ceará, Paraíba e Rio Grande do Norte, no âmbito do Projeto de Integração do Rio São Francisco com as Bacias Hidrográficas do Nordeste Setentrional - PISF. Edital: 04/05/2011, site: www.ana.gov.br. Abertura das Propostas: dia 20/06/2011 às 09h30. Endereço: Setor Policial, Área 5, Quadra 3, Bloco "M", Sala de Reuniões - Brasília DF.

MARIA VERÔNICA DE QUEIROZ A. BRAGA  
Presidente da Comissão Especial de Licitação.

**INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE  
E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS**

**ENTRATO DE TERMO ADITIVO Nº 1/2011**

Número do Contrato: 10/2010, Nº Processo: 02001009431200901. Contratante: INSTITUTO BRAS DO MEIO AMBIEN E -DOS REC NAT RENOVAVEIS. CNPJ Contratado: 02421421000111. Contratado: INTELIG TELECOMUNICACOES LTDA. -Objeto: Prorrogação do prazo de vigência por mais 12 meses de 13/04/11 a 13/04/12. Fundamento Legal: Art 57 II lei 8.666/93 e cláusula 11º do contrato 10/10 Vigência: 13/04/2011 a 13/04/2012. Valor Total: R\$698.111,65. Fonte: 250193034 - 2011NE800018. Data de Assinatura: 13/04/2011.

(SICON - 03/05/2011) 193099-19211-2011NE800002

**EDITAIS**

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA torna pública a realização de Audiência Pública referente ao licenciamento ambiental das obras de implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis, sob respon-

sabilidade da América Latina Logística Malha Norte S. A., que interceptará os municípios de Rondonópolis e Itiquira, no Estado do Mato Grosso. A Audiência Pública ocorrerá em 17 de maio de 2011, às 19 horas, na URAMB - União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitalugna, nº 2007 - Jardim Guaranã, Rondonópolis/MT, para apresentação e discussão do Estudo de Impacto Ambiental - EIA e do respectivo Relatório de Impacto Ambiental - RIMA do empreendimento. Ressalta-se que continua à disposição, para consulta, nos locais a seguir relacionados, cópia do Estudo de Impacto Ambiental - EIA e respectivo Relatório de Impacto Ambiental - RIMA do empreendimento: IBAMA/SEDE - SCEN, Avenida L4 Norte, Trecho 02, Edifício Sede do IBAMA, Bloco A, Sala 09 - Brasília/DF; Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) - SBN, Quadra 01, Bloco D - Edifício Palácio do Desenvolvimento - Brasília/DF; Secretaria de Vigilância em Saúde do Ministério da Saúde (SVS/MS) - Esplanada dos Ministérios, Bloco G, Edifício Sede, 1º Andar - Brasília/DF; Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) - EQSW, 103/104, Bloco C, Complexo Administrativo - Setor Sudoeste - Brasília/DF; Fundação Nacional do Índio (FUNAI) - SRTVS, Quadra 702/902, Projeção A - Edifício Lex, 2º andar - Sala 228 - Brasília/DF; Fundação Cultural Palmares - SCS, Quadra 09 - Edifício Parque da Cidade Corporate, Torre B, 2º Andar - Brasília/DF; Superintendência do IBAMA no Estado do Mato Grosso - Avenida Rubens de Mendonça, 5350 - Bairro Morada da Serra - Cuiabá/MT; Superintendência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) no Estado do Mato Grosso - Rua Sete de Setembro, 390 - Centro - Cuiabá/MT; Superintendência Regional do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) no Estado do Mato Grosso - Rua E, Quadra 15 - Cuiabá/MT; Secretaria de Estado de Meio Ambiente (SEMA-MT) - Palácio Paiaguás, Rua C - Cuiabá/MT; Prefeitura Municipal de Itiquira - Praça Frei Liberato, 311 - Centro - Itiquira/MT; Prefeitura Municipal de Rondonópolis - Avenida Duque de Caxias, Pátio Municipal - Vila Aurora - Rondonópolis/MT.

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA torna pública que recebeu e aceitou a solicitação de realização de Audiência Pública referente ao licenciamento ambiental das obras para implantação do Ramal Ferroviário Sudeste do Pará - RFSP /PA, cuja área de influência atingirá os municípios de Parauapebas e Canaã dos Carajás. As Audiências Públicas ocorrerão nos locais a seguir relacionados: em 18 de maio de 2011 às 18:30 horas, na Escola Futuro Educacional, localizada na Rua Angelim, s/n, Bairro Novo Horizonte, no município de Canaã dos

Carajás/PA, para apresentação e discussão do Estudo de Impacto Ambiental - EIA e do respectivo Relatório de Impacto Ambiental - RIMA. Em 19 de maio de 2011 será realizada Audiência Pública às 18:30 horas, na Escola Municipal Chico Mendes, no município de Parauapebas/PA, para apresentação e discussão do Estudo de Impacto Ambiental - EIA e do respectivo Relatório de Impacto Ambiental - RIMA. Ressalta-se que continua à disposição, para consulta, nos locais a seguir relacionados, cópia do Estudo de Impacto Ambiental - EIA e respectivo Relatório de Impacto Ambiental - RIMA do referido empreendimento: IBAMA/SEDE - SCEN, Av. L4 Norte, Trecho 02, Edifício Sede do IBAMA, Bloco "A", Sala 09, Brasília/DF; Instituto Do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) - SBN Quadra 02 - Ed. Central Brasília - 6º andar - Brasília/DF; Fundação Nacional do Índio (FUNAI) - SRTVS, Quadra 702/902, Projeção A - Ed. Lex, 2º andar - Sala 228 - Brasília/DF; Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) - Setor Bancário Norte - Ed. Palácio do Desenvolvimento - Brasília/DF; Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) - EQSW, 103/104, Bloco "C", Complexo Administrativo, Setor Sudoeste - Brasília/DF; Fundação Cultural Palmares - Setor Bancário Sul, Quadra 02, Lote 11, Térreo - Edifício Lucy Meireles - Brasília/DF; Superintendência do IBAMA no Estado do Pará - Avenida Conselheiro Furtado, nº 1303, Batista Campos66035-350 Belém - PA; Prefeitura Municipal Canaã dos Carajás - Rua Tancredo Neves, S/N - Centro, CEP 68.537-000. Prefeitura Municipal de Parauapebas - Rua da Liberdade, s/n Rio Verde - Parauapebas - PA - CEP: 68515-000.

GESELA DAMM FORATTINI  
Diretora de Licenciamento Ambiental

**AVISO DE LICITAÇÃO  
PREGÃO Nº 3/2011**

Objeto: Pregão Eletrônico - Aquisição de fornecimento de Material de Expediente que deverá suprir as necessidades do IBAMA/SUPES/PA e das suas Unidades e Bases Avançadas no referido exercício. Total de Itens Licitados: 00034 - Edital: 04/05/2011 de 08h30 às 17h00 e de 14h às 17h00. ENDEREÇO: Av. Conselheiro Furtado nº 1303 Batista Campos - BELÉM - PA. Entrega das Propostas: a partir de 04/05/2011 às 08h30 no site www.comprasnet.gov.br. Abertura das Propostas: 17/05/2011 às 10h01 site www.comprasnet.gov.br. Informações Gerais: O valor a ser cobrado pelo Edital é de R\$ 7,25 (sete reais e vinte e cinco centavos).

JOSÉ LUIZ DE LIMA MELO  
Preposto

(SIDEV - 03/05/2011) 193099-19211-2011NE800002

**GERÊNCIA EXECUTIVA EM JUÍNA**

**EDITAL DE INTIMAÇÃO**

O Gerente Executivo do IBAMA em Juína-MT, no uso de suas atribuições legais, pelo presente Edital, faz INTIMAÇÃO do interessado abaixo relacionado, por se encontrar em lugar incerto e não sabido, não procurado e/ou recusado o recebimento, para apresentação de alegações finais, nos termos do Artigo 122, do Decreto Federal nº 6.514/2008, no prazo de 10 dias a partir da publicação do presente.

Interessado	CPF/CNPJ	Nº DO PROCESSO	Nº AI
LUCAS ALVES SIROQUEIRA	001.536.271-07	02055.000035/2008-02	503207/D

Vista do respectivo processo poderá ser obtida junto a Gerência Executiva do IBAMA em Juína à Av. dos Jambos, 1725 no bairro Centro - Fone (66) - 3566.1923.

JOHNNY ALEX DREHMER

**SUPERINTENDÊNCIA NO ACRE**

**ENTRATO DE CONTRATO Nº 4/2011**

Nº Processo: 02002000119201159. Contratante: INSTITUTO BRAS DO MEIO AMBIEN E -DOS REC NAT RENOVAVEIS. CNPJ Contratado: 07278888000178. Contratado: J. L. F. DA SILVA - ME - Objeto: Fornecimento parcelado de gêneros alimentícios, para atender os animais do CETAS. Fundamento Legal: Lei nº 10.520/02, Decreto nº 3555/00, Decreto nº 3.722.01, LC nº 123/06, Dec. nº 6.204/07 e suas alterações. Vigência: 02/05/2011 a 01/04/2012. Valor Total: R\$14.020,70. Fonte: 174193034 - 2011NE800063. Data de Assinatura: 02/05/2011.

(SICON - 03/05/2011) 193099-19211-2011NE800062

**ENTRATO DE CONTRATO Nº 5/2011**

Nº Processo: 02002000119201159. Contratante: INSTITUTO BRAS DO MEIO AMBIEN E -DOS REC NAT RENOVAVEIS. CNPJ Contratado: 13286217000151. Contratado: D S MAIA LIMA - Objeto: Fornecimento parcelado de gêneros alimentícios para os animais do CETAS. Fundamento Legal: Lei nº 10.520/02, Dec nº 3.555/Dec nº 5.450/05, Dec nº 3.722/01, LC nº 123/06, Dec nº 6.204/07 e suas alterações. Vigência: 02/05/2011 a 01/04/2012. Valor Total: R\$7.927,82. Fonte: 174193034 - 2011NE800062. Data de Assinatura: 02/05/2011.

(SICON - 03/05/2011) 193099-19211-2011NE800062

Este documento pode ser verificado no endereço eletrônico <http://www.in.gov.br/autenticidade.html>, pelo código 00032011050400135

**SUPERINTENDÊNCIA NO AMAZONAS**

**EDITAIS DE INTIMAÇÃO**

A Superintendência Estadual do IBAMA no Amazonas, no uso de suas atribuições legais, pelo presente edital INTIMA os interessados abaixo relacionados, da NOTIFICAÇÃO ADMINISTRATIVA, haja vista que o Aviso de Recebimento-AR não ter sido assinado pelo autuado, ocasionando dúvidas quanto à ciência do mesmo, fica intimado a efetuar o pagamento do débito em qualquer agência bancária, ou apresentação de defesa ou impugnação escrita, no prazo de 20 (vinte) dias a partir da publicação do presente, sob pena de incorrer em acréscimo de juros e multa de mora, e inclusão no Cadastro Informativo dos créditos não quitados do setor público federal-CADIN e, inscrição do débito em Dívida Ativa da União, com posterior ajuizamento de Execução Judicial, conforme dispõe Instrução Normativa nº 14 de 15 de maio de 2009 e demais legislação pertinente.

INTERESSADO	CPF/CGC	PROCESSO	NºAI
LINDALVA RAMOS DE OLIVEIRA	07749066268	02005.002071/07-15	474539/D

A Superintendência Estadual do IBAMA no Amazonas, no uso de suas atribuições legais, pelo presente edital INTIMA os interessados abaixo relacionados, da NOTIFICAÇÃO ADMINISTRATIVA, por se encontrar em lugar incerto e não sabido, fica intimado a efetuar o pagamento do débito em qualquer agência bancária, ou apresentação de defesa, ou impugnação inscrita, no prazo de 20 (vinte) dias a partir da publicação do presente, sob pena de incorrer em acréscimo de juros e multa de mora, e inclusão no Cadastro Informativo dos créditos não quitados do setor público federal-CADIN e, inscrição do débito em Dívida Ativa da União, com posterior ajuizamento de Execução Judicial, conforme dispõe Instrução Normativa nº 14 de 15 de maio de 2009, demais legislação pertinente.

INTERESSADO	CPF/CGC	PROCESSO	NºAI
MICIAS FILHO FERNANDES DE SOUZA	77596706215	02005.002055-06-71	474481/D

Fica assegurado o direito de vistas dos respectivos processos, aos interessados, na Superintendência Estadual do IBAMA no Amazonas, com sede à Rua Ministro João Gonçalves de Souza s/nº - Br 319 - Km 01 - Distrito Industrial em Manaus/Amazonas, das 08:00 às 12:00 e das 13:00 às 17:00 horas. Caso já tenha ocorrido o pagamento, mas por qualquer motivo ainda não ocorreu sua Baixa, o interessado deve apresentar o comprovante de pagamento para que seja efetuada a regularização da pendência.

LIVIA ANDRADE DE MATOS LEAL  
Chefe de Diga

MÁRIO LÚCIO DA SILVA REIS  
Superintendente

Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2001, que institui a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE – MMA  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA  
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco A, Brasília – DF CEP: 70.818-900  
Tel.: (0xx) 61 3316.1071 – Fax: (0xx) 61 3316.1166 – URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 397/2011 – DILIC/IBAMA

Brasília, 09 de maio de 2011.

À Sua Excelência o Senhor  
**José Carlos Junqueira de Araújo**  
Prefeito Municipal de Rondonópolis  
Avenida Duque de Caxias, Pátio Municipal – Vila Aurora  
78.740-100 – Rondonópolis/MT  
Telefone: (66) 3411.3500

Assunto: **Convite para a Audiência Pública para discussão do EIA/RIMA das “Obras de Implantação do Ramal de Rondonópolis – ALL Malha Norte”.**

Excelentíssimo Senhor Prefeito,

1. Convido V.Ex.<sup>a</sup> a participar da Audiência Pública para discussão do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) referente ao licenciamento ambiental das “Obras de Implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis, sob responsabilidade da América Latina Logística Malha Norte S. A.”, que interceptará os municípios de Rondonópolis e Itiquira, no Estado do Mato Grosso, a ser realizada em 17 de maio de 2011, às 19:00h, na URAMB – União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.
2. A tempo, informo que cópia do referido EIA/RIMA foi protocolado pela América Latina Logística Malha Norte S. A. nessa Prefeitura, em 30 de março do corrente ano, por meio da Carta nº 052/GPI/11.

Atenciosamente,

**GISELA DAMM FORATTINI**  
Diretora de Licenciamento Ambiental

FAX TRANSMITIDO EM:
13 / 05 / 11
AS 17 : 35 H
RESPONSÁVEL:
LILIAN
FAX Nº:

Eni Milano



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE – MMA  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA  
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco A, Brasília – DF CEP: 70.818-900  
Tel.: (0xx) 61 3316.1071 – Fax: (0xx) 61 3316.1166 – URL: http://www.ibama.gov.br

Ofício nº 398 /2011 – DILIC/IBAMA

Brasília, 04 de maio de 2011.

Ao Senhor  
**Luiz Fernando de Almeida**  
Presidente  
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN  
SBN Q02 – Ed. Central Brasília – 6º andar  
CEP 70040-904 – Brasília/DF  
Tel: (61) 3414.6137 – Fax: (61) 3414.6134

Assunto: **Convite para a Audiência Pública para discussão do EIA/RIMA das “Obras de Implantação do Ramal de Rondonópolis – ALL Malha Norte”.**

Senhor Presidente,

1. Convido Vossa Senhoria a participar da Audiência Pública para discussão do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) referente ao licenciamento ambiental das “Obras de Implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis, sob responsabilidade da América Latina Logística Malha Norte S. A.”, que interceptará os municípios de Rondonópolis e Itiquira, no Estado do Mato Grosso, a ser realizada em 17 de maio de 2011, às 19:00h, na URAMB – União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

2. A tempo, informo que cópia do referido EIA/RIMA foi protocolado pela América Latina Logística Malha Norte S. A. na Superintendência do IPHAN em Mato Grosso, em 30 de março do corrente ano, por meio da Carta nº 066/GPI/11.

Atenciosamente,

**GISELA DAMM FORATTINI**  
Diretora de Licenciamento Ambiental

IPHAN/Presidência

Recebi o Original

Em, 04/05/11

Às 17:28h

Fabrcia

ENI DRAMICO

Fls.: 224  
Proc.: 6622/08  
Rubr.: *[assinatura]*



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE – MMA  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA  
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco A, Brasília – DF CEP: 70.818-900  
Tel.: (0xx) 61 3316.1071 – Fax: (0xx) 61 3316.1166 – URL: http://www.ibama.gov.br

Ofício nº 399/2011 – DILIC/IBAMA

Brasília, 04 de maio de 2011.

Ao Senhor  
**Zulu Araújo**  
Presidente  
Fundação Cultural Palmares  
Setor Comercial Sul – SCS, Quadra 09 – Edifício Parque da Cidade Corporate, Torre B, 2º Andar  
CEP: 700308-200 – Brasília/DF  
Feno: (61) 3424-0100 Fax: (61) 3226-0351

**Assunto: Convite para a Audiência Pública para discussão do EIA/RIMA das “Obras de Implantação do Ramal de Rondonópolis – ALL Malha Norte”.**

Senhor Presidente,

1. Convido Vossa Senhoria a participar da Audiência Pública para discussão do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) referente ao licenciamento ambiental das “Obras de Implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis, sob responsabilidade da América Latina Logística Malha Norte S. A.”, que interceptará os municípios de Rondonópolis e Itiquira, no Estado do Mato Grosso, a ser realizada em 17 de maio de 2011, às 19:00h, na URAMB – União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.
2. A tempo, informo que cópia do referido EIA/RIMA foi protocolado pela América Latina Logística Malha Norte S. A. nessa Fundação, em 01 de abril do corrente ano, por meio da Carta nº 068/GPI/11.

Atenciosamente,

FUNDAÇÃO CULTURAL PALMARES/FCO  
SCS-B QUADRA 09 EDIFÍCIO PARQUE  
CIDADE CORPORATE - TORRE - B  
CEP 70308-200

**GISELA DAMM FORATTINI**  
Diretora de Licenciamento Ambiental

**PROTOCOLO GERAL/FCP/MINC**  
Recebemos originais em 05/05/2011  
Às 09:44 hs  
Assinatura: *[assinatura]*



Fls.: 225  
Proc.: 6622/11  
Subr.:  
PROTOCOLO GERAL/ICMBio  
RECEBIDO EM 09/05/2011  
AS 09:11 DIGITAL 0246880  
ASSINATURA: Ana Paula



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE – MMA  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA  
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco A, Brasília – DF CEP: 70.818-900  
Tel.: (0xx) 61 3316.1071 – Fax: (0xx) 61 3316.1166 – URL: http://www.ibama.gov.br

Ofício nº 406/2011 – DILIC/IBAMA

Brasília, 09 de maio de 2011.

Ao Senhor

**Rômulo José Fernandes Barreto Mello**

Presidente

Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade- ICMBIO  
EQSW 103/104, Bloco C, Complexo Administrativo- Setor Sudoeste  
70.670-350 – Brasília/DF  
Tel: (61) 3341.9101

**Assunto: Convite para a Audiência Pública para discussão do EIA/RIMA das “Obras de Implantação do Ramal de Rondonópolis – ALL Malha Norte”.**

Senhor Presidente,

1. Convido Vossa Senhoria a participar da Audiência Pública para discussão do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) referente ao licenciamento ambiental das “Obras de Implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis, sob responsabilidade da América Latina Logística Malha Norte S. A.”, que interceptará os municípios de Rondonópolis e Itiquira, no Estado do Mato Grosso, a ser realizada em 17 de maio de 2011, às 19:00h, na URAMB – União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

2. A tempo, informo que cópia do referido EIA/RIMA foi protocolado pela América Latina Logística Malha Norte S. A. nesse Instituto, em 01 de abril do corrente ano, por meio da Carta nº 065/GPI/11.

Atenciosamente,

**GISELA DAMM FORATTINI**  
Diretora de Licenciamento Ambiental

EMERSON

S.: 226  
OC.: 0633/08  
[Handwritten signature]



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE – MMA  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA  
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco A, Brasília – DF CEP: 70.818-900  
Tel.: (0xx) 61 3316.1071 – Fax: (0xx) 61 3316.1166 – URL: http://www.ibama.gov.br

Ofício nº 401/2011 – DILIC/IBAMA

Brasília, 09 de maio de 2011.

À Senhora

**Julia Paiva**

Coordenadora-Geral de Gestão Ambiental – CGGAM

Fundação Nacional do Índio – FUNAI

SEPS, Quadra 702/902, Projeção A – Ed. Lex, 2º andar – Sala 228

70.390-025 / Brasília – DF

Telefone: (061) 3313-3652 / Fax: (061) 3313-3914



**Assunto: Convite para a Audiência Pública para discussão do EIA/RIMA das “Obras de Implantação do Ramal de Rondonópolis – ALL Malha Norte”.**

Senhora Coordenadora-Geral,

1. Convido Vossa Senhoria a participar da Audiência Pública para discussão do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) referente ao licenciamento ambiental das “Obras de Implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis, sob responsabilidade da América Latina Logística Malha Norte S. A.”, que interceptará os municípios de Rondonópolis e Itiquira, no Estado do Mato Grosso, a ser realizada em 17 de maio de 2011, às 19:00h, na URAMB – União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

2. A tempo, informo que cópia do referido EIA/RIMA foi protocolado pela América Latina Logística Malha Norte S. A. nessa Fundação, em 01 de abril do corrente ano, por meio da Carta nº 063/GPI/11.

Atenciosamente,

**GISELA DAMM FORATTINI**  
Diretora de Licenciamento Ambiental

Blank rectangular stamp area with faint lines and text.

**EMERANCO**

Faint handwritten text at the bottom of the page.



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE – MMA  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA  
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco A, Brasília – DF CEP: 70.818-900  
Tel.: (0xx) 61 3316.1071 – Fax: (0xx) 61 3316.1166 – URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 402/2011 – DILIC/IBAMA

Brasília, 09 de maio de 2011.

À Sua Excelência o Senhor  
**Nani José Sander**  
Prefeito Municipal de Itiquira  
Praça Frei Liberato, 311 – Centro  
78.790-000 – Itiquira/MT  
Telefone: (65) 3491.1061

**Assunto: Convite para a Audiência Pública para discussão do EIA/RIMA das “Obras de Implantação do Ramal de Rondonópolis – ALL Malha Norte”.**

Excelentíssimo Senhor Prefeito,

1. Convido V.Ex.<sup>a</sup> a participar da Audiência Pública para discussão do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) referente ao licenciamento ambiental das “Obras de Implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis, sob responsabilidade da América Latina Logística Malha Norte S. A.”, que interceptará os municípios de Rondonópolis e Itiquira, no Estado do Mato Grosso, a ser realizada em 17 de maio de 2011, às 19:00h, na URAMB – União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.
2. A tempo, informo que cópia do referido EIA/RIMA foi protocolado pela América Latina Logística Malha Norte S. A. nessa Prefeitura, em 29 de março do corrente ano, por meio da Carta nº 051/GPI/11.

Atenciosamente,

  
**GISELA DAMM FORATTINI**  
Diretora de Licenciamento Ambiental

EMILIANO





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE – MMA  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA  
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco A, Brasília – DF CEP: 70.818-900  
Tel.: (0xx) 61 3316.1071 – Fax: (0xx) 61 3316.1166 – URL: http://www.ibama.gov.br

Ofício nº 403 /2011 – DILIC/IBAMA

Brasília, 09 de maio de 2011.

Ao Senhor

**Rolf Hackbart**

Presidente

Instituto do Nacional de Colonização e Reforma Agrária – INCRA

SBN Q 01, Bloco D – Ed. Palácio do Desenvolvimento

CEP 70.057-900 – Brasília/DF

Tel: (61) 3411.7474

**Assunto: Convite para a Audiência Pública para discussão do EIA/RIMA das “Obras de Implantação do Ramal de Rondonópolis – ALL Malha Norte”.**

Senhor Presidente,

1. Convido Vossa Senhoria a participar da Audiência Pública para discussão do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) referente ao licenciamento ambiental das “Obras de Implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis, sob responsabilidade da América Latina Logística Malha Norte S. A.”, que interceptará os municípios de Rondonópolis e Itiquira, no Estado do Mato Grosso, a ser realizada em 17 de maio de 2011, às 19:00h, na URAMB – União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

2. A tempo, informo que cópia do referido EIA/RIMA foi protocolado pela América Latina Logística Malha Norte S. A. nesse Instituto, em 01 de abril do corrente ano, por meio da Carta nº 064/GPI/11.

Atenciosamente,

**GISEIA DAMM FORATTINI**  
Diretora de Licenciamento Ambiental

INCRA
Recebido na GABT - 2
Em 09/05/11
As 17h17
Bruno

EMERSON

2011/12/14

DATE	2011/12/14
TIME	10:00
BY	...
...	...



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE – MMA  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA  
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco A, Brasília – DF CEP: 70.818-900  
Tel.: (0xx) 61 3316.1071 – Fax: (0xx) 61 3316.1166 – URL: http://www.ibama.gov.br

Ofício nº 404 /2011 – DILIC/IBAMA

Brasília, 04 de maio de 2011.

Ao Senhor

**Jarbas Barbosa da Silva Junior**

Secretário de Vigilância em Saúde do Ministério da Saúde  
Esplanada dos Ministérios, Bloco G, Edifício Sede, Sobreloja  
70.058-900 – Brasília/DF  
Tel: (61) 3315.3646 / 3277

**Assunto: Convite para a Audiência Pública para discussão do EIA/RIMA das “Obras de Implantação do Ramal de Rondonópolis – ALL Malha Norte”.**

Senhor Secretário,

1. Convido Vossa Senhoria a participar da Audiência Pública para discussão do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) referente ao licenciamento ambiental das “Obras de Implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis, sob responsabilidade da América Latina Logística Malha Norte S. A.”, que interceptará os municípios de Rondonópolis e Itiquira, no Estado do Mato Grosso, a ser realizada em 17 de maio de 2011, às 19:00h, na URAMB – União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

2. A tempo, informo que cópia do referido EIA/RIMA foi protocolado pela América Latina Logística Malha Norte S. A. nessa Secretaria, em 01 de abril do corrente ano, por meio da Carta nº 069/GPI/11.

Atenciosamente,

  
**GISELA DAMM FORATTINI**  
Diretora de Licenciamento Ambiental

Ministério da Saúde  
Secretaria de Vigilância em Saúde  
Recebido em 05/05/11  
Ass. [assinatura] às 10h.

EMILIANO





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE – MMA  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA  
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco A, Brasília – DF CEP: 70.818-900  
Tel.: (0xx) 61 3316.1071 – Fax: (0xx) 61 3316.1166 – URL: http://www.ibama.gov.br

Ofício nº 405/2011 – DILIC/IBAMA

Brasília, 09 de maio de 2011.

Ao Senhor  
**Alexander Maia**  
Secretário  
Secretaria Estadual do Meio Ambiente em Mato Grosso  
Palácio Paiaguás, Rua C  
78.050-970 – Cuiabá/MT  
Tel: (65) 3613.7200

**Assunto: Convite para a Audiência Pública para discussão do EIA/RIMA das “Obras de Implantação do Ramal de Rondonópolis – ALL Malha Norte”.**

Senhor Secretário,

1. Convido Vossa Senhoria a participar da Audiência Pública para discussão do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) referente ao licenciamento ambiental das “Obras de Implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis, sob responsabilidade da América Latina Logística Malha Norte S. A.”, que interceptará os municípios de Rondonópolis e Itiquira, no Estado do Mato Grosso, a ser realizada em 17 de maio de 2011, às 19:00h, na URAMB – União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.
2. A tempo, informo que cópia do referido EIA/RIMA foi protocolado pela América Latina Logística Malha Norte S. A. nessa Secretaria, em 30 de março do corrente ano, por meio da Carta nº 054/GPI/11.

Atenciosamente,

**GISELA DAMM FORATTINI**  
Diretora de Licenciamento Ambiental





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE – MMA  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA  
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco A, Brasília – DF CEP: 70.818-900  
Tel.: (0xx) 61 3316.1071 – Fax: (0xx) 61 3316.1166 – URL: <http://www.ibama.gov.br>

Fis	231
Nº	6633/08
Rubr.	<i>AFM</i>

Mem. nº 355/2011 – DILIC/IBAMA

Brasília, 04 de maio de 2011.

**Ao Sr. Superintendente do IBAMA em Cuiaba/MT  
Ramiro Hofmeister de Almeida Martins-Costa**

**Assunto: Audiência Pública para discussão do EIA/RIMA referente à implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis.**

1. Referente ao licenciamento ambiental das obras de implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis, sob responsabilidade da América Latina Logística Malha Norte S. A., que interceptará os municípios de Rondonópolis e Itiquira, no Estado do Mato Grosso, comunico que será realizada Audiência Pública no dia 17 de maio de 2011, às 19:00h, na URAMB - União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.
2. Em razão disso, convido V. S.<sup>a</sup> a participar da referida Audiência Pública com vistas a presidir a mesa diretora e coordenar os debates, além da possibilidade da participação de um servidor do Núcleo de Licenciamento Ambiental dessa Superintendência.

Atenciosamente,

  
GISELA DAMM FORATTINI  
Diretor de Licenciamento Ambiental

EMILIANO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA  
Diretoria de Licenciamento Ambiental  
Coordenação-Geral de Transportes, Mineração e Obras Cíveis  
Coordenação de Transportes  
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900  
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3225-0445 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

## TERMO DE ANEXAÇÃO

Registro que, na data de 04 de maio de 2011, foram redistribuídas no presente processo as seguintes peças, já que a data incorreta indicada na Memória de Reunião (24/09/2009 e não 17/09/2008) levou à inclusão equivocada dos documentos:

- Memória de Reunião (folha 233);
- Lista de Presença (folha 234).

  
GIULIANA COUSIN BERGHELLA  
Analista Ambiental - Matrícula 1365161  
Técnica Responsável pelo Processo - TRP

COMPTON



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

SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900  
Tel.: (0xx) 61 3316-1071 Fax: (0xx) 61 3316-1166 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

## MEMÓRIA DE REUNIÃO

**Local:** IBAMA - Sede

**Data:** 24/09/2008

**Horário:** 10h30

**Assunto:** Segmento 3 - Ramal de Rondonópolis

**Participantes:** Lista Anexa

- a) A reunião iniciou-se com a apresentação dos participantes, tanto do IBAMA quanto dos responsáveis por cada meio para elaboração do estudo. A empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA é a Companhia Ambiental, sendo que os protocolos relativos ao plano de fauna efetuados pela Tetraplan devem ser desconsiderados, para o que se faz necessária a protocolo de ofício formalizando essa substituição.
- b) Com relação as alternativas locais apresentadas, foi informado pela empresa o desconhecimento da alternativa denominada "Ponte de Pedra".
- c) Passou-se então a apresentação do plano de trabalho para elaboração do EIA/RIMA.
- d) MEIO BIÓTICO

- o plano de fauna a ser proposto apresentado traz uma revisão dos dados de fauna existentes para o local;

- o plano apresentado carece ainda de imagem com a localização dos pontos amostrados;

- a idéia é se trabalhar com as matas de galeria e remanescentes de cerrado, totalizando entre de 3 ou 4 pontos de amostragem, o que poderá ser revisto após nova avaliação;

- com relação ao esforço, o IBAMA informou que a padronização da amostragem vem sendo praticada pelo IBAMA, sendo que o esforço deverá ser 'menos intensa' nesse trecho em comparação com o anterior;

- com relação à apresentação de dados, a empresa questionou o que é necessário, propondo: lista de espécies, avaliação do esforço, índices de diversidade, abundancia, riqueza, dominância e similaridade; foi citada ainda a curva do coletor, sendo que foi informado pelo IBAMA que quando do fechamento do TR base, o mesmo será encaminhado para empresa para ajustes;

- foi destacada a necessidade de avaliação de acesso e autorização dos proprietários, aos locais determinados para o levantamento de fauna, pensando na manutenção das parcelas para todo o monitoramento.

- com relação ao tempo de amostragem, o IBAMA informou que pode ser proposto um tempo de 5 dias total;

- a DILIC orienta a marcação de todos os animais capturados, devendo ainda ser ouvida a DBFLO que emite a licença de coleta e captura;

- a proposta será protocolada no IBAMA para aprovação;

e) MEIO FÍSICO

- com relação ao imageamento aéreo, a solicitação da empresa é substituir a imagem de 1:25000 para 1:30000, solicitando o uso exclusivo das mesmas, em substituição inclusive à de 1:10000; o IBAMA irá avaliar a possibilidade, e responderá posteriormente. Caso o projeto executivo seja elaborado sobre 1:10000, não existe nenhum impedimento da empresa em adquirir as imagens;
- com relação à qualidade de água foi solicitado que a avaliação não seja feita apenas sobre índices de qualidade de água voltados para consumo, como o IQA, e sim voltados para manutenção da integridade dos processos ecológicos do local, além de aspectos como a contribuição de agrotóxicos, e disponibilidade de água;

f) MEIO SOCIOECONOMICO

- vai ser percorrido ao trecho todo, por uma equipe formada por um economista, um sociólogo, um arqueólogo e mais alguns técnicos, para avaliar todas as comunidades existentes, após a análise criteriosa dos dados secundários levantados;
- assim que a portaria do IPHAN for emitida, será encaminhada ao IBAMA;
- na verificação das Terras Indígenas existentes na área não foi identificada nenhuma próxima ao traçado, sendo que deverá ser refeita; o mesmo se aplica para as comunidades tradicionais;
- foram apresentadas solicitações referentes a área de saúde e segurança do trabalho, por órgão vinculado ao Ministério da Saúde, que deverá ser encaminhada a empresa pelo IBAMA
- com relação a portaria referente à saúde e segurança de trabalho, o IBAMA irá encaminhar as orientações devidas à FERRONORTE;

g) ÁREA DE INFLUENCIA

- a empresa informou que tem usado 500m para área de influencia direta para meio físico e biótico, por apresentar características similares a ADA;
- foi determinado pelo IBAMA que as áreas não sejam fixas, e sim avaliadas para cada meio, e devem ser apresentadas em reunião de acompanhamento periódico;

h) ALTERNATIVAS LOCACIONAIS

- foi solicitado que seja apresentado um quadro comparativo entre as alternativas locais, e as justificativas da alternativa escolhida, considerando-se tanto parâmetros de projeto quanto os aspectos ambientais;
- o terminal onde desemboca o Ramal de Rondonópolis deve ser considerado neste mesmo EIA/RIMA para o licenciamento conjunto, e no caso da presença de abastecimento e armazenamento de combustíveis deve ser seguida a Resolução CONAMA 273/00; deve ser apresentado inclusive as previsões futuras de crescimento do terminal.

*[Handwritten signatures and notes in blue ink]*

*Medeiros?*

*30/06/00*

*2.2.00*

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



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

SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900  
 Tel.: (0xx) 61 3316-1071 Fax: (0xx) 61 3307-1308 - URL: http://www.ibama.gov.br

**LISTA DE PRESENÇA**

ASSUNTO: FERRO NORTE - RAMAL RONDONÓPOLIS LOCAL: IBAMA - SEDE DATA: 24/09/2009.

NOME	ORGÃO/SETOR	TELEFONE	E-MAIL
GIULIANA COUSIN BERGHELLA	IBAMA/DILIC/COTRA	01 3316.1765	GIULIANA.BERGHELLA@IBAMA.GOV.BR
LUDMILA L.A. BRITO	IBAMA/DILIC/COTRA	61 33161718	ludmila.bruto@ibama.gov.br
PAULO RODRIGO R. BRENNY	IBAMA/DILIC/COTRA	61 3316 1410	PAULO.BRENNY@IBAMA.GOV.BR
Daniel Santos Pinho	IBAMA/DILIC/COTRA	61 3316 1320	daniel.pinho@ibama.gov.br
JOSÉ DE ANCHIETA DOS SANTOS	FERRO NORTE/ALL/MATÓRIS	81 32314958	ama.anchieta@Tenr.com.br
Rossana Ribeiro Erminelli	Cia. Ambiental	41 3335-4177	rossana.ermineilli@globo.com
VINÍCIUS ABRILHOA	Cia. Ambiental	41 9985-7445	vabrilhoa@adl.com.br
PEDRO LUIZ FUONROS DIAS	Cia Ambiental	41 - 9234-3873	luis@ciaambiental.com.br
Fábio Duarte	Ferrovorte/ALL/Matris	41 9943-7608	Fabio@N&HURIO.COM.BR
FERNANDO ALBERTO PROCHMANN	CIA AMBIENTAL	41 9243-4833	AREA TECNICA @ CIAAMBIENTAL.COM.BR

FIS: 234  
 663308  
 PROC.: CANCELADO  
 21  
 9/10

EMIL BIANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

**AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A..**

Data : 17/05/2011

Local : URAMB – União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

**LISTA DE PRESENÇA**

	NOME	IDENTIDADE	TELEFONE	INSTITUIÇÃO	ASSINATURA
1	DAROS AUGUSTO TEODORO DA SILVA	6.114.921-0/PR	(41) 9666-9804	BIO SITU	
2	THIAGO TREVISAN FIORI	1057463315	(41) 96986447	ALL	
3	ZENATA FRANCO TREVISAN	23.984 0AB/PR	(41) 9926 0628	AU	
4	Lilian Martins	6313 673-1	(61) 3316 1071	IBAMA	
5	Patrícia Sumando	4610148	(61) 3316 1295	IBAMA	
6	GIULIANA COUSIN BERGHELLA	24407654-6	(61) 3316.1071	IBAMA	
7	Pedro Luis Fuentes Dias	3.291.153-6	(41) 3336-0888	CIA AMBIENTAL	
8	FERNANDO A. PIZOCCHMAN	3.603.912-6	(41) 3336-0888	CIA AMBIENTAL	
9	HELIO ROBERTO LINHARES OLIVEIRA	8969170-2	(41) 3336-0888	CIA AMBIENTAL	
10	Renata T. Romalho	6.080.995-0	(41) 9602-5733	ALL	
11	EDERSON PADILHA DA COSTA	8706128-0	(65) 99248178	ALL	
12	Rafael Luiz Matts	6617461-1	(65) 99258449	ALL	
13	MAURO SIMÕES DE ALMEIDA	2868864	(21) 35044711	ANTT	
14	LUIS GUILHERME R. COSTA	2107876	(21) 35044745	ANTT	
15	Vinicius Azeiteiro	43525948	(41) 32670819	CIA AMBIENTAL	
16	José Roberto Telce	9859749	66 3421-0398		
17	Emerson José Savelle	(69) 9944 9949	99044395087	Preferito	
18	SILVANA TAVARES DE ALBUQUERQUE	475335	41 9929 2188	ALL	

Fis: 235  
Proc: 6633/08  
Rubr: [assinatura]

EMILIANO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

**AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A.**

Data : 17/05/2011

Local : URAMB - União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairros, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 - Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

**LISTA DE PRESENÇA**

19	NOME	IDENTIDADE	TELEFONE	INSTITUIÇÃO	ASSINATURA
20	Arabela Cruz	3229199-4	9623-4030	Prefeeitura	<i>[Signature]</i>
21	Resdiana Ribeiro Ceminelli	07.757504	(41) 8803.8961	Cemurville & Marinho	<i>[Signature]</i>
22	CILENE A. CAVALINHO	6.251.441-8-PR	44.9685.0470	GEOMBIENTE	<i>[Signature]</i>
23	PAULO ROBERTO MATUCELLI	745863-PR	41 9603.6214	PLM Eng. TRAFS.	<i>[Signature]</i>
24	Carla Maria Isabel Riben	6027632-3	41-96005559	Bio City	<i>[Signature]</i>
25	Gusly Paula e Videla	25.256-07	41 3673-7876	Bio Atua	<i>[Signature]</i>
26	EMY DO CARMO BENTO RAMALHO	35.140.857/9	(66) 9653.4507	DEP. DE POL. DE TRAFS. 2.935	<i>[Signature]</i>
27	Raimundo H. Matus Costa	10216963-43	651 36489102	(BAMA MT)	<i>[Signature]</i>
28	Xueo Marcelo Miyakawa	883956-5	65136489100	IBAMA/MT	<i>[Signature]</i>
29	Paulo F. Bava de Camargo	2448553-8	(11) 3034-1446	Zanettini Arqueologia	<i>[Signature]</i>
30	Alexandre Juoco	445959	(65) 99716555	Sec. Estado. Biotopos	<i>[Signature]</i>
31	LUIZ MIGUEL MIRANDA	1926437-3	(65) 9973-0408	UFMT	<i>[Signature]</i>
32	Antonio Gabriel de Silva Jr	791987-2	(66) 8113-1880	Uzamb	<i>[Signature]</i>
33	ALÉSSANDRE V. SANDROS	961761-5SR-MT	(65) 98627202		<i>[Signature]</i>
34	Doucos Curcio Castro		65-9901-4078	EGMOP	<i>[Signature]</i>
35	Luísielva Jordai	301167539-34	76 130987	Condutor	<i>[Signature]</i>
36	Quilme Jordani	1572055-01	(66) 9999-0985	Condutor	<i>[Signature]</i>
37	Justino Oliveira Berges	6109778-3	(41) 9926-0119	Cio Ambiental	<i>[Signature]</i>

Fis: 286  
Proc: 6633/08  
Rubr.: *[Signature]*





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

**AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A..**

Data : 17/05/2011

Local : URAMB – União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

**LISTA DE PRESENÇA**

	NOME	IDENTIDADE	TELEFONE	INSTITUIÇÃO	ASSINATURA
38	Micheli Strodo	447209929	9977-3736	UFMT	Micheli Strodo
39	Jucilene Bocchi	15648978	9689-6119	UFMT	Jucilene Bocchi
40	D. AGMIR PIVANTE LINO	18005-15	9615-06.86	ANHANGUERA	Dagma P. Lino.
41	Emerson Rogério Rezende de Almeida	1871571-0	99770602	UFMT	Emerson Rogério Almeida
42	Suely Batista de Campos	0858593-8	96471548	ANHANGUERA	Suely Batista
43	Mona Lira Ramos Silva	111786-9	9662-9576	UFMT	Mona Lira
44	Selma Juliette Lopes	1310040-2	9217-0064	UFMT	Selma J. Lopes
45	Miguel An Mendes	4.450.579-7	9984.7038	ATC	Miguel An Mendes
46	WILSON SILVA ROCHA	815264	8616-3521	FUNDAÇÃO MT	Wilson Silva Rocha
47	PEDRO ALVES C. FILHO	1741491-1	99771527		
48	Jose Alves Soares	188295-6	96211821	Camara	Jose Alves Soares
49	MILTON MUTUM	163621	99841000	VEREADOR	Milton Mutum
50	ALMIK ARAUJO	476.249	99956192	URAMB/GRUPO ARAUJO	Almik Araujo
51	WILSON KANASHIRO	697048	9617-3718	UFMT	Wilson Kanashiro
52	Pedro Henrique Silva Bezerra	17458099	96633068	UFMT	Pedro Henrique Silva Bezerra
53	Francisco das Fontes Carvalho	17421828	96038452	UFMT	Francisco das Fontes Carvalho
54	Roberto Cedell Mendonça	81.342/TP	9978-6400	ANHANGUERA	Roberto Cedell Mendonça
55	Adriana Benevenuto	96570207	96739308	SSP/MT	Adriana Benevenuto

Fls 232  
Proc 6633/08  
Rubrica





SERVICÓ PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

**AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A.**

Data : 17/05/2011

Local : URAMB – União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

**LISTA DE PRESENÇA**

	NOME	IDENTIDADE	TELEFONE	INSTITUIÇÃO	ASSINATURA
56	José Augusto C. Jaramim	6123787-0		TEC EIA ENG. ACÚSTICA	[Assinatura]
57	Roberto N. Alam	1030227-1	91856-0753	União ATRIBUNA	[Assinatura]
58	Débora C. Marques	3688752-2	3423-4233	UFMT	[Assinatura]
59	Verônica Antunes	022503711-48	8119-1301	UFMT	[Assinatura]
60	Dejanir Aparecida	02989478	39028370	UFMT	[Assinatura]
61	Adriano Luiz de S. S. S.	535412 MT	81288399	Síndic. MT	[Assinatura]
62	Márcia Fátima de S. S.		99845766	UFMT	[Assinatura]
63	Cláudia B. B.	19150959	99711040	UFMT	[Assinatura]
64	Adriana	81241845		CESIVA	[Assinatura]
65	Normandes Matos da Silva	74063655	81168628	UFMT	[Assinatura]
66	Rosaneida Maria de S. S.	11478 SSPM	9292-7979	URAMB	[Assinatura]
67	Guilherme P. Bendeine	6312284-0	9995-0909	BANDEIRA GROUP	[Assinatura]
68	TIÊ PIRES Com ADAMENAS	4346962-9	3491-1101	CIA AMBIENTAL	[Assinatura]
69	Luiz Gustavo Lopes Douglas	13422120	96171248	Cia Ambiental	[Assinatura]
70	Nébia Leite da Silva	1846957-8	99014654	UFMT	[Assinatura]
71	Jorge Luiz Gomes Montenegro	3721-1372	373.94455-DF	UFMT/ARPA	[Assinatura]
72	PAULO JOSÉ F. SANTOS	3922-479	13496865	ARPA/Conselho	[Assinatura]
73	Carlos Henrique de Miranda	809197-MT	8114-7375	PROCON	[Assinatura]

Fis 238  
Proc 8833/08  
Br. [Assinatura]

EMERSON



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

**AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A..**

Data : 17/05/2011

Local : URAMB – União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

**LISTA DE PRESENÇA**

	NOME	IDENTIDADE	TELEFONE	INSTITUIÇÃO	ASSINATURA
74	Hydy Gleis S. S. Santos	1424088-2	66-9615-0297	Tecnólogo Ambiental	
75	Frederico A. Belfião	877-601	66-8401-5928	PERITURARIZ MT.	
76	Shomies Moch Nobite	1884456-1	66-96311722	UFMT	
77	Amirindo Riello	222.193	66 3423.7962	CRIXA	
78	Charmy Melo	427339	96323540		
79	Cláudio Fleury	999 219.712	9984.0260	Caçeiros	
80	JOSEF M. Azevedo	1452991-8	(41)99222411	Cia Ambiental	
81	Aline da Silva Gonçalves			UNIC	
82	Anderson Botelho	576189	66-9984466	VER.	
83	Luiz Fernando Silveira	—	92111965	UFMT	
84	Somira de O. Mendes	1993963-9	96220546	UFMT	
85	Cláudio do Carmo Almeida	1856504-2	(66)9688-2552	UNIC	
86	M. G. F. F. Rodrigues	2344498-6	(66)96111114	UNIC	
87	Gemilides	1048500-5	96015539	UNIC	
88	Thomaz Camargo		36651770	UNIC	
89	Guarioná dos Santos Lúcio	024.426.781-28	9613.1684	UNIC	
90	Maílza Lemos Barbosa		9996-9623	Unideup	
91	Felipe R. Godoy	21573628	669209-5298	ALL	

FIS 229  
 PROTO 663308  
 DATA: 17/05/2011  
 ASSINATURA:

EMERSON



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

**AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A.**

Data : 17/05/2011

Local : URAMB – União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

**LISTA DE PRESEÇA**

	NOME	IDENTIDADE	TELEFONE	INSTITUIÇÃO	ASSINATURA
92	Jairo Franco Suenino	8.880923	(66)34231583	ENG. AGRº	[Signature]
93	Clarissa Braga	4981671	(66)342388		[Signature]
94	Luiz Bazz N. Filho	877627	66-9615-3511		
95	Marcos Luiz de Paula	113182/D	6599283193	ENGº CIVIL	[Signature]
96	[Signature]	11595251	65-9617-8750	ENGº CIVIL	[Signature]
97	Raquel Romal de Silva	198.2482-3	66-9611-6561	Eng. Aquidol	[Signature]
98	[Signature]				
99	Isabel S. Barros	5.193946-0	66-9663778	professora	[Signature]
100	William Ribeiro Fenhero	1463112-1		Eng. Civilista	William R. Fenhero
101	Fri. Jaromach	9984	99642310	psop.	[Signature]
102	Vladimir Espinosa	244113-8	96282640	SEC. INF. ROD	[Signature]
103	JOSE MARCIO GUEDES	525581-	9984-4167	SEC. EST. TRANSPORTE	[Signature]
104	NEZIR RIBEIRO FREITAS	34221615	99842764	ADVOGADA	[Signature]
105	Maile Albuquerque				[Signature]
106	Maria Oliveira	10022506	9984-8550	UNISAL	[Signature]
107	Neuza de Moraes	283641		UMAS	[Signature]
108	Jose Carlos Linguier de Araujo	510286 SSP/GOI	9642-1951	PMR	[Signature]
109	Geoselito Prota	528486	99873056	Pecuarista	[Signature]

Fig 240  
663308





SERVICÓ PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A..

Data : 17/05/2011

Local : URAMB - União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 - Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

LISTA DE PRESENÇA

	NOME	IDENTIDADE	TELEFONE	INSTITUIÇÃO	ASSINATURA
110	AJURICABA AUGUSTO DE BUEIROZ	44240635-4 SSP	(66) 3422-8388	PAZCO VEIALES	<i>[Signature]</i>
111	<i>[Name]</i>	1982451-3 SSP-MT	34262760	CIDADE RONDONÓPOLIS	<i>[Signature]</i>
112	ALFREDO PINTO	72520451760	66 99010263	ARIZ. ASSOCIACAO	<i>[Signature]</i>
113	Roseneia Vianna	1391538-0	66.9643-3381	UFMT	<i>[Signature]</i>
114	ARMÊNIA M. GONCALVES	853472-2 SSP	9954-1365	UFMT	<i>[Signature]</i>
115	Esmeralda Fedei Roberto				
116	Silvane G. de Oliveira				
117	Jones Kelly	685 386 /MT	3423-4183	Transporte	<i>[Signature]</i>
118	Lucas Lopes Alves da Silva	744 213 SSP/MT	66.9551-4375	AdminA	<i>[Signature]</i>
119	Morgana Cristina U. da		9642-64-70		<i>[Signature]</i>
120	Flávia da Silva		9631-6877		<i>[Signature]</i>
121	Mônica dos S. Rondon	1984053-5 SSP	9642-8643	Assistencia	<i>[Signature]</i>
122	Baltazar Ferreira da Silva		9654578	EPT MT	<i>[Signature]</i>
123	Luciano Stevanany		(66) 96134343	UFMT	<i>[Signature]</i>
124	Diego Op da Costa	1907021-7	9659109	Ariz. Associacao	<i>[Signature]</i>
125	Patricia Requena		96446400	UNIC	<i>[Signature]</i>
126	Luiz Felipe Oliveira				<i>[Signature]</i>
127	Renata D. de Góis		9999-5654	UNIC	<i>[Signature]</i>

Fis 241  
6 6 3 3 / 0 8

EMILIANO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

**AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A..**

Data : 17/05/2011

Local : URAMB – União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

**LISTA DE PRESENÇA**

	NOME	IDENTIDADE	TELEFONE	INSTITUIÇÃO	ASSINATURA
128	Benedita da Silva	Ass. M. J. Liberdade	96427479		Benedita
129	João Teixeira B. Junior	29705855RMT	99964315	TECNOLOGO	João
130	Humerto de Campos	2/30052R2	99693/60	Professora	Humerto
131	MARCELO RENATO GUARIZI	17.832.222-2SP	96377808	UFMT	Marcelo
132	Sueli Souza	38.903142	9989.9124		Sueli Souza
133	Duogo Bezerra	189.28951	9995-2093	UFMT	Duogo
134	Osvaldo Taurino	02463504	99442760		Osvaldo
135	Reinaldo Ribeiro	164-527	9686-6413	PortualNEWS	Reinaldo
136	Joel Soares Luca	1138172	9637-5389	UNFANBORA	Joel
137	Kallita Gabriel B. de Silva	2180700-0	99771655	UFMT	Kallita
138	Edmarson. Amante	24712973	99878006	UNIC	Edmarson
139	Marcio Feitosa rodrigues	2143884	99858634	UNIC	Marcio
140	André Silveira	21824408	9603-1184	UNIC	André
141	Rafael Krantz		9622-8259	Unic	Rafael
142	CLAUDINEI RODRIGUES DE A. Almeida	15007200	9991-7901	UNIC	Claudinei
143	Wallace W. Amoral Junior		8429-4591	UNIC	Wallace
144	Clio César B. Bedeiros	1.121.975	9971-0369		Clio
145	Mara Caroline M. Luca	9203549-3	9647-5647	Unic	Mara

Fls. 242  
 6633/08  
 17/05/2011  
 URAMB

EMERSON





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

**AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A..**

Data : 17/05/2011

Local : URAMB – União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

**LISTA DE PRESENÇA**

	NOME	IDENTIDADE	TELEFONE	INSTITUIÇÃO	ASSINATURA
346	ANTONIO MIGUEL DA SILVA				
347	Aplaielle de Oliveira Silva				
348	João Ronyanre S. Santos	017-294.84.07	9601-1857	UNIC	João Ronyanre
349	Juliana A. Markus V. de Jesus	1900094-4	9903 4025	UFMT	Juliana
350	Isabela Suico de Brito Louzada	4650040	81051578	UFMT	Isabela Suico
351	Dibran Ferreira Rodrigues	37.504.	9636.8163	Nandador	Dibran
352	Genivaldo Genival Lima de Jesus	17587573	9686 96494	Unic	Genivaldo
353	Daniela da D. dos Santos	1567602-3	9662-3457	Unic	Daniela da D. dos Santos
354	Neide Lourenço Gomes	0496661616-14	96357059	Unic	Neide Lourenço
355	Mayara dos S. Santana	001.860.813	67-96989872	Unic	Mayara
356	Oliverando R. Silva		9663 4560		Oliverando
357	Edson Roberto	1.451.590	92113262	ALC	Edson
358	Adriano F.S. Salim	1930732-0	96874108	UFMT	Adriano
359	Raul Roberto	914.043041-34	9662 8252		Raul
360	Letícia do Silveira	030.322.930-84	9222-5446	UNJC	Letícia
361	Tania F. F. Martins	1237597-8	9961-0655	ALC	Tania
362	Regiane de Almeida	622892 MT	9611-4714	URAMB	Regiane
363	Quina Elina Kroth	84046272	8404 6272	UFMT	Quina

PIS  
 PRO  
 663308  
 243  
 2011

OMNIBUS





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

**AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A..**

Data : 17/05/2011

Local : URAMB – União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

**LISTA DE PRESENÇA**

	NOME	IDENTIDADE	TELEFONE	INSTITUIÇÃO	ASSINATURA
164	Glycom Fernando C. Almeida	2272923-2	(66)9955-7503	Unic	Glycom Fernando C.A.
165	SILVANO S. MACE DO	14267877	9989 8332	PROF. UNIC	Silvano S. Mace do
166	Laura M. Souza	—	99566737	Unic	Laura
167	Leonardo Rosa	47 913.203-3	9653-9635	UNIC	Leonardo
168	Dioni Pereira da Ubr		96218543	UNIC	Dioni
169	Bernon Araujo de Oliveira	568.479	9996 5498	Prefeitura	Bernon
170	Felma Sarany	120759.6	8405-2373	UNIC	Felma
171	Erwin Cristina de S. Augusto	735443701-82	9972-2230	UFMT	Erwin Cristina de Souza Augusto
172	Maura Moraes de Freitas	1590496-2	9927-6952	ALL	Maura
173	Karina dos Santos Borges	017718031-50	96488590	UFMT	Karina dos Santos
174	Roberto Augusto	14577488			Roberto Augusto
175	WILSON (SIND. TRAB. CONST. 742.277		9605-2809	SITICOM/SUL	Wilson
176	Glycom Fernando C. Almeida	2132774-2	9619-4279		Glycom Fernando
177	Vinicius Fernando	262 9948	66/96623122	Unic	Vinicius
178	Mariene de A. Freire	0100.4417-6	66-99847871		Mariene
179	NI DEBON CDA SILVA	0990972-7	66-9684-7938	FEITO OFICIA	Nilbona C. Silva
180	Charlaine de Fera dos Reis	2084851-0	66-9957-0754	UFMT	Charlaine de Fera
181	Gláucia Alves	14203310	96324661		Gláucia Alves

Fls  
66308  
249





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

**AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A.**

Data : 17/05/2011

Local : URAMB – União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

**LISTA DE PRESENÇA**

	NOME	IDENTIDADE	TELEFONE	INSTITUIÇÃO	ASSINATURA
182	Vulvin D. Barros		9888-9284	A. J. P. Wellington	
183	SANDRINEI de F. Silva	16279166	96470191	UNOPAR	
184	ANTONIO TASSIO S. DOMOND	3600224-2	96250507	UFMT	
185	Cláudia Ferreira de Moura	877.756	99945863	CM7 5º BPM	
186	Lucas Gomes	857292	99863440	PT	
187	Estiliana D. Araújo	135188-36	8632-4661		
188	Edyolma de Jesus Souza	35336426	34262203	UFMT	
189	Guilany Yasmin Carrara Batista		96647426	Anhangueira	
190	Suelen Aparecida				
191	Roberto Gomes				
192	ITAMAR T. TOMÉ-NOGUEIRA	45.981-4	9634-7292	CDL	
193	Marcel Thomas dos Reis	216948-7	96131643	UFMT	Marcel T. J. Reis
194	Rafael Ferreira Moraes	1599241-1	99541888	UFMT	Rafael F. Moraes
195	CARLOS JOSÉ RAVES	143180	99841507	CONST. BIS	
196	Antonio Carlos	1013686-0	99516690		
197	Diego da Silva	88541321	65 96043597	Web-Contexto	Diego da Silva
198	Adriano R. e Silva	353 374 7118			
199	Jose Severino da Silva Neto	0458687-8	99860679	Banco de Água	

Fls. 245  
 Pág. 663308  
 Rubrica: [assinatura]

Centro de Estudios  
Científicos





Fls 247  
Proc 663308



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A.

Data : 17/05/2011

Local : URAMB - União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 - Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

### FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: LUIZ MIGUEL DE MIRANDA

IDENTIDADE: 1926437-3 IFP/RJ

ENDEREÇO/TELEFONE: RUA "A" N°38 RES. ESMERALDA, BL.1, AP.54  
TERRA NOVA - CEP 78050-400 FONE: (65)9973-0408

ÓRGÃO: UFMT

PERGUNTAS: 1) POR QUE NÃO ESTÁ PREVISTO NO  
TERMINAL DE RONDONÓPOLIS O EMBARQUE DE  
COMINHOES EM VAÇÕES PROXIMAS? (FLIST ON CAR)?  
⇒ Direcionada a equipe de projeto de infraestrutura.



EMILIANO



Fls 248  
Proc 663308  
12



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A..

Data : 17/05/2011

Local : URAMB - União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 - Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

### FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: MIGUEL ANTONIO MENDES

IDENTIDADE: 4.450.579-7 SSP/PR

ENDEREÇO/TELEFONE: Rodovia BR 364, km 200  
PARQUE INDUSTRIAL JETOLASSO

ÓRGÃO: ATC - ASSOCIAÇÃO DOS TRANSPORTADORES DE CARGAS DO MATO GROSSO

CARGO: DIRETOR EXECUTIVO

PERGUNTAS: DIRECIONADA AOS REPRESENTANTES DA ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

ORAL

SALE PRICE

Fis 249  
Proc 663308



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

**AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A..**

*Data* : 17/05/2011

*Local* : URAMB – União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

### FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

**NOME:** pat Baltazar Ferreira de Melo

**IDENTIDADE:** \_\_\_\_\_

**ENDEREÇO/TELEFONE:** \_\_\_\_\_

**ÓRGÃO:** Comissão Pastoral da Terra de Mato Grosso

**PERGUNTAS:** \_\_\_\_\_

Pergunta OKTA



Call - 1100





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

**AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A..**

Data : 17/05/2011

Local : URAMB - União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 - Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

**FOLHA PARA QUESTIONAMENTO**

NOME: PAULO JOSÉ F SANTOS

IDENTIDADE: CONS. ESTADUAL M. AMBIENTE E ARPA.

ENDEREÇO/TELEFONE: 3422-4587

ÓRGÃO: \_\_\_\_\_

PERGUNTAS: 1 - Existem pendências a responder junto ao IBAMA referentes ao licenciamento ambiental? quais.

IBAMA

2 - A área de projeto de manobras e as ocupadas pelas empresas, será de propriedade da ALL? quem será o responsável pela sua manutenção?

ALL

3 - ORAL.

EMERSON

Fls 251  
Proc 663308  
SP  
gm



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A..

Data : 17/05/2011

Local : URAMB - União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 - Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

### FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

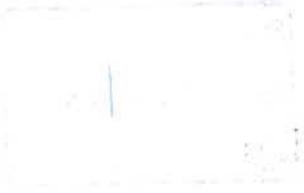
NOME: Cleyson Fernando Coutinho Almeida

IDENTIDADE: 2272923-2

ENDEREÇO/TELEFONE: \_\_\_\_\_

ÓRGÃO: Unic - Universidade de Luabá. (Curso de Agronomia)

PERGUNTAS: Quando começa as obras em Rondonópolis e quando termina?



EMERSON





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

**AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A..**

**Data :** 17/05/2011

**Local :** URAMB - União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 - Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

### FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

**NOME:** Janatan Santos

**IDENTIDADE:** 2201484-5

**ENDEREÇO/TELEFONE:** (66) 9617-5226

**ÓRGÃO:** Universidade UNIC-FA Cuiabá curso: Agronomia

**PERGUNTAS:** 1- Quanto tempo levou o estudo da Fauna e Flora para a construção da malha norte?  
2- Quando iniciará a construção?





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A.

Data : 17/05/2011

Local : URAMB - União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 - Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

### FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: Jorge Luiz Goues Monteiro

IDENTIDADE: 373.941 - SSP/DF

ENDEREÇO/TELEFONE: Rua Professor Domingos Aparecido dos Santos, nº 277, Rondonópolis - 9984-9692/3421-1372

ÓRGÃO: JFMT/ARPA

PERGUNTAS: Durante a apresentação não ficou claro o impacto na área urbana de Rondonópolis. A Prefeitura do município vai ampliar o perímetro urbano até o terminal da All, criando uma zona urbana linear com uma série de problemas futuros. Como a equipe pretende minimizar estes impactos?



Faint handwritten text or markings, possibly a date or reference number.

FRANCESCO  
FRANCESCO



Fls 254  
Proc 6633/08  
Publ. (8)



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

**AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A..**

Data : 17/05/2011

Local : URAMB - União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 - Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

**FOLHA PARA QUESTIONAMENTO**

NOME:

Wendemar Alves da Silva

IDENTIDADE:

RG 741 983 SSP-MT.

ENDEREÇO/TELEFONE:

9978-4375.

ÓRGÃO:

Secretaria Municipal de Meio Ambiente.

PERGUNTAS:

Como se trata de EIA/RIMA para fins de licenciamento ambiental, gostaria de saber que ao invés de um programa de apoio a atualização do Plano Diretor de Rondonópolis, que diga-se de passagem é bem recente ou seja, de dezembro de 2006 - porque não estabelecer um programa de apoio para elaboração do plano Diretor de organização urbana de Rondonópolis como instrumento de compensação ambiental, de fato e de direito na área ambiental!?

*(Handwritten signature)*

FRANCISCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A..

Data : 17/05/2011

Local : URAMB – União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

### FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: Joel Soares Lima

IDENTIDADE: UNIVERSIDADE ANTAQUEIRA - CURSO DE LOGÍSTICA

ENDEREÇO/TELEFONE: ROA 09, BR. 10 - RESIDENCIAL DEQUIDES (66) 9637-5984

ÓRGÃO: ALL-

PERGUNTAS: O que se tem feito ou qual estudo tem sido levantado para a questão do resíduo jogado ao solo no processo de descarga e carregamento, principalmente para os granéis; sabendo que esse processo provoca mal cheiro vindo a provocar alguns desconfortos para os usuários desses terminais?

EMERSON

Fis 258  
Proc 0633/08  
Rubr. [assinatura]



**AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A..**

Data : 17/05/2011

Local : URAMB – União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

**FOLHA PARA QUESTIONAMENTO**

NOME: WILSON KANASHIRO

IDENTIDADE: 697048

ENDEREÇO/TELEFONE: 9617.3718 RUA LEOPOLDINA P CAVALHO 380. VILA AURORA

ÓRGÃO: EMPRESA CONSULTORIA / IBAMA

PERGUNTAS: CIA AMBIENTAL: QUANTAS VEZES OU POR QUANTO TEMPO CONTINUARÁ O MONITORAMENTO DE FAUNA SILVESTRE APÓS EMISSÃO DA L. OPERAÇÃO?

IBAMA → AS INCURSOES DE MONITORAMENTO PREVISTAS PELA EMPRESA CONTEMPLAM AS EXIGÊNCIAS DA LEGISLAÇÃO VIGENTE?



PAID  
10/10/10



Fis 257  
Proc 6633/08  
Edu  
gmo



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A..

Data : 17/05/2011

Local : URAMB - União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 - Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

### FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: ALMIK, ARAUJO

IDENTIDADE: 476249

ENDEREÇO/TELEFONE: RUA 13 DE MAIO 1123  
3421-5667

ÓRGÃO: URAMB E GRUPO ARAUJO DE PESQUISA E  
EDUCAÇÃO AMBIENTAL

PERGUNTAS: COMO VAI SE DAR A FORMAÇÃO DE UM  
RE OPERA LOCAL? E SE A EMPRESA VAI AJUSTAR em  
PARQUES AMBIENTAIS LOCAIS?

09/11/2000

Fis 258  
Proc 6633/08  
Rubrica



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A..

Data : 17/05/2011

Local : URAMB – União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

### FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: ALFREDO RINTO FERREIRA  
66-99010263 - ALFREU4@HOTMAIL.COM

IDENTIDADE: 725204 SSP. GO

ENDEREÇO/TELEFONE: AV. CHIABA 223, CENTRO, A. E RURAL RA. CARIMA REG. POBRE DE PEDRA

ÓRGÃO: PREZIDENTE ASSOCIAÇÃO DOS PROD. RURAIS UNIÃO CARIMA. P-A CARIMA. RAO. MT.

PERGUNTAS: GOSTARIA DE SABER QUAL PROGRAMAÇÃO DO POS RONDONÓPOLIS É OTRASSADO SE ATINGE NOSSA COMUNIDADE QUE SEGUE DIRETO RUMO CHIABA. FUNDO DO AEROPORTO DE RONDONÓPOLIS.





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

**AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A..**

Data : 17/05/2011

Local : URAMB - União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 - Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

**FOLHA PARA QUESTIONAMENTO**

NOME: Waldson do C. Almeida

IDENTIDADE: 38565042

ENDEREÇO/TELEFONE: Rua Alameda dos Palmeiros / Jardim Adriana TEL. 9688-2557

ÓRGÃO: Univ Universidade de Curitiba

PERGUNTAS: Com a

Com a chegada do Terminal em nossa cidade quais os tipos de empregos serão gerados de imediato?

Você tem algum Email para passar para nos estamos mandando Curitiba? esta pergunta esta direcionada a ALL

EMERSON



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

**AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A..**

Data : 17/05/2011

Local : URAMB – União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

**FOLHA PARA QUESTIONAMENTO**

NOME: NORMANDES MATOS DA SILVA

IDENTIDADE: RG 740636 SSP/MS

ENDEREÇO/TELEFONE: Rod. Rondonópolis - Guiratinga Km06

ÓRGÃO: UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO - UFMT  
CAMPUS RONDONÓPOLIS

PERGUNTAS: No que se refere as ações de recuperação de áreas degradadas: o EIA/RIMA considerou, no âmbito dos estudos, o programa "MT LEGAL" de regulamentação ambiental, como forma de ação integrada, em termos de política ambiental?



EMERSON



Fis 261  
Proc 663308



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

**AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A..**

Data : 17/05/2011

Local : URAMB – União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 – Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

**FOLHA PARA QUESTIONAMENTO**

NOME: WELLINGTON A. FAQUINDES

IDENTIDADE: DEP. FEDERAL 003449

ENDEREÇO/TELEFONE: 061 32155713

ÓRGÃO: DEP. FEDERAL

PERGUNTAS: QUAL A PARTICIPAÇÃO DO GOV DO ESTADO E DA PREFEITURA DE RONDONÓPOLIS NESTE PROJETO PRINCIPALMENTE NO TOCANTE AO IMPACTO E DESENVOLVIMENTO SOCIO AMBIENTAL ?  
PASSANDO A MARGEM DO TERMINAL DE ALTO ARACAMAIA AS MARGENS DA BR 364, OBSERVA-SE UM PROCESSO DE PAVIMENTAÇÃO PRÓXIMO DO TERMINAL, DE QUEM SE DEVE LOBRAR ESSA RESPONSABILIDADE ?  
DEFINIR CLARO QUAIS SERÃO AS COMPENSAÇÕES E EVITAR ESTA SITUAÇÃO, JA QUE O TERMINAL DE RAO SERÁ O MAIOR.  
QUAL É O PROJETO DE INSTALAÇÃO DE EMPRESAS NO TERMINAL ? DE QUEM É A RESPONSABILIDADE DO DISTRITO INDUSTRIAL NAS PROXIMIDADES DO TERMINAL, O ESTADO OU A PREFEITURA ?  
ESTA OBRA ESTÁ SENDO FINANCIADA PELO BNDS  
QUAL O VOLUME DE INVESTIMENTO SOCIAL DO S (SOCIAL) DA OBRA ?

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A.

Data : 17/05/2011

Local : URAMB - União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 - Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

### FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: Juca Lemos

IDENTIDADE: 857292 - SSP / MT

ENDERECO/TELEFONE: Rua dos Pinheiros, 292  
Coolhalis

ÓRGÃO: Pequeno Produtor Rural.

PERGUNTAS: → O que o IBAMA necessita para ser mais ágil nestes processos, pois é um ABSURDO, desde 10/10/2008 PARA LIBERAR OS ESTUDOS.

→ A ALL ou IBAMA Forneçam cópia na íntegra da audiência e do Projeto Rondonópolis para verificarmos a EXATIDÃO DA EXECUÇÃO DAS COISAS QUE DITAS.

→ SEMA que a ALL vai fazer um ESTACONAMENTO, VERGONHOSO PARA AS CAUJETAS e bitucas, bem como a compensação absurda aos motoristas, TAL QUAL O TERMINAL de Alto Adá-GUATA. Façam um ESTACONAMENTO DIGNO, O'K!!!

EM BRANCO

Am



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A..

Data : 17/05/2011

Local : URAMB - União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 - Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

### FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: Carlos Henrique de Mendonça

IDENTIDADE: 809197/MT

ENDEREÇO/TELEFONE: Rua Amísio Braga, 298  
Copa Rondon - Rondonópolis - MT (8114-7375)

ÓRGÃO: PROCON

PERGUNTAS: A A L L

① Há pela empresa, algum projeto para incentivo de empreendedorismo no meio acadêmico na cidade de RDO?

② Como é de estar sendo recrutados, Contratado funcionários na nossa região?

③ Os que estão sendo contratados de nossa região, estão preparados para cumprir a tarefa?

EM BRANCO !



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A..

Data : 17/05/2011

Local : URAMB - União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 - Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

### FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: Carlos Henrique de Mendonça.

IDENTIDADE: 809197/MT

ENDEREÇO/TELEFONE: Rua Anírio Braga, 298 - Copa Rondonópolis - MT (8114-7345)

ÓRGÃO: PROCON

PERGUNTAS: AO IBAMA

Pelo que foi mostrado pela empresa, só consigo observar lado positivo, não só para nossa região, como para todo Estado de MT. Minhas perguntas são:

① Há algo negativo na implantação desta empresa no MT? Porque a degradação sempre teve na região em várias ações do homem...

② Segundo o ex-Comandante do exército, numa entrevista no dia 15/05/2011 - na BAND, o exército não tem efetivo e receita para ajudar na fiscalização nos municípios. E o IBAMA na nossa região?

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A.

Data : 17/05/2011

Local : URAMB - União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 - Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

Fis 265  
#106 6633/08  
RAM

### FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: ITAMPÉ TANURO TORDEMOCHA

IDENTIDADE: 475-991-

ENDEREÇO/TELEFONE: 9634-7299

ÓRGÃO: CDL - CAMARA DE DIR. LOGÍSTICAS DE RCO.

PERGUNTAS: 1- A EMPRESA, FAZ CURSOS DE QUALIFICAÇÃO DE MÃO DE OBRA QUALIFICADA NA CIDADE?

2- QUAL O TRAJETO DA FERROVIA ENTRE RONDONÓPOLIS E O MINISTRIANÇO? ONDE PASSARÁ, QUAIS AS PROPRIEDADES DURAS, ? NA FRENTE DEFRAS OU NAS COSTAS DAS MEXMAS?

3) O PORTO SECO FICARÁ ONDE? QUAL A LOCALIDADE?

EM BRANCO



Fis 266  
6633/08  
20  
Jgm



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A..

Data : 17/05/2011

Local : URAMB - União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 - Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

**FOLHA PARA QUESTIONAMENTO**

NOME: Roberto Cavalcante de Mendonça

IDENTIDADE: 81.342/TD CREA-SP

ENDEREÇO/TELEFONE: Alameda das Dálias, 144 Colina Verde - Rondonópolis - MT

ÓRGÃO: Estudante de Logística

PERGUNTAS: Por favor gentileza a um Representante do IBAMA e outro da ALL, que faça algum comentário acerca do que se convencionou chamar de "Crédito de Carbono". Há a aplicação disso neste Projeto, ou em algum outro da Companhia?

Muito Grato

EM BRANCO

Fis 267  
Proc 6633/08  
Rubr: (21)  
Agn



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) REFERENTE AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE RONDONÓPOLIS, SOB RESPONSABILIDADE DA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S. A..

Data : 17/05/2011

Local : URAMB - União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 - Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT.

### FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: FRANCISCO VOLO

IDENTIDADE: 445959-SSP/MT

ENDEREÇO/TELEFONE: (65) 81226141

ÓRGÃO: SECRETARIA DE ESTADO DE LOGÍSTICA INTERMUNICIPAL  
DE TRANSPORTES

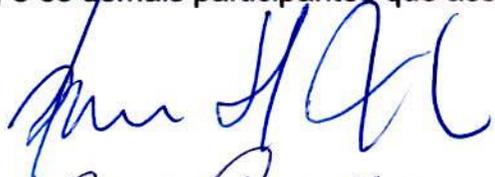
PERGUNTAS: GOSTARIA DE FAZER 2 PERGUNTAS DE  
FORMA ORAL EM 3 QUANTOS

EM BRANCO

Ata da Audiência Pública para discussão do Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental referente obra de implantação do ramal ferroviário de Rondonópolis, sob responsabilidade da ALL América Latina Logística Malha Norte S.A., que interceptará os municípios de Itiquira e Rondonópolis no Estado do Mato Grosso. Às dezenove horas e trinta e três minutos do dia dezessete do mês de maio do ano de dois mil e onze, no Auditório da URAMB - União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 - Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT, sob a presidência do senhor Ramiro Hofmeister de Almeida Martins-Costa, Superintendente do IBAMA no Estado do Mato Grosso, inicia-se a Audiência Pública. O Cerimonial da Audiência convida para compor a mesa a senhora Renata Twardowsky Ramalho Bonikowski, Coordenadora de Licenciamento de Novos Projetos da ALL, o senhor Thiago Trevisan Fiori, Gerente de Projetos de Infraestrutura da ALL, o senhor Sildomar Tavares de Arruda, Superintendente de Projetos de Infraestrutura da ALL, o senhor Pedro Luiz Fuentes Dias, coordenador responsável pela elaboração do EIA/RIMA e representante da empresa consultora Cia Ambiental, o senhor Mauro Simões de Almeida, Especialista em Regulação em Transportes Terrestres da ANTT, o senhor Luiz Guilherme Ribeiro da Costa, Gerente Executivo da ANTT, o senhor Francisco Vuolo, Secretário Extraordinário de Acompanhamento da Logística Intermodal de Transportes, o senhor Paulo José F. Santos, representante do Conselho Estadual do Meio Ambiente, o senhor José Carlos Junqueira de Araújo, Prefeito Municipal de Rondonópolis, o Senhor Ernani José Sander, Prefeito Municipal de Itiquira, o senhor Deputado Estadual Nininho, o senhor José Márcio Guedes, representante do Secretário de Estado de Transportes no Estado de Mato Grosso. O Cerimonial cita a presença das seguintes autoridades: o senhor Milton Mutum, Vereador de Rondonópolis, o senhor Wellington Fagundes, Deputado Federal, o senhor Valdemir Soares, Secretário de Desenvolvimento Econômico de Rondonópolis, o senhor Adonias Fernandes, Vereador de Rondonópolis, o senhor Olímpio Alves, Vereador de Rondonópolis, a senhora Marília Sales, Vice-Prefeita de Rondonópolis, a senhora Suzan Lanes, SEMA/MT, o senhor Roberto Arruda, SEMA/MT, o senhor Lindomar Alves, Secretário Municipal do Meio Ambiente de Rondonópolis, o senhor Edson Robson Alves Ferreira, da Associação Comercial, Industrial e Empresarial de Rondonópolis. Em seguida, o Presidente da mesa faz a leitura do Regulamento do IBAMA para a referida Audiência Pública e fala da importância da audiência pública como instrumento de democracia. Considerando aberta a Audiência, o senhor Presidente concede a palavra aos convidados que compuseram a mesa para fazer o uso da palavra, os senhores José Carlos Junqueira, Ernani José Sander, Francisco Vuolo, Paulo José F. Santos e o Deputado Estadual Nininho. Dando prosseguimento, a senhora Lilian Martins, Analista Ambiental da Diretoria de Licenciamento Ambiental do IBAMA-Sede, faz uma breve explanação do que é o Licenciamento Ambiental e qual a competência do IBAMA, baseado na Lei ambiental em vigor, bem como informa sobre a situação do processo. O Cerimonial solicita que a senhora Renata Twardowsky Ramalho Bonikowski, Coordenadora de Licenciamento de Novos Projetos da ALL, e o senhor Thiago Trevisan Fiori, Gerente de Projetos de Infraestrutura da ALL, iniciem a apresentação do referido empreendimento. Dando continuidade, o senhor Pedro Luiz Fuentes Dias, representante da empresa consultora Cia Ambiental, inicia sua apresentação fazendo uma explanação sobre o EIA/RIMA, falando dos níveis de abrangência de impactos (direto, indireto e regional) e das soluções propostas para cada área de abrangência. Terminada as apresentações, o senhor Presidente suspende os trabalhos por quinze minutos para que os participantes da Audiência Pública formulassem os questionamentos, por escrito, que lhes fossem de interesse particular ou coletivo. Decorrido o tempo previsto, a Audiência é reaberta, o senhor

**EM BRANCO**

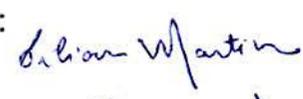
presidente convida para recomposição da mesa os integrantes das equipes da ALL, da Cia Ambiental e do IBAMA, para que possam responder aos questionamentos em plenário. Todos os questionamentos apresentados foram devidamente respondidos pelos representantes do empreendimento, da empresa consultora e também o que coube à ANTT e ao IBAMA. Não foram protocolados documentos durante a realização da Audiência. Deixando aqui escrito, que a Ata detalhada desta Audiência Pública, está gravada e filmada com os questionamentos e suas respostas. Depois de encerrado os debates, o senhor Presidente considera a Audiência Pública válida, tendo em vista que os procedimentos de divulgação foram atendidos conforme preconiza a Legislação Ambiental vigente. Agradece a presença de todos os participantes e convidados ali presentes e deu por encerrado os trabalhos, às 22 horas e 57 minutos, dos quais lavrei a presente Ata, que eu, e os demais participantes que assim desejarem, assinam.

Presidente da Mesa: 

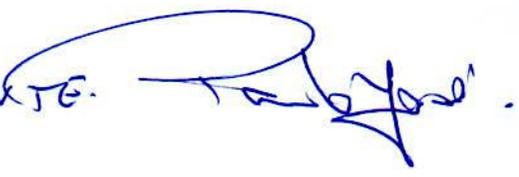
Representante da ALL: 

Representante da empresa Cia Ambiental: 

Representante da ANTT: 

Secretário Executivo: 

Secretária da Ata Sucinta: 

CONSELHO EST. MG: O AMBIENTE. 

procederá com a apresentação da lista de interessados em participar do processo de licitação, bem como a lista de interessados em participar do processo de contratação de serviços de consultoria e assessoria técnica, bem como a lista de interessados em participar do processo de contratação de serviços de engenharia e arquitetura. A lista de interessados em participar do processo de contratação de serviços de consultoria e assessoria técnica, bem como a lista de interessados em participar do processo de contratação de serviços de engenharia e arquitetura, deverá ser encaminhada para o endereço eletrônico informado no Edital, até o dia 15 de maio de 2014, às 17h30min, em meio eletrônico, sob o protocolo nº 001/2014, sob o nome de usuário: licitacao@brasil.gov.br, com a senha: licitacao. A lista de interessados em participar do processo de contratação de serviços de consultoria e assessoria técnica, bem como a lista de interessados em participar do processo de contratação de serviços de engenharia e arquitetura, deverá ser encaminhada para o endereço eletrônico informado no Edital, até o dia 15 de maio de 2014, às 17h30min, em meio eletrônico, sob o protocolo nº 001/2014, sob o nome de usuário: licitacao@brasil.gov.br, com a senha: licitacao.

Presidente do Comitê

**EM BRANCO**

Caro Senhor, Prezados Senhores,



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

A gente nunca pára.

Carta nº 684/GRCP/2011

MMA - IBAMA

Documento:

02001.024098

Fis	220
Proc	6633/08
Ord	1-77

Data: 11/05/2011

Curitiba, 11 de maio de 2011.

AO

IBAMA – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

Att. Sr. Marcus Vinícius Leite Cabral de Melo

M.D. Coordenador de Licenciamento de Transportes - COTRA

SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do Ibama

CEP: 70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: Publicação do aceite do EIA/RIMA referente às obras de implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis..

Prezado Senhor,

Venho por meio desta, informar que foi feita publicação no jornal A Tribuna do município de Rondonópolis-MT, em 14 de abril de 2011, informando o recebimento e aceite por este IBAMA do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) referente ao licenciamento ambiental das obras de implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis, sob a responsabilidade da América Latina Logística Malha Norte S.A., que interceptará os municípios de Itiquira e Rondonópolis no estado do Mato Grosso.

Segue em anexo uma jornal com a publicação.

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

Atenciosamente,

Renata Twardowsky Ramalho

Coordenação de Licenciamento Ambiental  
Gerência de Relações Corporativas e Patrimônio

De ordem, à CONTRA.

Patricia de Abreu

Secretária

CGTMO/DILIC

12/05/11.

À ANAÍSTA GUIANA,

D/ANÁLISE.

Em 23.05.2011



Marcus Vinicius L. C. de Melo  
Coordenador de Licenciamento de Transportes,  
Rodovias e Ferrovias  
COTRUCGTMO/DILIC/SAMA

Fis 271  
Proc 6633/08  
Rubr: [assinatura]

# PUBLICAÇÃO DE EDITAL

## DIARIO OFICIAL

### JORNAL DE GRANDE CIRCULAÇÃO

# A TRIBUNA

**A 4** quinta-feira, 14 de abril de 2011

**GERAL**

**Serviço Público Federal**  
**Ministério do Meio Ambiente**  
**Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA**  
**DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL**  
**EDITAL**

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA torna público que recebeu e aceitou o Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) referente ao licenciamento ambiental das obras de implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis, sob responsabilidade da América Latina Logística Malha Norte S.A., que interceptará os municípios de Rondonópolis e Itiquira, no Estado do Mato Grosso. E, também, a quem interessar, que no período de 45 (quarenta e cinco) dias, a contar da data de publicação deste edital, poderá ser solicitada Audiência Pública, conforme determina a Resolução CONAMA nº 009/87, de 03 de dezembro de 1987. Ainda em atendimento ao disposto na Resolução CONAMA nº 009/87, torna-se público que se encontra à disposição, para consulta, nos locais a seguir relacionados, cópia do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) do referido empreendimento: IBAMA/SEDE - SCEN, Avenida L4 Norte, Trecho 02, Edifício Sede do IBAMA, Bloco A, Sala 09 - Brasília/DF; Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) - SBN, Quadra 01, Bloco D - Edifício Palácio do Desenvolvimento - Brasília/DF; Secretaria de Vigilância em Saúde do Ministério da Saúde (SVS/MS) - Esplanada dos Ministérios, Bloco G, Edifício Sede, 1º Andar - Brasília/DF; Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) - EQSW, 103/104, Bloco C, Complexo Administrativo - Setor Sudoeste - Brasília/DF; Fundação Nacional do Índio (FUNAI) - SRTVS, Quadra 702/902, Projeção A - Edifício Lex, 2º andar - Sala 228 - Brasília/DF; Fundação Cultural Palmares - SCS, Quadra 09 - Edifício Parque da Cidade Corporate, Torre B, 2º Andar - Brasília/DF; Superintendência do IBAMA no Estado do Mato Grosso - Avenida Rubens de Mendonça, 5350 - Bairro Morada da Serra - Cuiabá/MT; Superintendência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) no Estado do Mato Grosso - Rua Sete de Setembro, 390 - Centro - Cuiabá/MT; Superintendência Regional do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) no Estado do Mato Grosso - Rua E, Quadra 15 - Cuiabá/MT; Secretaria de Estado do Meio Ambiente (SEMA/MT) - Palácio Paláguas, Rua C - Cuiabá/MT; Prefeitura Municipal de Itiquira - Praça Frei Liberato, 311 - Centro - Itiquira/MT; Prefeitura Municipal de Rondonópolis - Avenida Duque de Caxias, Pátio Municipal - Vila Aurora - Rondonópolis/MT. Brasília, 08 de abril de 2011. Gisela Damn Forattini - Diretora de Licenciamento Ambiental

EM BRANCO



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

A gente nunca pára.

Carta nº 749/GRCP/2011

272  
MMA/IBAMA 6633/08  
Documento: *gm*  
02001026613/2011-53  
Data: 30/05/11

Curitiba, 23 de maio de 2011.

AO

IBAMA – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

Att. Sr. Marcus Vinícius Leite Cabral de Melo

M.D. Coordenador de Licenciamento de Transportes - COTRA

SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do Ibama

CEP: 70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: Publicação de realização de Audiência Pública referente ao licenciamento ambiental das obras de implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis.

Prezado Senhor,

Venho por meio desta, informar que, em 06 de maio de 2011, foi feita publicação no jornal A Tribuna do município de Rondonópolis-MT informando a realização de Audiência Pública referente ao licenciamento ambiental das obras de implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis, a qual ocorreria em 17 de maio de 2011.

Segue em anexo uma via do jornal com a publicação.

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

Atenciosamente,

Jennifer Jacobowitz Rae

Coordenação de Licenciamento Ambiental  
Gerência de Relações Corporativas e Patrimônio

De ordem, a CONTRA.

Patricia.

Patrícia de Abreu  
Secretária  
CGTMO/DILIC

30/05/11

À ANAÏSTA GIULIANA,

P/ANÁLISE.

Em 03.06.2011



# PUBLICAÇÃO DE EDITAL

## DIARIO OFICIAL

### JORNAL DE GRANDE CIRCULAÇÃO

**A 6** sexta-feira, 6 de maio de 2011

**A TRIBUNA**

**Serviço Público Federal  
Ministério do Meio Ambiente  
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA  
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL  
EDITAL**

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA torna pública a realização de Audiência Pública referente ao licenciamento ambiental das obras de implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis, sob responsabilidade da América Latina Logística Malha Norte S.A., que interceptará os municípios de Rondonópolis e Itiquira, no Estado do Mato Grosso. A Audiência Pública ocorrerá em 17 de maio de 2011, às 19 horas, na URAMB - União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro, localizada na Rua Otávio Pitaluga, nº 2007 - Jardim Guanabara, Rondonópolis/MT, para apresentação e discussão do Estudo de Impacto Ambiental - EIA e do respectivo Relatório de Impacto Ambiental - RIMA do empreendimento. Ressalta-se que continua à disposição, para consulta, nos locais a seguir relacionados, cópia do Estudo de Impacto Ambiental - EIA e respectivo Relatório de Impacto Ambiental - RIMA do referido empreendimento: IBAMA/SEDE - SCEN, Avenida L4 Norte, Trecho 02, Edifício Sede do IBAMA, Bloco A, Sala 09 - Brasília/DF; Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) - SBN, Quadra 01, Bloco D - Edifício Palácio do Desenvolvimento - Brasília/DF; Secretaria de Vigilância em Saúde do Ministério da Saúde (SVS/MS) - Esplanada dos Ministérios, Bloco G, Edifício Sede, 1º Andar - Brasília/DF; Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) - EQSW, 103/104, Bloco C, Complexo Administrativo - Setor Sudoeste - Brasília/DF; Fundação Nacional do Índio (FUNAI) - SRTVS, Quadra 702/902, Projeção A - Edifício Lex, 2º andar - Sala 228 - Brasília/DF; Fundação Cultural Palmares - SCS, Quadra 09 - Edifício Parque da Cidade Corporate, Torre B, 2º Andar - Brasília/DF; Superintendência do IBAMA no Estado do Mato Grosso - Avenida Rubens de Mendonça, 5350 - Bairro Morada da Serra - Cuiabá/MT; Superintendência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) no Estado do Mato Grosso - Rua Sete de Setembro, 390 - Centro - Cuiabá/MT; Superintendência Regional do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) no Estado do Mato Grosso - Rua E, Quadra 15 - Cuiabá/MT; Secretaria do Estado de Meio Ambiente (SEMA/MT) - Palácio Paiaguás, Rua C - Cuiabá/MT; Prefeitura Municipal de Itiquira - Praça Frei Liberato, 311 - Centro - Itiquira/MT; Prefeitura Municipal de Rondonópolis - Avenida Duque de Caxias, Pátio Municipal - Vila Aurora - Rondonópolis/MT.  
Brasília, de 06 maio de 2011. **Gisela Damm Forattini** - Diretora de Licenciamento Ambiental

21  
105682  
105682

EM BRANCO





AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA  
A gente nunca pára.

Documento: 234  
02001027373/2011-12  
6633/08

Data: Rubr: 06/11/11

Carta nº 787/GRCP/2011

Curitiba, 30 de maio de 2011.

AO  
IBAMA – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
A/C Giuliana Cousin Berghella  
DILIC/COTRA  
SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do Ibama  
CEP: 70.818-900 - BRASÍLIA/DF

**Assunto: Solicitação de autorização para realização de campanha adicional da fauna (período seco) componente do Estudo de Impacto Ambiental do Ramal Rondonópolis (Segmento III).**

Prezada Senhora,

Vimos por meio desta, conforme definição em ata de reunião do dia 26/01/2011 entre IBAMA/ALL/Cia Ambiental, solicitar autorização para realização dos trabalhos de campo de levantamento da fauna (período seco), complementar ao estudo do Ramal Rondonópolis – Segmento III. Para tanto, encaminhamos em anexo os dados meteorológicos atualizados como subsídio para definição da data mais adequada para condução dos trabalhos de campo. Informamos que a equipe da empresa Cia Ambiental, realizará os trabalhos, conforme autorização de captura, coleta e transporte de material biológico CGFAP/DBFLO IBAMA nº 022/2010.

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

Atenciosamente,

Renata Twardowsky Ramalho  
Coordenação de Licenciamento Ambiental  
Gerência de Relações Corporativas e Patrimônio

A ANAÍSTA GIULIANA,  
P/ANÁLISE.  
em 14.05.2011

Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 – Curitiba – Paraná - Brasil  
Tel.: (41) 2141-7509 - Fax: (41) 2141-7366

MARCUS VINICIUS L. C.  
Coordenador de Licenciamento de  
Rodovias e Ferrovias  
COTRA/CGTMO/DILIC/IBA

De ordem, a CONTRA.

Patricia.

Patricia de Almeida

Secretária

CGTMO/DILIC

07/06/11

17/06/11  
10h30min  
10h30min

Carta nº 774/GRCP/2011

Curitiba, 30 de maio de 2011.

AO

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

Att. Sr. Marcus Vinícius Leite Cabral de Melo

M.D. Coordenador de Licenciamento de Transportes - COTRA

SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do Ibama

CEP: 70.818-900 - BRASÍLIA/DF

**Assunto: Atendimento ao Art. 23 da Instrução Normativa nº 184 do IBAMA de 17 de julho de 2008 : apresentação de registros e evidências da Audiência Pública referente ao licenciamento ambiental das obras de Implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis**

Prezado Senhor,

Em atendimento ao Art. 23 da Instrução Normativa nº 184, de 17 de julho de 2008, venho por meio desta, encaminhar a este IBAMA os registros e evidências da Audiência Pública referente ao licenciamento ambiental das obras de Implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis, localizado entre os municípios de Rondonópolis e Itiquira – MT.

Contando com a presença de 206 cidadãos, a Audiência Pública foi realizada em 17 de maio de 2011 na URAMB – União Rondonopolitana das Associações de Moradores de Bairro em Rondonópolis – MT, sendo sua mesa composta pelas seguintes autoridades:

- Ramiro Hofmeiser de Almeida Martins Costa, Superintendente do IBAMA no Estado do Mato Grosso;
- Giuliana Cousin Berghella, Analista Ambiental da Diretoria de Licenciamento Ambiental do IBAMA-Sede;
- Patrícia Fernandes da Silva Correia, Analista Ambiental da Diretoria de Licenciamento Ambiental do IBAMA-Sede;
- Lilian Martins, Analista Ambiental da Diretoria de Licenciamento Ambiental do IBAMA-Sede;
- Renata Twardowsky Ramalho Bonikowski, Coordenadora de Licenciamento de Novos Projetos da ALL;
- Thiago Trevisan Fiori, Gerente de Projetos de Infraestrutura da ALL;

De ordem, a LOPRA.

Patricia.

Patricia de Abreu  
Secretária  
CGTMO/DILIC

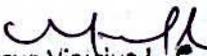
07/06/11.

A ANAÍSTA GULIANA,

7/ANÁLISE E INSTRUÇÃO

NO PROCESSO.

em 14.06.2011

  
Marcus Vinicius L. C. de Melo  
Coordenador de Licenciamento de Transportes,  
Rodovias e Ferrovias  
COTRA/CGTMO/DILIC/BAMA



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

A gente nunca pára.

278  
6633/08  
Rubr.: [assinatura]

- Sildomar Tavares de Arruda, Superintendente de Projetos de Infraestrutura da ALL;
- Pedro Luiz Fuentes Dias, Coordenador responsável pela elaboração do EIA/RIMA;
- Mauro Simões de Almeida, Especialista em Regulação em Transportes Terrestres da ANTT;
- Luiz Guilherme Ribeiro da Costa, Gerente Executivo da ANTT;
- Francisco Vuolo, Secretário Extraordinário de Acompanhamento da Logística Intermodal de Transportes;
- Paulo José F. Santos, representante do Conselho Estadual do Meio Ambiente;
- José Carlos Junqueira de Araújo, Prefeito Municipal de Rondonópolis;
- Ernani José Sander, Prefeito Municipal de Itiquira;
- Deputado Estadual Nininho;
- José Márcio Guedes, representante do Secretário de Estado de Transportes no Estado de Mato Grosso.

Comprovando a realização da audiência em epígrafe, seguem em anexo:

1. Ofício nº 152/2011 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, referente ao agendamento e diretrizes da Audiência Pública;
2. Mem. nº 355/2011 – DILIC/IBAMA, convite ao Sr. Superintendente do IBAMA em Cuiabá-MT a participar da Audiência Pública;
3. Ofício CONSEMA nº 407, indicação de conselheiro Sr. Paulo José F. dos Santos, representante da Associação Rondonopolitana de Proteção Ambiental – ARPA, para representar o CONSEMA, na Audiência Pública;
4. Publicação de convite para a Audiência Pública no jornal A Tribuna de Rondonópolis – MT, do dia 13 de maio de 2011, solicitada pela ALL;
5. CD com gravação de áudio (a qual foi emitida em rádio e através de carro de som) e fotos das faixas anunciando a Audiência Pública penduradas nos municípios de Rondonópolis e Itiquira – MT;
6. Convite enviado para as personalidades de Rondonópolis e Itiquira – MT;
7. Lista de entrega do convite para autoridades de Rondonópolis – MT;
8. Lista de entrega do convite para autoridades de Itiquira – MT;
9. Reportagens sobre a Audiência Pública publicadas antes do evento;
10. Composição da Mesa da Audiência Pública;
11. Ata da Audiência Pública;

EM BRANCO



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

A gente nunca pára.

Fib	277
Proc	6633108
Rubr.:	<i>[Handwritten Signature]</i>

12. Lista de Presença da Audiência Pública;
13. Registro em vídeo da Audiência Pública;
14. Transcrição da Audiência Pública;
15. Livreto "Uma Ferrovia para o Mato Grosso Continuar Crescendo", o qual é um resumo do RIMA do empreendimento e foi entregue à todos os participantes da Audiência Pública;
16. Reportagens sobre a Audiência Pública publicadas depois do evento;

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

Atenciosamente,

  
\_\_\_\_\_  
**Jennifer Jacobowitz Rae**  
Coordenação de Licenciamento Ambiental  
Gerência de Relações Corporativas e Patrimônio

EM BRANCO



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA  
A gente nunca pára.

228  
MMA - IBAMA 6633108  
Documento: [assinatura]  
Rubr.: [assinatura]  
02004.028331/2011-91

Data: 10/06/11

Carta nº 843/GRCP/2011

Curitiba, 08 de junho de 2011.

AO

IBAMA – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
A/C Giuliana Cousin Berghella  
DILIC/COTRA  
SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do Ibama  
CEP: 70.818-900 - BRASÍLIA/DF

**Assunto: Solicitação de autorização para realização de campanha adicional da fauna (período seco) componente do Estudo de Impacto Ambiental do Ramal Rondonópolis (Segmento III).**

Prezada Senhora,

Vimos por meio desta, conforme definição em ata de reunião do dia 26/01/2011 entre IBAMA/ALL/Cia Ambiental, solicitar autorização para realização dos trabalhos de campo de levantamento da fauna (período seco), complementar ao estudo do Ramal Rondonópolis – segmento III. Para tanto, encaminhamos em anexo os dados meteorológicos atualizados, entre os dias 29 de maio e 06 de junho, como subsídio para definição da data mais adequada para condução dos trabalhos de campo.

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

Atenciosamente,

Renata Twardowsky Ramalho  
Coordenação de Licenciamento Ambiental  
Gerência de Relações Corporativas e Patrimônio

De ordem, a LOTRA.

Patricia.

Patricia de Abreu  
Secretária  
CGTMO/DILIC

10/06/11.

À ANALISTA GULIANA,

P/ANÁLISE.

Em 15.06.2011

  
MARCUS VINÍCIUS L. C. DE P.  
Coordenador de Licenciamento de Transporte  
Rodovias e Ferrovias  
COTRA/CGTMO/DILIC/BAMA



M M A

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

SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900  
Tel.: (0xx) 61 3316.1071 Fax: (0xx) 61 3316.1166 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

### MEMÓRIA DE REUNIÃO

Local: IBAMA - SEDE

Data: 21/06/2011

Horário: 14:30

Assunto: NOVOS PROJETOS ALL

Participantes: Lista Anexa

A ALL QUESTIONOU A POSSIBILIDADE DE INÍCIO DAS AMOSTRAGENS DE FAUNA NO PERÍODO SECO NO SEGMENTO 3, JÁ QUE A UMIDADE RELATIVA DO AR JÁ SE ESTABILIZOU NOS VALORES ANTERIORES À CHUVA DO DIA 10/06. ESTAS INFORMAÇÕES PODEM SER COMPROVADAS PELA DOCUMENTAÇÃO PROTOCOLADA, BEM COMO ATUALIZAÇÕES ENCAMINHADAS POR E-MAIL.

O IBAMA APROVOU O INÍCIO DA CAMPANHA DE AMOSTRAGEM DE FAUNA NA ESTAÇÃO SECA.

A ALL INFORMOU QUE AS OBRAS ATÉ O TERMINAL DE ITIQUIRA SERÃO FINALIZADAS EM SETEMBRO, DEVENDO SER AGENDADA HISTÓRIA P/ AVERIGUAÇÃO EM CAMPO DAS OBRAS / CONDIÇÃOANTEL.

O IBAMA SOLICITOU ENCAMINHAMENTO DE BELA TORÇÃO CONSOLIDADO DAS OBRAS E ATENDIMENTO DAS CONDIÇÃOANTEL DO TRECHO ATÉ O TERMINAL DE ITIQUIRA, BEM COMO DA LÍ DO TERMINAL, COM LÍAS A INCLUSÃO DO TRECHO E TERMINAL NA LO DA MALHA JÁ EXISTENTE.

J. R. Jm

A ALL REITEROU A SOLICITAÇÃO DE POSICIONAMENTO DO IBAMA SOBRE O LICENCIAMENTO DAS ÁREAS DE TERCEIROS NOS TERMINAIS D. E ITIQUIRA E, FUTURAMENTE, RONDONÓPOLIS.

A EQUIPE TÉCNICA DO IBAMA INFORMOU QUE LEVADA A DEMANDA A CHERIA, P/ POSICIONAMENTO INSTITUCIONAL. FOI DESSALTADO A ALL QUE A QUESTÃO DA COMPETÊNCIA DOS LICENCIAMENTOS ENVOLVENDO TERCEIROS JÁ ESTÁ EM DISCUSSÃO, NO ÂMBITO DA DILIC.

6 Paulo AA.  
Felicidade  
JMS



EM BRANCO



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

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

## MEMÓRIA DE REUNIÃO

**Local:** IBAMA - Sede

**Data:** 04/07/2011

**Horário:** 14:00

**Assunto:** Licenciamento de empreendimentos da ALL Logística S.A.

**Participantes:** em anexo

### Segmento Tupã - Panorama

O IBAMA informou que esse segmento não será incluído na Licença para Regularização da Operação da Malha Paulista, tendo em vista que foi constatado em campo que o segmento não se encontra operacional.

### Terminal de Itiquira

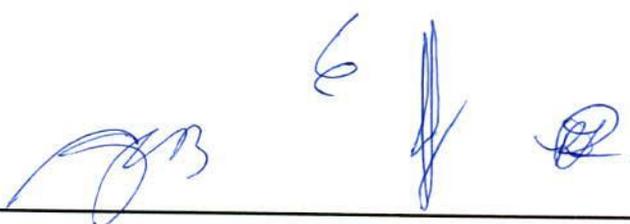
A ALL informou que irá elaborar o PAE e PGR do Terminal de Itiquira considerando a estrutura que esta sendo implantada e que à medida que novas estruturas forem instaladas esses Programas serão atualizados.

### Terminal de Rondonópolis

O IBAMA se comprometeu a comunicar oficialmente a ALL quanto aos procedimentos de licenciamento que deverão ser adotados para instalação das empresas que arrendarem terreno no terminal.

Durante a reunião foram verificados os pontos de interferência do projeto de implantação do segmento III da Malha Norte com Áreas de Preservação Permanente e áreas úmidas, para início das discussões sobre as alternativas tecnológicas dessas áreas. O IBAMA informou que deve ser priorizada a utilização de ponte para a transposição de cursos d'água. Na impossibilidade de implantação destas, devem ser avaliadas outras alternativas tecnológicas (galeria ecológica, diminuição da largura do aterro entre outras). O IBAMA solicitou que fosse levantada a localização de todas as nascentes para avaliação do projeto de engenharia quando da fase de LI.

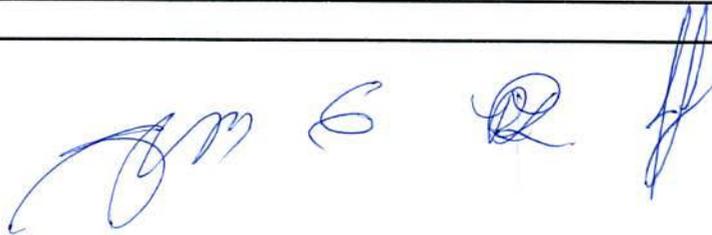
Por fim, foi apresentada a ALL, parcialmente, as informações complementares ao EIA/RIMA referentes ao Terminal de Rondonópolis identificadas até o momento, conforme solicitação da chefia imediata. Ressalta-se, que essas informações foram repassadas para dar celeridade nas adequações do Estudo por parte da ALL, sendo acordado com a empresa que essas informações serão protocoladas em conjunto com as possíveis novas solicitações decorrentes do Parecer para análise final do EIA/RIMA.



Solicitações preliminares ao EIA/RIMA para implantação do Segmento III da Malha Norte e do Terminal de Rondonópolis

Apresentar a caracterização do Terminal de Rondonópolis, contemplando:

- lay-out completo, com a locação das áreas a serem geridas pelas ALL e aquelas a serem destinadas a instalações e atividades de terceiros, com a descrição das tipologias de empreendimentos e dos principais impactos ambientais associados a cada uma, bem como, a definição da locação do pátio de estacionamento, serviços e abastecimento, em conformidade com o Plano Diretor do Terminal;
- resultados do estudo viário do Terminal, caso este já tenha sido realizado;
- previsão qualitativa e quantitativa da geração de resíduos sólidos do Terminal como um todo, discriminando as fontes e volumes previstos a serem gerados por terceiros, com a disposição e detalhamento das estruturas de segregação e armazenamento a ser gerida pela ALL e a necessidade de serem instaladas estruturas específicas por terceiros;
- previsão qualitativa e quantitativa da geração de efluentes do Terminal como um todo, discriminando as fontes e volumes previstos a serem gerados por terceiros, com a disposição e detalhamento das estruturas de coleta e tratamento a ser gerida pela ALL e a necessidade de serem instaladas estruturas específicas por terceiros, considerando os termos da Resolução CONAMA nº 430/2011 – especificar a localização e caracterização dos pontos de lançamento de efluentes;
- previsão qualitativa e quantitativa da geração de emissões atmosféricas do Terminal como um todo para a fase de operação, discriminando as fontes e volumes previstos a serem gerados por terceiros, com a disposição e detalhamento das estruturas e operações de controle e mitigação necessárias para assegurar atendimento ao disposto na Resolução CONAMA nº 003/90, bem como, demais normas aplicáveis conforme as atividades específicas;
- indicar a necessidade de serem adotadas medidas mitigadoras para assegurar que o impacto de ruídos e vibrações para a fase de operação esteja dentro de níveis permitidos, nas edificações mais próximas do Terminal, como a Fundação MT (300m), considerando as demais atividades a serem instaladas por terceiros;
- descrever o instrumento normativo a ser adotado para a administração do Terminal, de forma a assegurar que todas as instalações e atividades vinculadas ao complexo atendam a padrões compatíveis de gestão ambiental, considerando tanto os Programas Ambientais contemplados no licenciamento ambiental do empreendimento ferroviário, como a serem estabelecidos por meio de licenciamento ambiental específico;





EM BRANCO

Carta nº 915/GRCP/2011

Curitiba, 21 de junho de 2011.

AO

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

Att. Sr. Marcus Vinícius Leite Cabral de Melo

M.D. Coordenador de Licenciamento de Transportes - COTRA

SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do Ibama

**CEP: 70.818-900 - BRASÍLIA/DF**

**Assunto: Apresentação de aprovação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN para obtenção de Licença Prévia do Ramal Rondonópolis – MT (Segmento III e Terminal Rondonópolis).**

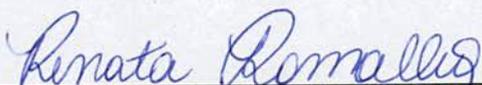
Prezado Senhor,

Venho por meio desta, apresentar a este IBAMA o Documento nº 01450.005835/2010-09 encaminhado a esta ALL – América Latina Logística pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, no qual este último afirma que o empreendimento em epígrafe está apto a obter a Licença Prévia junto a este IBAMA.

Segue em anexo o documento mencionado acima.

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de consideração e apreço e nos colocamos a disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,



**Renata Twardowsky Ramalho**  
**Coordenação de Licenciamento Ambiental**  
**Gerência de Relações Corporativas e Patrimônio**

De ordem, a LOTRA.

Patricia.

Patricia de Abreu

Secretária

CGTMO/DILIC

24/06/11



À ANAÍSTA GWIANA,

3/ ANÁLISE.

em 8.7.2011

Marcus Vinicius L. C. de Melo  
Coordenador de Licenciamento de Transportes,  
Rodovias e Ferrovias  
CGTMO/DILIC/SAMA



Para: Superintendente do IPHAN no Mato Grosso/MT  
**Cláudio Quoos Conte**

Assunto: Diagnóstico Arqueológico Não Interventivo – Ferrovia Ferronorte – Ligação Ferroviária Alto Araguaia – Rondonópolis Subtrecho III (km 676+100 ao km 751+730) – Municípios de Rondonópolis e Itiquira – Estado do Mato Grosso

Referência: Documento nº 01450.005835/2010-09 (Memorando 020 DIVTC /SE/IPHAN-MT 020/2010, de 05/04/2010)

Senhor Superintendente,

Encaminho a Vossa Senhoria, para conhecimento e acompanhamento, o Diagnóstico acima mencionado e cópia da Informação Técnica 090, de 18/05/2010, e informo que este Centro Nacional de Arqueologia aprova o trabalho apresentado pelo arqueólogo Paulo Eduardo Zanettini.

Assim posto, no âmbito da legislação de proteção ao patrimônio arqueológico, o empreendimento está apto a obter a Licença Prévia junto ao órgão ambiental competente.

Dando continuidade ao processo de licenciamento ambiental, previamente à concessão da Licença de Instalação ao empreendimento, que nos sejam apresentados os relatórios dos Programas de Educação Patrimonial e de Prospecção e Resgate Arqueológico envolvendo salvamento dos vestígios e intervenções sistemáticas e intensivas, conforme previsto na Lei 3924/61, Portaria 01/86 e Portarias IPHAN 07/88 e 230/02.

Solicito contatar o arqueólogo responsável e o empreendedor com o propósito de lhes comunicar sobre a anuência do IPHAN ao trabalho apresentado.

Ressalto a importância de manter a área de impacto do empreendimento sem quaisquer intervenções ou obras de engenharia que prejudiquem os trabalhos preventivos arqueológico, assim versa a legislação de proteção ao patrimônio arqueológico.

Atenciosamente,

*Rogério José Dias*  
Rogério José Dias

Coordenador de Pesquisa e Licenciamento Arqueológico  
CNA/DEPAM/IPHAN

EM BRANCO

285  
663308



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE – MMA  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA  
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco A, Brasília – DF CEP: 70.818-900  
Tel.: (0xx) 61 3316.1071, Fax: (0xx) 61 3316.1166 – URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 280/2011 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 14 de julho de 2011.

À Senhora

**Renata Twardowsky Ramalho Bonikowski**  
Coordenadora de Licenciamento de Novos Projetos  
América Latina Logística – ALL  
Rua Emilio Bertolini, 100 – Vila Oficinas  
CEP. 82920-030 – Curitiba/PR  
Tel: (41) 2141.8668 / Fax: (41) 2141.7304

Assunto: **Licenciamento Ambiental Reativação do Ramal Ferroviário Samaritá – Cajati.**

Senhora Coordenadora,

1. No âmbito do licenciamento ambiental da implantação do “Ramal Ferroviário de Rondonópolis – América Latina Logística Malha Norte S. A.” acuso o recebimento, anexo à Carta nº 774/GRC/2011 da ALL, dos registros da Audiência Pública realizada no município de Rondonópolis/MT em 17/05/2011.
2. No entanto, foi encaminhada apenas cópia digitalizada da “Lista de Presença” preenchida durante a Audiência Pública. Deste modo, solicito o envio do original assinado da “Lista de Presença”, pois este deve constar, obrigatoriamente, do processo de licenciamento ambiental do empreendimento.

Atenciosamente,

**MARCUS VINÍCIUS LEITE CABRAL DE MELO**  
Coordenador de Licenciamento de Transportes – Rodovias e Ferrovias

EM BRANCO

Fls	286
Proc	6633/08
Rubr.	<i>gm</i>



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

**NOTA TÉCNICA Nº 124/2011 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA**

Brasília, 15 de julho de 2011.

REFERÊNCIA: Ferrovias concedidas à América Latina Logística S.A.  
INTERESSADO: América Latina Logística S.A.  
ASSUNTO: Considerações sobre a padronização dos Estudos de Análise de Risco – EAR, dos Programas de Gerenciamento de Riscos – PGR e dos Planos de Ação de Emergência – PAE, referentes às malhas ferroviárias sob concessão da ALL.

### INTRODUÇÃO

1. Conforme o Ofício nº 188/2011 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 1º de junho de 2011, foi solicitado à América Latina Logística – ALL o agendamento de reunião técnica com equipe desta Coordenação, visando definir diretrizes para a padronização dos Estudos de Análise de Risco – EAR, Programas de Gerenciamento de Riscos – PGR e Planos de Ação de Emergência – PAE vinculados aos processos de licenciamento ambiental das malhas ferroviárias concedidas à empresa, a saber: malhas Sul, Norte, Oeste e Paulista.
2. A reunião foi realizada no dia 07 de julho na sede do IBAMA e contou com a participação de técnicos da COTRA, representantes da ALL e técnicos da TR&M Brasil Ambiental, empresa contratada pela ALL para realizar a revisão dos estudos e programas relacionados aos riscos da operação ferroviária.
3. Inicialmente, os assuntos constantes da pauta da reunião foram abordados com a apresentação por parte do IBAMA de considerações e recomendações com base nos materiais até então analisados ou em análise, no âmbito dos processos de licenciamento ambiental citados anteriormente.
4. A ALL informou que a Consultoria TR&M Brasil Ambiental foi contratada há aproximadamente 2 meses para realizar a revisão dos estudos e programas relacionados com os riscos da operação ferroviários das malhas concedidas à ALL, com o início dos trabalhos a partir da Malha Sul, que compreende os Estados de PR, SC, RS e parte do Estado de SP.
5. Assim, foi discutida a viabilidade de inclusão das complementações sugeridas pelo IBAMA nos trabalhos de revisão em andamento, ao tempo em que o empreendedor demonstrou a metodologia que está sendo utilizada e resultados parciais obtidos, cujos destaques apresentamos a seguir.

## CONSIDERAÇÕES

### *Estudo de Análise de Riscos – EAR*

6. Em conformidade com o entendimento do IBAMA, já está sendo realizada a linearização do cálculo dos riscos da operação ferroviária, de forma a se identificar segmentos/pontos críticos ao longo das linhas.
7. A metodologia adotada prevê uma matriz denominada de susceptibilidade, a qual está relacionada à probabilidade de ocorrência de cenários acidentais, ou frequência. Nesta matriz, são inseridos parâmetros referentes à manutenção da via permanente, à geometria da via, ao material rodante, ao histórico de acidentes, aos sistemas de comunicação e de segurança, entre outros, com pesos diferenciados, totalizando aproximadamente 45 parâmetros, cujos itens agrupados sob o tópico “manutenção” receberam maior importância relativa, o que foi justificado por representar aspecto onde há maior possibilidade de ação por parte da operadora ferroviária.
8. Da mesma forma, foram desenvolvidas outras duas matrizes associadas às potenciais consequências de cenários acidentais, a saber: de sensibilidade ambiental e socioeconômica. Na primeira, foram inseridos parâmetros relativos aos meios físico e biótico, como recursos hídricos, áreas de maior sensibilidade, áreas protegidas, entre outros. Na segunda, tem-se sobretudo parâmetros relativos ao uso do solo no entorno da via. Para ambas, há parâmetros referentes às cargas transportadas, quando questionou-se que a variável que remete ao transporte de passageiros poderia estar mais apropriadamente correlacionada no âmbito da matriz que se refere à sensibilidade socioeconômica.
9. Por fim, haveria o cruzamento da susceptibilidade (frequência) com a sensibilidade (consequências), de onde se obtêm a vulnerabilidade ambiental e socioeconômica, representando o risco associado.
10. Tais resultados seriam vinculados com aspectos presentes nos demais programas ambientais, de onde seriam definidas metas de ações. Entende-se que devam ser apresentadas propostas de medidas/recomendações por segmento, com cronograma de execução considerando a criticidade destes (pode-se incluir campos representando o risco atenuado estimado). Deve-se destacar ainda os pontos críticos que demandam ações específicas, a exemplo do detalhamento de cenários acidentais com o uso de ferramentas computacionais, intensificação de capacitações aos colaboradores, entre medidas complementares de controle e atenuação do risco. O andamento da execução das ações propostas deve estar demonstrado em relatórios periódicos.
11. A inclusão da sensibilidade à ocorrência de queimadas foi abordada, quando acordou-se que a ALL irá avaliar como incorporar este aspecto nos estudos e propor medidas/ações de prevenção/controle a serem tomadas pela empresa.
12. Com relação às unidades de apoio, as quais representam instalações fixas, deve-se realizar a Análise Preliminar de Perigos individualmente, ao tempo em que, aquelas onde se observar riscos considerados críticos devam ser objeto de maior detalhamento, cuja metodologia poderá incluir a elaboração e avaliação de curvas de isorisco, as quais permitem classificar as situações de risco como aceitável, ALARP (*As Low As Reasonably Practicable*) e intolerável, subsidiando a definição de medidas de gerenciamento de riscos específicas por unidade.
13. *Programa de Gerenciamento de Riscos – PGR*
14. Dentre as questões levantadas, consta a uniformização dos materiais vinculados às diferentes malhas operadas, no que tange aos conteúdos e formatos de apresentação. Tais considerações incluem tanto os organogramas, os níveis de detalhamento das atribuições, os procedimentos e processos de execução, investigação e revisão dos programas e planos.

Fis	287
Proc	6 6 3 3 / 0 8
Rubr.:	<i>gm</i>

15. Segundo os PGRs já apresentados, informa-se sobre a utilização de indicadores mensais de evolução dos riscos. Entende-se que deva ser adotado este acompanhamento em todas as malhas e os resultados compilados encaminhados ao IBAMA em relatórios periódicos.
16. Em adição, apesar de este tópico não ter sido discutido em reunião, entende-se que devam ser providenciadas Fichas de Informações de Segurança de Produtos Químicos – FISPQs e Fichas de Emergência de todos os produtos transportados e/ou movimentados, que possam gerar algum impacto ambiental ou à saúde.
17. *Plano de Ação de Emergência – PAE*
18. Foi solicitado o estabelecimento de roteiros de atendimento a acidentes contemplando as principais tipologias de cenários acidentais, os quais devem ser acompanhados de fluxogramas de acionamento específicos.
19. A ALL informou que estes materiais já estão sendo elaborados, ao tempo em que justificou que a utilização de níveis muito altos de detalhamento implicaria no estabelecimento de um número muito extenso de roteiros, o que poderia reduzir a flexibilidade de procedimentos e portanto restringir de maneira excessiva a tomada de decisão rápida em determinadas circunstâncias.
20. O mapeamento das bases de apoio da ALL e de empresas terceirizadas que eventualmente façam parte da estrutura do PAE deverá ser apresentado, contemplando informações sobre as brigadas alocadas nestes locais, equipamentos e materiais disponibilizados, bem como, tempos de resposta estimados para atendimento a emergências em toda a malha licenciada por equipe técnica devidamente capacitada.
21. Em adição, foi requisitado pelo IBAMA a apresentação dos critérios adotados pela ALL para definir os casos em que são acionadas empresas terceirizadas no atendimento a emergências.
22. Quanto às capacitações, deverão ser apresentados cronogramas atualizados, bem como, demonstração da implementação das capacitações no âmbito de relatórios semestrais, com destaque aos simulados, ao tempo em que sejam apresentadas revisões/recomendações ao PGR e PAE em função das avaliações dos simulados.
23. No que tange aos Terminais de Carga com mais de uma empresa vinculada, além da própria operadora ferroviária, deve-se considerar no EAR, PGR e PAE o complexo como um todo, o que incluiria as instalações/operações de responsabilidade da ALL, bem como aquelas operadas por terceiros, tendo em vista os riscos associados a todas as cargas e substâncias previstas de serem armazenadas/movimentadas e suas respectivas localizações, sobretudo em detrimento de áreas de maior sensibilidade ambiental no entorno.
24. Ainda, visando obter subsídios a esta Nota Técnica, foi realizada reunião entre esta equipe técnica e a Coordenação Geral de Emergências Ambientais – CGEMA, quando foi acordada a necessidade de que todos os acidentes ferroviários sejam comunicados pelo empreendedor à CGEMA, à DILIC e à respectiva Superintendência Regional do IBAMA (Comitê de Prevenção e Atendimento a Emergências Ambientais – COPAEM). Tal comunicação deverá ser feita por meio de formulário padronizado existente no site do IBAMA e enviada por e-mail a [emergenciasambientais.sede@ibama.gov.br](mailto:emergenciasambientais.sede@ibama.gov.br). Em algumas situações, deverá também ser feita a comunicação imediata por telefone, casos que serão discutidos posteriormente entre as Coordenações Gerais e informados ao empreendedor pela DILIC.
25. Vale ressaltar que, por meio do Memorando nº 258/2011/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, foi solicitado ao Centro Nacional de Telemática – CNT a criação do e-mail [cotra.sede@ibama.gov.br](mailto:cotra.sede@ibama.gov.br), para possibilitar a comunicação com maior celeridade dos acidentes ocorridos.

26. Assim como os comunicados de acidentes, os Relatórios deverão ser enviados à CGEMA, à DILIC e à respectiva Superintendência Regional do IBAMA (COPAEM), no prazo de trinta dias a contar da data do acidente. Tais relatórios devem contemplar, no mínimo, caracterização da área afetada e dos danos ambientais e/ou à saúde ocorridos, descrição detalhada das medidas de intervenção implementadas e a eficiência e eficácia verificados, propostas de encaminhamentos a serem adotados com cronograma (investigação confirmatória/detalhada, avaliação de risco, monitoramento, e demais medidas de intervenção e gerenciamento), entre outras informações.

27. O empreendedor deve solicitar confirmação de recebimento via e-mail, ao enviar comunicados ou relatórios.

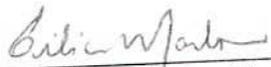
## CONCLUSÕES

28. Diante do exposto, recomenda-se encaminhar esta Nota Técnica ao empreendedor para registro das pontos apresentados e discutidos em reunião técnica, de forma que tais questões sejam consideradas no âmbito das revisões dos EAR, PGR e PAE das malhas ferroviárias concedidas à ALL, cujo cronograma deve ser apresentado ao IBAMA, em um primeiro momento.

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

  
\_\_\_\_\_  
**DIOGO VICTOR SANTOS**  
Analista Ambiental

  
\_\_\_\_\_  
**GIULIANA COUSIN BERGHELLA**  
Analista Ambiental

  
\_\_\_\_\_  
**LILIAN MARTINS**  
Analista Ambiental

DE ACORDO,  
EM 18.07.2011

  
**Marcus Vinicius L. C. de Mello**  
Coordenador de Licenciamento de Transportes,  
Rodovias e Ferrovias  
COTRAJCGTMO/DILIC/IBAMA

Fis 288  
Proc 663308  
Rubr. *[assinatura]*



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE – MMA  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA  
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco A, Brasília – DF CEP: 70.818-900  
Tel.: (0xx) 61 3316.1071, Fax: (0xx) 61 3316.1166 – URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 297/2011 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 18 de julho de 2011.

Ao Senhor

**Durval Nascimento Neto**

Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial

América Latina Logística – ALL

Rua Emílio Bertolini, 100 – Vila Oficinas

CEP. 82920-030 – Curitiba/PR

Tel: (41) 2141.7388 / Fax: (41) 2141.7358

Assunto: **Licenciamento Ambiental das Malhas Ferroviárias sob concessão da ALL.**

Senhor Gerente,

1. No âmbito dos processos de licenciamento ambiental sob responsabilidade da América Latina Logística – ALL, encaminho cópia da Nota Técnica nº 124/2011 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, elaborada em decorrência da reunião técnica realizada neste Instituto em 07/07/2011, que objetivou a definição de diretrizes para a padronização dos Estudos de Análise de Risco – EAR, Programas de Gerenciamento de Riscos – PGR e Planos de Ação de Emergência – PAE vinculados às malhas ferroviárias concedidas à empresa (malhas Sul, Paulista, Oeste e Norte).
2. A referida Nota Técnica traz o registro dos pontos apresentados e discutidos na reunião técnica, que deverão ser considerados no âmbito das revisões dos EAR, PGR e PAE das malhas ferroviárias concedidas à ALL, cujo cronograma deve ser apresentado ao IBAMA, em um primeiro momento.

Atenciosamente,

*[assinatura]*  
**MARCUS VINÍCIUS LEITE CABRAL DE MELO**  
Coordenador de Transportes – Rodovias e Ferrovias

RECEBIDO  
Em 18/07/11  
*[assinatura]*

EM BRANCO



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

SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900  
Tel.: (0xx) 61 3316.1071 Fax: (0xx) 61 3316.1166 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

## MEMÓRIA DE REUNIÃO

Local: IBAMA - SEDE

Data: 18/07/2011

Horário: 14:00

Assunto: ALL NOVOS PROJETOS

Participantes: Lista Anexa

### → PROJETO RUMO:

\* O IBAMA INFORMOU DA NECESSIDADE DE COMPLEMENTAÇÃO DO EA DO EMPREENDIMENTO NO TOCANTE ÀS CAVIDADES NATURAIS. FOI ENTREGUE À ALL O OFÍCIO Nº 296/2011 - COTRA/DIUC/IBAMA.

\* QUANTO ÀS CERTIDÕES MUNICIPAIS, A ALL INFORMOU DO PROTOCOLO DA CERTIDÃO DE ITU, BEM COMO DA NEGATIVA DE UMEIRA.

\* O IBAMA IRÁ REITERAR OS OFÍCIOS ÀS OUTRAS PREFEITURAS PENDENTES DE EMISSÃO DAS CERTIDÕES

### → SEGMENTO III MALHA NORTE:

\* A ALL INFORMOU DO PROTOCOLO, NESTA DATA, DAS COMPLEMENTAÇÕES DO COMPONENTE FAUNA (CAMPANHA DE SECA).

\* O IBAMA SOLICITOU INDICAÇÕES E CARACTERIZAÇÕES BÁSICAS DOS CANTEIROS DE OBRAS. DEVERÃO SER OBSERVADOS (FASE DE LI) OS TERMOS DA RESOLUÇÃO CONAMA Nº 273/00, TANTO P/ OS CANTEIROS QTO. P/ A MANUSEIO DO TERMINAL DE RONDONÓPOLIS.

\* QUANTO À REVISÃO DO PROJETO DE ENGENHARIA A ALL FOCOU:

- NO AUMENTO DAS PONTES;
- NA DIMINUIÇÃO DA BASE DOS ATERROS; e
- IMPLANTAÇÃO DE GALÉRIAS ECOLÓGICAS

\* A ALL ENTREGOU EM MÃOS AS PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO APRESENTADAS.

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

**EM BRANCO**



EM BRANCO

Carta nº 1071/GRCP/2011

Curitiba, 18 de Julho de 2011.

AO  
IBAMA – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
Att. Sr. Marcus Vinicius Leite Cabral de Melo  
M.D. Coordenador de Licenciamento de Transportes - COTRA  
SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do Ibama  
CEP: 70.818-900 - BRASÍLIA/DF

*Faint stamp or text, possibly a date stamp: 18/07/2011*

**Assunto: Relatório de campanha adicional da fauna (período seco) componente do Estudo de Impacto Ambiental do Ramal Rondonópolis (Segmento III).**

Prezado Senhor,

Vimos por meio desta, conforme exigência deste IBAMA, encaminhar o Relatório de levantamento da fauna (período seco), realizado no mês de Junho, conforme autorização deste IBAMA através de ATA de reunião em 21 de Junho de 2011, complementar ao estudo EIA/RIMA do Ramal Rondonópolis – segmento III, processo nº **02001.006633/2008-11**.

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

Atenciosamente,



**Renata Twardowsky Ramalho**  
Coordenação de Licenciamento Ambiental  
Gerência de Relações Corporativas e Patrimônio

De ordem, a CONTRA.

Patricia

Patricia de Abreu

Secretária  
CGTMO/DILIC

20/07/11

A ANAÍSTA GIULIANA,  
P/ANÁLISE.

em 27.7.2011

Marcus Vinícius L. C. de Melo  
Coordenador de Licenciamento de Transportes,  
Rodovias e Ferrovias  
CGTMO/DILIC/BAMA



**AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA**  
A gente nunca pára.



Carta nº 1107/GRCP/2011

Curitiba, 22 de Julho de 2011.

**AO**  
**IBAMA – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS**  
**Att. Sr. Marcus Vinicius Leite Cabral de Melo**  
**M.D. Coordenador de Licenciamento de Transportes - COTRA**  
**SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do Ibama**  
**CEP: 70.818-900 - BRASÍLIA/DF**

**Assunto: Atendimento à solicitação do ofício nº 280/2011/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA: envio da**  
**“Lista de Presença” assinada original da Audiência Pública do Ramal Rondonópolis.**

Prezado Senhor,

Em atendimento à solicitação do ofício nº 280/2011/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, venho por meio desta, apresentar em anexo a “Lista de Presença” assinada original da Audiência Pública do Ramal Rondonópolis, realizada na data de 17 de maio de 2011 no município de Rondonópolis – MT.

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

Atenciosamente,

**Jennifer Jacobowitz Rae**  
**Coordenação de Licenciamento Ambiental**  
**Gerência de Relações Corporativas e Patrimônio**

De ordem, a CONTRA

Patricia.

Patricia de Abreu  
Secretária  
CGTMO/DILIC

28/07/11

ANAÍSTA GULIANA,

3/ ANEXAR AOS AUTOS,

EM 27.7.2011



Marcus Vinicius L. C. de Melo  
Coordenador de Licenciamento de Transportes,  
Robôs e Fretorias  
COTRACGTMO/DILIC/BRAMA

Fls.: 293  
Proc.: 6033/08  
Rubr.: Jm



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

SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900  
Tel.: (0xx) 61 3316.1071 Fax: (0xx) 61 3316.1166 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

### MEMÓRIA DE REUNIÃO

**Local:** IBAMA-SEDE  
**Data:** 02/08/2011  
**Horário:** 14:30  
**Assunto:** ALL NOVOS PROJETOS.  
**Participantes:** Lista Anexa

A ALL APRESENTOU INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES PARA A IMPLANTAÇÃO DO SEG. III. E TERMINAL DE ITIQUIBA QUE ESTÃO SENDO PROTOCOLADAS NESTA DATA.

*[Handwritten signatures]*

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

**EM BRANCO**



EM BRANCO



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

A gente nunca pára.

Carta nº 1143/GRCP/2011

MMA - IBAMA  
Documento:  
02001.038578/2011-15

Data: 02/08/2011

Fis	295
Proc	6633/08
Rubr.	gm

AGOSTO  
Curitiba, 02 de ~~Julho~~ de 2011.

AO  
IBAMA – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
Att. Sr. Marcus Vinícius Leite Cabral de Melo  
M.D. Coordenador de Licenciamento de Transportes - COTRA  
SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do Ibama  
CEP: 70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: Atendimento às solicitações referentes a implantação do Segmento III da Malha Norte e Terminal de Rondonópolis.

Prezado Senhor,

Vimos por meio desta, apresentar as informações solicitadas por este Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, conforme ATAs de reunião dos dias 04/07/2011 e 18/07/2011, para a implantação do Segmento III da Malha Norte e Terminal de Rondonópolis.

Salienta-se que, tendo em vista a fase do licenciamento para obtenção da licença prévia, algumas informações solicitadas ainda não estão disponíveis para gerar dados quantitativos, havendo a necessidade do fechamento de contratos desta ALL – América Latina Logística com terceiros e informações específicas do processo operacional de cada empresa que se instalará na área do terminal.

Segue em anexo documentos que atendem às solicitações supracitadas.

Sendo o que se apresenta para o momento, colocamo-nos à inteira disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais entendidos necessários.

Atenciosamente,

Renata Twardowsky Ramalho  
Coordenação de Patrimônio e Licenciamento Ambiental  
ALL- América Latina Logística

Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 – Curitiba – Paraná - Brasil  
Tel.: (41) 2141-7509 - Fax: (41) 2141-7366

Obs: O anexo foi entregue em mãos ao Thiago (COTRA)

De ordem, à COTPA.

Patricia.

Patricia de Abreu

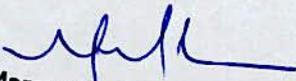
Secretária  
CGTMO/DILIC

04/08/11.

A ANAÍSTA GIVIANA,

?/ANAÍSE.

Em 04.08.2011



Marcus Vinicius L. C. de Melo  
Coordenador de Licenciamento de Transportes,  
Rodovias e Ferrovias  
COTPA/CGTMO/DILIC/BAMA



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

SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900  
Tel.: (0xx) 61 3316.1071 Fax: (0xx) 61 3316.1166 - URL: http://www.ibama.gov.br

### MEMÓRIA DE REUNIÃO

**Local:** IBAMA - SEDE  
**Data:** 11/08/2011  
**Horário:** 08:50  
**Assunto:** ALZ DAMAZ RONDONÓPOLIS  
**Participantes:** Lista Anexa

Os proprietários da Fazenda Liberdade manifestaram ao IBAMA preocupação em relação a viabilidade do uso do traçado cede da propriedade caso seja aprovada o traçado proposto pela variante B, que inicia no início do Segmento B III.

O IBAMA informou que o empreendedor já apresentou o Estudo Ambiental, no qual consta alternativa do traçado, para que seja avaliada a viabilidade ambiental da implantação do empreendimento, a qual encontra-se em fase de análise.

Fls.: \_\_\_\_\_  
Proc.: \_\_\_\_\_  
Rubr.: \_\_\_\_\_

**EM BRANCO**



EM BRANCO



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA  
A gente nunca pára.

Fis:	298
Proc:	6633/08
Rubr.:	gm

Carta nº 1151/GRCP/2011

Curitiba, 02 de agosto de 2011.

AO  
IBAMA – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
Att. Sr. Marcus Vinícius Leite Cabral de Melo  
M.D. Coordenador de Licenciamento de Transportes - COTRA  
SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do Ibama  
CEP: 70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: Correção da data das cartas 1202/GRCP/2011 e 1143/GRCP/2011.

Prezado Senhor,

Venho por meio desta, informar que a carta 1202/GRCP/2011, cujo assunto é “Gestão Ambiental – Terminal de Rondonópolis/MT - Licença Prévia”, e a carta 1143/GRCP/2011, cujo assunto é “Atendimento às solicitações referentes a implantação do Segmento III da Malha Norte e Terminal de Rondonópolis”, enviadas por esta ALL – América Latina Logística à este IBAMA, estão erroneamente datadas. A data correta destas cartas é 02 de AGOSTO de 2011.

Peço que considerem esta data que lhes informo.

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

Atenciosamente,

Jennifer Jacobowitz Rae  
Coordenação de Licenciamento Ambiental  
Gerência de Relações Corporativas e Patrimônio

De ordem, à CONTRA.

Patrúcia.

Patrícia de Abreu

Secretária

CGTMO/DILIC

08/08/11

À ANAÍSTA GIOVIANA,

R/ANÁLISE.

EM 11.8.2011



Marcus Vinicius L. C. de Mello  
Coordenador de Licenciamento de Transporte:  
Rodovias e Ferrovias  
COTRACGTMO/DILIC/CA/MA

Fis	299
Proc	6633/08
Rubr.:	<i>[assinatura]</i>

Rondonópolis, 19 de agosto de 2011.

**AO IBAMA –SEDE –MMA**  
**Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental**  
**Coordenação Geral de Licenciamento Ambiental**  
**SCEN – Trecho 2, Edifício Sede, Bloco A,**  
**Brasília - DF**

MMA - IBAMA  
Documento:  
02001.042498/2011-64

Data: 22/08/2011

Prezados Senhores,

Preocupado com as notícias de modificação e adoção de novo traçado da ferrovia, segundo estudo e recomendação do IBAMA, no trecho do **RAMAL RONDONÓPOLIS - ALL**, agendamos reunião onde estivemos no dia 11/08/2011, conforme documento anexo, e agora externamos de forma expressa nossa preocupação com a possibilidade da mudança do traçado original.

Neste sentido, estamos motivando essa missiva, pedindo pela manutenção do traçado original para esse trecho da ferrovia.

São esses os motivos para manutenção do traçado:

- pelo traçado original apenas uma área de 400 hectares será separada do restante da fazenda pelos trilhos, logo o impacto é muito menor na forma inicial, pois, prevalecendo o novo traçado haveria praticamente a divisão do imóvel em duas porções, ou seja, impacto sobre os 9.000 hectares;

- dificuldade de logística interna da propriedade sob o ponto de vista agrícola e pecuário, afetando ainda os espécimes animais que integram o ecossistema naquela região onde se situa o imóvel, e que trafegam por toda extensão da fazenda livremente, dentre eles, emas, seriemas, capivaras, antas, porcos do mato, catetos, lobo-guará, veados, jaguatiricas, onças pardas, pacas, que terão de passar pelos pontos de passagem construídos pela ferrovia para

A ANAÏSTA Giviana,  
2/Análise.

em 13.8.2011

  
Marcus Vinicius L. C. de Melo  
Coordenador de Licenciamento de Transportes,  
Rodovias e Ferrovias  
COTRACGTMO/DILICIBAMA

Fis	300
Proc	6 6 3 3 / 0 8
Rubr.:	gm

2

transportar uma parte da fazenda à outra (restrição de passagem), quando pelo projeto original, passariam livremente por oito mil e seiscentos hectares do imóvel, sem dificuldade ou obstáculos para transposição;

- reorganização dos talhões da fazenda;

- reorganização de cercas e estruturas como bebedouros;

- movimentação das máquinas para construção da ferrovia em porções maiores da fazenda, propagando a disseminação de pragas, principalmente fitonematóides, em virtude dessa frequência do tráfego (anexamos à presente estudos publicados pela Dra. Neucimar Rodrigues Ribeiro e outros doutos, assim como laudo diagnóstico nematológico do imóvel;

Todo esse retalhamento da propriedade implicará também em maior desvalorização da mesma.

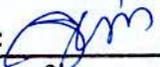
A mudança do traçado implicará ainda em reabertura de prazo processual nas diversas ações de desapropriação que tramitam, para manifestação das partes quanto a essa modificação e impacto nessas ações judiciais.

Isso porque as partes sustentaram teses com base no traçado inicial, e com a mudança, alteram-se os critérios de avaliação e dos prejuízos experimentados, assim para a aferição do valor de depreciação do imóvel, devendo ser reaberto o prazo para aditamento das peças exordiaes e contestações, inclusive com a perda de atos processuais já praticados como no caso das perícias judiciais já realizadas sob a ótica do antigo traçado.

Assim, mediante esses relevantes aspectos negativos, manifestamos pela manutenção o quanto possível do traçado original apresentado dentro



EM BRANCO

Fis	301
Proc	6633/08
Rubr.	

3

daquelas ações de desapropriação, conforme mapas ali carreados, respeitados os critérios desse órgão do meio ambiente para aferição e orientação quanto a forma que isso pode se dar.

Renovamos os protestos de elevada estima, e distinta consideração,

Cordialmente.



**CELSO GOMES DOS SANTOS**  
**Proprietário da "Fazenda Liberdade"**  
**Rua João Pessoa, nº 1157 – Centro**  
**Rondonópolis-MT**  
**Fone: 66- 34215396**

EM BRANCO

Curitiba, 20 de Agosto de 2011.

AO

IBAMA – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

Att. Sr. Marcus Vinícius Leite Cabral de Melo

M.D. Coordenador de Licenciamento de Transportes - COTRA

SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do IBAMA

CEP: 70.818-900 - BRASÍLIA/DF

**Assunto: Reavaliação da Alternativa Locacional do Trecho inicial do Ramal Rondonópolis – Seg III, conforme demanda apresentada pelos Proprietários rurais do trecho ao IBAMA.**

Prezado Senhor,

Tendo em vista as demandas apresentadas pelos proprietários rurais localizadas no trecho inicial do traçado do Ramal Rondonópolis – Segmento III, em especial referente às Alternativas locacionais das Variantes A e B, avaliadas no EIA, apresenta-se em anexo:

- Avaliação do Traçado Inicial do Segmento III – Ramal Rondonópolis
- Alternativas Tecnológicas do Segmento III – Ramal Rondonópolis – Variante A
- Cópia dos documentos de demanda dos proprietários

Sendo o que se apresenta para o momento, solicitamos a avaliação deste IBAMA, inserindo estas posições junto aos procedimentos de licenciamento ambiental deste projeto.

Atenciosamente,



Renata Twardowsky Ramalho  
Gerente de Licenciamento e Conformidade Ambiental

*A ANAÍSTA GIULIANA,*

*D/ANAÍSE.*

*em 20.8.2011*



Marcus Vinícius L. C. de Me:  
Coordenador de Licenciamento de Transportes  
Rodovias e Ferrovias  
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

De ordem, a LETRA.  
Patricia.



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

## PARECER TÉCNICO Nº 130/2011 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Análise do Estudo de Impacto Ambiental – EIA do  
Ramal Ferroviário de Rondonópolis – América Latina  
Logística Malha Norte S. A. (FERRONORTE).  
Processo nº 02001.006633/2008-11.

### I – INTRODUÇÃO e HISTÓRICO

No âmbito do processo de licenciamento ambiental da “Implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis da ALL – América Latina Logística Malha Norte S. A.”, o presente Parecer Técnico traz avaliação do Estudo de Impacto Ambiental – EA protocolado neste Instituto em 29/10/2010, com vias à análise da viabilidade de emissão de Licença Prévia – LP para o empreendimento.

O empreendimento consiste na implantação da continuidade da ferrovia anteriormente conhecida como FERRONORTE, atualmente sob concessão da América Latina Logística – Malha Norte S. A., entre os municípios de Itiquira e Rondonópolis, no Estado do Mato Grosso, com extensão de 75,6km. A ALL denomina o empreendimento como “Segmento 3 do Projeto de Expansão da Malha Norte”.

Para os Segmentos 1 e 2 o IBAMA já emitiu as Licenças de Instalação nº 616/2009 e 668/2009, respectivamente. O segmento 1 encontra-se em fase de finalização de obras e o 2 em fase de instalação plena. Para o Terminal de Itiquira foi emitida a Licença de Instalação nº 762/2010, sendo que este também se encontra com obras adiantadas.

Segue abaixo um histórico dos documentos contidos no processo:

- Em 10/10/2008 foi solicitada a abertura de processo visando o licenciamento ambiental do empreendimento;
- Em 10/10/2008, por meio da Carta nº GMA 297/08, a ALL/FERRONORTE protocolou o pedido de Licença Prévia – LP para o Ramal de Rondonópolis (km 706 ao km 775) e Terminal de Rondonópolis. Foi encaminhado ainda o Projeto Básico, Formulário Padrão do IBAMA para pedido de Licença Prévia – LP, Ficha de Abertura de Processo e a Ata da reunião ocorrida no dia 13/05/2008;
- Em 23/12/2008, por meio da Carta nº GMA 343/08, a ALL/FERRONORTE protocolou sugestão de Termo de Referência – TR para elaboração do EIA/RIMA do empreendimento;
- Em 31/03/2009, por meio do Ofício 334/2009 – DILIC/IBAMA, foi comunicado ao empreendedor que o Termo de Referência – TR para a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA do empreendimento

*ym* 4 6 <sup>1/92</sup> *de*

somente seria emitido após protocolo e aprovação do Plano de Trabalho para o Levantamento de Fauna;

- Em 06/04/2009 a ARCADIS Tetraplan protocolou Detalhamento Metodológico do Diagnóstico de Fauna para a Elaboração do EIA/RIMA;
- Em 18/08/2009, por meio do Ofício 202/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, foi encaminhada à ALL a minuta do Termo de Referência para elaboração do EIA/RIMA do empreendimento;
- Em 24/08/2009 a minuta de TR foi encaminhada pelo IBAMA aos seguintes órgãos intervenientes: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico nacional – IPHAN; Fundação Nacional do Índio – FUNAI; Secretaria Estadual de Meio Ambiente do Estado do Mato Grosso – SEMA/MT; Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária – INCRA; e Secretaria de Vigilância em Saúde – SVS;
- Em 26/08/2009 a minuta de TR foi encaminhada pelo IBAMA ao Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBio;
- Em 10/09/2009 foram protocoladas, anexas ao Ofício nº 129 DSAST/SVS/MS, as Notas Técnicas nº 105/2009/DSAST/SVS/MS, nº 012 – CGPNM/DIGES/SVS/MS e nº 16/2009/CGPNM/DEVEP/SVS/MS, contendo recomendações da Secretaria de Vigilância em Saúde para a Avaliação do Potencial Malarígeno, a serem englobadas no TR;
- Em 01/10/2009 foi protocolada a Carta nº 398/GMA/09, na qual a ALL solicita a substituição do Plano de Trabalho de Fauna elaborado pela ARCADIS Tetraplan pelo protocolado, nessa mesma data, pela Cia. Ambiental, intitulado “Metodologia para levantamento de fauna – EIA/RIMA Ferronorte – Ramal Rondonópolis – Rev01”;
- Em 02/10/2009 foi protocolado o Ofício n. 55/CAIA/SEMA-MT/09, no qual a SEMA faz considerações acerca do conteúdo da minuta de TR elaborada pelo IBAMA;
- Em 27/11/2009 foi protocolado o Ofício nº 125/09 – CNA/DEPAM/IPHAN, que aprovou a minuta de TR elaborada pelo IBAMA;
- Em 17/12/2009 foi finalizado o Parecer Técnico nº 227/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA que analisou o Plano de Trabalho Trabalho de Fauna para a elaboração do EIA/RIMA, que determinou uma série de adequações ao Plano de Trabalho protocolado em 02/04/2009;
- Em 18/08/2009, por meio do Ofício 411/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, foi encaminhada ao empreendedor cópia do Parecer Técnico nº 227/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA;
- Em 06/05/2010, anexo à Carta nº 159/GMA/10, a ALL protocolou o EIA/RIMA;
- Em 26/05/2010, por meio da Carta nº 170/GMA/10, a ALL protocolou a publicação da solicitação de LP;
- Em 19/07/2010 foi finalizado o Parecer Técnico nº 227/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, que realizou o “check-list” do EIA/RIMA, concluindo pela necessidade de devolução do EIA/RIMA para adequações ao TR;
- Em 23/07/2010, por meio do Ofício 682/2010 – DILIC/IBAMA, o empreendedor foi comunicado que foram detectadas graves falhas em relação ao solicitado no TR, e por esse motivo o EIA foi devolvido para readequação;

4 6 2/92 R Jm

- Em 29/10/2010 por meio da Carta nº 322/GMA/10 a ALL protocolou o EIA/RIMA com as readequações solicitadas;
- Em 19/07/2010 foi finalizado o Parecer Técnico nº 198/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, que efetuou o “check-list” da readequação do EIA/RIMA e concluiu que haviam pendências principalmente quanto a falta de amostragem de fauna contemplando a sazonalidade do ambiente, e que este fato era impeditivo para o aceite da readequação do EIA/RIMA, devolvendo o estudo para novas readequações;
- Em 20/12/2010 por meio do Ofício 388/2010 – DILIC/IBAMA, o empreendedor foi comunicado que o EIA/RIMA estava sendo devolvido novamente para readequação;
- Em 13/01/2011 o IBAMA publicou a devolução do EIA/RIMA no Diário Oficial da União;
- Em 19/01/2011, por meio da Carta nº 11/GPI/11, a ALL encaminhou informações relacionadas ao questionamentos contidos no “check-list” da Readequação do EIA/RIMA e solicitou reunião com a equipe técnica;
- Em 31/01/2011 foi protocolado, anexo ao Ofício nº 10 DEVEP/SVS/MS, cópia do Parecer Técnico nº 03/2011/CGPNM/DEVP/SVS/MS, que solicitou realização de Avaliação do Potencial Malarígeno, de modo a embasar a emissão do Laudo de Avaliação do Potencial Malarígeno – LAPM e elaboração do Plano de Ação para o Controle da Malária – PACM;
- Em 17/03/2011 a ALL solicitou a revisão no aceite do EIA/RIMA;
- Em 18/03/2011 a Nota Técnica Nº 048/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA apresentou detalhamento das justificativas técnicas para a devolução da Readequação do EIA/RIMA;
- Em 21/03/2011 o Despacho do Diretor de Licenciamento Ambiental Substituto encaminhado ao Presidente do IBAMA afirmou posicionamento contrário ao adotado na Nota Técnica nº 048/2010 e concluiu não haver prejuízo no aceite e disponibilização do EIA/RIMA, desde vez que este fosse complementado por mais uma campanha de fauna;
- Em 24/03/2011 o Despacho do Coordenador Geral de Transportes, Mineração e Obras Cíveis solicitou ao Coordenador de Licenciamento de Transporte oficialização à ALL para que fosse reapresentado o EIA/RIMA, com vistas à sua disponibilização para realização de Audiência Pública;
- Em 24/03/2011, por meio do Ofício 287/2011 – DILIC/IBAMA, em resposta ao questionamento realizado pela ALL em 17/03/2011 sobre a devolução do EIA/RIMA, foi informado que o IBAMA entendeu tal questionamento como pertinente, não se verificando prejuízo no aceite e disponibilização do estudo;
- Em 24/03/2011, por meio da Carta nº 49/GPI/2011, a ALL protocolou a versão aceita do EIA/RIMA;
- Em 01/04/2011 a ALL protocolou, anexos à Carta nº 70/GPI/2011, os comprovantes de protocolo do EIA/RIMA nos órgãos intervenientes;
- Em 12/04/2011 foi publicado no Diário Oficial da União – Seção 3, página 89 o Edital de Aceite do EIA/RIMA;
- Em 02/05/2011, por meio do Ofício nº 152/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, foram encaminhados ao empreendedor o Regulamento para realização da Audiência Pública – AP e os formulários padrão, bem como as diretrizes para a realização da AP;

- Em 04/05/2011 foi publicado no Diário Oficial da União – Seção 3, página 89 o Edital de realização de Audiência Pública;
- Ainda em 04/05/2011 o IBAMA encaminhou convite para participação na AP para os órgãos intervenientes, além do Mem. nº 355/2011 – DILIC/IBAMA com solicitação para o Superintendente do IBAMA no Estado do Mato Grosso presidir a AP;
- Em 17/05/2011 foi realizada, no município de Rondonópolis, a Audiência Pública para discussão do EIA/RIMA do empreendimento;
- Em 11/05/2011, por meio da Carta nº 684/GRCP/2011, a ALL encaminhou cópia da publicação que informa o recebimento e aceite do EIA/RIMA pelo IBAMA no jornal A Tribuna de Rondonópolis/MT;
- Em 30/05/2011, por meio da Carta nº 749/GRCP/2011, a ALL encaminhou cópia da publicação que informou a realização de Audiência Pública no jornal A Tribuna de Rondonópolis/MT;
- Em 30/05/2011, por meio da Carta nº 787/GRCP/2011, a ALL encaminhou solicitou autorização para realização dos trabalhos de levantamento de campo da fauna (campanha adicional referente ao período seco);
- Em 03/06/2011 a ALL protocolou, anexo à Carta nº 774/GRPC/2011, o registro em vídeo e relatório da AP realizada em Rondonópolis em 17/05/2011;
- Em 10/06/2011, por meio da Carta nº 843/GRCP/2011, a ALL solicitou autorização para realização dos trabalhos de levantamento de campo da fauna (período seco) e enviou dados meteorológicos atualizados como subsídio para definição da data mais adequada para condução dos trabalhos de campo;
- Em 21/06/2011 foi realizada reunião técnica no IBAMA, onde a equipe técnica, com ciência da chefia imediata, aprovou o início da campanha complementar de amostragem de fauna (período seco);
- Em 21/06/2011 foi protocolada, anexa à Carta nº 915/GRPC/2011, cópia do Memorando nº 0848/2010 CNA/DEPAM, no qual o Coordenador de Pesquisa e Licenciamento Arqueológico do IPHAN informa ao Superintendente do IPHAN no Mato Grosso que “*o empreendimento está apto a obter a Licença Prévia junto ao órgão ambiental competente*”;
- Em 18/07/2011, anexo à Carta nº 1071/GRPC/2011, foi protocolado o “Relatório de Levantamento de Fauna” referente ao período seco, de modo a compor o EIA/RIMA;
- Em 02/08/2011 foi realizada reunião técnica no IBAMA, onde a ALL apresentou informações complementares para a implantação do Segmento III e Terminal de Itiquira, protocoladas nesta mesma data (Carta nº 1143/GRCP/2011 – protocolo nº 02001.038578/2011-15);
- Em 11/08/2011 foi realizada reunião no IBAMA com os proprietários da Fazenda Liberdade, solicitada por estes para questionamento sobre a intercepção da propriedade pela Variante B da ferrovia;
- Em 22/08/2011 foi protocolado documento do proprietário da Fazenda Liberdade;
- Em 22/08/2011, em atendimento aos questionamentos do proprietário da Fazenda Liberdade, a ALL protocolou, anexo à Carta nº 1263/GRCP/2011, detalhamento das Variantes A e B para o trecho inicial do Segmento III.

## II. ANÁLISE E CONSIDERAÇÕES

### *Identificação do Empreendedor e Empresa Consultora*

A empresa responsável pelo empreendimento é a ALL – América Latina Logística Malha Norte S.A., CNPJ nº 24.962.466/0001-36 e CTF IBAMA nº 748720. A empresa consultora responsável pela elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA é a Assessoria Técnica Ambiental Ltda., CNPJ nº 05.688.216/0001-05 e CTF IBAMA nº 2997256.

### *Dados da Equipe Técnica Multidisciplinar*

Constam as assinaturas dos coordenadores temáticos e demais profissionais nas págs. 19 a 23 do Volume I do estudo, com rubrica em todas as páginas do estudo pelo Coordenador Geral do estudo, conforme solicitado. No anexo V, constam as cópias das ARTs e respectivos comprovantes de pagamento dos profissionais registrados no CREA e CRBio.

### *Dados do Empreendimento*

#### *Caracterização do Empreendimento*

#### *Histórico*

O EIA/RIMA traz um histórico detalhado das tentativas, negociações e projeções para a implantação da ligação ferroviária entre o Estado de Mato Grosso e os estados vizinhos, principalmente São Paulo.

Traz também o histórico das diversas etapas de implantação da FERRONORTE, hoje concedida à ALL Malha Norte S.A..

#### *Objetivos e Justificativas do Empreendimento*

O EIA menciona que a realização de investimentos na malha ferroviária de Mato Grosso é importante, tanto para possibilitar a sustentação da expansão do agronegócio no estado, possibilitando ganhos de competitividade (através da redução nos custos de transporte), como para mitigar a sobrecarga da matriz logística do país (predominantemente rodoviária) nas épocas de escoamento da safra (que gera externalidades negativas, como a elevação generalizada do frete).

#### *Localização Geográfica*

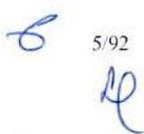
O empreendimento se localiza no sul do Estado de Mato Grosso, nos municípios de Itiquira e Rondonópolis e se constitui no trecho final de ligação da ferrovia Alto Araguaia – Rondonópolis. A ferrovia tem direção sul – norte, partindo do município de Itiquira, percorrendo inicialmente território da sub-bacia do Rio Itiquira e, posteriormente, da sub-bacia do Ribeirão Ponte de Pedra, no município de Rondonópolis.

A região percorrida pela ferrovia faz parte do planalto matogrossense, delimitado a oeste com a planície do Pantanal pela Serra de São Jerônimo, e apresentando altitude superior a 400m.

#### *Inserção Regional e Legislação Ambiental*

O estudo apresenta um levantamento dos planos e programas da iniciativa pública e privada, com incidência nos municípios da Área de Influência da ferrovia, descrevendo sucintamente sua compatibilidade com o empreendimento.

No âmbito federal ressalta-se que a retomada da construção da ferrovia foi incluída no rol de investimentos do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, sendo objeto de financiamento do BNDES.

 5/92 

Por fim, é apresentada uma relação de normas federais, estaduais e municipais que tem alguma relação com o licenciamento ambiental do empreendimento.

#### *Órgão Financiador / Valor do Empreendimento*

O financiamento concedido à ALL pelo BNDES para a construção da ferrovia desde Alto Araguaia até Rondonópolis foi de R\$ 691,6 milhões, com prazo de 20 anos. Entretanto, para o segmento em questão e o Terminal de Rondonópolis, segundo o EIA, a estimativa é de um custo de R\$ 120 milhões, sendo 90% financiados pelo BNDES.

#### *Descrição do Projeto*

O Segmento III – Ramal de Rondonópolis possui extensão de 75,6km e liga os municípios de Itiquira e Rondonópolis, entre os km's 676+100 (fim do Segmento II – estaca 8.783) e 751+730 (estaca 12.564). No final do segmento III está prevista a implantação de um terminal de cargas, denominado Terminal de Rondonópolis.

As cargas previstas em projeto para transporte nesse trecho são: soja, milho e farelo, fertilizantes, madeira, cimento, bobinas de aço e vergalhões, combustíveis, contêiner e cargas gerais.

Foram considerados 40m de faixa de domínio (20m para cada lado a partir do eixo) ou, o limite do *offset* acrescido de 5m, quando esta faixa for superior ao padrão.

#### *Características técnicas*

Foi apresentado o Projeto Geométrico em Planta, na escala 1:2.000, com a representação de elementos do projeto e de pontos notáveis, plotado sobre imagens aéreas ortogonizadas e, em perfil horizontal e vertical, nas escalas 1:2.000 e 1:200, com a representação do greide e demais elementos do projeto e do terreno.

Foram adotados os seguintes parâmetros básicos: trilhos UIC 60, preferencialmente em aço-liga ou tratado termicamente; bitola larga (1.600mm); raio mínimo de 600m; comprimento mínimo de transição de 40m; tangente mínima de 25m; rampa máxima de 1,00%; seção transversal em corte e aterros de 10m e 8m, respectivamente; entrelaça mínima de 4,25m; superelevação máxima de 100mm; e fixação elástica tipo pandrol, ou outra que se assemelhe.

Ainda, destacam-se as seguintes características: velocidade diretriz de 80km/h; velocidade máxima admissível de 111km/h, para as curvas com raio mínimo; dormentes de concreto protendido ao longo da via férrea (1613 dormentes/km), sendo que nos desvios de cruzamento e pátios poderão ser utilizados dormentes de madeira; e por sua vez, dormentação de madeira nos AMV's.

No empreendimento em questão, será utilizado lastro de rocha britada com altura de 30 cm. Quanto ao sub-lastro, este será composto por solo laterítico de 10cm de espessura, visando aumentar a capacidade de suporte do sub-leito, evitar a formação de processos erosivos na plataforma de terraplenagem, bem como impedir o efeito *pumping*.

#### *Caracterização das unidades de apoio*

Estão previstos 2 pátios de cruzamento neste segmento (Pátios de Cruzamento 6 e 7), ambos com 2.500m de comprimento, localizados entre as estacas 9.215 e 9.340, e entre a 10.800 e 10.925.

Quanto ao Terminal de Rondonópolis, informou-se que o respectivo Plano Diretor foi apresentado em anexo, cuja localização das estruturas e locação da área estaria sujeita a alterações. Os produtos a serem armazenados e movimentados são: líquidos inflamáveis e combustíveis (classes I a III), grãos como soja e milho, produtos industrializados, fertilizantes

e produtos alimentícios.

Foram citadas instalações de armazenagem, prevenção e combate a incêndios, estruturas de apoio e controle, entre outras. Destaca-se a existência de postos de manutenção de locomotivas e vagões, assim como de abastecimento e lubrificação, com a previsão de 2 tanques aéreos de 15.000L cada, o que deverá atender à Resolução CONAMA nº 273/2000, no que couber. O Estudo também informou que para conter eventual vazamento dos tanques estão previstas bacias de contenção através de uma cortina de concreto armado, com fundação através de sapata corrida e calçadas internas à bacia de contenção, em concreto usinado.

Mencionou-se que o esgoto sanitário poderá ser encaminhado à rede pública ou à fossa de tratamento e sumidouro, conforme norma. Entende-se que deve-se avaliar a implantação de ETE e sistema de tratamento físico químico de efluentes oleosos.

Segundo informado, os acessos, vias internas do terminal e o pátio do estacionamento serão nivelados e pavimentados com blocos sextavados de concreto de alta resistência, com 10cm de espessura, totalizando uma área de 120.000m<sup>2</sup>.

#### *Projeto de interferências*

Registrou-se que a região atravessada é eminentemente rural, com predominância de atividades agropecuárias. Assim, descreveu-se as interferências previstas, com os destaques a seguir.

Há 1 cruzamento com rodovia federal pavimentada (BR-163) e 1 com rodovia estadual não pavimentada, os quais ocorrerão em desnível. Por sua vez, os onze acessos e vias internas de propriedades rurais serão dotadas com cruzamentos em passagens de nível com sinalização passiva. Complementarmente, observa-se que serão executados 2 remanejamentos para passagem de nível e 4 para a lateral. O Estudo enfatizou que o espaçamento mínimo fixado entre passagens de nível é de 2,5km, ou seja, acima dos 1.500m previstos na norma NBR-15680/2009, otimizando a fluência do tráfego dos comboios ferroviários.

As passagens de nível se constituem, via de regra, em pontos críticos no que concerne à segurança dos transportes ferroviários e rodoviários.

A minimização dos riscos que lhes são inerentes, buscando proporcionar, aos seus usuários, uma travessia segura e confiável, implica na implantação de um sistema de sinalização/proteção adequada, incluindo a ferrovia e a rodovia.

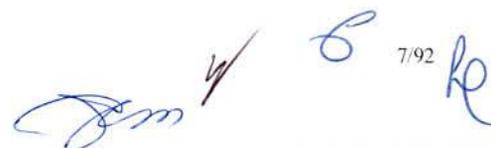
Com relação às redes de distribuição de energia elétrica, informou-se que ao longo do eixo de projeto foram identificadas interferências com redes de média e baixa tensão, de propriedade da CEMAT, contudo, sem necessidade de relocação.

No cruzamento da ferrovia projetada com a BR-163 (final do segmento II), mais precisamente na estaca 8781+12,81m, há presença de cabos de fibra ótica de propriedade da operadora Oi, paralelos a rodovia. Foi informado que na ocasião da execução das obras, será realizado o remanejamento da fibra ótica, sendo que a operadora será comunicada com um antecedência de 60 dias.

Em adição, não foram identificadas interferências com redes de água.

Entre as obras complementares descreveu-se: vedação da faixa de domínio; proteção vegetal dos taludes através da hidrossemeadura; recomposição vegetal em áreas degradadas e, Passagens de Gado – PGs e Passagens de Fauna – PFs. Vale ressaltar que a Tabela 23 (pgs. V1-127 a V1-128) traz o detalhamento dos quantitativos da hidrossemeadura que será realizada em todos os taludes de corte.

No caso das PGs e PFs, estão projetadas as seguintes estruturas:

 7/92

- Passagens de Gado – PGs: bueiros tubulares metálicos (diâmetro de 2,5m) – 10 unid.;

- Passagens de Fauna – PFs: bueiros celulares (2,0 x 2,0m) – 27 unid.

Foram listadas na Tabela 26 (pgs. V1-130 e V1-131) as estacas das 27 PFs propostas, que serão alvo de avaliação detalhada no âmbito da análise da LI, incluindo os locais de implantação e as dimensões adequadas para cada PF.

#### *Projeto de terraplenagem*

Registrou-se que foram adotados critérios para minimizar volumes e reduzir ou eliminar descompensações nas distribuições das terras, com base em estudos topográficos, geológicos e geotécnicos, com a realização de sondagens para avaliar os materiais a serem escavados, os quais foram classificados como de 1ª categoria.

Quanto ao taludamento, os cortes apresentarão inclinações de 2,0 (V); 1,0 (H), com banquetas de 4,0m de largura a cada 3,0m de desnível. Para os taludes de maior altura (até 25,0m) serão adotados 1,0 (V); 1,5 (H), assim como, os aterros, que conterão banquetas de 4m de largura a cada 8,0m de desnível.

Quanto às características da geometria transversal da plataforma de terraplenagem, foi informado que para a linha singela os cortes terão 10m de largura, enquanto os aterros possuirão 8m, ambos com 3% de inclinação a partir do eixo. Por sua vez, os pátios de cruzamento contemplarão cortes de 14,25m e aterros de 12,25m.

Registrou-se a necessidade de escalonamento em encostas na altura das estacas 991, 2349 e 2603, as quais apresentam declividades superiores a 35%. Ainda, indicou-se que foi realizada a segmentação dos movimentos de terra, visando evitar o transporte de materiais cruzando rodovias.

O Estudo informou que o volume de corte será superior ao de aterro, o que gera a necessidade de bota-foras. Dessa forma, solução preconizada é o alargamento de aterros, cuja localização consta de planilha de distribuição de terras.

Descreveu-se a ocorrência de fundações de aterros sobre substratos fracos, devido à presença de solos saturados e/ou de baixa resistência, onde estarão previstos dispositivos de drenagem prévia com ou sem tratamentos especiais e remoções parciais ou totais dos solos inadequados. O perfil mais frequente destes casos seriam acumulações aluvionares. Entre as soluções tem-se a abertura de valas de escoamento da água de acumulação superficial ou sub-superficial, podendo ser preenchidas com material drenante, assim como a substituição de fundação de bueiros. A localização das valetas de drenagem previstas é: 9.918 a 9.972, 10.185 a 10.188, 11.715 e 11.768 (estacas). Ainda, registrou-se que não será permitida a circulação de veículos pesados sobre áreas de solos fracos.

#### *Materiais de construção*

Foi informado sobre a dificuldade para obtenção de material para execução do lastro, bem como, de agregados miúdos para argamassas e concretos.

Assim, o fornecimento de rochas foi previsto a partir de dois locais: Pedras Urtigão (em Goiás, a 32km da divisa) e Emal Brita em Rondonópolis.

Com relação a agregados finos, estes serão provenientes da dragagem da areia dos principais rios e afluentes da região, e do peneiramento com posterior britagem de clastos constituintes de depósitos inconsolidados. Dessa forma, foram identificados fornecedores em Itiquira/MT, Rondonópolis/MT, Alto Araguaia/MT e Mineiros/GO.

Ainda, foram caracterizadas áreas de ocorrências de “solos estabilizados” para

4 b 8/92 

emprego como sublastro ou revestimento primário das estradas a serem remanejadas, conforme tabela apresentada, cujas jazidas foram denominadas: JSL-03, JSL-05 e JSL-06.

#### *Projeto de drenagem – obras-de-arte correntes*

Registrou-se que este projeto foi desenvolvido com base nos estudos hidrológicos, geotécnicos, projeto geométrico e levantamentos topográficos, de forma a se estabelecer a drenagem superficial longitudinal e de transposição.

Os comprimentos críticos de sarjetas retangulares foram apresentados, conforme especificações de inclinação, velocidade e altura de taludes, bem como, de aterros, banquetas, entrevias, de proteção, e dispositivos auxiliares, como descidas de água, caixas coletoras de talvegue e dissipadores de energia.

Quanto aos bueiros, estes obedeceram à metodologia abaixo exposta:

- operação sem afogamento com tempo de recorrência de 20 anos (como canal);
- afogamento máximo de 1m com tempo de recorrência de 50 anos;
- recobrimento mínimo de 0,6m.

Assim, quadro com a localização dos bueiros e memória dos cálculos foi apresentado, bem como a especificação das obras a serem executadas, totalizando 51.

#### *Projeto de obras-de-arte especiais*

Estão previstas 4 pontes ferroviárias e 2 passagens rodoviárias superiores. Quanto às pontes, obedeceu-se ao critério comparativo entre aterro x viaduto para a definição da solução, conforme informações básicas a seguir:

- Ponte sobre o Córrego Cachoeira (estaca 9481+2,70m a 9488+10,00m): comprimento 147,3m; 5 vãos de 28m; largura de 5,0m; passeios laterais.

- Ponte sobre o Ribeirão Ponte de Pedra I (estaca 9972+6,35m a 9976+15,05m): comprimento 88,7m; 3 vãos de 28m; largura de 5,0m; passeios laterais.

- Ponte sobre o Ribeirão Ponte de Pedra II (estaca 11198+1,20m a 11205+8,50m): comprimento 147,3m; 5 vãos de 28m; largura de 5,0m; passeios laterais.

- Ponte sobre o Ribeirão Ponte de Pedra III (estaca 11293+12,30m a 11299+10,30m): comprimento 118,0m; 4 vãos de 28m; largura de 5,0m; passeios laterais.

Quanto às passagens superiores, estas estão previstas na altura das estacas 8783+10,96m e 9586+6,00m.

#### *Listagem da quantidade de equipamentos e serviços*

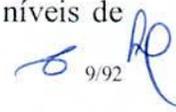
Foi apresentada, em anexo, tabela com quantidades de equipamentos e serviços, elaborada pela empresa Vega Engenharia.

#### *Estudos Operacionais*

A partir de estudos operacionais foram definidos: trem-tipo, número de trens/dia (previsto), concepção e quantificação de unidades de apoio e, consumo de combustível.

Assim, foram realizados estudos por meio de simulações da marcha das composições, com o emprego do software TEM – Train Energy Model, bem como da determinação da capacidade e disponibilidade da malha para o tráfego, através do modelo matemático Teoria das Filas. Os Estudos contemplaram as condições de fluxo no sentido importação (trem vazio) e exportação (trem carregado).

Segundo informado, as simulações concluíram que, para os diferentes níveis de

  9/92

transporte, o Trem Tipo ideal para suprir volumes de até 40 mil toneladas/dia seria aquele formado por 5 pares de trens com tração tripla simples + 100 vagões com capacidade líquida para 80 toneladas úteis e, a partir deste volume, 7 pares de trens diários com a mesma configuração de tração + 120 vagões para 93 toneladas úteis.

O horizonte de 80 mil tu/dia representa a demanda estimada para o décimo quinto ano de operação da ferrovia, sendo que o segmento de maior gargalo observado encontra-se entre o pátio 7 e o Terminal de Rondonópolis. Dessa forma, o Estudo sugere que para amenizar esta situação e melhorar a capacidade de circulação deste trecho, deverá ligar mais uma locomotiva, do trem vazio, que circula no sentido importação, no pátio 7 até sua chegada no terminal.

Quanto às simulações realizadas, considerando o transporte de 40 mil toneladas/dia, observou-se mudanças nas características operacionais deste trem em relação ao anterior, com ciclos de viagem menores e mais competitivos.

Sendo assim, o Estudo concluiu que em função dos resultados, sugere-se que o Trem Tipo com tração tripla simples + 100 vagões seja utilizado para circular no trecho de Alto Araguaia a Rondonópolis nos primeiros 10 anos de exploração da malha ferroviária (8.000 TU/dia). Entretanto, assim como para a demanda de 80 mil toneladas/dia, recomendou-se ligar mais uma locomotiva do trem vazio, no pátio 7 até o Terminal de Rondonópolis. Após o 10º ano, para atender a demanda de 80 mil toneladas/dia, o Trem Tipo sugerido é o de tração tripla + 120 vagões (11.160 TU/dia).

Não foi apresentada projeção de se duplicar a via com o aumento da demanda, e sim, a adequações operacionais, sobretudo nas características das composições, de forma que sugere-se obter esta informação.

#### *Características dos sistemas de segurança e de sinalização*

Foram descritos os sistemas a serem utilizados, segundo a sinalização por placas e, de passagens de nível e desnível, cujos pontos críticos objeto de maior atenção foram as interferências com rodovias e pátios de cruzamento.

No que tange às passagens em nível, informou-se que será adotado os padrões previstos na NBR 114/89 da ABNT, que compreendem sinalizações ativas e passivas.

As características da frota foram apresentadas, considerando os vagões, locomotivas e tipos de composições, novamente, conforme os dois cenários projetados, com demandas de até 40 mil ton/dia e 80 mil ton/dia.

#### *Caracterização da mão de obra*

Durante o pico das obras de implantação da ferrovia e do terminal, estima-se a contratação de até mil trabalhadores diretos. Entre outras funções necessárias, destacou-se: encarregado de turma, servente, encarregado de pavimentação, pedreiro, carpinteiro, armador, montador, ajudante, pintor e serralheiro.

Durante a operação do empreendimento, estima-se a contratação “de 300 empregos diretos (próprios e terceirizados) para a operação do segmento III e do terminal de Rondonópolis, e uma quantidade superior a esta diretamente associados às empresas que se estabelecerão no terminal”.

#### *Cronograma físico preliminar do empreendimento*

O cronograma apresentado encontra-se defasado, o qual deverá ser revisto e reapresentado, devendo ser incluído como condicionante específica da Licença Prévia.

Normas construtivas, operacionais e de proteção ambiental

Foram listadas as normas construtivas no anexo II do estudo, referente ao Projeto

✓ 6 10/92 

Executivo. Em adição, foram elencadas normas complementares àquelas constantes do anexo.

#### *Resíduos Sólidos*

Foram descritas as fontes de geração de resíduos sólidos na fase de implantação da ferrovia, tendo se destacado o material excedente de cortes (9.535m<sup>3</sup>), o qual será empregado no alargamento de aterros na altura das estacas 9519 e 9527, 11016 e 11028, 11527 e 11530, 11937 e 11939. O projeto prevê que as áreas de alargamento considerem aspectos ambientais, afastando-se, portanto, de áreas úmidas, corpos hídricos, e outras áreas com maior sensibilidade à movimentação do material.

Ainda, tem-se os resíduos típicos da construção civil, da movimentação de máquinas e veículos, da manipulação de combustíveis, além daqueles oriundos da presença de uma grande quantidade de trabalhadores.

Na fase de operação, foi informado que haverão resíduos provenientes dos postos de manutenção e oficinas, dos procedimentos de manutenção da via férrea, da substituição de lastro em função da presença de elementos poluentes como óleo, bem como da capina manual ou mecanizada. Adicionalmente, mencionou-se a perda de carga na via, tendo sido informado que a empresa possui programas de adaptação dos antigos vagões da RFFSA para o transporte de grãos, eliminando portas laterais que por qualquer falha de vedação propiciam esta perda. Além disso, segundo o Estudo, já existem projetos de novos vagões direcionados para este tipo de transporte.

Ainda, registrou-se que acidentes com descarrilamentos e tombamentos podem liberar uma expressiva quantidade de carga, exigindo ações que devem estar contemplados no âmbito do EAR, PGR e PAE. Mencionou-se ademais, que a via possui um projeto moderno, com traçado e estrutura que minimizam a probabilidade de ocorrência de acidentes.

Os resíduos recolhidos nas atividades de manutenção serão encaminhados ao Terminal de Rondonópolis para armazenamento e destinação final, ao tempo em que foi apresentada tabela com a classificação, recipiente de armazenamento, local de armazenamento temporário e destinação final, cuja disposição e detalhamento devem ser realizados na fase seguinte do licenciamento ambiental.

Por fim, registrou-se a adoção do procedimento de controle de resíduos sólidos da empresa (PGA 002).

#### *Efluentes Líquidos*

Registrou-se a geração de esgoto sanitário na fase de implantação, enquanto na fase de operação destacou-se a existência de potenciais fontes de poluição, inerentes a processos mecânicos de operação de veículos e máquinas, ao tempo em que a empresa executa planos de manutenção preventiva e corretiva de locomotivas e vagões. Casos excepcionais como acidentes e vazamentos seriam tratados no Plano de Gerenciamento de Riscos da ferrovia.

Enfatizou-se o Terminal de Rondonópolis, onde haverá fontes de esgoto doméstico e industrial, este gerado na operação do posto de abastecimento de locomotivas e nos postos de manutenção de locomotivas e vagões, cujo projeto de drenagem e de tratamento deverá ser apresentado em detalhe, com a localização e caracterização dos pontos de lançamento, prevendo-se adequação aos dispositivos da Resolução CONAMA nº 357/2005.

Entende-se ainda que ETEs e sistemas de tratamento físico químicos para o caso de efluentes oleosos são mais eficazes.

Demais correntes líquidas com potencial poluidor podem ser geradas, devido ao abatimento de emissões, controle de emissão de particulado na secagem de grãos e emissão de voláteis em processos de pintura, lubrificação de AMVs, capina química, entre outros, cujos

procedimentos de controle devem adotados.

### *Qualidade do Ar*

Registrou-se que a qualidade do ar na região é, em geral, boa, ocorrendo atividades industriais apenas ao norte da área de influência do empreendimento. No entanto, não há um programa de monitoramento da qualidade do ar na região baseado em estações de análise, havendo boletins disponibilizados com base em dados do CPTEC/INPE, incluindo as concentrações de CO e de MP.

Ressaltou-se que o Estado do Mato Grosso apresenta altos índices de queimadas, o que gera periodicamente (entre agosto e outubro) alterações na qualidade do ar a distâncias elevadas pela dispersão dos poluentes.

Mencionou-se a Resolução CONAMA nº 003/90, a qual apresenta padrões de qualidade do ar (primários e secundários) que devem ser tomados como referência. Em adição, foi informado que o efeito das queimadas implica em desatendimento a estes padrões.

Com relação às interferências do empreendimento na fase de implantação, tem-se a queima de combustíveis pelas máquinas e equipamentos durante a obra, e a movimentação de veículos em estradas de serviço (de terra) gerando material particulado.

Na fase de operação, salientou-se a queima de combustíveis pelas locomotivas, o que gera CO, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> e material particulado. Assim foram apresentados fatores de emissão atmosférica do modal ferroviário, os quais devem ser tomados como referência, no processo de controle regulagem de motores.

Mencionou-se ainda a proposta de se utilizar biodiesel em parte das locomotivas, com a expectativa de se alcançar 25% de uso deste combustível, com efeito de redução de emissões atmosféricas poluidoras em até 20%.

Verifica-se no entanto, que o Terminal de Rondonópolis apresentará maior variação de fontes de emissão atmosféricas, não só pela movimentação de máquinas e veículos, como por processos de carga, descarga de grãos, fertilizantes e outros produtos, além da queima de combustível para a secagem de grãos, o que deverá ser detalhado, visando atendimento à Resolução CONAMA nº 003/90, da mesma forma.

### *Ruídos e Vibrações*

Inicialmente, o Estudo apontou que não há edificações a distâncias menores que 200m da ferrovia, enquanto as residências estariam a distâncias superiores a 600m da mesma. A área urbanizada mais próxima situa-se a 20km da ferrovia, no caso a cidade de Rondonópolis. Assim, considerando que a área atravessada pelo traçado apresenta-se homogênea, com a existência de plantações de soja e fragmentos florestais, selecionou-se 11 pontos de maneira amostral para o diagnóstico da situação atual dos níveis de ruído.

Foram assim realizadas medições nestes pontos do ruído de fundo nos períodos diurno e noturno (à exceção dos pontos 9 a 11, cujo proprietário não autorizou a entrada à noite). Concluiu-se que a pressão sonora encontram-se acima da permitida pela NBR 10.151 para regiões de sítios e fazendas (40 dB(A) diurno, 35 dB(A) noturno), porém em níveis considerados baixos.

Em adição, foi realizada simulação dos níveis de pressão sonora para a fase de implantação em 6 trechos, os quais incluem todas as áreas residenciais próximas, bem como, o entorno do Terminal de Rondonópolis, cujo estaqueamento foi apresentado em tabela. Os pontos onde estão localizadas as residências mais próximas da ferrovia também foram apresentados em tabela, totalizando 20 locais, sendo as menores distâncias: ADM – 0,5km; Sede da Fazenda Buriti – 0,6km; Sede Fazenda Maggi – 0,7km; Fundação MT – 0,6 (esta distância se reduzirá a

300m com a implantação do Terminal de Rondonópolis).

Durante as obras, as fontes mais expressivas de ruído são a operação da retroescavadeira, rolo compactador e caminhão caçamba, sendo que a simulação indicou que os pontos que receberão maiores níveis são o 18, 19 e 20, com 49,8, 51,1 e 48,5 dB, respectivamente. Dessa forma, concluiu-se que não haverão grandes incômodos à população devido à temporalidade da obra e ao fato dos níveis sonoros não serem considerados muito elevados. Quanto às interferências ao meio biótico, realizou-se simulação da propagação do ruído em mata nativa, sem no entanto haver padrão de referência a ser seguido.

Para a fase de operação, a simulação foi realizada nos mesmos pontos que para a fase de implantação, considerando a passagem da composição e o acionamento de buzinas. O Estudo informou que a determinação da potência sonora para cada caso foi obtida através de medições realizadas em unidades da ALL e em trechos similares. O estudo conclui que, à exceção dos pontos 2 e 18, os níveis previstos durante a passagem dos trens apresentam-se bem próximos dos valores medidos no local (maior valor de 51,1 dB), assim como, durante o acionamento de buzinas (maior valor de 59,8 dB). Ademais, ressaltou-se que a temporalidade dos impactos sonoros, bem como, a comparação com níveis sonoros verificados no entorno de ferrovias em áreas urbanas, onde se observam níveis de aproximadamente de 75 dB. Quanto às interferências ao meio biótico, a simulação da propagação do ruído em mata nativa foi apresentada sem menção a padrão de referência, em analogia à fase de implantação.

Outra fonte expressiva de ruído consequente da operação ferroviária, é a buzina, comprovadamente eficiente na redução do risco de acidentes, especialmente em passagem em nível. Os níveis de pressão sonora gerados pela buzina apresentam grande intensidade, porém curta duração (acima de 110 dB).

Quando se analisa a simulação do ruído no instante em que o trem utiliza a buzina para sinalizar que está próximo a uma passagem de nível verifica-se que os níveis sonoros também ficam próximos dos medidos na situação atual, compreendidos entre 36,7 dB(A) e 52,1 dB(A), junto as edificações avaliadas, com exceção do ponto 2 que já foi discutido anteriormente e apresenta nível de 58,9 e da sede da fazenda Buriti onde os níveis sonoros no instante de utilização da buzina serão de 59,8 Db(a). Embora este valor possa trazer algum desconforto principalmente no período noturno esta bem abaixo do verificado quando a buzina é utilizada em zonas urbanas e geram ruídos que chegam as fachadas de casas e apartamentos acima de 75 dB(A).

No que se refere ao impacto de vibração, o Estudo indica que danos a estruturas somente ocorreriam a distâncias pequenas, mais especificamente na faixa de domínio da ferrovia, enquanto não existem edificações mais próximas do que 200m. Da mesma forma, na fase de operação, registrou-se que os efeitos de vibração não seriam impactantes para pessoas em residências a mais de 25m de distância.

#### *Alternativas Tecnológicas e Locacionais*

O estudo comparou três alternativas (Projeto Rondonópolis, BR-163 e Ponte de Pedra) consideradas viáveis pelos estudos prévios de engenharia para o traçado do Segmento III, com a adoção de critérios técnico-ambientais, os quais foram quantificados e atribuídos pesos, conforme a relevância observada por meio da interação do critério com os meios físico, biótico e socioeconômico, cujo quadro com as avaliações foi apresentado.

Os resultados obtidos para cada critério segundo a alternativa encontram-se compilados a seguir:

   
13/92

Cr�terios	Alternativa Projeto Rondon�polis	Alternativa BR-163	Alternativa Ponte de Pedra	Soma dos Cr�terios
Extens�o da ferrovia (km)	75,6	71	80	226,6
Interven�o em �rea de Preserva�o Permanente (ha)	49,35	32,08	82,5	163,93
Interven�o em vegeta�o nativa de �rea de Preserva�o Permanente (ha)	26,35	18,87	57,74	102,96
Interven�o em fragmentos florestais (ha)	21,12	11,97	75,04	108,13
Interven�o em corredores ecol�gicos (ha)	30,11	22,5	96,09	148,7
Intercepta�es e transposi�es de corpos h�dricos (adm)	26	11	18	55
Extens�o de transposi�o de v�rzea/baixada (ha)	12,69	6,33	45,60	64,63
N� de sedes de propriedades a dist�ncia inferior a 500m (adm)	3	12	9	24
Intercepta�o do acesso de propriedades (adm)	2	11	5	18
Volume de material movimentado (terraplanagem, aterramento e escava�o)	0,33	0,33	0,33	1
Extens�o total de t�neis (m)	0	0	0	0
Extens�o total de viadutos/elevados (m)	25	25	25	75
Intercepta�o ou proximidade a unidades de conserva�o (PI) e zona de amortecimento ou �rea circundante (adm)	0,33	0,33	0,33	1
Intercepta�o ou proximidade a unidades de conserva�o (US) e zona de amortecimento ou �rea circundante (adm)	0	0	0	0
Intercepta�o de �reas priorit�rias para conserva�o (adm)	0	0	0	0
Intercepta�o em �reas urbanas (adm)	0	0	0	0
Intercepta�o em terras ind�genas, quilombos, assentamentos e comunidades tradicionais (adm)	0	0	0	0
Custo financeiro total das obras (adm)	0,333	0,303	0,363	1

**Tabela 01** – Resultados para cada cr terio.

Verificou-se que a alternativa “Ponte de Pedra” apresentou  ndice de impacto ambiental superior às demais (43,70), uma vez que, além de representar maior extensão de traçado, caracteriza-se por se situar junto   área de drenagem da margem esquerda do Ribeirão Ponte de Pedra em grande parte do trecho, interferindo assim, em remanescentes florestais dentro e fora de APPs e campos úmidos.

Adicionalmente, observou-se que as alternativas “Projeto Rondonópolis” e “BR-163” apresentaram índices finais muito próximos, 28,12 e 28,18 respectivamente. Conforme as informa es apresentadas e considera es realizadas no Estudo, a alternativa “Projeto

14/92  
 4 6 

Rondonópolis” representa maior intervenção em APPs, fragmentos florestais e corpos hídricos, comparada com a segunda, a qual por sua vez, implica em maiores impactos junto ao meio socioeconômico, devido à proximidade com a BR-163 e sedes de fazenda, ocasionando maior necessidade de passagens em nível e maior sensibilidade a aspectos como ruído entre outros, inerentes à ocupação próxima ao traçado.

Ressaltou-se ainda que a alternativa “Projeto Rondonópolis” intercepta corpos hídricos predominantemente nos médios e baixos cursos, enquanto a alternativa “BR-163”, apesar do menor número de intervenções, incide sobre algumas cabeceiras e nascentes.

Meio	Projeto Rondonópolis	BR-163	Ponte de Pedra
Meio biótico (compensáveis)	++	+	+++
Meio físico (mitigáveis)	++	+	++
Meio socioeconômico (complexa mitigação e não compensáveis)	+	+++	++

**Tabela 02** – Resumo comparativo entre alternativas e seus impactos.

Ainda, tendo em vista que todas as alternativas gerais coincidiam nos primeiros quilômetros, o que veio a ser questionado por meio do Parecer Técnico nº 113/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, realizou-se avaliação específica do trecho inicial do traçado, com a comparação entre a proposta inicial A, com uma variante B.

O traçado inicialmente apresentado foi denominado alternativa A, sendo informado que existe a possibilidade de realizar este percurso por terras a oeste do Córrego Confusão (alternativa B), que evitaria o cruzamento com dois afluentes deste e uma relativamente extensa área úmida (aproximadamente 600 metros lineares na alternativa A, contra 350 na alternativa B), assim como a supressão de vegetação nativa associada a estas áreas.

A variante B implicaria em um pequeno aumento da extensão (de 13,4km para 15km), no entanto, a aplicação da mesma metodologia de critérios adotada para as alternativas gerais produziu um índice de 42,85 para a alternativa B, enquanto a A apresentou 57,15, sobretudo devido à menor interferência com corpos hídricos e áreas úmidas em conjunto as respectivas APPs e fragmentos de vegetação.

Uma restrição mencionada pelo EIA em relação à alternativa B é o fato desta cortar ao meio grandes áreas produtivas (agricultura) da Fazenda Liberdade, que a alternativa A evita por se manter próxima a corpo hídrico, que já constitui uma divisão natural das terras. Neste mesmo contexto, o posicionamento da alternativa A em relação ao corpo hídrico gera pequenos fragmentos de áreas produtivas (entre a linha férrea e o córrego) que podem ser inviabilizados economicamente em função da barreira que a ferrovia pode estabelecer, dependendo das cotas assumidas para a plataforma da via.

A respeito do Terminal de Rondonópolis, foram avaliadas duas disposições das áreas operacionais, enquanto o local selecionado representa uma área agrícola às margens da BR-163, distando 20km da cidade de Rondonópolis. Entre os aspectos destacados para a escolha do local, tem-se: solo com perfil espesso e nível de águas subterrâneas profundo (estimado em mais de 50 metros), sendo menos suscetível a contaminações (devido à manipulação de combustíveis e o abastecimento de locomotivas e caminhões); não são registrados corpos hídricos na área diretamente afetada, estando as nascentes mais próximas, que drenam para o Ribeirão Ponte de Pedra, localizadas a distâncias superiores a 1 km; inexistência de cobertura vegetal nativa; otimização da logística de cargas pela proximidade com a rodovia BR-163; existência de habitações a distâncias superiores a 600m do eixo da alça do terminal, e a 300 metros da área

estimada para as empresas que se instalarão no seu entorno.

Quanto à disposição do Terminal, a diferença principal entre as alternativas refere-se à localização do pátio de estacionamento, serviços e abastecimento. Em um dos casos estaria localizado no lado oposto da BR-163, e no outro, junto às demais instalações do terminal. Assim, indicou-se a necessidade de se realizar estudo viário aprofundado para a definição da melhor opção para o Terminal, uma vez que este aspecto destaca-se dos demais pelas condições verificadas.

Assim, a alternativa preconizada pelo empreendedor foi o “Projeto Rondonópolis”, ao tempo em que sugere o desenvolvimento de alternativas específicas (ou locais), sobretudo para a redução de impacto sobre os fragmentos florestais, corpos hídricos, APPs e reservas legais, em conjunto com a variante B no trecho inicial do Segmento.

Esta equipe técnica entende que a escolha da alternativa “Projeto Rondonópolis”, em conjunto com as alternativas tecnológicas específicas ou locais é a escolha mais adequada para o traçado da ferrovia, acompanhando o entendimento do EIA/RIMA.

Com isso, foi apresentada uma tabela indicando o estaqueamento, características do local, e solução proposta para minimizar os impactos ambientais conforme a situação identificada, totalizando 28 pontos, que incluem alternativas de ajuste de traçado e tecnológicas.

Quanto às alternativas tecnológicas, foram incluídas técnicas de retaludamento com material geotêxtil ou geogrelha, mantas aplicadas no sentido horizontal entre as camadas do aterro, permitindo o aumento da inclinação dos taludes e a estabilização da plataforma em áreas de solo hidromórfico. Em adição, foram consideradas galerias ecológicas em substituição a bueiros convencionais, as quais não possuem revestimento de fundo e garantem o fluxo natural do curso hídrico e permitem melhores condições para a passagem de fauna, terra armada para o encabeçamento de viadutos em APPs. Ainda, registrou-se que o alargamento de aterros para deposição de material excedente deve ocorrer em áreas previamente antropizadas.

Por fim, registrou-se a utilização de dormentes de concreto e contra-trilho em locais de transposição de corpos hídricos.

Situação	Estacas de referência	Características do local	Proposta
Aterro sobre área úmida	9000 até 9020	Vegetação de Vereda, Campo Úmido e Mata Ciliar	Seleção da alternativa B para o início do traçado (conforme seção seguinte)
Aterro sobre drenagem natural	9116 até 9125	Mata Ciliar e Campo Úmido	Seleção da alternativa B para o início do traçado (conforme seção seguinte)
Aterro sobre drenagem natural	Transposição do Córrego Confusão	Mata Ciliar e Campo Úmido	Substituição do aterramento com instalação de tubulação de drenagem por passagem suspensa ou galeria ecológica
Supressão de vegetação nativa componente de APP	9174 até 9176	Mata Ciliar	Desvio do traçado para a direita
Aterro prévio a transposição do Córrego Cachoeira	9478 até 9482	Campo Úmido, Mata Ciliar, Vereda e Cerradão	Redução da base do aterro
Supressão de faixa de vegetação componente da APP	9830 até 9875	Cerradão e Campo	Desvio do traçado a leste, evitando a supressão da borda da vegetação de APP

16/92  
 Y b  
 RE

Aterro sobre campo úmido	9920 até 9970	Campo Úmido e Mata Ciliar	Redução da base do aterro.
Aterro sobre campo úmido	10180 até 10190	Cerrado, Campo Úmido e Mata Ciliar	Redução da base do aterro ou implantação de passagem suspensa ou galeria ecológica.
Aterro sobre drenagem natural	10283 até 10290	Mata Ciliar	Redução da base do aterro ou implantação de passagem suspensa ou galeria ecológica
Aterro sobre drenagem natural	10582 até 10592	Mata Ciliar	Redução da base do aterro ou implantação de passagem suspensa ou galeria ecológica
Aterro sobre drenagem natural intermitente	10795 até 10800	Campo Úmido	Redução da base do aterro ou implantação de passagem suspensa ou galeria ecológica
Supressão de vegetação de borda de fragmento	10820 até 10827	Cerradão e Mata Ciliar	Desvio do traçado a leste.
Aterro sobre drenagem natural	10840 até 10842	Cerradão e Mata Ciliar	Aumento da passagem para manutenção do escoamento natural
Aterro sobre drenagem e supressão da vegetação	10881 até 10892	Cerrado e Mata Ciliar	Redução da base do aterro ou implantação de passagem suspensa ou galeria ecológica
Supressão de vegetação nativa em borda de remanescente	10949 até 10953	Cerrado e Campo	Deslocamento do traçado para leste (aprox 40m)
Aterro sobre drenagem e supressão da vegetação	11019 até 11025	Cerrado e Mata Ciliar	Redução da base do aterro ou implantação de passagem suspensa ou galeria ecológica
Aterro sobre área úmida	11196 até 11200, 11205 até 11210	Mata Ciliar e Campo Úmido	Redução da base do aterro
Aterro sobre área úmida	11290 até 11293, 11298 até 11299	Mata Ciliar e Campo Úmido	Redução da base do aterro
Aterro sobre área úmida e drenagem natural	11405 até 11410, 11431 até 11443, 11458 até 11471	Cerrado, Mata Ciliar e Campo Úmido	Redução da base do aterro ou implantação de passagem suspensa ou galeria ecológica
Aterro sobre drenagem natural	11529 até 11534	Mata Ciliar e Campo Úmido	Implantação de passagem suspensa
Aterro muito próximo a drenagem natural	11578 até 11580	Cerrado	Redução da base do aterro ou implantação de passagem suspensa ou galeria ecológica
Aterro sobre drenagem natural	11711 até 11718, 11765 até 11770	Campo Úmido e Mata Ciliar	Redução da base do aterro ou implantação de passagem suspensa ou galeria ecológica
Supressão de vegetação de borda de fragmento	11800 até 11840	Cerrado	Deslocamento do traçado para oeste

Aterro sobre drenagem natural	11937 até 11943	Cerrado, Mata Ciliar e Campo Úmido	Redução da base do aterro ou implantação de passagem suspensa ou galeria ecológica
Aterro sobre drenagem natural e área úmida	12030 até 12063	Cerrado, Mata Ciliar e Campo Úmido	Redução da base do aterro ou implantação de passagem suspensa ou galeria ecológica
Supressão da vegetação de borda de fragmento	12175 até 12180	Cerrado	Deslocamento do traçado da ferrovia para sudeste evitando a supressão de vegetação nativa
Supressão de vegetação de borda de fragmento	12460 até 12480	Cerrado	Deslocamento do traçado para norte, em direção a área agrícola, evitando a supressão da vegetação nativa

**Tabela 03** – Descrição das alternativas específicas para o traçado da Alternativa Projeto Rondonópolis constante do EIA/RIMA.

Esta equipe técnica analisou as áreas sensíveis listadas no EIA, objeto de sugestão de implantação de alternativas tecnológicas, concluindo pela adequação desta listagem.

*Área de Influência do Empreendimento*

*Área Diretamente Afetada – ADA*

O EIA menciona que a ADA constitui-se essencialmente pela faixa de domínio da ferrovia, onde são percebidos os impactos mais relevantes ao meio ambiente e em que são identificadas as inter-relações mais expressivas com a sociedade do seu entorno.

*Área de Influência Direta – AID*

A definição da AID para os meios físico e biótico compreendeu basicamente a seleção das microbacias hidrográficas cruzadas pelo empreendimento, mantendo-se sempre uma distância mínima ao eixo da ferrovia de 1km, e uma avaliação da paisagem, incluindo especialmente fragmentos florestais próximos, mesmo que fora das microbacias, por serem representativos da flora original da região e por apresentarem relevantes funções ecológicas para uma região profundamente alterada pela ação antrópica, além da definição de contornos por formações naturais de relevo, como divisores topográficos, ou corpos hídricos. A representação gráfica da AID para os meios físico e biótico encontra-se nos mapas de localização das áreas de influência em anexo ao EIA.

Para o meio socioeconômico a Área de Influência Direta será composta pelos municípios de Itiquira e Rondonópolis, em que os impactos de caráter mais macro serão sentidos mais intensamente.

*Área de Influência Indireta – AII*

A área de influência indireta do empreendimento para os meios físico e biótico foi definida com base num somatório de critérios. Para englobar a mobilidade da fauna, partiu-se de um *buffer* de 10km, em relação ao traçado da ferrovia com esta distância para cada lado de seu eixo. Considerou-se representativa esta área para englobar a mobilidade diária da fauna, inclusive de grandes mamíferos terrestres, por exemplo. Foi também realizada a delimitação em função da paisagem, considerando divisores topográficos como a Serra de São Jerônimo (que constitui um limite entre os biomas Cerrado e Pantanal), e os corpos hídricos da região.

Considerando a possibilidade de alteração na qualidade da água e do ecossistema aquático, em decorrência de impactos ambientais significativos, especialmente em função de

18/92  


situações de risco, esta área foi estendida, especialmente ao norte, até a confluência do Ribeirão Ponte de Pedra com o Rio Vermelho, atingindo uma distância de aproximadamente 20km do Terminal de Rondonópolis, e compreendendo toda a bacia deste corpo hídrico entre a ferrovia e seu leito. Para o Rio Itiquira, que drena a seção sul do projeto, o limite da AII coincide com o lago da hidrelétrica UHE Itiquira, elevando a possibilidade de resposta à emergência antes da propagação de impactos à jusante.

Para o meio socioeconômico, o estudo entende que a área de influência indireta abrange toda região em que a ferrovia poderá gerar alterações socioeconômicas, destacando-se aqueles que atualmente já dependem economicamente de Rondonópolis, tais como: Jaciara, Juscimeira, Itiquira, Pedra Preta, São José do Povo, Poxoréu, Alto Garça, Tesouro, Guiratinga, São Pedro da CIPA. Também poderão sofrer algum impacto, os municípios de Alto Araguaia, em função da redução do fluxo de caminhões, e Santo Antônio do Leverger, devido a proximidade com a ferrovia.

### *Diagnóstico Ambiental*

#### *Meio Físico*

##### *Clima e Meteorologia*

Quanto à classificação climática, segundo Koeppen, o trecho estudado está compreendido na região de domínio do Clima Aw, de característica quente e úmido com chuvas de verão.

A temperatura média foi identificada em torno de 24°C, com baixa variabilidade ao longo do ano, havendo duas estações bem definidas, com o verão chuvoso e o inverno seco. A média de pluviosidade anual apresenta-se em torno de 1.600mm, sendo um pouco menor em Rondonópolis do que em Itiquira.

Foram utilizados dados de duas estações meteorológicas, de Itiquira e de Rondonópolis, de forma que tem-se a seguir as características da sazonalidade climática conforme a Estação de referência:

- Estação seca:

Itiquira – período de maio a setembro, 260 mm de deficiência hídrica.

Rondonópolis – período de abril a setembro, 130 mm de deficiência hídrica;

- Estação chuvosa:

Itiquira – período de novembro a abril, 720 mm de excedente hídrico.

Rondonópolis – período de novembro a março, 460 mm de excedente hídrico.

Quanto à umidade relativa do ar, em Rondonópolis, observa-se um aumento ao longo dos últimos anos, estando em média em torno de 77%, variando entre 54 e 80% ao longo do ano. Na estação de Itiquira os dados obtidos apresentaram-se similares.

Destaca-se a influência das massas de ar Equatorial Continental (Ec) e Polar Atlântica (Pa), sendo a primeira de característica quente e úmida proveniente da parte central e ocidental da Amazônia, esta responsável pelo transporte de umidade, cujo encontro com a Pa no final da primavera ocasiona chuvas frontais. Quanto à Pa, esta vem do Oceano Atlântico sendo responsável pelas frentes frias mais frequentes no inverno, e favorece a ocorrência de estiagem.

Valores médios mensais de direção e velocidade dos ventos nos municípios de Rondonópolis e Itiquira foram levantados, de onde se observou a predominância de ventos de leste, com ocorrências de ventos de sudoeste em Rondonópolis, frequentes de maio a setembro, situações em que os ventos atingem maiores velocidades médias, ao tempo em que a velocidade

média anual é de 0,3 m/s em Rondonópolis e 3,9 m/s em Itiquira.

### *Geologia*

Registrou-se que o trecho em análise localiza-se próximo ao divisor hidrográfico/morfoestrutural Paraná-Amazonas, constituído essencialmente pelas formações paleozóicas e mesozóicas.

As camadas regionais foram descritas, a saber: grupo Cuiabá, bacia do Paraná, grupo Paraná, grupo Itararé, grupo Guatá, grupo Bauru, depósitos terciários, depósitos quaternários e sedimentos aluvionares atuais.

As unidades geológicas geram um relevo em forma de cimeira associado a morros de topos aplainados e bancadas ferruginosas e/ou arenitos silicificados.

Com relação à geologia local, informou-se que a AID apresenta predominância de arenitos da formação Furnas e seus produtos de retrabalhamento, a qual compõe principalmente as cotas abaixo de 460m e os fundos de vale. As camadas apresentam um leve basculamento, com mergulhos entre 2,5° e 3°, preferencialmente para NNE e estão sobrepostas pelos depósitos inconsolidados detrítico-lateríticos.

A Formação Furnas gera solos arenosos extremamente friáveis, com espessuras maiores no sul e menores ao norte da AID, com exposição de arenito silicificado ao norte, intensamente fraturados.

A cobertura inconsolidada na área de influência direta pode ser dividida em dois grandes grupos: sedimento cenozóico terciário e sedimento cenozóico quaternário, os quais recobrem praticamente toda a área com espessuras variáveis entre 8 e 10m, sendo em geral, pobres em matriz, com porosidade elevada e pouco transportados.

Os solos argilosos relacionados à formação detrítico-laterítica de idade Terciária configuram solos residuais espessos, e sem presença de nível freático até a profundidade de 15 m.

Foram ainda produzidas seções geológicas associando a topografia com o mapa geológico, além de dados de sondagens na ADA, as quais foram apresentadas e descritas em total de 7 diferentes seções.

Quanto ao Terminal, este está previsto em área onde ocorre espesso horizonte de solo detrítico laterítico, de composição argilosa com presença de concreções ferruginosas.

À exemplo de tópico anterior, foram realizadas considerações a respeito da disponibilidade de materiais a serem utilizados na obra. Assim, registrou-se que materiais utilizáveis na construção civil são abundantes em Rondonópolis, de forma que dentro da AII, os produtos exploráveis ou em fase de licenciamento são arenitos, areia, cascalho, conglomerado e minério de ouro, cujo mapa do Cadastro de Pedidos e Autorizações de Exploração Mineral junto ao DNPM foi apresentado.

A tabela com as jazidas comerciais disponíveis nos municípios atravessados foi apresentada, bem como, a localização dos depósitos lateríticos não comerciais. Ainda, dada a abundância dos materiais na região, informou-se que o levantamento de ocorrências não foi exaustivo, ao tempo em que informou-se que na fase de obras novas jazidas poderão ser reveladas, de forma que aquelas localizadas na faixa de domínio deverão ser devidamente caracterizadas na fase do licenciamento de instalação, enquanto as localizadas fora da faixa devem ser objeto de licenciamento ambiental junto ao órgão estadual competente.

### *Cavidades naturais*

Foi realizado um estudo de potencial espeleológico, com atividades de prospecção

⚡

20/92

*[Assinatura]*

visando identificar e caracterizar feições cársticas, incluindo pesquisa bibliográfica, interpretação de imagens de satélite e vistorias em campo.

Informou-se ainda a adoção de metodologia para a realização da análise do grau de relevância das cavidades naturais, qual seja aquela estabelecida pela Instrução Normativa MMA nº 02/2009. Destacou-se ainda demais instrumentos legais a serem considerados como o Decreto Federal nº 6.640, de 07 de novembro de 2008, entre outros.

Assim, à exemplo do tópico do diagnóstico referente à Geologia, foram descritas as unidades presentes na AID, destacando-se a Formação Furnas, da mesma forma, o contexto geomorfológico.

Com relação ao contexto espeleológico, registrou-se que a região em estudo não está inserida em áreas onde a ocorrência de cavernas tem expressão nacional. No Estado de Mato Grosso são reconhecidas 293 cavernas, sendo apenas 4 em Rondonópolis, dentre as quais 2 estão inseridas na AII: caverna da Bananeiras e do Marimbondo Coral; ambas se localizam na RPPN João Basso, cujo acesso não foi permitido pelo proprietário. Não foram identificadas demais cavidades em campo.

O documento informou ainda que o carste identificado na área de estudo não apresenta feições típicas, não apresentando indícios de dissolução química, ou seja, podendo ser denominadas de formações pseudocársticas.

Segundo o Estudo, na região avaliada ocorrem apenas cavidades naturais, associadas ao arenito Furnas, localizadas no Parque Ecológico João Basso, próximo às margens do Ribeirão Ponte de Pedra.

Concluiu-se, portanto, que o patrimônio espeleológico identificado e classificado como sendo de pequena significância, pelas características e localização na AII, não deverá ser impactado pela implantação e operação do empreendimento.

#### *Geomorfologia*

Segundo o estudo, o Zoneamento Ecológico-econômico do Estado indica que a área do empreendimento localiza-se no domínio morfoestrutural da bacia sedimentar do Paraná, o qual apresenta arranjos regionais com morfologia variada. Ainda a borda sul do Estado de Mato Grosso está subdividida em três unidades: Chapada e Planalto dos Guimarães, Planalto dos Alcantilados e Planalto do Taquari-Itiquira.

Em específico, o trecho em estudo insere-se no planalto do Taquari-Alto Araguaia, tendo como limite norte o Planalto dos Alcantilados e, a leste e sudoeste a depressão do Alto Paraguai, cujas transições ocorrem em bordas escarpadas, representadas pelas serras de São Jerônimo, Petri e Preta.

Na AID ocorrem dois compartimentos, o superior nivelado entre 440 e 540m, correspondente à superfície aplainada de cimeira definida pelas rochas da formação Furnas e recoberta, em algumas porções, pela cobertura dentrítico-laterítica. O contato deste compartimento com o inferior é marcado por escarpas erosivas e ressaltos topográficos. Por sua vez, o inferior está posicionado entre as cotas de 360 e 440m, caracterizado pela suavidade do modelado e predomínio de amplos interflúvios tabulares. A densidade de drenagem na área estudada é baixa. Destaca-se a existência de cuevas na porção norte da AID.

As áreas mais suscetíveis a processos erosivos correspondem a relevos escarpados e de transição interplanáltica em terrenos de substrato arenítico. Assim, registrou-se favorabilidade de risco geoambiental de escorregamento, queda de blocos de rocha e solo, e erodibilidade forte na porção norte do segmento, associadas a escarpa erosiva, onde o solo é friável e arenoso. Grau de erodibilidade mediana é encontrado nas bordas superior da escarpa e

rampa inicial das drenagens, representada principalmente, por sedimentos aluviais.

As áreas com favorabilidade de inundações encontram-se associadas as várzeas do rio Ponte de Pedra. As regiões com relevo plano e com declividade plana, relacionados a dissecação fluvial apresentam uma erodibilidade fraca a moderada, esta associada a borda da escarpa e a rampa inicial de drenagem.

Mapa temático de riscos geoambientais foi apresentado em anexo, bem como, de erodibilidade.

#### *Solos*

Foi realizado levantamento dos solos na área de influência do empreendimento, segundo compilação baseada em dados do projeto RADAM e pela EMBRAPA. Assim, registrou-se que os solos mais representativos na área de estudo são o podzólico vermelho-amarelo, latossolo escuro vermelho álico e areias quartzosas álicas, os quais foram descritos.

O solo podzólico vermelho-amarelo são ácidos, desenvolvidos a partir de rochas da formação furnas, com fertilidade baixa, associados ao relevo ondulado e fortemente ondulado. O latossolo escuro vermelho álico são não hidromórficos, altamente intemperizados, com predominância de argilas e com alta profundidade, associados a relevos planos. E as areias quartzosas álicas são solos minerais pouco profundos, permeáveis, porosos e não plásticos.

Foram realizadas 18 sondagens, sendo 3 destas na área prevista para o Terminal (em pontos onde serão instalados a tancagem de óleo diesel, pátio de manutenção de locomotivas e de vagões), com a finalidade de determinação do nível d'água local e descrição do perfil litológico.

Quanto à área do Terminal, observou-se a ocorrência de horizontes argilosos a argilo-arenoso avermelhado com concentrações de óxido de ferro, não tendo sido identificado a presença de umidade que caracterizasse a entrada de água nas sondagens.

No que tange à aptidão agrícola, na região de Rondonópolis, observa-se a ocorrência dos grupos de aptidão 1, 2, 4, 5 e 6, conforme mapa apresentado.

#### *Recursos Hídricos*

##### *Hidrologia*

A área de influência do empreendimento está inserida predominantemente sobre a região hidrográfica do Alto Paraguai e, secundariamente sobre as sub-bacias do São Lourenço e Correntes/Taquari. O rio São Lourenço possui como principal tributário o rio Vermelho, cuja bacia compreende em parte o município de Rondonópolis, enquanto a bacia do rio Correntes, o qual faz divisa com o Mato Grosso do Sul, abrange parte do município de Itiquira.

As nascentes dessas unidades localizam no planalto da região de Itiquira e Rondonópolis, e seguem no sentido oeste em direção à planície do Pantanal, onde os cursos hídricos sofrem drástica redução de velocidade.

Informações sobre as bacias hidrográficas citadas foram prestadas, como área, declividade, tempo de concentração e vazões. Da mesma forma, dados de vazão foram apresentados para os rios São Lourenço e Itiquira. Registra-se que há maior declividade da sub-bacia São Lourenço em relação a Correntes/Taquari, indicando menor tempo de concentração hídrica.

Tem-se ainda que a maior parte dos corpos hídricos tributários dos rios Itiquira e Ponte de Pedra, localizados na AID e ADA, possuem faixas variáveis de áreas úmidas (veredas) no seu entorno, e em períodos chuvosos estas áreas são inundáveis pelo leito dos rios e tem seu nível elevado pela maior contribuição subterrânea e escoamento superficial.

Segundo o Estudo, na sub-bacia do São Lourenço predomina o uso urbano, para abastecimento público, tratamento de esgoto e uso industrial, principalmente em Rondonópolis. Por sua vez, a bacia do Correntes/Taquari é caracterizada pelo uso rural, que é superior em relação às demais em função da grande atividade agropecuária e agroindustrial.

Nesta região, a disponibilidade hídrica superficial contrasta com a ausência de infraestrutura adequada para a gestão dos recursos hídricos. Assim, dados de demanda potencial foram apresentados, ao tempo em que se destacou que predomina a captação de água subterrânea nas sub-bacia do São Lourenço e Correntes/Itiquira. O Estudo informou também, que em Itiquira a captação para abastecimento público é subterrânea, realizada através de 4 poços instalados em área central, com distribuição após processo de simples desinfecção. Quanto ao esgotamento sanitário deste município, o tratamento ocorre através de fossa individuais. Em contrapartida, a captação para abastecimento público de Rondonópolis se dá por adução superficial, junto ao rio Vermelho com posterior tratamento em ETA e distribuição.

Foram assim descritos os pontos de intersecção do empreendimento com corpos hídricos e áreas inundáveis, com destaque à micro-bacia do rio Itiquira, ao sul do Segmento e o ribeirão Ponte de Pedra, que abrange a maior parte da área de drenagem onde se prevê a ferrovia e o Terminal até sua confluência com o Rio Vermelho, ao norte, que por sua vez, é tributário do Rio São Lourenço.

Dados fluviométricos foram levantados, bem como, identificados os locais de captação e lançamento de efluentes na AID. No entanto, deve-se promover a retificação das informações quanto ao primeiro trecho do Segmento III, em se optou pela variante B.

O cálculo das vazões dos cursos d'água interceptados foi apresentado em tabela, tendo em vista tempos de recorrência de 10, 20, 50 e 100 anos.

Foram obtidos dados de qualidade da água a partir de redes de monitoramento pré-existent no Estado de Mato Grosso, cujos resultados foram apresentados no que se refere aos cursos hídricos presentes na área de influência do empreendimento.

Não obstante, o estudo promoveu uma campanha de amostragem de água superficial em 16 pontos selecionados em consideração às intervenções do empreendimento, a existência de OAEs e jazidas, os quais foram apresentados em tabela e em mapa, com a respectiva descrição do entorno de cada local.

Os parâmetros analisados foram: temperatura (°C); turbidez (UNT); sólidos suspensos totais (mg/L); sólidos totais (mg/L); sólidos dissolvidos totais (mg/L); sólidos suspensos voláteis (mg/L); sólidos sedimentáveis (mg/L); oxigênio dissolvido (OD) (mg/L); demanda bioquímica de oxigênio (DBO); pH (U pH); nitrogênio total (mg/LN); fósforo total (P) (mg/L); coliformes termotolerantes; óleos e graxas totais (mg/L); óleos e graxas minerais (mg/L); e óleos e graxas vegetais (mg/L). E tomou-se como padrão os métodos conforme o AWWA-APHA-WPCI Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater e nos physical/chemical methods da Environmental Protection Agency – EPA.

Assim, os resultados obtidos foram confrontados com os valores de referência presentes na Resolução CONAMA nº 357/2005, tendo em vista o enquadramento dos corpos hídricos como classe II.

Concluiu-se, de forma geral, que os corpos hídricos avaliados não apresentam poluição significativa por carga orgânica ou nutrientes, porém são suscetíveis a contaminação por agroquímicos empregados nas lavouras em larga escala.

#### *Hidrogeologia*

A vulnerabilidade de aquíferos à contaminação depende de fatores como:

   23/92

litologia, regolito, área aflorante, estrutura e posição estratigráfica em que se encontra. Assim, foram identificadas duas classes de maior relevância, conforme consta do mapa de vulnerabilidade de aquíferos:

- Vulnerabilidade moderada – áreas de ocorrências de coberturas arenosa indiferenciada situadas no topo das chapadas, que apesar de ser constituída de litologias arenosas, possui permeabilidade média associada a níveis estáticos profundos.

- Vulnerabilidade alta - definida para as áreas da formação Furnas, Aquidauana e dos aluviões cenozóicos que constituem litologias com altos valores de permeabilidade e porosidade.

Mapa hidrogeológico foi apresentado, onde se identificam as principais unidades aquíferas da AID, como a relacionada aos arenitos com alta porosidade e permeabilidade da formação Furnas, que se apresenta como aquífero livre na região. A recarga deste sistema faz-se por infiltração direta a partir das águas pluviais e contribuições das redes de drenagens, que caracterizam uma grande vulnerabilidade de contaminação natural, enquanto as Formações Cenozóicas são responsáveis pelas outras unidades aquíferas. O sistema aquífero encontrado na cobertura arenosa, que compreende os sedimentos não consolidados das coberturas arenosas indiferenciadas laterizadas, com níveis estáticos profundos (média de 50 m). A unidade aquífera aluvionar formada por sedimentos cenozóicos são formadas pelo retrabalhamento dos solos residuais da litologia subjacente, o nível do aquífero freático encontrado, varia entre 0,7 m a 2,20m.

Foram instalados 10 pontos de monitoramento do lençol freático, tendo sido detectados os níveis dos mesmos. Nos solos residuais da Formação Furnas, estes são detectados entre a profundidade de 0,87 a 2,07m, que apresentam oscilação, de forma que ao longo dos interflúvios pode atingir até 4 m. Na área de implantação do terminal de Rondonópolis não foi observada a presença de nível freático até a profundidade de 15 m, devido ao espesso perfil pedológico encontrado, com baixa porosidade e permeabilidade. Os poços tubulares profundos instalados na região apresentam nível estático próximo de 50m de profundidade.

Em adição, por meio dos citados poços de monitoramento, foram avaliadas a qualidade das águas subterrâneas, ao tempo em que foram identificados parâmetros anômalos indicando processos de intemperismo químico sobre as rochas existentes, ou associados a presença de agrotóxicos da agricultura.

De acordo com os resultados obtidos, verificou-se que nenhum dos parâmetros analisados da classe dos pesticidas ácidos fenoxiacéticos apresentaram teor acima do limite de referência do laboratório. Para os parâmetros microbiológicos, notou-se a presença da bactéria *Escherichia Coli* em todas as amostras analisadas. Entretanto, o Estudo informou que estes valores são compatíveis com o esperado, visto que, a água do subsolo é resultado da infiltração em níveis superiores do solo e muito suscetíveis a contaminação superficial. Quanto aos metais, observa-se que para alguns parâmetros as amostras apresentaram valores acima da legislação vigente. Porém, acredita-se que estes valores podem ser resultado de processos de intemperismo químico sobre as rochas existentes ou estar associados a presença destes compostos em agrotóxicos da agricultura.

#### *Meio Biótico*

#### *Metodologia Aplicada*

O diagnóstico do meio biótico envolveu os seguintes componentes: Flora; Fauna, Análise da Paisagem e Ambientes Ecologicamente Significativos.

4 b 24/92  
De  
[assinatura]

## Flora

De acordo com o estudo, optou-se por agrupar algumas fitofisionomias para se proceder as análises fitossociológicas. Foram realizados três grupos de análise: Matas Ciliares, Cerradão e Cerrado. As demais fitofisionomias foram abordadas e descritas qualitativamente e por meio de fotografias.

Foi realizada a amostragem de 40 parcelas temporárias de 200 m<sup>2</sup> e critério de inclusão de 5 cm, sendo que para as fisionomias arbóreas, Cerradão e Mata Ciliar, se utilizou o DAP e para as fisionomias arbóreo-arbustivas se utilizou o DAB. Foram estimadas as alturas e identificadas as espécies. A área amostrada totaliza 8.000m<sup>2</sup>. Cada unidade amostral teve suas coordenadas geográficas registradas. A campanha de campo foi realizada de junho a setembro de 2010, utilizando os acessos ao longo da faixa de domínio da ferrovia.

Para o estudo os parâmetros fitossociológicos considerados foram: frequência absoluta; abundância absoluta e Dominância absoluta. Com base nesses dados foi calculado o Valor de importância (IVI), Valor de Cobertura (IVC) e índice de Shannon (H).

Além da fitossociologia, durante as medições ou trajetos percorridos, também foi realizado um levantamento florístico das formas vegetais que não se enquadravam na amostragem fitossociológica, abrangendo diversos ambientes, como campos e várzeas, além de estratos herbáceo-arbustivos e plantas epífitas.

A identificação botânica, em parte, foi realizada em campo com base na experiência dos técnicos ou com auxílio de bibliografia especializada. O material não identificado durante a amostragem foi coletado para posterior conferência em herbário.

Foram observadas 211 espécies, pertencentes a 147 gêneros e 69 famílias botânicas. De todas as espécies, 24 foram identificadas apenas ao nível de gênero, uma apenas em nível de família e uma não foi identificada nem mesmo ao nível de família (devido a impossibilidade de obtenção de material vegetativo).

Foi apresentada a lista das espécies e morfoespécies (gênero ou família) vegetais detectadas na amostragem e observadas na área de influência do empreendimento. Nesse universo, foi identificada apenas uma espécie listada na Instrução Normativa nº 06/2008, o Breu (*Protium heptaphyllum*).

De acordo com a análise fitossociológica as três fitofisionomias analisadas, Mata Ciliar, Cerradão e Cerrado, apresentaram riqueza e diversidade florística elevadas, destacando a importância ecológica desses remanescentes. Para cada uma das fitofisionomias citadas, a suficiência amostral foi verificada por meio da estabilização da curva do coletor. Essa ferramenta avaliou o comportamento da riqueza florística em função do número de unidades amostrais instaladas. A representatividade florística alcançada foi satisfatória.

Ao final do diagnóstico de flora, o estudo conclui que a AID apresenta-se como um mosaico de fisionomias com vários fragmentos de extensões variáveis. Ressalta-se a opinião da equipe técnica de que os fragmentos de pequenas dimensões são extremamente prejudicados pelos efeitos de borda potencialmente ocorrentes.

Esta equipe técnica ressalta que o estudo apresenta um diagnóstico satisfatório da flora local. A apresentação de dados secundários oriundos de levantamentos realizados em regiões próximas ou até mesmo na área de influência, neste momento, demonstrou o contexto e o cenário atual de antropização que a região se encontra. No entanto, para a fase posterior de licenciamento ambiental (licença de instalação e emissão de autorização de supressão de vegetação), deverá ser realizado Inventário Florestal que contemple de maneira significativa a área diretamente afetada pelo empreendimento, salientando-se que algumas considerações feitas por esta equipe técnica apontam para a revisão de alguns dados, como por exemplo a revisão da

legislação ambiental que considera as espécies protegidas e/ou ameaçadas.

### *Análise da paisagem*

No estudo, foram estabelecidos intervalos de classificação em função da importância dos fragmentos, com isso foi identificado onde as ações de manejo e monitoramento de flora e fauna devem ser executadas.

No relativo a estrutura da paisagem, com a implantação da ferrovia, vários ambientes serão afetados, sobretudo no que se refere a perda de tamanho de área dos fragmentos. Em relação aos não habitats, as classes mais afetadas serão a agricultura e pastagem. Dos ambientes naturais as classes mais afetadas serão Cerrado/Cerradão, Campo Úmido e Mata Ciliar.

Haverá um aumento no número total de fragmentos, os de Campo Úmido (aumento de 19 fragmentos), Mata Ciliar (aumento de 18 fragmentos) e Cerrado/Cerradão (aumento de 14 fragmentos).

Em relação ao efeito de borda (foi considerado um efeito de borda hipotético de 30 metros), as classes Cerrado/ Cerradão e Campo Úmido tiveram uma redução de mais de 20% de suas áreas ao se excluir a faixa correspondente ao efeito de borda considerado, e as classes Mata Ciliar e Campo Seco mais de 30%.

A implantação da ferrovia contribuirá para a redução das áreas-núcleo dos fragmentos em mais 24,43ha. A classe mais comprometida será a Mata Ciliar, com redução de 38,69%, passando de 4.108,00ha de área original para apenas 2.513,56ha de área núcleo. Considerando-se a paisagem como um todo, haverá uma redução de 26,91% de habitats nativos.

Devido a fragmentação e percolação, pequenas alterações na paisagem poderiam causar impactos severos nesses ambientes e modificar a estrutura espacial da paisagem como um todo, acarretando mudanças bruscas nas respostas ecológicas das espécies. Para a conservação das espécies, a proporção de área ocupada por esses habitats tem tanta importância quanto a sua disposição espacial na paisagem.

No relativo a valoração da paisagem, entende-se que a área de influência direta da ferrovia, após sua implantação, será caracterizada por 605 fragmentos nativos. Destes, 521 são menores que 50ha (57,70%), e apenas cinco são superiores a 500ha (0,55%), ou seja, a paisagem que já se encontra bastante fragmentada, sofrerá um incremento com a implantação da ferrovia no número de fragmentos inferiores a 50ha (n=56).

O baixo número de áreas com mais de 100ha demonstra que houve uma fragmentação intensa da paisagem e que as estruturas de conexão necessitam de recuperação para cumprirem com sua função. Os fragmentos menores que 100ha possuem a função de conectar os fragmentos maiores, que são as áreas-fonte de biodiversidade. Neste sentido, atenção especial deve ser dada a estes pequenos fragmentos, uma vez que já estão sujeitos a um forte efeito de borda e podem deixar de existir na paisagem, desconfigurando ainda mais a rede de conexões existentes na área do empreendimento.

Esta equipe técnica entende que, quando da emissão da Autorização de Supressão de Vegetação, em fase posterior (LI), as medidas de plantio compensatório podem ser prioritariamente voltadas para as localidades em APP com potencial de conectividade de vegetação, permitindo a formação de corredores ecológicos. Este plantio, aliado às alternativas tecnológicas, possibilitará um incremento na mitigação dos impactos sobre fauna e flora.

Sugere-se a apresentação de Programa de Recuperação e Enriquecimento Florestal de Matas Ciliares, com a utilização de espécies nativas regionais, nos moldes do solicitado no âmbito da Licença de Operação da ALL Malha Oeste.

### *Ambientes Ecologicamente Significativos*

Como parte integrante do diagnóstico ambiental, foi feito no estudo o levantamento das unidades de conservação de esfera federal, estadual e municipal. Existem duas unidades de conservação nos limites da área de influência da ferrovia no segmento III, sendo uma delas pertencentes a categoria de proteção integral (Parque Estadual Dom Osório Stoffel) e outra enquadrada como de uso sustentável (RPPN Parque Ecológico João Basso).

O PE Dom Osório Stoffel dista 6km da área prevista para o Terminal de Rondonópolis, sendo este o ponto de maior proximidade com o empreendimento. Já a RPPN Parque Ecológico João Basso está a aproximadamente 14km de distância da área prevista para o Terminal de Rondonópolis, sendo este o ponto de maior proximidade com o empreendimento.

O empreendedor deverá informar, antes da emissão da LP, se existe Zona de Amortecimento estabelecida para o PE Dom Osório Stoffel e se esta é interceptada pelo empreendimento. Em caso positivo, deverá ser obtida, também antes da emissão da LP, a Anuência do Órgão Gestor da Unidade de Conservação, em observância ao disposto na Resolução CONAMA nº 428/2010.

Foi registrado também a presença de três áreas prioritárias para conservação do bioma cerrado nos limites das áreas de influência: Nascentes do Piquiri (importância e prioridade muito alta), Rondonópolis – Leverger (importância e prioridade extremamente alta) e o P. E. Dom Osório Stoffel (importância e prioridade extremamente alta).

### *Fauna*

Para a obtenção dos dados de fauna foram realizadas 03 campanhas de amostragem na Área de Influência do empreendimento, todas com 5 dias efetivos de amostragem. No âmbito da elaboração do EIA/RIMA foi realizada uma campanha na estação úmida (período de 11 a 21/02/2010) e uma no final da estação úmida e início da estação seca (período de 08 a 19 de abril de 2010). De modo a realizar amostragens efetivas na estação seca, o IBAMA solicitou a execução de uma campanha de amostragem complementar, realizada no período de 23/06 a 03/07/2011 (documento consolidando as campanhas protocolado em 18/07/2011).

### Caracterização da Fauna Regional – Dados Secundários

A caracterização da fauna da região foi desenvolvida com base em informações secundárias disponíveis em bibliografias e em entidades ambientais públicas e privadas. Foram apresentadas listagens com as espécies de ocorrência, em separado para cada grupo.

### Caracterização da Fauna Local – Dados Secundários para a Área de Influência Indireta – AII

A caracterização da fauna da Área de Influência Indireta – AII foi desenvolvida com base em informações secundárias disponíveis em bibliografias e relatórios técnicos de empreendimentos, como os gerados no Monitoramento de Fauna dos Segmentos I e II da ferrovia e da UHE Ponte de Pedra. Foram apresentadas listagens com as espécies de ocorrência na AII para a herpetofauna e mastofauna, sendo que para avifauna somente foi informado o número de espécies listadas. Para o ictiofauna foi informado o número de espécies da Bacia do Alto Paraguai.

A tabela abaixo traz a compilação das informações do EIA quanto às espécies ocorrentes na AII do empreendimento e na Bacia do Alto Paraguai (ictiofauna).



Nº de Espécies	
Ictiofauna	Bacia do Alto Paraguai
	103
Fauna Terrestre	AII
Herpetofauna	Répteis
	79
	Anfíbios
	42
Avifauna	245
Mastofauna	68

**Tabela 04** – Número previsto de espécies para a AII.

### Metodologia dos Levantamentos

Quanto ao atendimento ao Plano de Trabalho para o Levantamento de Fauna, a metodologia utilizada (desenho amostral, métodos de coleta e esforço amostral) para a realização do Estudo de Impacto Ambiental foi a acordada entre o IBAMA e a empresa (Parecer Técnico nº 227/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA).

Foram realizados inventários quali-quantitativos em três parcelas amostrais (250 x 250 metros) implantadas em remanescente de Floresta de Galeria e três em remanescente de Cerrado. O desenho amostral consistiu em módulos formados por um transecto de 3km, do qual a cada 1km foram instaladas as 3 parcelas amostrais (250 x 250 metros). A linha central das parcelas seguiu a curva de nível do terreno.

Para as amostragens de fauna foram utilizados os seguintes métodos:

- Herpetofauna: Armadilhas de Intercepção e Queda – AIQs; Funis Traps – FTs; e Procura Visual Limitada por Tempo – PVLTL;
- Avifauna: Pontos de Escuta – PE; Censo por Transecto de Varredura; e Captura com Redes de Neblina;
- Mastofauna: Armadilhas de Intercepção e Queda – AIQs; Armadilhas de Contenção Viva – ACV (do tipo *Sherman*); Captura com Redes de Neblina; Censos por Transecção; Armadilhas de Pegadas – AP; e Armadilhas Fotográficas – AF;
- Ictiofauna: Redes de Espera; Arremessos de Tarrafa; Arrastos; e Peneiras e Puças.

Quanto aos esforços amostrais dispendidos em cada uma das metodologias, esta equipe técnica compilou as informações nas Tabelas 05 e 06, abaixo.

Herpetofauna					
Método	Quantidade/Parcela	Dias/Parcela	Esforço/Área	Nº Áreas	Total
AIQ	2 linhas com 11 baldes de 60l	5	330 baldes/área	2	660 baldes/fase
FT	20 funis por parcela	5	300 funis/área	2	600 funis/fase
PVLTL	1 hora	5	15 horas/homem	2	30 horas/homem
Avifauna					
Método	Quantidade/Parcela	Dias/Parcela	Esforço/Área	Nº Áreas	Total
Censos	1 transecto de 3km 2 vezes ao dia	5	30km/área	2	60km/fase
PE	2 pontos por parcela	5	30 pontos/área	2	60 pontos/fase
Redes de Neblina	6	5	90 redes/área	2	180 redes/fase
Mastofauna					
Método	Quantidade/Parcela	Dias/Parcela	Esforço/Área	Nº Áreas	Total

46 

AIQ	2 linhas com 11 baldes de 60l	5	330 baldes/área	2	660 baldes/fase
ACV	24 armadilhas	5	360 armadilhas/área	2	720 armadilhas/fase
AF	2 armadilhas	5	30 armadilhas/área	2	60 armadilhas/fase
Censos	1 transecto de 3km 2 vezes ao dia	5	30km/área	2	60km/fase
AP	11	5	110 plotes/área	2	220 plotes/fase
Redes de Neblina	6	5	90 redes/área	2	180 redes/fase

**Tabela 05** – Compilação dos esforços amostrais para vertebrados terrestres.

Ictiofauna		
Método	Esforço Amostral por Ponto	Total
Redes de Espera	baterias de redes expostas por 48 horas	480 horas
Arremessos de Tarrafa	10 arremessos	100 arremessos
Arrastos	5 arrastos sistematizados	50 arrastos
Peneiras e Puçás	método complementar	não sistematizado

**Tabela 06** – Compilação dos esforços amostrais para ictiofauna.

Covariáveis medidas em campo

Quanto às covariáveis medidas em campo para cada uma das áreas de amostragem, o EIA traz os resultados referentes à: inclinação e altitude do terreno; características do solo; estrutura da vegetação; e dados climáticos (temperatura mínima e máxima, precipitação e umidade relativa do ar).

Análise dos dados primários obtidos em campo

A partir dos dados levantados as comunidades faunísticas foram descritas em função de estimativas de riqueza e diversidade, abundância, e similaridade entre locais e períodos amostrados (parâmetros ecológicos de riqueza, abundância e diversidade).

Para fins de análise foram calculadas as abundâncias absoluta e relativa das espécies da herpetofauna, avifauna e mastofauna, sendo que o número de indivíduos capturados de cada espécie foi considerado como a abundância absoluta, que, dividido pelo número total de indivíduos capturados, expressou a abundância relativa das espécies.

O Índice Pontual de Abundância (IPA) de cada espécie da avifauna foi obtido dividindo-se o número de contatos de cada espécie pelo número de amostras, sendo, portanto, um valor médio de contatos de determinada espécie por ponto de amostragem. Este valor indica a abundância de cada espécie em função de seu coeficiente de detecção naquele período do ano.

Para os mamíferos de médio e grande porte as análises de abundância foram realizadas agrupando-se os registros obtidos dos plotes de pegada, do armadilhamento fotográfico e das observações diretas realizadas durante as transecções.

No caso do armadilhamento fotográfico foi assumido que todas as imagens obtidas para uma mesma espécie em um período de 24 horas corresponderam a um mesmo registro, exceto para aqueles animais que tiveram condições de serem diferenciados (padrões de pelagem, presença de cicatrizes, sexo, classe etária, etc.). Para os plotes de pegadas considerou-se um registro de cada espécie por dia em cada área.

Da mesma forma, para cada indivíduo avistado nos transectos, foi considerado um registro da espécie na área. Índice de Diversidade (herpetofauna, avifauna e mastofauna): a partir dos dados quantitativos foi feita uma média do número observado nos ambientes amostrados e

 29/92 Re

assim calculado o índice de diversidade pelo método de Shannon-Wiener.

Foi realizada uma Análise de Similaridade da composição faunística (herpetofauna, avifauna e mastofauna) entre as áreas amostradas e entre as estações avaliadas. Para tanto, foi calculada a similaridade das fitofisionomias amostradas pela composição de espécies, utilizando a presença e a ausência de cada uma. Foi utilizado o índice de similaridade de Sørensen, que varia de 0 (sem similaridade) a 1 (similaridade total ou 100%).

Ainda com relação à similaridade, a análise de Cluster foi utilizada para comparar a riqueza de espécies entre os módulos/áreas, através do índice de similaridade de Bray-Curtis, usando o modo de agrupamento Group Average, o qual permite maximizar a correlação entre as amostras. A abundância das espécies foi transformada  $[\log(x+1)]$  para diminuir o peso das espécies quantitativamente dominantes. O dendrograma proposto foi elaborado através do pacote estatístico Primer V5.

A suficiência amostral dos dados obtidos para herpetofauna, avifauna e mastofauna foi avaliada mediante a realização de curvas de acumulação de espécies (ou curvas do coletor).

Como resultados do diagnóstico da ictiofauna foram apresentadas:

- Listas das espécies, indicando a forma de registro e habitat, destacando as espécies endêmicas, as consideradas raras, as não descritas previamente para a área estudada ou pela ciência, as passíveis de serem utilizadas como indicadoras de qualidade ambiental, as de importância econômica (pesca), as introduzidas e as migratórias;
- Esforço e eficiência amostral, avaliado através do método da curva do coletor, comparando-se o número de espécies acumuladas com as capturas progressivas realizadas;
- Parâmetros de riqueza e abundância das espécies, índice de diversidade, dominância e similaridade entre locais e períodos amostrados (seco/úmido);
- A densidade relativa dos componentes da ictiofauna foi analisada pelos valores da Captura por Unidade de Esforço (CPUE), aplicado a cada petrecho de pesca (comparando fases úmida/seca).

Ressaltou-se que os registros obtidos mediante métodos não sistematizados não foram computados nas análises dos dados coletados de forma sistematizada, sendo considerados apenas como dados complementares, constando nas listas de espécies, o que está de acordo com o solicitado pelo IBAMA.

#### Resultados do Levantamento de Fauna

##### # Herpetofauna

O EIA apresenta os resultados do levantamento da herpetofauna em separado por: estação de amostragem (seca e chuva); áreas amostrais/módulo (Floresta de Galeria e Cerrado); métodos sistematizados; e métodos não sistematizados.

Foram apresentadas tabelas com as espécies de anfíbios e répteis registradas nas três parcelas amostrais do módulo correspondente a Floresta de Galeria e do módulo de Cerrado. Nestas foram informados: N = número de espécimes registrados; % = abundância relativa; TC = taxa de captura; e SW = índice de similaridade de Shannon-Wiener.

Também foi apresentada tabela com as espécies de anfíbios e répteis registradas por métodos não sistematizados na várzea do Rio Itiquira, onde: N = número de espécimes registrados; e % = abundância relativa.

O EIA informa que inicialmente foram comparados os módulos amostrais (Floresta de Galeria e Cerrado) entre si nas diferentes estações amostradas (úmida e seca). Os

30/92  
Re  
4 6

maiores coeficientes de similaridade foram observados entre o quadrante de Cerrado na estação úmida com a Floresta de Galeria na estação úmida, que estão agrupados em, aproximadamente, 42,8%. Os menores coeficientes de similaridade foram observados entre os módulos do Cerrado na estação seca com a Floresta de Galeria na estação úmida. Independentemente da estação amostral (úmida ou seca), o EIA obteve um coeficiente de similaridade de Bray-Curtis de aproximadamente 44% entre Cerrado e Floresta de Galeria.

Quanto à eficiência amostral, as curvas do coletor aleatorizadas, construídas com base em todos os registros sistemizados de espécies efetuados durante ambas as campanhas, apresentaram forma ascendente nos dois ambientes estudados (Floresta de Galeria e Cerrado), sendo concluído pelo EIA “*que novas espécies poderão ser registradas à medida que novos estudos com a herpetofauna forem conduzidos*”.

Esta conclusão, inclusive, pode ser corroborada pelos cálculos efetuados por esta equipe técnica expressos na Tabela 08, onde observa-se que foi amostrada 52,89% da herpetofauna prevista (59,52% anfíbios e 49,37% répteis).

#### # Avifauna

O EIA apresenta os resultados do levantamento da avifauna em separado por: estação de amostragem (seca e chuva); áreas amostrais/módulo (Floresta de Galeria e Cerrado); métodos sistemizados; e métodos não sistemizados.

Foram apresentadas tabelas com as espécies de aves registradas nas nas três parcelas amostrais do módulo correspondente a Floresta de Galeria e do módulo de Cerrado, bem como as análises estatísticas pertinentes a cada metodologia de amostragem.

Foram apresentadas tabelas contendo: Índice Pontual de Abundância (IPA) das espécies recenseadas pelo método de censos por pontos fixos; lista das espécies recenseadas pelo método de transecção de varredura; listagem das espécies capturadas nas redes de neblina, contendo número de indivíduos capturados e a abundância relativa de cada espécie; e listagem das espécies de aves detectadas pelo registro de dados não sistemizados, com a indicação da fase e a área amostral em que foram encontradas.

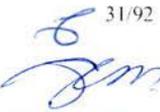
O EIA informa que o índice de diversidade, calculado pelo método de Shannon-Wiener, obtido para a fase úmida da área de Cerrado foi de  $H = 3,856$ , enquanto que para a fase seca foi de  $H = 3,091$ . A mesma análise feita para a área de Floresta de Galeria resultou no índice de diversidade de  $H = 3,779$  para a fase úmida e  $H = 3,920$  para a fase seca.

Em relação à similaridade da composição avifaunística entre as duas fisionomias avaliadas, o EIA menciona que a similaridade entre o Cerrado nas estações seca e úmida foi de 60%, enquanto que a similaridade entre a Floresta de Galeria nas estações úmida e seca foi de 37%. No entanto, o EIA não forneceu os dados da similaridade avifaunística entre a área de Cerrado e a de Floresta de Galeria.

Quanto à eficiência amostral, as curvas do coletor aleatorizadas foram analisadas para as duas fisionomias separadamente, incluindo os dados obtidos (métodos sistemizados) durante as estações úmida e seca. O EIA traz, para essas duas curvas, a comparação da curva de acúmulo de registros para avifauna estimada (Jack-Knifel) e efetivamente observada.

No entanto, o estudo não tece nenhuma consideração a respeito das curvas apresentadas. Esta equipe técnica conclui, pela comparação entre as curvas estimadas e efetivamente observadas, que as amostragens foram eficientes. Esta conclusão, inclusive, pode ser corroborada pelos cálculos efetuados por esta equipe técnica expressos na Tabela 08, onde observa-se que foi amostrada 99,18% da avifauna prevista.

A Tabela 07, abaixo, traz a listagem das espécies de aves migratórias registradas

   31/92

durante o estudo.

Espécie	Nome Popular	Origem
<i>Pandion haliaetus</i>	Águia-pescadora	Visitante do Hemisfério Norte
<i>Ictinia mississippiensis</i>	Sauveiro-do-norte	Visitante do Hemisfério Norte
<i>Bartramia longicauda</i>	Maçarico-do-campo	Visitante do Hemisfério Norte
<i>Tringa melanoleuca</i>	Maçarico-grande-de-pernaamarela	Visitante do Hemisfério Norte
<i>Elaenia chilensis</i>	Guaracava-de-crista-branca	Visitante do Hemisfério Sul
<i>Petrochelidon pyrrhonota</i>	Andorinha-de-dorsoacanelado	Visitante do Hemisfério Norte
<i>Catharus fuscescens</i>	Sabiá-norte-americano	Visitante do Hemisfério Norte

**Tabela 07** – Espécies de aves migratórias registradas durante o estudo.

#### # Mastofauna

O índice de Diversidade de Shannon para as duas áreas e as duas estações foi de  $H=3,14$ . Separadamente, nos esforços empreendidos na Floresta de Galeria somaram-se 41 espécies registradas ( $H=3,062$ ) e no Cerrado somaram-se 50 espécies ( $H=2,959$ ).

Foram apresentadas tabelas contendo: abundância relativa das espécies de pequenos mamíferos não-voadores; abundância relativa das espécies de morcegos capturados; número de registros das espécies de mamíferos de médio e grande portes por método amostral; abundância relativa de mamíferos de médio e grande porte considerando apenas os dados obtidos através do uso de métodos sistematizados; abundância relativa de mamíferos de médio e grande porte considerando apenas os dados obtidos através do uso de métodos não sistematizados.

O EIA ressalta que os métodos não sistematizados mostraram-se eficientes, já que acrescentaram 15 espécies à lista de mamíferos ocorrentes na área de influência da ferrovia. Destas, duas espécies foram citadas exclusivamente nas entrevistas realizadas, sendo elas *Alouatta caraya* (bugio-preto) e *Panthera onca* (onça-pintada).

Foi apresentado um comparativo entre os dados obtidos na estação úmida e na estação seca nos ambientes de Floresta de Galeria e Cerrado. Os dois habitats amostrados apresentaram uma similaridade entre as comunidades de mamíferos (Índice de Similaridade de Bray-Curtis) de 62,3% ( $IS=0,623$ ). Já as estações apresentaram uma similaridade menor, igual a 51,3% ( $IS=0,513$ ).

O EIA menciona que “as curvas de acumulação de espécies ou curvas do coletor, considerando-se a composição mastofaunística por área e estação amostral, e somente os dados obtidos com os métodos sistematizados, indicam uma tendência à estabilidade, especialmente para as parcelas da Floresta de Galeria, demonstrando que o número de espécies observadas, até o momento, está próximo ao que corresponde ao total da riqueza esperada na região”.

Esta conclusão também pode ser corroborada pelos cálculos efetuados por esta equipe técnica expressos na Tabela 08, onde observa-se que foi amostrada 91,18% da mastofauna prevista.

#### # Ictiofauna

Foram apresentadas tabelas e figuras contendo: lista das espécies de peixes registradas para os córregos e riachos amostrados na área do empreendimento nas duas fases de campo realizadas; captura por unidade de esforço em número de indivíduos (CPUEind) para cada metodologia; médias de comprimento total (cm) e peso (g) das espécies registradas pelo método de rede de espera; índices de diversidade de Shannon e de uniformidade de Pielou; e curvas de dominância (importância de espécies) para o conjunto de amostragens realizadas (total e por pontos).

As estimativas de riqueza em relação ao esforço amostral empregado foram analisadas através do método da curva do coletor, comparando-se o número de espécies acumuladas com as capturas progressivas realizadas.

O EIA menciona que “a curva do coletor apresentou sinais de estabilização, indicando que os métodos de levantamento utilizados foram satisfatórios”. No entanto, esta equipe técnica ressalta que a riqueza obtida foi de apenas nove espécies de peixes, distribuídas em cinco ordens e oito famílias, sendo Characidae (três espécies) a mais representativa.

Pelo entendimento desta equipe técnica as amostragens de ictiofauna não foram suficientes, já que pelos cálculos efetuados por esta equipe técnica (expressos na Tabela 08) observa-se que foi amostrada apenas 12,5% da ictiofauna prevista. Com as próximas campanhas de amostragem, no âmbito do Programa de Monitoramento de Fauna, a empresa deverá avaliar as metodologias e o esforço amostral, de modo a possibilitar uma ampliação das espécies amostradas.

Foi ressaltado no EIA que a ictiofauna registrada nestes ambientes aquáticos é composta principalmente por espécies reofilicas (torrentícolas) de pequeno porte (<15cm), sendo estas comunidades de pequenos cursos d’água afetadas de modo marcante por mudanças decorrentes do regime hidrológico, sendo que a expansão e contração desse ambiente aquático durante as variações climáticas pode refletir em mudanças na composição, alimentação e reprodução das populações de peixes.

A Tabela 08 consolida os resultados obtidos pelo EIA para cada grupo faunístico, contemplando a totalidade das espécies amostradas nas duas áreas de amostragem (Floresta Galeria e Cerrado) – número de espécies amostradas; número de espécies previstas; e número de espécies ameaçadas. Além desses dados, a Tabela 08 traz os cálculos (realizados por esta equipe técnica) da fauna esperada versus a amostrada, de modo a se obter um indicativo da suficiência das amostragens, pois somente foi apresentada a comparação entre a curva de acumulação de espécies estimada e efetivamente amostrada para a avifauna.

Esta equipe técnica ressalta que, para a fase de Monitoramento de Fauna deverão ser apresentadas para todos os grupos, obrigatoriamente, as curvas de acumulação de espécies estimada (originada pelo estimador de riqueza Jackknife) e efetivamente amostrada. As curvas do coletor deverão ser apresentadas separadamente para cada metodologia utilizada, bem como a curva para a totalidade das metodologias.

Além disso, para a etapa de Monitoramento de Fauna, a empresa deverá realizar uma avaliação criteriosa das curvas geradas (em cada sítio) especificamente para cada metodologia amostral, para a adequação de seus esforços amostrais, como até das metodologias propriamente ditas, visando um incremento na possibilidade de detecção das espécies.

Herpetofauna							
Nº Espécies Amostradas*		Nº Espécies Ameaçadas		Nº Espécies Previstas		% Amostragem (Previstas / Amostradas)	
64	25 A	0	0	121	42 A	52,89 %	A 59,52%
	39 R		0		79 R		R 49,37%
Avifauna							
Nº Espécies Amostradas**		Nº Espécies Ameaçadas		Nº Espécies Previstas		% Amostragem (Previstas / Amostradas)	
243		05		245		99,18%	
Mastofauna							
Nº Espécies Amostradas**		Nº Espécies Ameaçadas		Nº Espécies Previstas		% Amostragem (Previstas / Amostradas)	

62	09	68	91,18%
Ictiofauna			
Nº Espécies Amostradas	Nº Espécies Ameaçadas	Nº Espécies Previstas	% Amostragem (Previstas / Amostradas)
09	0	72	12,5%

**Tabela 08** – Compilação de dados do EIA e cálculos da equipe técnica.

Obs: A = Anfíbios; R= Répteis; \* métodos sistematizados; \*\* métodos sistematizados e não sistematizados.

A Tabela 09, abaixo, traz a listagem das espécies ameaçadas identificadas (dados primários e entrevistas) durante as amostragens. Ressalta-se que não foram identificadas espécies ameaçadas de herpetofauna e ictiofauna.

Grupo	Espécie	Categoria de Ameaça
Avifauna	Ema ( <i>Rhea americana</i> )	NT IUCN – mundialmente
	Cigarrinha-do-campo ( <i>Neothaupis fasciata</i> )	NT IUCN – mundialmente
	Maracanã-verdadeira ( <i>Primolius maracana</i> )	NT IUCN – nacional e mundialmente
	Papagaio-galego ( <i>Alipiopsitta xanthops</i> )	NT IUCN – nacional e mundialmente
	Caboclinho-de-papo-escuro ( <i>Sporophila ruficollis</i> )	NT IUCN – nacional e mundialmente
Mastofauna	Tatu-canastra ( <i>Priodontes maximus</i> )	VU
	Tamanduá-bandeira ( <i>Myrmecophaga tridactyla</i> )	VU
	Morcego-do-cerrado ( <i>Lonchophylla dekeyseri</i> )	VU
	Lobo-guará ( <i>Chrysocyon brachyurus</i> )	VU
	Gato-do-mato-pequeno ( <i>Leopardus tigrinus</i> )	VU
	Jaguatirica ( <i>Leopardus pardalis</i> )	VU
	Gato-palheiro ( <i>Leopardus colocolo</i> )	VU
	Onça-parda ( <i>Puma concolor</i> )	VU
	Onça-pintada ( <i>Panthera onca</i> )	VU
	Cervo-do-pantanal ( <i>Blastocerus dichomus</i> )	VU

**Tabela 09** – Espécies ameaçadas identificadas.

#### # Bioindicadores

O EIA menciona que as espécies bioindicadoras para esse tipo de empreendimento podem ser aquelas de maior porte, e que têm nos atropelamentos uma importante fonte de ameaça. Esta equipe técnica concorda com tal afirmação, mas ressalta que esses são bioindicadores para a etapa de operação da ferrovia.

Além disso, o EIA listou, especificamente para cada grupo, diversas espécies bioindicadoras, além das endêmicas, todas listadas na Tabela 10, abaixo. Também foram listadas outras espécies de interesse que, apesar de não constarem em listas de espécies ameaçadas, são táxons raros, com exigências ecológicas específicas.

Grupo	Espécies Endêmicas	Espécies de Interesse	Espécies Bioindicadoras
Herpetofauna	Anfíbios	<i>Dendropsophus tritaeniatus</i>	<i>Leptodactylus fuscus</i> Várzea Rio Itiquira
		<i>Pseudopaludicola mystacalis</i>	<i>Dendropsophus tritaeniatus</i> Várzea Rio Itiquira / Cerrado
	----	----	<i>Leptodactylus chaquensis</i> Várzea Rio Itiquira

4 6 34/92 Re

	----	----	<i>Eupemphix nattereri</i> Várzea Rio Itiquira / Cerrado
	----	----	<i>Hypsiboas albopunctatus</i> Várzea Rio Itiquira / Cerrado
	----	----	<i>Physalaemus cuvieri</i> Cerrado
	----	----	<i>Leptodactylus podicipinu</i> Cerrado
<b>Répteis</b>	<i>Micrablepharus maximiliani</i>	<i>Ameiva ameiva</i>	<i>Tropidurus ithaimbere</i> Floresta Galeria
	<i>Bachia breslaui</i>	Gênero <i>Tropidurus</i>	----
	<i>Anolis meridionalis</i>	Gênero <i>Cnemidophorus</i>	----
	<i>Bothrops moojenii</i>	<i>Liophis cf. poecilogyrus</i>	----
	<i>Bothropoides pauloensis</i>	----	----
<b>Avifauna</b>	Batuqueiro ( <i>Saltatricula atricollis</i> )	Anhuma ( <i>Anhima cornuta</i> )	Coruja-preta ( <i>Strix huhula</i> ) – Floresta de Galeria
	Papagaio-galego ( <i>Alipiopsitta xanthops</i> )	Mutum-de-penacho ( <i>Crax fasciolata</i> )	Tucano-de-bico-preto ( <i>Ramphastos vitellinus</i> ) – Floresta de Galeria
	Tapaculo-de-colarinho ( <i>Melanopareia torquata</i> )	Águia-chilena ( <i>Buteo melanoleucus</i> )	Benedito-de-testa-vermelha ( <i>Melanerpes cruentatus</i> ) – Floresta de Galeria
	Chorozinho-de-bico-comprido ( <i>Herpsilochmus longirostris</i> )	Coruja-preta ( <i>Strix huhula</i> )	Pica-pau-louro ( <i>Celeus lugubris</i> ) – Floresta de Galeria e Cerrado
	Soldadinho ( <i>Antilophia galeata</i> )	Saracura-lisa ( <i>Amaurolimnas concolor</i> )	Arapaçu-meio-barrado ( <i>Dendrocolaptes picumnus</i> ) – Floresta de Galeria
	Gralha-do-campo ( <i>Cyanocorax cristatellus</i> )	Rolinha-vaqueira ( <i>Uropelia campestris</i> )	Limpa-folha-do-buriti ( <i>Berlepschia rikeri</i> ) – Buritizal
	Bandoleta ( <i>Cypsnagra hirundinacea</i> )	Arara-vermelha-grande ( <i>Ara chloropterus</i> )	Soldadinho ( <i>Antilophia galeata</i> ) – Floresta de Galeria
	-----	Bicudo ( <i>Sporophila maximiliani</i> )	Uirapuru-laranja ( <i>Pipra fasciicauda</i> ) – Floresta Estacional e de Galeria
	-----	-----	Cigarra-do-campo ( <i>Neothraupis fasciata</i> ) – Cerrado
	-----	-----	Bandoleta ( <i>Cypsnagra hirundinacea</i> ) – Cerrado
	-----	-----	Pipira-da-taoca ( <i>Lanio penicillatus</i> ) – Floresta de Galeria
	-----	-----	Coruja-preta ( <i>Strix huhula</i> ) – Floresta de Galeria
	-----	-----	Tuju ( <i>Lurocalis semitorquatus</i> ) – Floresta de Galeria e Cerrado
	-----	-----	Surucuá-de-barriga-vermelha ( <i>Trogon curucui</i> ) – Floresta Estacional e Cerrado
-----	-----	Ariramba-preta ( <i>Brachygalba lugubris</i> ) – Floresta de Galeria	
<b>Mastofauna</b>	Cuíca ( <i>Gracilinanus agilis</i> )	<i>Lophostoma schulzi</i> morcego raro	tatus (Família Dasypodidae)
	Tatu-canastra ( <i>Priodontes maximus</i> )		tamanduás (Família Myrmecophagidae)

Tamanduá-bandeira ( <i>Myrmecophaga tridactyla</i> )	carnívoros (Ordem Carnívora)
Bugio-preto ( <i>Alouatta caraya</i> )	artiodátilos (Ordem Artiodactyla)
Macaco-prego ( <i>Cebus libidinosus</i> )	anta ( <i>Tapirus terrestris</i> )
Morcego ( <i>Lonchophylla dekeyseri</i> )	roedores de maior porte (como cutia – <i>Dasyprocta azarae</i> e capivara – <i>Hydrochoerus hydrochaeris</i> )
Morcego ( <i>Lionycteris spurrelli</i> )	
Lobo-guará ( <i>Chrysocyon brachyurus</i> )	
Jaratataca ( <i>Conepatus semistriatus</i> )	

**Tabela 10** – Espécies endêmicas, de interesse e bioindicadoras listadas.

#### # Conclusões Fauna

Para a herpetofauna a maior diversidade de espécies foi observada na estação úmida, independentemente do módulo amostrado o que o EIA conclui estar, provavelmente, relacionado com a maior atividade dos anfíbios na estação úmida. Ressaltou-se que os métodos de “*pitfall traps*” e encontros ocasionais se mostraram efetivos para amostrar a herpetofauna local. No entanto, foi ressaltado que o método de procura por encontros visuais nas transecções se mostrou eficiente apenas quando presentes elementos favoráveis dentro das parcelas amostrais.

O EIA menciona, ainda, que o método de amostragem por “*funil traps*” mostrou-se ineficaz, contemplando uma parcela insignificante da fauna local, sendo que esta equipe técnica opta então por excluí-lo como metodologia de amostragem no Programa de Monitoramento de Fauna.

O EIA conclui que, “*apesar do grande esforço empreendido nos módulos amostrais, o número de espécies amostradas está longe de contemplar o número de espécies existentes no local, o que implica em um maior esforço para contemplar este déficit. Estes esforços podem ser contemplados com estudos prévios de monitoramento que visem acrescentar uma maior quantidade de informação ao longo do processo de implementação do empreendimento*”.

Em relação à avifauna, comparando-se os dados obtidos nas duas estações do ano, o EIA concluiu que não houve diferenças expressivas entre as duas estações. Nos ambientes avaliados, mais precisamente no Cerrado stricto sensu e na Floresta de Galeria, os táxons considerados mais abundantes foram praticamente os mesmos. Estes resultados reforçam as informações obtidas por outros métodos, como o ponto de escuta e a captura, e comprovam que um pequeno grupo de espécies se destaca das demais por apresentar um elevado contingente populacional nas áreas amostradas.

O EIA ressaltou a existência de uma grande riqueza e uma grande quantidade de indivíduos de psitacídeos. Devido a este fato, deu-se especial atenção à família Psittacidae durante as contagens, obtendo-se dados concretos da abundância de cada espécie. O EIA informa que, na área de Cerrado, os papagaios (*Amazona aestiva* e *Amazona amazonica*) ocorrem em grandes concentrações, chegando a se agrupar em bandos (algumas vezes interespecíficos) de mais de 300 indivíduos.

O estudo informa que, possivelmente estas aves utilizem o remanescente de

Cerrado como dormitório coletivo, pois diariamente deixam a área pela manhã e regressam no fim de tarde. Este comportamento facilita a obtenção de dados quantitativos destas espécies durante os censos. Da mesma forma, pôde-se notar a fidelidade que as araras-canindé (*Ara ararauna*) possuem em relação ao buritizal próximo ao módulo do Cerrado. Este ambiente é também utilizado por um elevado número de maracanãs-pequenas (*Diopsittaca nobilis*), que são observadas durante todas as manhãs e fins de tarde.

Dentre algumas particularidades da área de floresta de galeria, destaca-se a abundância notável de maracanãs-do-buriti (*Orthopsittaca manilata*), onde foram efetivamente contados 116 indivíduos. Este dado é relevante, uma vez que a espécie normalmente é vista em pequenos grupos nesta região. Também é expressivo o número de maracanãs-verdadeiras (*Primolius maracana*) que habitam a Floresta de Galeria. As contagens diárias revelaram a presença de no mínimo 11 indivíduos da espécie.

O EIA conclui que a região de estudo caracteriza-se como rica em espécies de mamíferos, contando com muitas espécies características do Cerrado e de formações abertas e algumas restritas a esse ambiente. Portanto, esse ambiente merece ser resguardado de maiores alterações ambientais. Além disso, destacou-se a presença de nove espécies que constam no livro vermelho da fauna ameaçada de extinção no Brasil.

O diagnóstico da ictiofauna compilou um conjunto de informações que retratam as características desse componente importante da fauna regional. Em função das informações primárias e secundárias disponíveis em ambas as fases de campo, dois ambientes distintos foram reconhecidos, os quais são controlados por fatores abióticos, bióticos, antropogênicos e/ou relativos a interações entre espécies, que interferem diretamente sobre seus domínios: os rios de médio e grande porte e os córregos e riachos.

O EIA menciona que as espécies de peixes podem ser divididas basicamente em três categorias:

- Espécies migradoras, de ocorrência generalizada na região (rios de médio e grande porte) e que usam a calha do rio para deslocamentos reprodutivos, alimentares e/ou de crescimento;
- Espécies de ocorrência generalizada, normalmente de médio (entre 20 e 40cm) e grande (>40cm) porte;
- Espécies de sistemas fluviais pequenos, com ictiocenoses normalmente formadas por espécies de pequeno porte.

O EIA conclui que:

*“Dentre os impactos da implantação do empreendimento sobre a fauna local e seus habitats atenção especial deve ser direcionada aos efeitos da derrubada da vegetação e à alteração e/ou desconfiguração de corpos d’água de caráter lótico ou lêntico na faixa de domínio da ferrovia. Estes impactos ocorrerão a partir da fase de implantação da ferrovia, cuja construção irá alterar a paisagem natural existente, devido à necessidade de cortes, aterros, terraplanagens, nivelamentos, supressão da vegetação entre outras ações inerentes à sua construção.*

*Durante a fase de operação maior atenção deverá ser direcionada ao monitoramento do atropelamento, principalmente nos trechos em que a ferrovia cortar o interior de fragmentos importantes. Durante o transporte de grãos, muitos caem dos vagões e ficam depositados no leito da ferrovia constituindo um forte atrativo para certas espécies da fauna silvestre, o que, muitas vezes, pode acarretar no atropelamento de animais”.*

Esta equipe técnica entende que o levantamento de fauna foi realizado de maneira

   37/92

satisfatória, gerando dados que deverão embasar, não somente a discussão da viabilidade ambiental do empreendimento, como também a discussão das alternativas locais e tecnológicas para a implantação da ferrovia.

### **Meio Socioeconômico**

Para elaboração do estudo foram utilizados dados primários, obtidos em pesquisa no campo, e dados secundários, obtidos principalmente no IBGE, DATASUS, INEP, Ministério do Trabalho e outras instituições, as quais foram relacionadas no estudo. Em relação ao trabalho de campo foi realizado levantamento de informações junto às propriedades interceptadas pelo empreendimento, consulta às entidades públicas, e entrevistas com atores locais. Os temas abordados foram: o nível de conhecimento do projeto da ferrovia; impactos esperados da instalação da ferrovia; infraestrutura existente, distância entre a ferrovia e as moradias, estruturas produtivas e circulação de pessoas e veículos.

### **Dinâmica Populacional**

Entre 1940 e 2007, o município de Itiquira passou de 4 mil para 13,2 habitantes e Rondonópolis, de 1,8 mil para 172,7 mil habitantes, sendo o 3º maior município, em população, do Estado. A diferença no crescimento das cidades se acentuou a partir de 1950, quando o desenvolvimento da região foi estimulado pelas políticas governamentais, pela construção de rodovias que beneficiaram o acesso à Rondonópolis e pela intensificação do fluxo de migrantes oriundo do próprio Estado do Mato Grosso e de São Paulo, Minas Gerais, Bahia, Goiás, Paraná, Ceará e Rio Grande do Sul.

#### **Itiquira**

Segundo dados do IBGE de 2007, o município apresentava 12,2 mil habitantes e densidade demográfica de 1,4 hab/km<sup>2</sup>. Já a taxa de crescimento anual foi de 4%, superior ao apresentado pelos municípios vizinhos, muito provavelmente em decorrência dos fluxos migratórios mais recentes, o que poderá ser intensificado com a implantação da ferrovia. De acordo com os dados do IBGE, esse crescimento está ocorrendo principalmente na zona rural, uma vez que a população residente no distrito de Ouro Branco do Sul e das Vilas Michelin I, II e II, foram classificadas como aglomerados rurais. O estudo pondera que, considerando que essas localidades apresentam características urbanas, a taxa de urbanização se torna mais relevante e condizente com os percentuais de crescimento urbano apresentados pelos municípios de igual porte de Itiquira.

Entre 1991 e 2000, Itiquira apresentou padrão de crescimento similar aos outros municípios de igual porte: redução da população de 15 anos ou menos e aumento da população das demais faixas etárias. Já entre 2000 e 2007, o município passou a apresentar taxas de crescimento populacional em todas as faixas etárias, decorrente principalmente dos fluxos migratórios. O Estudo aponta que esse crescimento pode estar associado à construção da UHE Itiquira S.A, que atraiu considerável número de pessoas na fase de instalação que, devido ao estabelecimento de novas relações sociais, permaneceram no município.

A localidade do Mineirinho está localizada entre o entroncamento da rodovia BR-163 e MT-370, a 60 km de Rondonópolis e a 70 km de Itiquira, onde residem cerca de oitenta pessoas, a maioria delas empregada nas atividades comerciais e de serviço local.

O Distrito de Ouro Branco do Sul está localizado nas margens da BR-163, a 39 km do Mineirinho e 90 km de Rondonópolis. Em 2007 residiam no município aproximadamente 2,6 mil habitantes. Nesse distrito, desenvolvem-se atividades de comércio e de serviços, principalmente aqueles relacionados ao transporte de cargas.

Desta forma, a implantação da ferrovia objeto do presente Estudo poderá seguir a tendência dos movimentos migratórios apresentados anteriormente ao tempo em que poderá absorver, em parte, a mão-de-obra residente na localidade do Mineirinho e do Distrito de Ouro Branco do Sul, afetada pelo encerramento da Indústria Michelin, dando um novo estímulo a essa

*Handwritten signatures and initials:*  
A blue lightning bolt symbol, a blue 'b', a blue 'Pe', and a large blue signature.

localidade.

### Rondonópolis

Em 2007, Rondonópolis era o 3º município do Estado do Mato Grosso em população, com 172,7 mil habitantes, apresentava densidade demográfica de 41,3 hab/km<sup>2</sup> e taxa de crescimento de 2,2%, acompanhando a tendência de crescimento das demais cidades brasileiras de igual porte.

Entre 1999 e 2007, houve um aumento da população urbana em detrimento da redução da população rural, ressaltando-se a importância do crescimento vegetativo na dinâmica demográfica do município. Além disso, no mesmo período, houve melhorias na taxa de mortalidade infantil e na esperança de vida, as quais se apresentaram melhores do que os indicadores apresentados pelo Estado, porém piores daqueles apresentados pelo município de Itiquira. Nesse mesmo período, constatou-se a redução da população de 15 anos ou menos e aumento da população das demais faixas etárias, acompanhando a tendência nacional.

Foi identificadas a existências de ocupações irregulares, demonstrando o déficit habitacional do município, destacando-se aquelas ribeirinhas instaladas na zona de proteção ambiental instituída pela Prefeitura que, durante o período das chuvas, sofre com as enchentes do Rio Vermelho.

### Saúde

#### Itiquira

Em 2000 o município apresentou taxa de mortalidade infantil de 19,3 mortes por mil nascidos vivos (pouco abaixo do recomendado pelo Ministério da Saúde); esperança de vida ao nascer de 72,4 anos (superior à média estadual), demonstrando as baixas condições socioeconômicas da população. O município dispõe de um número reduzido de estabelecimentos de atendimento à saúde, além de uma gama de equipamentos de saúde bastante limitada. Em 2007, a relação de leitos por habitantes foi de 1,7 (inferior ao recomendado pelo ministério da Saúde), o número de médicos por mil habitantes foi de 1 e de enfermeiros de 0,5, todos índices bastante baixos.

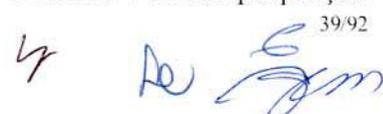
O Estudo relacionou as unidades de saúde localizadas em Itiquira, a maioria das quais localizadas no Distrito de Ouro Branco do Sul e na sede municipal. Ressaltou-se que a população residente nas propriedades do segmento III da ferrovia busca atendimento médico nas unidades localizadas nesse Distrito, em razão da facilidade de acesso. Destaca-se o alto índice de internações em razão de lesões e envenenamento, possivelmente associados a animais peçonhentos, e a alta incidência de óbitos por AIDS (9,9 mortes por 100mil habitantes) se comparada com a média estadual (5,9 mortes para 100 mil habitantes). Observou-se também alto índice de internação por gravidez das mulheres no grupo etário dos 15 aos 19 anos.

De modo geral, Itiquira apresenta deficiências na disponibilidade de serviços de saúde, seja de profissionais, equipamentos e ambulâncias, levando a população a buscar atendimento médico em outros municípios, principalmente em Rondonópolis. Ressaltou-se que, caso a implantação da ferrovia seja acompanhada pelo deslocamento de mão-de-obra de outras regiões, irá implicar no aumentar da pressão sobre o sistema de saúde local, necessidade de cuidados específicos com esses trabalhadores em virtude das doenças endêmicas locais, além da possibilidade de migração de doenças endêmicas de outros locais.

### Rondonópolis

No ano de 2000, o município apresentou taxa de mortalidade de 23,6 mortes para mil nascidos vivos (superior ao recomendado pelo Ministério da Saúde) e esperança de vida ao nascer de 70,7 anos, ambos os índices inferiores ao apresentado por Itiquira.

Em relação à Itiquira, Rondonópolis dispõe de um número superior de unidades de saúde, as quais estão melhores distribuídas espacialmente no seu território, além de apresentar maior diversidade de especialidades, maior número de consultórios isolados e maior proporção



de estabelecimentos de saúde oferecidos pelo setor privado. Isso se deve a maior dimensão desse município. O Estudo apresentou a relação de unidades de saúde de Rondonópolis.

O número de leitos por mil habitantes em 2007 foi de 1,3, inferior ao índice apresentado por Itiquira. Já o número de médicos por mil habitantes foi de 2,4 e de enfermeiro foi de 0,7, índices superiores ao apresentado por Itiquira e similares ao apresentado pela Região Sudeste, região que apresenta os melhores índices em relação às demais regiões brasileiras. Destacou-se o elevado número de internações por gravidez das mulheres no grupo etário dos 15 aos 19 anos. Em relação às internações por lesões e envenenamento, os índices são superiores ao apresentado por Itiquira.

Apesar de o município apresentar maior disponibilidade de serviços de saúde, Rondonópolis sofre bastante pressão com a demanda e deficiências apresentadas pelos municípios vizinhos, tornando os indicadores de atendimento bastante inadequados.

## **Educação**

### Itiquira

Ao longo da década de 90, o município apresentou uma queda significativa na taxa de analfabetismo, decorrente das políticas públicas e do aumento dos serviços básicos advindos com a Constituição de 1988. No entanto, a taxa de analfabetismo na população de mais de 25 anos ainda se apresenta bastante elevada, 14%. Observou-se também que ao longo desse período a % da população com mais de 25 anos que tinham menos de 8 anos de estudo teve alteração muito pouco significativa: passou de 81,85% para 78,1%. Os maiores ganhos para ambos os índices foram observados na população com menos de 25 anos.

O município dispõe de instituição de nível pré-escolar, fundamental e médio, as quais foram relacionadas no Estudo. Observou-se que a maioria desses estabelecimentos é ofertada pela esfera municipal, as quais se concentram no núcleo urbano. Além disso, não foram identificadas instituições de ensino particulares, nem educação profissionalizante.

A reduzida oferta de instituições de ensino, principalmente daquelas mais especializadas, bem com os baixos índices educacionais do município reduzem as chances da população em obter posto de trabalho melhor remunerado e de preencher os requisitos da mão-de-obra mais qualificada necessária à implantação do empreendimento.

### Rondonópolis

Da mesma forma que em Itiquira, ao longo dos anos 90, Rondonópolis apresentou redução das taxas de analfabetismo: em 2000, a taxa de analfabetismo na população de mais de 25 anos foi de 13,4%, considerada ainda bastante significativa. A percentagem da população com mais de 25 anos que apresentam menos de oito anos de estudo apresentou redução de 73,5% em 1991 para 63,7% em 2000.

O Estudo apresentou a relação das instituições de ensino localizadas no Município, as quais se concentram predominantemente no núcleo urbano do município. O Estudo informa que as instituições de ensino pré-escolar são ofertadas pelas esferas municipais e privadas; as de ensino fundamental, pelo município, estado e setor privado; as de ensino médio, pelo estado e setor privado; e as de nível superior pela União (UFMT) e pelo setor privado. O estudo constatou ainda a existência de ensino a distância de 5 cursos de curta duração voltados a profissionalização da população desempregada do município, lançado pelo Estado junto com o SENAI.

Mesmo apresentando maior e melhor estrutura de ensino em relação à Itiquira, o estudo aponta a dificuldade da população de Rondonópolis em obter melhores postos de trabalho, bem como do empreendimento conseguir mão de obra qualificada.

## **Transporte**

A BR-163 corta o município de Itiquira no Mineirinho e no Distrito de Ouro Branco. O acesso à sede do município se dá apenas por rodovias estaduais. O terminal de Itiquira

está sendo instalado próximo à rodovia MT-471.

O crescimento populacional de Rondonópolis foi propiciado pela posição do entroncamento rodoviário entre a BR-364, rodovia de maior movimento que liga o município à Cuiabá, e a BR-163, ligando o município às cidades do sul do Estado e ao Estado do Mato Grosso do Sul. Estima-se que com a instalação do terminal de Rondonópolis irá aumentar o tráfego na BR-364, desafogando as demais rodovias do Estado (principalmente o tráfego no sentido Alto Araguaia). O município também dispõe de aeroporto para aviões de pequeno porte, o qual está sendo ampliado para receber aviões de maior porte, além de um terminal rodoviário de ligação intermunicipal e interestadual e um terminal intermunicipal ligando à área rural. Ressaltou-se à importância do transporte tendo em vista o grande movimento da população de outros municípios em direção a Rondonópolis para ter acesso aos serviços de saúde, educação e comércio.

### **Energia Elétrica**

Em 2000, 92,3 % da população de Itiquira e 97,6% da população de Rondonópolis tinham acesso à energia elétrica. Quanto à geração de energia, em Itiquira destacam-se a UHE Itiquira e a Usina Ponte de Pedra e em Rondonópolis, a PCH Engenheiro José Gelásio da Rocha e a PCH Rondonópolis.

### **Comunicação**

O sistema de comunicação do município de Itiquira é bastante precário. Na área rural de Itiquira o acesso à telefonia, tanto fixa quanto móvel, é bastante reduzido, sendo que em algumas fazendas é utilizado o sistema de rádio para comunicação. O município dispõe de uma rádio e recebe sinal da televisão da TV Centro América, afiliada da Rede Globo, da Bandeirantes e do SBT. Não há circulação de jornal local.

Já em Rondonópolis, a cobertura da telefonia na zona rural é melhor que em Itiquira. Além disso, Rondonópolis dispõe de vários canais de TV, 6 emissoras de rádio e 3 jornais locais.

### **Abastecimento de Água**

Em 2007, 48,65% da população de Itiquira e 100% da população de Rondonópolis dispunham de atendimento com abastecimento de água. Em Itiquira, o sistema é baseado na captação subterrânea de 4 poços profundos; em Rondonópolis, na captação superficial do rio Vermelho, no bairro Monte Líbano, e 27 poços profundos. Ambos os municípios apresentam capacidade de reserva abaixo do recomendado pelo Ministério das Cidades.

### **Esgotamento Sanitário**

Rondonópolis apresentou em 2007, 31,83% da população atendida pela rede de coleta e tratamento de esgoto, ainda predominando o uso da fossa rudimentar. A estação de tratamento, que atualmente apresenta um funcionamento inadequado, está localizada as margens do Rio Vermelho. Itiquira não dispõe de serviço rede de esgotamento sanitário. Em ambos os municípios, parcela da população não dispõe de banheiro ou sanitário: 2,4% dos domicílios em Itiquira e 2,23% em Rondonópolis.

### **Coleta e destinação do lixo**

Em Itiquira, esses serviços apresentam várias deficiências, quanto aos veículos utilizados, à ausência da utilização de equipamentos de segurança pelos funcionários, à inexistência de aterro sanitário, bem como em razão do atendimento concentrar-se nas áreas urbanas.

Assim como em Itiquira, Rondonópolis também não dispõe de um sistema de destinação adequado e os trabalhadores também não dispõem de equipamentos de segurança. Já

os veículos utilizados são mais adequados e a coleta de lixo abrange 98% da população.

### **Segurança Pública**

Itiquira apresenta várias deficiências: não dispõem de Corpo de Bombeiro, sendo atendido pela corporação de Rondonópolis; número de habitantes por policial bastante elevado, comparando-se a média estadual, e população carcerária além da capacidade da unidade prisional. Os delitos registrados no município referem-se a roubos de produtos químicos e de gado, com possibilidade de aumento da criminalidade com o aumento da movimentação de pessoas decorrente da implantação da ferrovia.

Rondonópolis, mesmo dispondo de um volume de equipamentos de segurança mais extenso, considerando a maior extensão desse município, também apresenta muitas deficiências nesse setor. O número de habitantes por policial é inferior à média do Estado e até mesmo do município de Itiquira. Há duas unidades da Polícia Militar, uma unidade do Corpo de Bombeiros, que atende também os municípios vizinhos, além da presença da Defesa Civil, em função das enchentes locais. O Estudo ressalta a distância entre o corpo de Bombeiro do local onde será instalado o terminal (30 km), sugerindo a necessidade de recurso local. Como em Itiquira, também foi identificada superlotação das unidades prisionais.

### **Organizações Sociais**

O Estudo identificou em Itiquira a ONG Itiquirunida, responsável pelo projeto Tijolinho a Tijolinho, voltada à construção de moradias à população carente, que obtém recursos da venda de madeira apreendida pelo IBAMA. Além disso, foram identificados 9 associações de produtores rurais, um clube da terceira idade, associação dos moradores de Ouro Branco, Lar dos Idosos, Centro de Referência em Assistência Social além de alguns sindicatos.

Rondonópolis dispõe de várias entidades públicas ou não governamentais voltadas a assistência social, as quais foram relacionadas no Estudo. Também foi identificada a existência de 16 sindicatos relacionados às atividades econômicas.

### **Caracterização das condições de saúde e doenças endêmicas**

As principais endemias identificadas foram dengue e leishmaniose, as quais são objeto de campanha realizada pela Prefeitura de Rondonópolis. Também foram identificadas ocorrências de hanseníase e chagas. Além disso, há registros de acidentes com animais peçonhentos em ambos os municípios.

Considerando a gravidade dessas doenças e a possibilidade de ocorrência dessas nos canteiros de obras e nas frentes de obras, o estudo sugere que esse tema seja alvo de campanha voltada aos trabalhadores, visando orientá-los quanto aos sintomas das doenças, tratamento e medidas preventivas, além da adoção de medidas específicas nos canteiros de obras. O Estudo traz informações de cada doença, no que se refere aos vetores de transmissão, prevenção, sintomas e tratamento.

Além das campanhas informativas, o estudo propõe a adoção das seguintes medidas relacionadas à saúde e à prevenção das doenças endêmicas, vinculados ao Plano Ambiental de Construção:

- Verificação diária dos locais onde pode ocorrer proliferação de vetores;
- Implantação de ambulatório no canteiro de obras;
- Estabelecimento de contatos com os centros de referência sobre as doenças endêmicas localizados em Cuiabá/MT e em Campo Grande/MS, nos casos mais graves ou que houver dúvidas quanto ao diagnóstico.

### **Estrutura produtiva e serviços**

Itiquira e Rondonópolis, respectivamente a 17ª e a 2ª economia do Estado, foram responsáveis por 9,1% do Produto Interno Bruto - PIB do Estado do Mato Grosso do Sul no ano

de 2007. Entre 2002 e 2008, ambos os municípios, guardada as suas dimensões, apresentaram tendência de crescimento economia semelhante. Em relação ao mercado de trabalho, no mesmo período, Rondonópolis apresentou tendência de aumento dos empregos formais e Itiquira, tendência de redução.

### Itiquira

Em Itiquira, a economia gira em torno da atividade agropecuária, que representou 55,1% do seu PIB em 2007, destacando-se a produção de soja, algodão herbáceo e milho e a criação de gado e suínos. Nesse mesmo ano, os serviços representam 29,7% do PIB municipal. Destacou-se que entre 2002 e 2007 houve redução da importância da indústria na economia do município. Em 2008, foi o município com maior quantidade de soja produzida no Estado.

Em relação ao mercado de trabalho, em 2000, verificou-se que o meio rural foi responsável por 69% das pessoas ocupadas e o setor terciário, por 36,1%. A taxa de desocupação foi de 15,1%, superior ao percentual apresentado pelo Estado (12,3%). Esse padrão do mercado de trabalho difere daquele apresentado para o total do Estado, onde predominam as atividades terciárias de comércio e prestação de serviços.

O setor informal do mercado de trabalho do município (42,8%) foi inferior ao apresentado pelo Estado (54,4%) e a remuneração média um pouco superior àquela apresentada pelo Estado. O padrão de remuneração média do município é bastante baixo: em 2000, 54,4% da população não recebiam rendimentos ou recebiam até dois salários mínimos mensais.

Entre 2002 e 2008, o município apresentou declínio no mercado de trabalho, em função principalmente da queda da oferta de postos de trabalho do setor de comércio e serviços.

As receitas orçamentárias de Itiquira representaram 0,8% do total do Estado, compostos principalmente por transferências intergovernamentais da União e do Estado. A arrecadação municipal (IPTU, ISS entre outros) representou apenas 3,8% da receita total, o que demonstra o baixo dinamismo econômico do município.

### Rondonópolis

As atividades de comércio e de prestação de serviços apresentam significativa importância na economia municipal, as quais em 2007 representavam 49,3% do seu PIB, destacando-se o comércio varejista, os serviços de alojamento, alimentação e reparação, administração de imóveis e serviços de comunicação, a maioria deles de pequeno porte. Observou-se que muitas dessas atividades são desenvolvidas como apoio à produção agropecuária. O município exerce a função de centro econômica sub-regional, atendendo a demanda de comércio e serviços dos municípios vizinhos. Destaca-se também a participação da indústria na economia do município, associada à atividade agropecuária, representando 34,1% do seu PIB em 2007, que, entre 2002 e 2007, apresentou o maior crescimento entre todos os segmentos.

Na produção agropecuária destacam-se a produção de soja e, em menor proporção, milho, algodão e criação de bovinos (pequenos produtores, utilização de baixo nível tecnológico).

O mercado de trabalho de Rondonópolis é o 3º maior do Estado. Em 2007, 95,8% da População Economicamente Ativa concentrava-se no meio urbano. A taxa de desocupação foi de 15,3%, muito próximo à taxa de Itiquira e superior àquela apresentada pelo Estado. A maioria das pessoas ocupadas (67,7%) estava vinculada as atividades terciárias e 18,3% destas vinculadas as atividades industriais.

O setor informal responde por 50,8% do total de empregados, muito próximo da média apresentada pelo Estado e inferior ao percentual apresentado por Itiquira. 54,9% das pessoas ocupadas não tinham rendimentos ou recebiam até 2 salários mínimos, similar ao percentual de Itiquira.

Entre 2002 e 2008, observou-se um aumento do número de postos de trabalho,

com destaque para aqueles ligados às atividades comerciais e de serviço, denotando o dinamismo econômico do município. Essa situação favorável da economia de Rondonópolis estimularam os fluxos imigratórios.

A receita orçamentária do município representou 6,6% do total apresentado pelo Estado. Em relação à composição da receita, as transferências intergovenamentais da União e do Estado (51%) foram menos significativas do que em Itiquira. A participação da arrecadação municipal (14,7%) foi mais representativa, demonstrando o maior dinamismo econômico de Rondonópolis.

### **Crescimento Regional**

A implantação do empreendimento poderá acentuar ainda mais a posição de Rondonópolis como polo econômico regional, cuja influência atinge os municípios de Alto Garças, Guiratinga, Itiquira, Pedra Preta, São José do Povo, Tesouro além de Jaciara, Dom Aquino, Juscimeira e São Pedro da Cipa além de aprofundar as relações com Alto Araguaia, Poxoreo, Santo Antônio do Leverger e Sonora/MS. A maioria desses municípios é de pequeno porte e apresenta indicadores econômicos bastante precários, destacam-se apenas o município de Alto Araguaia.

Há um grande fluxo de pessoas oriundas desses municípios que se movimentam diariamente em direção à Rondonópolis para trabalhar ou em busca de serviços (saúde, educação, lazer) e do comércio. Esse movimento poderá aumentar com a construção da ferrovia, que poderá estimular o desenvolvimento econômico local, além de atrair a instalação de novas empresas no local, que por sua vez poderá aumentar ainda mais a pressão sobre os serviços públicos de Rondonópolis.

### **Crescimento urbano e empreendimento**

Nesse item foi apresentado o histórico de ocupação dos municípios, que começou no início do séc. XX com a ocupação da região do Rio Vermelho, e teve o seu crescimento acelerado entre as décadas de 50 e 70, período em que foram inauguradas as rodovias BR-163 e BR 364.

Destacou-se a facilidade de acesso dos distritos industriais de Rondonópolis, localizados entre as rodovias federais, ao local previsto para instalação do terminal ferroviário. Entre as indústrias instaladas no município, foram citados: Santana Textiles - indústria de tecidos; Bunge Alimentos - refinadora de soja e produtora de componentes de ração animal a partir do caroço de algodão; ADM - usina de biodiesel, obtido a partir da soja; cervejaria Petrópolis entre outras.

### **Uso e Ocupação do Solo**

De acordo com o verificado nos Mapas de Uso e Ocupação do Solo, anexos ao Estudo, verifica-se que a AID do empreendimento encontra-se bastante antropizada, predominando a agricultura temporária no arredores do início do segmento, passando por áreas de pastos e alguns segmentos significativos de vegetação na área central do projeto, passando novamente a predominar a agricultura temporária no fim do segmento e proximidades do local de implantação do terminal.

De acordo com o estudo, a ampliação demográfica da região foi decorrente dos programas governamentais de expansão para oeste que surgiram a partir da década de 40. Em virtude da expansão demográfica e da ocupação da região, o Cerrado - cobertura vegetal dos municípios de Itiquira e Rondonópolis - vem sendo substituído pelo cultivo de grãos em grande escala, demandando a aplicação de várias técnicas (correção do solo, arado, defensivos agrícolas) para melhorar a produtividade dos solos típicos desse tipo de vegetação, causando vários impactos ao meio ambiente.

A ocupação dos municípios de Rondonópolis e Itiquira é bastante recente e teve

como propulsor a expansão do cultivo de soja e da atividade pecuária, desenvolvidas em propriedades de grande porte. Em 1995, mais de 95% da área dos estabelecimentos rurais eram utilizados para as lavouras temporárias e a atividade pecuária e 61,04% das propriedades em Rondonópolis e 86,68% das propriedades em Itiquira tinham 1000 ha ou mais, denotando o grau elevado da concentração da posse da Terra. De acordo com as entrevistas realizadas na região, a concentração das terras vem se acentuando em decorrência dos arrendamentos.

Em relação ao regime de ocupação, em Rondonópolis, 53,74% são proprietários, 11,82%, proprietários - crédito fundiário e 29,80% parceiros - assentamentos do INCRA.

Em Rondonópolis, a expansão urbana ocorreu em todas as direções, muitas vezes de forma desordenada. Em decorrência do crescimento acelerado, o município apresenta vários problemas urbanos nas áreas dos serviços públicos, emprego, moradia e segurança. A implantação do terminal deverá estimular o crescimento do município, tanto demográfico quanto econômico, uma vez que poderá servir de atrativo para implantação de novas empresas, estimulando ainda mais o processo imigratório.

O Estudo destacou que, desde 1923, já havia reivindicação para implantação de ferrovia na região, porém apenas em 1970 a ferrovia foi incluída no Plano Nacional de Viação. O Estudo aponta que o desenvolvimento dos agronegócios e a existência de várias indústrias estimularam os investimentos na ferrovia, que poderá propiciar a expansão da economia e a melhoria no escoamento da produção local, assim como crescimento populacional e maior demanda sobre os serviços.

Em relação aos recursos minerais, os principais produtos disponíveis na região estão relacionados à construção civil: areia, arenito, brita e cascalho. Também há registro de água mineral e minério de ouro. Alguns desses recursos poderão ser utilizados para implantação da ferrovia, tais como brita, oriunda de Alto Taquari/MT, e areia, disponível em vários municípios da região. Encontra-se e processo de requerimento de pesquisa na região junto ao DNPM, os processos de extração de minério de ferro, turfa e minério de manganês.

## **Planos diretores e ordenamento territorial**

### Itiquira

Itiquira não possui Plano Diretor e lei de zoneamento, uso e ocupação do solo, porém dispõe dos seguintes instrumentos legais que contem as diretrizes do ordenamento territorial: Lei Orgânica, de 24/03/90; Código de Posturas, de 24/08/91; Plano Diretor Ambiental de Conservação e Uso do Entorno do Reservatório do Aproveitamento Hidrelétrico de Ponte de Pedra, de 07/04/05; Criação da APA - Área de Proteção Ambiental do Pontal do Rio Itiquira, de 04/07/03.

Dentre essas normativas, destacaram-se as restrições de uso de ocupação do solo constante na Lei Orgânica:

*O rio Itiquira, os córregos Congonha e São João e todos os cursos d'água que atinjam um raio de 3 (três) quilômetros a partir da Praça Frei Liberato, são considerados de conservação e proteção obrigatórias, para fins de abastecimento da população.*

O Estudo aponta pela necessidade de elaboração e execução de um Plano Diretor, em virtude dos possíveis impactos que podem surgir com a presença de ferrovia. Quanto a isso, deve-se lembrar da Lei nº 10.257/01 prevê que no caso de implantação de empreendimentos ou atividade com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional, "os recursos técnicos e financeiros para a elaboração do plano diretor estarão inseridos entre as medidas de compensação adotadas".

Em relação ao Código de Postura, um dos principais óbices à operação da ferrovia, refere-se a emissão de ruídos ou sons excessivos.

### Rondonópolis

Rondonópolis dispõe de Plano Diretor desde 1994, o qual foi revisto em 2006, atualmente em vigor. Uma vez que a implantação da ferrovia irá interferir diretamente no

zoneamento existente, o Plano Diretor deverá ser atualizado de modo a incluir o empreendimento.

O terminal está localizado nas proximidades das áreas indústrias de Rondonópolis, facilitando o deslocamento da produção à ferrovia. A presença do terminal irá aumentar o fluxo de caminhões, destacando-se aqueles que atualmente se deslocam ao Terminal de Alto Araguaia, aqueles oriundos de Cuiabá, além daqueles oriundos do distrito industrial de Rondonópolis. Isso aumentará o tráfego das rodovias que, em alguns segmentos, cruzam áreas urbanas do município de Rondonópolis.

O Estudo indica a necessidade de adotar medidas para o controle do tráfego ou mesmo a implantação de desvio dessas áreas urbanizadas, bem como a definição de normas específicas de uso e ocupação do solo em torno do terminal.

### **Fluxo de pessoas no entorno do empreendimento**

A demanda por mão-de-obra para implantação da ferrovia gira em torno de mil trabalhadores no período de pico das obras. De acordo com as entrevistas, não há disponibilidade de mão-de-obra local suficiente para preencher essas vagas. Por consequência, a implantação do empreendimento poderá acarretar no aumento da movimentação de pessoas oriundas de outras localidades no entorno da região, especulação imobiliária, aumento da demanda por serviços públicos locais (saúde, saneamento e segurança) durante o período de obras, além de migrações e surgimento de novos empreendimentos.

Considerando que a sede do município está a cerca de 70 km do local de implantação da ferrovia, o estudo ressalta que a demanda por serviços públicos será direcionada para o Distrito de Ouro Branco e o Mineirinho, localidades que já apresentam deficiências na oferta desses serviços. A implantação do empreendimento também estimulará o desenvolvimento do comércio e serviços locais que, após a finalização das obras e com a diminuição do fluxo de pessoas, tendem a voltar ao ritmo habitual. O Estudo ressalta a importância de informar à população que a movimentação de pessoas na região tem caráter temporário.

### **Expectativas da população em relação ao empreendimento**

Foram realizadas entrevista com os proprietários dos imóveis atravessados pela ferrovia e com alguns atores locais estratégicos. A maioria dos entrevistados não tinha conhecimento dos detalhes do projeto. Nas fazendas, os entrevistados apresentaram dúvidas quanto aos impactos da ferrovia, quanto à acessibilidade, quanto às desapropriações, quanto ao operacional das fazendas com a segmentação e quanto à colocação das cercas. Quanto ao resultado das entrevistas com a população, verificou-se que todos são favoráveis a implantação da ferrovia, apresentam muitas dúvidas em relação ao projeto e acreditam que as obras irão gerar pressão sobre os serviços públicos, especulação imobiliária e prejudicar a qualidade das estradas com o aumento do fluxo de veículos durante as obras.

Considerando o resultado das pesquisas, o estudo sugere um trabalho comunicação social que inicie antes do início das obras, para disseminação das informações do empreendimento.

### **Reassentamento e Desapropriação**

Está prevista desapropriação parcial de 24 propriedades para a implantação da ferrovia e formação da faixa de domínio de 20 metros, conforme consta na tabela abaixo. Como as fazendas são de grande porte (área superior a 270 ha), a área desapropriada é bastante pequena em relação à área total das fazendas, não representando mais que 4% de cada propriedade.

Fazenda	Estaca inicial	Estaca final	Área Total (ha)	Área Desapropriada (ha)	Percentual sobre a área total
Fazenda Liberdade	8784/85	9020	2976,00	20,12	0,68%
Fazenda Pedralva	9020	9248/49	1275,74	17,01	1,33%
Fazenda Estância do Paraíso	9248/49	9359/60	450,00	8,88	1,97%
Fazenda Água Limpa	9359/60	9369/70	699,51	0,82	0,12%
Fazenda Realeza	9369/70	9485	273,89	9,72	3,55%
Fazenda São Pedro	9485	9589/90	635,18	1,93	0,30%
Fazenda Três Irmãos	9589/90	9719/20	1000,00	10,42	1,04%
Fazenda Santa Rita	9719/20	9779/80	500,00	3,75	0,75%
Fazenda Pantanalzinho	9779/80	9976	830,25	15,73	1,89%
Fazenda Santa Mônica	9976	10104	1594,01	27,16	1,70%
Fazenda Pantanalzinho	10104	10437/38	968,00	10,21	1,05%
Fazenda Zancanaro I	10437/38	10535/35	397,40	7,78	1,96%
Fazenda G. C. M. Cambri	10535	10571	734,57	2,93	0,40%
Fazenda Zancanaro II	10571	10590	543,00	1,51	0,28%
Fazenda São Francisco	10590	10934	1051,77	28,45	2,71%
Fazenda Flórida	10934	11203	2778,00	22,43	0,81%
Fazenda Nossa Senhora da Guia	11203	11381	398,18	14,56	3,66%
Fazenda Sperotto	11381	11531/32	475,00	12,03	2,53%
Fazenda Chaparral	11531/32	11715	958,07	15,12	1,58%
Fazenda Santa Marina	11715	11972/73	1210,00	21,49	1,78%
Fazenda São Jorge	11972/73	12050/51	406,00	9,34	2,30%
Fazenda Buriti	12050/51	12287	760,98	22,41	2,95%
Fazenda do Maggi	12287	12459/60	1545,80	14,55	0,94%
Fazenda Ijuí	12459/60	12565	1668,00	8,47	0,51%

Além disso, o estudo relacionou as benfeitorias (cercas) e culturas (mata, milho, pasto, soja) interceptadas pelo projeto da ferrovia, que precisam ser desapropriadas/indenizadas.

O Estudo apresenta informações detalhadas sobre as desapropriações no anexo XII, onde foram anexadas cópias dos Laudos de Avaliação de cada propriedade (todos similares), apresentando a estimativa do valor da desapropriação, que teve por base os Critérios definidos na Norma da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, NBR-14.653-3104. Foi realizada pesquisa de ofertas da região, avaliando-se o valor dos imóveis, benfeitorias e cultura, a partir do qual foi obtido o valor médio da indenização. Também foi apresentada a Ficha Cadastral de cada propriedade, cujo levantamento foi realizado em julho de 2009, no qual constam dados dos proprietários, dados cadastrais dos imóveis, área desapropriada, algumas características dos imóveis (acesso e infraestrutura), além dos seguintes documentos anexos: registro do imóvel, registros fotográficos da área desapropriada, planta de levantamento (projeto de desapropriação e do tipo do uso do solo), memorial descritivo da área desapropriada e a descrição das benfeitorias e culturas atingidas.

Considerando a alteração do traçado do início do segmento, para a emissão da Licença de Instalação, o empreendedor deverá encaminhar informações relativas àquelas propriedades interceptadas que não constam na relação apresentada no estudo, informando quais

propriedades não serão mais interceptadas pelo empreendimento e demais informações julgadas pertinentes.

O estudo observa que a implantação da ferrovia poderá gerar parcelas da propriedade muito pequenas que comprometam o seu uso ou que seja necessária alteração de cultura. De fato, verifica-se que o traçado da ferrovia proposto procura contornar a bacia do Rio de Pedra, ora desviando dos seus afluentes ora aproximando-se do percurso do rio principal, percorrendo paralelamente à sua APP. Como consequência, a implantação da ferrovia poderá gerar parcelas da propriedade muito pequenas que podem inviabilizar o seu uso, conforme se observou no mapa preliminar dos limites de imóveis rurais e sede das fazendas, apresentado anexo ao Estudo.

Em vista disso, para emissão da Licença de Instalação deverá ser apresentado estudo quanto ao comprometimento e viabilidade do uso das parcelas das propriedades que serão segmentadas pelo empreendimento, principalmente daquelas menores situadas entre o curso d'água principal e o traçado da ferrovia. Caso seja considerado inviável, essas áreas também deverão ser objeto de desapropriação pelo empreendedor.

Além disso, a partir do projeto de desapropriação constante no anexo XII, foi possível observar que o traçado da ferrovia irá causar a segmentação das parcelas produtivas e das áreas de pasto, assim como a interceptação de diversos acessos internos existentes nas propriedades. Deverá ser discutido com cada proprietário o local de implantação dos acessos, considerando as possibilidades técnicas viáveis, bem como a possibilidade de reordenamento espacial do uso das fazendas, visando evitar segmentação dessas parcelas produtivas e reduzir o número de Passagens de Gado-PG e cruzamentos de acessos com a ferrovia. Deve-se considerar ainda se nessas áreas fragmentadas predomina APPs ou Áreas de Reserva Legal que estejam sendo irregularmente utilizados como pasto ou área de cultivo. Nesses casos deve-se avaliar se é viável ou realmente necessária a implantação de passagens de gado.

#### Características da população e atividades produtivas das propriedades interceptadas pelo empreendimento

Considerando que a maior parte das fazendas não é utilizada para moradia dos proprietários, a população mais atingida com a implantação da ferrovia serão os trabalhadores temporários que residem nessas propriedades.

O projeto da ferrovia está numa distância mínima de 600 metros das moradias. Há apenas uma propriedade que está a cerca de 300 metros de distância da via de acesso do terminal, o complexo edificado na Fazenda do Maggi, constituído de quatro moradias que, apesar de não terem seu acesso interceptado pelos trilhos, poderá sofrer impactos relativos aos ruídos, vibração e poluentes atmosféricos. Somente nas Fazendas Água Limpa e Fazenda Buriti, a ferrovia irá cruzar o acesso às moradias.

O Estudo relacionou as seguintes características das propriedades diretamente atingidas pelo empreendimento: a população residente nessas propriedades é de aproximadamente 146 adultos e 43 crianças; há uma grande rotatividade de empregados permanentes; as casas dos funcionários são predominantemente no padrão alvenaria; o destino do lixo é a queima na propriedade ou em pequenos aterros; os acessos estão em boas condições de conservação; muitos dos moradores possuem veículo próprio em função da dificuldade de acesso do transporte público.

As propriedades interceptadas apresentam área superior a 300 ha. Tem-se observado um processo de concentração de renda por meio do arrendamento: 30,4% delas são arrendadas e em 69,6% do total, o uso e a ocupação é do proprietário. A principal atividade é lavoura de soja associada ao milho, utilizando-se de um alto nível de desenvolvimento tecnológico, resultando num baixo índice de geração de empregos. Em 23,8% das propriedades desenvolve-se apenas lavoura temporária, em 14,3%, somente pecuária, e em 61,9%, ambas as atividades.

48/92  


Foram contabilizados 110 trabalhadores permanentes, os quais, em sua maioria, residem nas fazendas. Estimou-se um total de 200 trabalhadores temporários, que são contratados durante o plantio e a colheita. Também há a contratação de mão-de-obra especializada, como veterinários, vendedores de medicamentos e vacinas, pedreiros além de contratação de serviço de locação de avião de pulverização.

A produção é comercializada principalmente com a BUNGE e a ADM, o que possibilitará a maior interação entre a economia local e a ferrovia, tendo em vista que esse modal associa-se a grandes consumidores e distribuidores.

De modo geral a atividade pecuária é bastante reduzida nessas propriedades, sendo que foi identificada como única atividade desenvolvida apenas em 3 fazendas.

A Fundação MT, entidade privada voltada a produção de sementes para o plantio no cerrado, ocupa parte da propriedade da Agropecuária Maggi e está sendo avaliada a sua realocação.

Mesmo acreditando que a ferrovia trará receita ao município, os proprietários e trabalhadores dessas propriedades mostraram-se preocupados com a operacionalização da atividade agropecuária após a segmentação das áreas cultivadas. Por outro lado, a implantação da ferrovia irá contribuir para a redução dos custos de transporte, estimulando o desenvolvimento da economia da região.

Verificou-se que os itens constantes entre as páginas 333 e 360, apesar de estarem incluídos no tópico reassentamentos, refere-se à área de influência direta do empreendimento.

#### Adaptações nas estruturas existentes em relação ao empreendimento

Com base no projeto da ferrovia e nas visitas às propriedades que serão desapropriadas, o Estudo levantou preliminarmente as seguintes estruturas interceptadas, que deverão ser realocadas ou implantadas:

- Cercas das áreas de pasto que deverão ser removidas e recompostas ao longo da ferrovia;
- Construção de estruturas de alimentação para o gado em ambos os lados das áreas de pasto que forem segmentadas;
- Construção de passagens de gado, quando couber, cuja dimensão deverá levar em consideração o número de animais da propriedade;
- Implantação de passagens de nível/desnível sobre a ferrovia, de modo a garantir o deslocamento de veículos, principalmente no período de plantio e colheita;
- Realocação de partes de estradas rurais.

O estudo prevê a participação dos proprietários na decisão da melhor logística para acessibilidade das fazendas, além de verificar a situação legal das áreas de vegetação.

Na tabela 110 do estudo, foram relacionadas as interferências do projeto com infraestrutura local, sendo em quatro pontos com a rede elétrica, de alta e baixa tensão, e em um ponto com a fibra ótica da empresa Oi. Além destas, o estudo aponta que possivelmente serão necessárias interferências no cabo telefônico existente ao longo da BR-163 e na rede de água na Fazenda Estância Paraíso. Deverá ser inserida condicionante solicitando a obtenção de autorização emitida pelo órgão responsável pela gestão das estruturas que forem interceptadas pelo empreendimento e que necessitem de realocação, verificando a necessidade de obter autorização do órgão de meio ambiente responsável pelo licenciamento dessas estruturas.

A tabela 111 do estudo relaciona a localização prévia das Passagens de Gado - PG que serão implantadas. Das 24 propriedades interceptadas, em 10 delas há previsão de instalação de PG, considerando a atividade econômica atual das fazendas. Ressalta-se que não consta no estudo se a necessidade de implantar PGs e a localização delas foram discutidas previamente com os proprietários. O estudo ressalta que possivelmente seja necessária implantação passagens de gado em todas as propriedades em que aterros ou cortes prejudiquem a circulação pelas áreas de pasto. Desta forma, a definição exata da necessidade e localização das PGs deverão ser definidos em conjunto com os proprietários, antes da implantação do empreendimento, visando a

inclusão do projeto de engenharia, a ser protocolado para análise da emissão da Licença de Instalação.

Em relação ao cruzamento de acessos com a ferrovia, a tabela 112 apresenta os locais previstos para instalação de Passagens de Nível-PN e Passagens em desnível-PD e a , a tabela 113 apresenta os locais onde estão previstas relocações de acessos interferentes com o traçado da ferrovia. Estão previstas duas Passagens de Nível Superior - PNS sobre a BR-163 e MT-370 e onze PNs nos cruzamentos da ferrovia com os acessos internos das propriedades. Para instalação da maioria dessas PNs está prevista a relocação de acessos internos.

No projeto geométrico, foi possível verificar que, em alguns casos, foi realizada a junção de dois acessos de modo há manter apenas um cruzamento sobre os trilhos. Em outras situações, como nas PNs previstas nas estacas 11.325 e 12.191, foi realizado desvio do acesso existente de modo a evitar a implantação de Passagem em Desnível - PD. Ressalta-se que tais desvio só poderão ser realizados quando não houver alternativa técnica viável para implantar PD, além de, como dito anteriormente, a definição do local de implantação do cruzamento deverá ser definido em conjunto com os proprietários.

### **Reserva Legal**

De acordo com o levantamento da situação da Reserva Legal das propriedades interceptadas pelo empreendimento, o estudo verificou que as seguintes fazendas não apresentaram em sua matrícula informação sobre averbação: Fazenda Pedralva, Fazenda Estância Paraíso, Fazenda Santa Rita, Fazenda Pantanalzinho, Fazenda São Francisco, Fazenda Florida, Fazenda N. Sra. da Guia, Fazenda Santa Marina, Fazenda São Jorge e Fazenda Ijuí. Das Reservas Legais cadastradas, o estudo informa que nenhuma é interceptada pelo projeto da ferrovia.

No entanto, no mapa preliminar de Reserva Legal, anexo ao Estudo, verifica-se que o traçado da ferrovia intercepta pelo menos 5 áreas de Reserva Legal. Essa informação deverá ser reavaliada pelo empreendedor.

### **Projetos de Assentamentos Rurais**

Em Rondonópolis há 16 projetos de assentamentos, totalizando 1.056 famílias. Em Itiquira, há três projetos, totalizando 130 famílias. Nenhum assentamento é interceptado pelo projeto da rodovia, sendo que os mais próximos são o Assentamento Santa Luzia e Carimã, aquela poderá sofrer interferência da ferrovia em função da sua proximidade com a MT-471, que passa atrás do terminal de Rondonópolis. O Estudo também cita o assentamento Rio Vermelho, o qual poderá apresentar conflito com a ferrovia, no caso de haver comprometimento da qualidade das águas do Rio Vermelho.

### **Caracterização das Comunidades Tradicionais**

O estudo referente às comunidades quilombolas e comunidade indígenas são avaliados, respectivamente, pela Fundação Palmares e FUNAI.

### **Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico**

Esse item é analisado pelo IPHAN.

### **Passivos Ambientais**

De acordo com o diagnóstico ambiental do estudo, a ferrovia passará por algumas áreas com danos ambientais pré-existentes. O levantamento contemplou eventos como a descaracterização de áreas de preservação permanente (APP's) legalmente estabelecidas, áreas de solo exposto, bem como os passivos gerados por eventos naturais.

4 Re b 50/92  


A identificação das áreas afetadas foi realizada com base na interpretação das imagens (escala 1:8.000), associadas às imagens de satélite.

A maior parte dos passivos existentes na ADA do empreendimento está localizada no município de Rondonópolis (42 pontos) e no município de Itiquira (08 pontos). A maior parte destes passivos está relacionada a áreas de preservação permanente (31 pontos). Outros 18 pontos são provenientes de alterações que implicaram em áreas com a presença de solo exposto e erosões. Somente um ponto foi identificado em área de jazida.

A equipe técnica salienta que, no âmbito do Programa de Recuperação de Áreas Degradadas e Passivos Ambientais, deverá ser realizado o levantamento em campo de cada um dos pontos identificados para as etapas subsequentes de implantação do empreendimento e para que se detalhem os procedimentos de recuperação a serem empregados.

### **Análise Integrada**

O EIA menciona que a análise integrada consiste em estabelecer as possíveis relações de interdependência existentes entre os meios físico, biótico e socioeconômico, permitindo também a identificação de cenários distintos ao longo da área de estudo, que caracterizam áreas de maior ou menor sensibilidade ambiental (ou socioambiental).

Foi apresentada tabela contendo os temas chave e variáveis para análise integrada, a qual fornece os elementos necessários para a realização da análise integrada entre os meios físico, biótico e socioeconômico, contando ainda com a técnica de sobreposição de mapas temáticos elaborados.

Em um primeiro momento analisou-se as variáveis sem considerar a interferência do empreendimento, com a indicação de tendências evolutivas, que podem ser negativas ou positivas. A partir de então, abordou-se a interação com a ferrovia e a tendência evolutiva com o empreendimento, cujos resultados foram apresentados em quadro.

### **Prognóstico Ambiental e Avaliação dos Impactos Ambientais**

Com base no diagnóstico ambiental elaborado para os três meios (físico, biótico e socioeconômico), a análise integrada procurou relacionar as características destes meios e identificar tendências de evolução do cenário atual com e sem a implantação do empreendimento. Pelo levantamento das possíveis interações entre o meio ambiente e o empreendimento, em suas diversas etapas, foi possível identificar uma série de impactos ambientais associados, positivos e negativos, cuja avaliação deve, segundo o EIA, permitir assegurar a viabilidade ambiental do empreendimento.

### **Impactos ambientais identificados na fase de planejamento do empreendimento**

O reduzido conhecimento sobre o projeto de implantação da ferrovia é responsável pela geração de ansiedade e apreensão entre os moradores, principalmente entre os proprietários das áreas interceptadas pelo traçado da linha férrea. Esse impacto foi considerado negativo, de ocorrência real, atual e pouco significativo. Como medida mitigadora é proposta a implementação de um Programa de Comunicação Social, visando informar à população diretamente afetada sobre as características do Projeto.

O estudo também considera os empregos gerados durante o planejamento da ferrovia, em função da contratação de empresas para elaborar os estudos ambientais, bem como os efeitos sobre a economia local em virtude da utilização de alojamento, alimentação entre outros serviços locais. O Estudo ressalta que município de pequena dimensão como Itiquira sentem mais os efeitos da implantação de grandes empreendimentos, mesmo na fase de planejamento. Deve-se observar, no entanto, que o número de empregos gerados em virtude da elaboração do estudo é bastante baixo, além de exigir mão-de-obra bastante especializada que

geralmente não está disponível nas pequenas cidades. Desta forma, os efeitos locais se restringem à geração de renda decorrente da contratação de alguns serviços locais. Esse impacto foi considerado positivo, real, atual e pouco significativo. Como medida potencializada a implementação de um programa de comunicação social, visando informar à população que potencialmente será atingida pelo empreendimento.

## **Impactos ambientais identificados para a fase de implantação da ferrovia**

### Meio Físico

Descreveu-se as emissões atmosféricas geradas pela queima de combustíveis fósseis por veículos e máquinas e suspensão de material particulado. Assim, registrou-se que não há residências no entorno imediato da ferrovia, ao tempo em que medidas mitigadoras forma propostas, como a de seleção dos melhores caminhos de serviço, redução de velocidades nas imediações de áreas habitadas, umidificação das estradas em terra e cobertura de caçambas. Ainda, apresentou-se o impacto de alteração climática em função deste aspecto, quando se preconizou a manutenção e regulação dos motores e a compensação dos gases estufa.

Quanto ao esgoto sanitário, mencionou-se a utilização de banheiros químicos e barracas sanitárias em frentes de obra, cujos resíduos serão encaminhados a estações de tratamento de esgoto existentes na região, como a concessionária de águas e esgotos SANEAR próxima ao rio Vermelho. Tal condição deverá ser especificada.

Salientou-se a geração de resíduos sólidos de menor potencial poluidor, como aqueles considerados perigosos, incluindo tintas, solventes e óleos, sobretudo na área do Terminal, onde deverá haver estruturas de segregação e armazenamento adequados, cujo lay-out deverá ser apresentado. Adicionalmente, o Estudo expôs sobre a dificuldade de identificação de empresas licenciadas para realizar as destinações adequadas, respeitando as regulamentações. Dessa forma, salientamos que as destinações previstas, empresas licenciadas envolvidas no processo, ou qualquer outra solução a ser adotada, deverão ser especificadas.

Quanto aos ruídos que geram prejuízos ao conforto acústico dos moradores da região de implantação do empreendimento, preconizou-se medidas mitigadoras como a manutenção periódica de máquinas e equipamentos, uma vez que eventuais reclamações de vizinhos serão avaliadas e tratadas de maneira específica. A respeito de vibrações, registrou-se que para a obra em questão a significância deste impacto foi considerada pequena, tendo em vista que na área em estudo não existem edificações a menos de 600 metros do traçado da ferrovia. No caso do terminal, registrou-se que as obras terão caráter temporário e que as residências mais próximas estão a cerca de 300 metros. Ainda, registrou-se que o licenciamento das instalações do entorno do Terminal será realizada à parte, o que deverá prever este impacto.

### Fauna

#### Distúrbios à fauna

O emprego de máquinas, caminhões e equipamentos necessários para a obra provocam ruídos e vibrações que podem elevar o nível de estresse em determinadas espécies animais, provocando distúrbios, alterações no comportamento e afugentamento de habitat originais, resultando em desequilíbrios fisiológicos típicos de situações de tensões, tais como taxas de natalidade, taxas de mortalidade e estado de saúde. O aumento da intensidade de ruídos pode induzir o deslocamento de algumas espécies e a tendência será que esse deslocamento ocorra em direção a áreas menos alteradas, afetando o padrão de distribuição das populações.

No local das obras de implantação do empreendimento são registradas algumas áreas ambientalmente relevantes com relação ao impacto à fauna, como é o caso dos fragmentos

florestais e matas de galeria. Em levantamento realizado na área diretamente afetada pelo empreendimento registrou-se cerca 38 fragmentos florestais, totalizando aproximadamente 21,12 ha. Apesar disto, a grande parcela de uso do solo para cultivo de soja restringe, entretanto, a distribuição da fauna na região.

As Unidades de Conservação e Áreas Prioritárias para a Conservação também constituem áreas ambientalmente relevantes para o impacto em questão. Entretanto, as UCs e APCs mais próximas ao empreendimento localizam-se fora de sua área de influência direta.

Nesse sentido qualquer ação para minimizar as alterações no ambiente natural é válida para mitigação dos impactos, e a empresa concessionária e a empreiteira contratada devem atuar na manutenção dos equipamentos para que estes emitam menores níveis de pressão sonora, e na manutenção de um programa de monitoramento que permita a avaliação e minimização desta interferência sobre o entorno.

#### Perda de habitat para espécies da fauna e isolamento de populações

A redução de habitats (ou parte deles) representam uma grande ameaça para todas as espécies da fauna ocorrentes no local, podendo ocorrer a fragmentação de suas populações. As consequências desse processo de fragmentação das populações, embora seja um aspecto de suma importância para a conservação das espécies, são muito pouco compreendidas, mas sabe-se que a sobrevivência das espécies a longo prazo depende da habilidade de persistirem nesses ambientes.

Esses impactos podem ser minimizados, mediante a recuperação de áreas degradadas, restabelecimento da rede de conexão, do ecossistema e da fauna, e salvamento de fauna (distribuição, ocupação de habitats, comportamento e status local). No entanto, não há garantias de que se restabeçam como originalmente, portanto, o impacto, sobre este ponto de vista é irreversível. Da mesma forma, embora as ações impactantes ocorram na área diretamente afetada pelo empreendimento, seus efeitos afetarão a comunidade faunística como um todo.

#### Atropelamento da fauna

A movimentação de veículos e máquinas durante a fase de obras representa risco quanto ao atropelamento da fauna com ocorrência em áreas próximas às frentes de obra. As migrações diárias e a necessidade de transposição destes locais permitem que determinadas espécies sejam afetadas pelo tráfego de máquinas e equipamentos com mortalidade. As estradas rurais das proximidades das frentes de obra constituem em locais com maior possibilidade de ocorrência de atropelamento pelo maior tráfego de veículos, porém, inerentes à obra ferroviária.

Como forma de mitigação deste impacto a conscientização dos colaboradores sobre o risco de atropelamento pode contribuir para a redução de registro de animais mortos.

#### Atração de fauna sinantrópica

Este impacto está diretamente correlacionado ao trânsito de funcionários e operários da obra na Área Diretamente Afetada pelo empreendimento, com conseqüente aumento na disponibilidade de recursos alimentares, provenientes do acúmulo e armazenamento inadequado de lixo orgânico e inorgânico. Estes materiais atuam como atrativos de espécies sinantrópicas, que possuem alta plasticidade comportamental e se beneficiam da proximidade antrópica.

#### Prejuízo à fauna aquática e semiaquática

A movimentação de máquinas de terraplenagem durante a implantação da ferrovia deve expor material passível de ser carregado pela chuva para corpos hídricos. A condução dos sedimentos para as regiões alagadas ou corpos d'água pode acarretar o aumento de turbidez e alterar as características fisiográficas dos córregos. Este assoreamento poderá ocasionar a morte dos ovos e larvas de peixes. Além disso, a alteração ou a eliminação da vegetação ciliar pode

prejudicar e destruir nichos fundamentais, como locais de reprodução, berçários, sítios de alimentação e de reprodução.

### Flora

#### Redução da cobertura vegetal nativa e fragmentação da vegetação

De acordo com o estudo, a redução da cobertura vegetal nativa deve ocorrer na área do traçado da linha férrea, no terminal ferroviário, nos canteiros de obra, na construção de estradas e vias de acesso ao empreendimento, locais de deposição de material excedente e nas jazidas para extração de minerais para a construção da obra.

É importante ressaltar que apesar da interferência antrópica já ter afetado praticamente todos os remanescentes de vegetação, atualmente esses fragmentos apresentam-se em bom estado de conservação.

Para compensar a supressão da vegetação, as áreas de preservação permanente (APPs) da área diretamente afetada pelo empreendimento (50m ou mais) devem ser recuperadas, conforme o programa de recuperação de áreas degradadas e o plantio compensatório.

Ressalta-se que o Código Ambiental Estadual define áreas de preservação específica para as veredas (100m), que também serão afetadas pelo empreendimento.

Essa equipe técnica ressalta também que deve ser avaliada a aplicabilidade das galerias ecológicas em interceptações de rios, evitando a supressão e o aterramento de toda a área. Ademais, para se minimizar os efeitos da fragmentação as passagens sobre os corpos hídricos devem ser feitas de maneira que evitem a construção de barreiras entre os fragmentos, utilizando-se outras alternativas mais adequadas e menos impactantes.

#### Alteração da tipologia e fisionomias da vegetação

O risco de alteração da tipologia e fisionomias da vegetação está relacionado a intervenção sobre as áreas úmidas e vegetação ripária. Dependendo da infraestrutura a ser implantada nessas áreas, existe a possibilidade de interferência sobre a dinâmica hídrica nos pontos a montante e a jusante das mesmas. Portanto, esse impacto deve ser minimizado ou evitado com infraestruturas que permitam a permanência da vegetação original sob elas, evitando-se obstruir a livre conexão dos fragmentos.

#### Aumento da exploração da flora nativa

Com aumento da exploração da flora nativa em decorrência do fluxo de pessoas, principalmente durante as obras de instalação do empreendimento, existe a possibilidade de corte da vegetação para usos diversos. O estudo ressalta que a mitigação será feita com cursos de educação ambiental para os funcionários, antes de iniciarem as obras em determinado trecho, e também de maneira periódica, para o fortalecimento dos conceitos e da conscientização ambiental.

#### Alteração do fluxo gênico de espécies da flora

A alteração do fluxo gênico de espécies da flora é consequência da fragmentação dos remanescentes florestais. Para este impacto devem ser observadas as mesmas recomendações referentes a fragmentação da vegetação ou seja as passagens sobre os corpos hídricos devem ser feitas de maneira que evitem a construção de barreiras entre os fragmentos, utilizando-se outras alternativas mais adequadas e menos impactantes.

#### Disseminação de espécies vegetais exóticas invasoras

A disseminação de espécies vegetais exóticas invasoras com abertura da faixa de domínio, na implantação da ferrovia, é um agente facilitador do estabelecimento de espécies exóticas de fácil disseminação. Como mitigação deste impacto sugere-se o trabalho de

4

6

54/92

*[Handwritten signature]*

conscientização dos colaboradores para que durante a fase de obra que evitem o descarte de sementes, fiscalização e retirada da vegetação invasora. Além disso, esta equipe técnica ressalta que quando da operação do empreendimento, devem ser estabelecidas medidas de controle.

#### Meio Físico

De acordo com o Estudo, as obras de terraplenagem intensificarão os processos erosivos, movimentos de massa e assoreamento, provenientes da modificação na estrutura natural do terreno. Dessa forma, foram listadas medidas preventivas, como a execução de estruturas de drenagem, bem como mitigadoras, focando em ações de monitoramento, correções de áreas impactadas e implantação de programas específicos.

Foram elaborados mapas indicando os pontos de favorabilidade a riscos geoambientais e de erodibilidade. Adicionalmente, preconizou-se que serão tomadas medidas diferenciadas para cada caso em que se for detectada propensão à erosão e movimentos de massa. Sendo assim, entende-se que tais intervenções devem ser especificadas com maior detalhamento, vinculadas às respectivas localizações.

Com relação às jazidas, ao tempo em que as áreas alteradas forem submetidas à recuperação, deve-se considerar também as diretrizes dos programas de controle de processos erosivos, de recuperação de áreas degradadas e passivos ambientais.

Quanto à alteração da dinâmica hídrica superficial e subterrânea, tem-se que em determinados casos pode haver a redução dos tempos de concentração e mudanças nas áreas de contribuição, causando desestabilização de margens, barramentos e inundações, ou impactos associados ao rebaixamento de lençóis freáticos, cuja interceptação deve ocorrer em cerca de 20 pontos. Não há porém, captações subterrâneas no entorno destes locais. Preconizou-se dessa forma, a avaliação por parte da ALL, da possibilidade de modificação da tecnologia para passagem da ferrovia em áreas úmidas, com a substituição de aterramento por passagens suspensa, na forma de galerias ou pontilhões, ou da necessidade da implantação de dutos de conexão para a livre passagem da água sob os aterros. No caso em que não houver outra alternativa tecnológica viável, estão previstas pequenos deslocamentos do traçado para evitar estas intervenções.

#### Dinâmica econômica, social e de infraestrutura

A geração de empregos diretos e indiretos é bem mais significativa durante a fase de implantação do empreendimento. Está prevista a contratação de até mil funcionários durante o pico das obras, que poderá absorver a mão-de-obra local. Deve-se observar novamente que municípios de pequena dimensão podem não dispor de mão-de-obra mais específica e qualificada, sendo necessária, muitas vezes, a contratação de pessoal de outras cidades ou regiões. Também há os empregos indiretos gerados em função da demanda por insumos e serviços locais necessários à implantação do empreendimento, que, na verdade, podem atuar mais no aquecimento da econômica local do que na geração de novos empregos. Esse impacto foi considerado positivo, real, futuro (curto prazo) e significativo. Deve-se lembrar, ainda, que o efeito desse impacto é temporário, pois assim que finalizar a obra, a mão-de-obra contratada se tornará novamente disponível. Para potencializar esse impacto, propõe-se como medida mitigadora a priorização de contratação de mão de obra local.

Outro impacto identificado foi o aumento temporário da arrecadação municipal, em função do aumento do ISS relacionado aos serviços de construção civil, que será mais fortemente sentido em Itiquira em função da menor dimensão da economia desse município. Esse impacto foi considerado positivo, real, futuro (médio prazo) e significativo. Como medida potencializadora, o estudo propõe o apoio à elaboração do Plano Diretor – PD de Itiquira, a atualização do PD de Rondonópolis, além de estímulo à complementaridade local ao empreendimento.

A dinamização da economia local está relacionada com a geração de emprego e o

aumento da demanda por insumos (areia, brita, materiais diversos) e serviços (locação de equipamentos, alojamento, alimentação) necessários à implantação do empreendimento. Esse efeito será mais significativo em Itiquira, considerando a pequena dimensão da economia local. Esse impacto foi considerado positivo, real, futuro (médio prazo) e significativo. Como medida potencializadora o estudo propõe o apoio à elaboração do Plano Diretor – PD de Itiquira, a atualização do PD de Rondonópolis, buscando inserir nesses planos, medidas que estimulem a relação com o empreendimento.

Sob outro aspecto, o aumento da demanda por bens e serviços necessários à implantação da ferrovia poderá elevar os preços desses bens e serviços, prejudicando a capacidade de compra da população local. Esse impacto foi considerado negativo, real, futuro (médio prazo) e significativo. Como medida compensatória o estudo propõe o apoio à elaboração do Plano Diretor – PD de Itiquira, a atualização do PD de Rondonópolis. Ressalta-se que essa medida refere-se ao atendimento de exigência legal prevista no Estatuto das Cidades e tem pouca ou nenhuma relação com esse impacto.

O aumento temporário da população decorrente da implantação da ferrovia também irá aumentar a pressão sobre os serviços públicos de ambos os municípios, os quais já se encontram sobrecarregados com a demanda local. Esse impacto foi considerado negativo, real, futuro (médio prazo) e significativo. Como medida mitigadora está prevista ações nas áreas de saúde e segurança do trabalho (Programa de Saúde e Segurança do Trabalho) além de regulação da oferta dos serviços de saúde em função do aumento da demanda (Programa de Apoio aos Serviços de Saúde).

O comprometimento parcial da capacidade produtiva das propriedades que serão interceptadas pelo traçado da ferrovia é uns dos impactos mais significativos à socioeconomia relacionado a esse empreendimento. Mesmo que a redução da área dessas propriedades seja considerada relativamente pequena (menor que 4% da área total das propriedades), pode ocorrer:

*“[...] segmentação das propriedades, comprometendo o livre acesso entre as partes; formação de áreas isoladas, sem acesso; separação de áreas de tamanho muito pequeno, inviabilizando a sua utilização produtiva; comprometimento de área superior à definida no relatório para desapropriação em função da realocação de trechos de estradas rurais; necessidade de repor o cercamento e demais equipamentos de infraestrutura produtiva nas áreas de pecuária, considerando as especificidades da atividade.”*

Esse impacto foi considerado negativo, real, futuro (médio prazo) e significativo. Como medida mitigadora, o Estudo prevê a implementação de um programa de indenização, reassentamento e desapropriação, que contemple a caracterização da população afetada, sua relação com a terra e o grau de comprometimento da capacidade produtiva para cada propriedade. Além disso, prevê a garantia de livre passagem de máquinas, veículos e gado entre as partes das propriedades e o acesso à rodovia, quando couber. A solução mais adequada deverá ser discutida individualmente com cada proprietário.

Outro impacto relevante é o comprometimento do acesso às propriedades rurais, que durante a colheita e plantio apresentam bastante movimentação de máquinas e caminhões, assim como da trafegabilidade das estradas e vias internas, em virtude da circulação de máquinas e equipamentos relacionados com as obras. O Estudo observou em algumas propriedades a circulação diária de mais de 20 caminhões e mais de 40 veículos leves e máquinas agrícolas. Esse impacto foi considerado negativo, real, futuro (médio prazo) e muito significativo. Como medida preventiva está prevista a manutenção da qualidade das estradas rurais e vias internas das propriedades utilizadas pelos veículos a serviço da execução de obras. Também deverá ser mantido diálogo com os proprietários das áreas interceptadas, de modo a buscar soluções que minimizem essas interferências, como melhor período ou horário para circulação das máquinas, acessos alternativos entre outros.

Durante a implantação também poderá haver ansiedade e apreensão entre os proprietários das áreas interceptadas em razão do aumento da circulação de veículos e pessoas,

além da insegurança quanto ao comprometimento do acesso entre as partes da propriedade que será segmentada com a ferrovia. Esse impacto foi considerado negativo, real, futuro (médio prazo) e pouco significativo. Para mitigá-lo, está prevista a disponibilização de informações aos proprietários das áreas interceptadas (Programa de Comunicação Social).

Outro impacto bastante comum, relacionado à implantação de grandes empreendimentos, é o aumento da criminalidade, prostituição, uso de drogas e alcoolismo decorrente do aumento temporário da população. O Estudo destaca esse aspecto apenas em Itiquira, tendo em vista a pequena dimensão do município. Esse impacto foi considerado negativo, potencial, futuro (médio prazo) e muito significativo. O estudo propõe as seguintes medidas preventivas: disseminação de informações sobre o empreendimento (Programa de Comunicação Social) e definição de procedimentos no relacionamento entre funcionários e população local (Programa de Educação Ambiental).

Há também a possibilidade de disseminação de doenças endêmicas com a migração de trabalhadores, tanto das doenças da região de origem dos trabalhadores quanto daquelas existentes no local de implantação da ferrovia. Esse impacto foi considerado negativo, potencial, futuro (médio prazo) e significativo. Como medida preventiva o estudo prevê a implementação dos Programas de Educação ambiental e de Saúde e Segurança; como medida compensatória, a implementação do Programa de Apoio aos Serviços de Saúde.

O empreendimento também poderá impactar sobre o patrimônio arqueológico. Esse impacto foi considerado negativo, potencial, futuro (médio prazo) e muito significativo. Para mitigá-lo será implementado Programa de Prospecção e Resgate Arqueológico, o qual será avaliado pelo IPHAN.

### **Impactos ambientais identificados para a fase de operação da ferrovia**

#### Meio Físico

Diferentemente da fase de instalação, a operação inclui a queima de combustíveis por parte das locomotivas, o que gera a emissão das substâncias CO, NOx, HC e MP. Foi realizada comparação entre os modais, considerando a emissão de gases e eficiência energética, de forma que demonstrou-se que a operação ferroviária representa impactos significativamente menores do que o rodoviário, sob este aspecto. Ainda, em analogia à fase de instalação, ressaltou-se o distanciamento do traçado de áreas urbanizadas, de forma que a cidade mais próxima, Rondonópolis, situa-se a 20 km. Não obstante, deve-se atender ao disposto na Resolução CONAMA nº 03/90 no que tange à qualidade do ar, sobretudo no entorno do Terminal, onde serão instaladas estruturas de terceiros.

Ressaltou-se a tendência de se adicionar biodiesel ao diesel fóssil, de forma que tal mistura reduz a emissão de gases poluentes, à exceção do NOx, que se eleva.

O estudo propõe ainda a compensação de gases de efeito estufa, o que deve ser detalhado.

Destacou-se o aspecto do esgoto sanitário, principalmente no Terminal, cujo sistema de coleta e tratamento deve ser detalhado, ao tempo em que há também a possibilidade de se conduzir estes efluentes a rede pública. Registrou-se ainda que serão atendidas às normas NBR 7229:1993 e 13969:1997 da ABNT.

Demais efluentes do Terminal potencialmente poluentes, como os gerados nas áreas de abastecimento, tancagem e manutenção, devem ser devidamente coletados e tratados antes de qualquer tipo de liberação ao meio ambiente. Dependendo de questões técnicas e econômicas, estes poderão ser coletados como resíduos perigosos e destinados a processos de recuperação e refino por empresas licenciadas.

Ainda, recomenda-se avaliar a implantação de tratamento físico químico em substituição a CSAOs, sobretudo na saída da drenagem da lavagem de locomotivas e vagões,

onde o uso de detergentes dilui a fase oleosa.

Cuidados com a capina química, onde se utiliza o glifosato, também foram descritos, de forma que deve-se especificar as áreas sensíveis que serão excluídas da utilização deste procedimento, e onde será adotada a capina mecânica.

A respeito do consumo de água, deve-se obter a devida outorga junto ao órgão gestor de recursos hídricos competente, de forma a assegurar a disponibilidade do recurso.

No que tange a resíduos, descreveu-se aqueles gerados por perda de carga sólida na via, operações de manutenção (atividades humanas e resíduos da via), lubrificação de AMVs, abastecimento no trecho ferroviário, vazamento de fluidos pela circulação de material rodante e resíduos da operação do Terminal. Dentre os aspectos levantados, recomenda-se que o detalhamento dos programas contemple a frequência de substituição de lastro sob os AMVs, bem como, a especificação da destinação a ser dada para cada tipo de resíduo gerado, incluindo as peças substituídas da manutenção. Ainda, o projeto do Terminal deverá contemplar o lay-out da estruturas de armazenamento adequadas a cada classe de resíduos.

O aspecto de ruídos foi avaliado, ao tempo em que se registrou não haver pontos de interferência da ferrovia com áreas urbanizadas. Deve-se no entanto, realizar avaliação quanto a este impacto no entorno do Terminal, considerando as demais atividades a serem instaladas por terceiros, e com o detalhamento das estruturas de redução dos níveis de ruído a serem utilizadas pela ALL e por empresas que vierem a ser instaladas. Em analogia ao impacto de vibração, preconizou-se o apoio à elaboração do plano diretor de Itiquira e à atualização do plano diretor de Rondonópolis, o que deve ser realizado.

#### Fauna

##### Distúrbios à Fauna

O atrito pelo contato direto das estruturas metálicas do trilho com os rodeiros gera ruídos por todo o trecho da ferrovia. Estes ruídos variam de intensidade conforme a velocidade e quantidade de trens que se deslocam pela estrada de ferro, e suas interferências nas atividades biológicas de algumas espécies de animais silvestres podem ser graves. No caso das aves, esta fonte emissora de ruídos pode até inviabilizar o sucesso reprodutivo de vários táxons que dependem da comunicação vocal. A audição é importante para a comunicação entre as aves, particularmente em áreas florestais onde é difícil manter contato visual

Cabe ressaltar que o ruído não será constante ocorrendo apenas durante a passagem do trem e sendo intensificado caso haja utilização da buzina em alguma situação que necessite de advertência, como o cruzamento de PNs.

Este impacto negativo permanecerá durante toda a vida útil do empreendimento interferindo sobre aspectos de distribuição e reprodutivos das espécies da fauna.

##### Atropelamento e morte de animais

A operação de ferrovias pode provocar em certos grupos de animais um efeito de barreira, impedindo migrações diárias ou sazonais. Como resultado, as populações são obrigadas a cruzar uma ou mais vias durante seus deslocamentos, com os consequentes riscos de atropelamento. Além deste efeito, a perda de cargas e outros materiais pode constituir um atrativo que leva indivíduos a permanecer no entorno da via, principalmente se as cargas permanecerem por tempos consideráveis, que permitam o início de sua degradação, com consequente liberação de odores.

Embora seja um impacto que possa ser remediado mediante a instalação de estruturas de transposição que facilitem de forma segura a travessia ou impeçam a passagem da fauna pela ferrovia, não há garantias de que atropelamentos não ocorram, portanto, o impacto,

58/92  


sobre este ponto de vista é irreversível e com probabilidades de ocorrer durante toda a vida útil do empreendimento. Da mesma forma, embora as ações impactantes ocorram na área diretamente afetada pela ferrovia, seus efeitos afetarão as populações das espécies atropeladas como um todo.

Como medidas para a prevenção deste tipo de acidente sugere-se o estabelecimento de limites de velocidade operacionalmente viáveis, incluindo sinalização com placas e redutores de velocidade, em áreas de maior probabilidade de ocorrerem atropelamentos. Além disso, a manutenção de um sistema de monitoramento dos atropelamentos e educação dos funcionários contribui para o conhecimento das áreas mais sensíveis e procedimentos a ser adotados que reduzam as ocorrências.

#### Atração de fauna sinantrópica

No Terminal de Rondonópolis está previsto o armazenamento de grandes quantidades de grãos para carregamento das composições destinadas ao escoamento da produção. Esta concentração (mesmo em local fechado) se constitui em atrativo para fauna sinantrópica que se alimenta destes grãos. O transporte ferroviário também contribui no atrativo a fauna sinantrópica em decorrência das inevitáveis perdas de grãos durante o transporte.

Como forma de prevenção e mitigação da atração a fauna sinantrópica na área do terminal, sugere-se o armazenamento adequado destes grãos em área devidamente fechada. A limpeza rotineira do piso do terminal permite evitar o acúmulo de grãos em áreas externas onde é efetuado o carregamento.

Como medida para evitar a proliferação de espécies sinantrópicas aplicam-se as mesmas mencionadas para minimizar perdas de cargas, especialmente quando à garantia de vedação dos vagões, a partir da detecção de falhas em suas escotilhas.

#### Prejuízo a fauna aquática e semiaquática

O derramamento de óleos lubrificantes, combustíveis ou outros produtos químicos, na operação da ferrovia e na possibilidade de derramamentos decorrente de acidentes, podem acarretar na poluição do solo e dos cursos de água. No caso da poluição da água, este impacto causará efeitos danosos para a fauna aquática e semiaquática, provocando a morte de espécies mais sensíveis.

#### Flora

A disseminação de espécies vegetais exóticas invasoras está relacionado a perda de carga de composições graneleiras durante o tráfego. Como mitigação deste impacto sugere-se a instrução dos trabalhadores para que não descartem sementes de espécies frutíferas nas áreas de trabalho, contenção da multiplicação de plantas exóticas na faixa de domínio e manutenção das composições com intuito de evitar falhas que ocasionem vazamentos de cargas (grãos).

#### *Situações de risco*

Registrou-se que o transporte ferroviário apresenta vantagens com relação ao rodoviário quanto à frequência de acidentes, pois a proporção de veículos por carga transportada é menor, no entanto, as consequências de um acidente ferroviário podem ser mais significativas, dentre as quais, danos à vida e saúde humana, poluição de solos e águas.

Destacou-se as Resolução ANTT nº 1.431/2006, nº 420/2004 e Regulamento de Transportes Ferroviários, cujos procedimentos descritos de comunicação de acidentes, dentre outros dispositivos, deverão ser seguidos.

Ainda, tendo em vista as estatísticas apresentadas, a causa mais relevante de

acidentes ferroviários é a falha na via permanente com consequente descarrilamento.

Ressaltou-se o transporte de produtos perigosos, especialmente inflamáveis, como gasolina, álcool e óleo diesel, cuja perda de produto em acidentes pode poluir solos, águas superficiais e subterrâneas, ou causar incêndios e explosões. Não foram identificadas captações superficiais de água à jusante da ferrovia, tão somente subterrâneas, inferiu-se que o risco associado a acidentes no entorno de corpos d'água esteja vinculado a consequências de impacto ambiental, sem prejuízo ao abastecimento da população. Neste contexto, destacou-se o acompanhamento paralelo da ferrovia com o Ribeirão Ponte de Pedra e a existência da RPPN João Basso e do Parque Estadual Dom Osório Stoffel.

A existência de 5 pontos de cruzamento com linhas de transmissão e 1 com fibra ótica foram citados, da mesma forma, que registrou-se que as distâncias existentes entre a linha férrea e edificações minimizam os riscos à população.

Consequências de acidentes com cargas não-perigosas também foram descritas, e riscos de acidentes com tombamento sobre a vegetação. Com relação a acidentes com veículos e pedestres em áreas de maior sensibilidade, o risco seria minimizado pela ausência de interferências com áreas urbanas. Destacou-se ainda que apenas uma propriedade teria seu acesso de sua sede interceptado pela ferrovia, ao tempo em que o cruzamento com a rodovia BR-163 e com a rodovia estadual não-pavimentada seria em desnível.

Conforme analisado adiante, além dos pontos notáveis citados acima (acompanhamento paralelo da ferrovia com o Ribeirão Ponte de Pedra, RPPN João Basso, Parque Estadual Dom Osório Stoffel, cruzamentos com linhas de transmissão e cabo ótico), a APP realizada destacou alguns pontos sensíveis a ocorrência de acidentes, como o trecho com passagem úmida (Rio Cabeceira da Anta e Córrego Cachoeira), trecho com presença de vegetação densa (fragmentos de cerrado), demais pontes e corpos hídricos principais, passagem em nível inferior sobre a BR-163. Assim, entende-se que todos os pontos notáveis identificados devem ser listados, caracterizados, e complementados, no que couber, bem como, apresentados em diagrama unifilar.

Dentre as medidas preventivas propostas estão a manutenção da via e do material rodante, instalação de contra-trilhos nas áreas mais vulneráveis, manutenção de pessoal qualificado e treinado para o controle operacional e resposta a emergências, elaborar e implantar EAR, PGR e PAE, manter mapeamento atualizado de recursos hídricos e fontes de captação disponíveis e, aplica o PGA – 015 (acidentes ambientais), programa de comunicação social, sinalização e procedimentos adequados nas PNs e acompanhamento sistemático de acidentes.

A base de dados de pontos notáveis deve ser então, atualizada/revisada periodicamente, com a inclusão de informações operacionais e de ocorrência de acidentes, de forma que sejam propostas medidas de redução de riscos, seja pela adoção de medidas preventivas no âmbito do PGR e/ou o aperfeiçoamento de medidas corretivas, estas últimas no âmbito do PAE.

Quanto ao Terminal de Rondonópolis, destacou-se a existência de áreas de armazenamento de combustíveis para o transporte ferroviário e para abastecimento de locomotivas, ao tempo em que medidas de controle específicas foram descritas, devendo-se apresentar o lay-out do Terminal demonstrando a sua adequabilidade.

#### Dinâmica econômica, social e de infraestrutura

Também na fase de operação está prevista a geração de empregos, relacionados principalmente ao Terminal de Rondonópolis. De acordo com o modelo de cálculo do BNDE, estima-se a geração de cerca de oito mil empregos diretos e indiretos e relativos ao efeito-renda. Só para a ALL está prevista a geração de 300 empregos diretos. Esse impacto foi considerado positi-

Re  
b  
60/92  
[Assinatura]

vo, real, futuro (longo prazo) e significativo. Como medida potencializadora, está previsto priorizar a contratação de mão-de-obra local.

Da mesma forma que ocorreu em Alto Araguaia posteriormente a implantação do terminal, a operação da ferrovia e do terminal de Rondonópolis irá estimular o crescimento econômico desse município, potencializando seu papel de centro regional. Esse impacto foi considerado positivo, real, futuro (longo prazo) e muito significativo. Para potencializar esse impacto o estudo propõe a atualização do Plano Diretor, inserindo medidas de melhoria de infraestrutura e logística tendo em vista a implantação do terminal. Essa medida, na verdade, tem relação com a mitigação do impacto negativo e potencial decorrente do aumento econômico e populacional, uma vez que o Plano Diretor visa o ordenamento territorial do município.

O aumento da arrecadação municipal durante a fase de operação tem caráter permanente e será gerado tanto pelas atividades desenvolvidas no terminal de Rondonópolis, quanto pelas atividades e funções complementares que surgirão em função do terminal. Esse impacto foi considerado positivo, real, futuro (longo prazo) e muito significativo. Foi prevista a mesma medida potencializadora do impacto anterior.

Um impacto bastante relevante refere-se ao conflito com os caminhoneiros que acessarão o terminal, em função de deficiências na infraestrutura de apoio. Essa experiência ocorreu no Terminal de Alto Araguaia, onde a grande fila de caminhoneiros e a insuficiência de estrutura de apoio culminou no acordo entre a ALL e os caminhoneiros e Ministério Público Estadual, visando a melhoria das instalações e logística de carregamento. De acordo com o estudo, o projeto do Terminal de Rondonópolis já incorpora essas melhorias, além de pavimentação das vias internas, banheiros públicos, área de descanso para os caminhoneiros, banheiros públicos e lanchonetes. Esse impacto foi considerado negativo, potencial, futuro (longo prazo) e muito significativo. Como medida preventiva está prevista adequações na infraestrutura de apoio do terminal, observando-se as demandas dos caminhoneiros.

A instalação do Terminal de Rondonópolis poderá reduzir significativamente a movimentação de caminhões oriundos no norte de Mato Grosso, passando por Rondonópolis, com destino ao Terminal de Alto Araguaia. Sob um aspecto, a redução da movimentação de caminhões na BR-364 ente Rondonópolis e Alto Araguaia irá melhorar a trafegabilidade nesta rodovia. Esse impacto foi considerado positivo, real, futuro (longo prazo) e muito significativo. A medida potencializadora diz respeito à atualização do Plano Diretor de Rondonópolis, inserindo diretrizes para infraestrutura e logística adequadas ao terminal de Rondonópolis. Por outro lado, a redução do tráfego de caminhões com destino à Alto Araguaia poderá reduzir o dinamismo econômico de Alto Araguaia. Esse impacto foi considerado negativo, potencial futuro (longo prazo) e pouco significativo. Como medida preventiva o estudo prevê contribuir no desenvolvimento de um planejamento estratégico do município de Alto Araguaia.

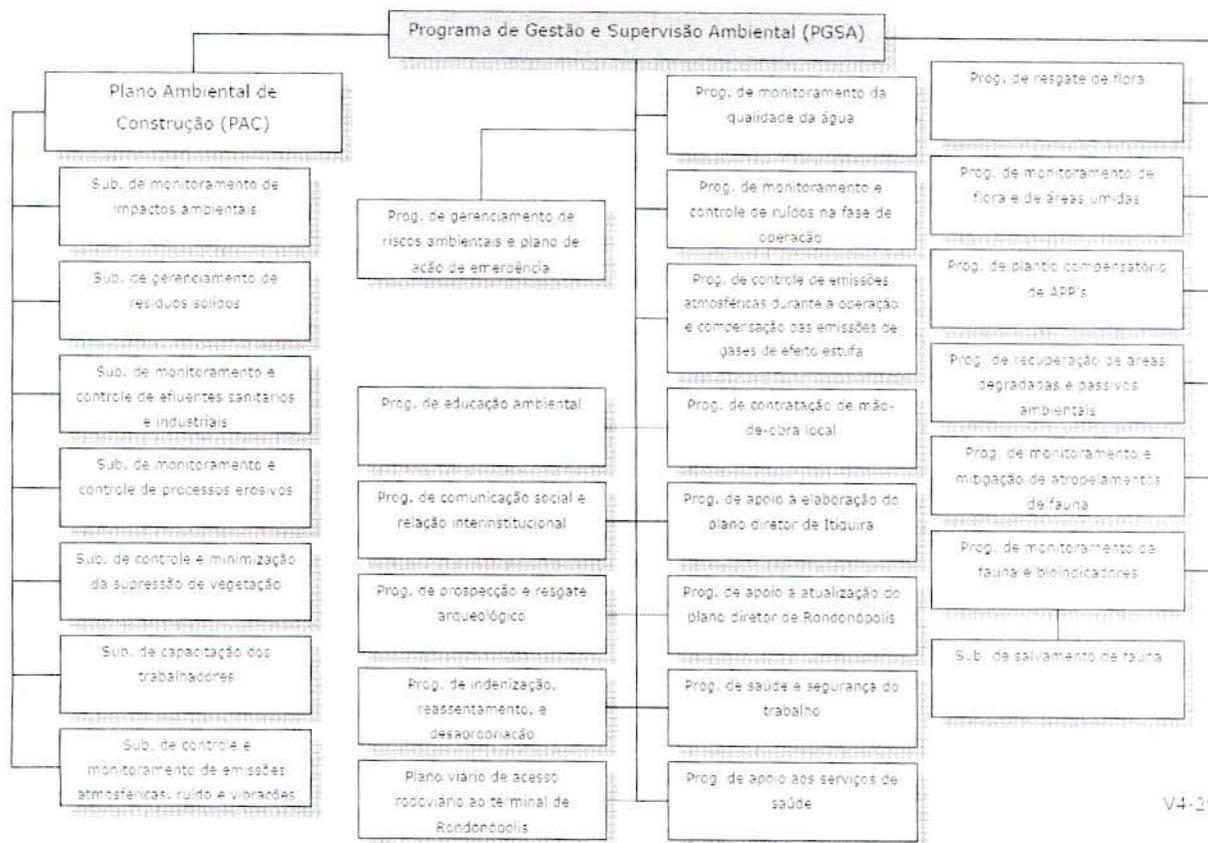
A implantação da ferrovia bem como do terminal intermodal, poderá ocasionar a especulação imobiliária em Rondonópolis. Esse impacto foi considerado negativo, potencial, futuro (longo prazo) e muito significativo. Propõe-se à atualização do Plano Diretor de Rondonópolis como medida mitigadora.

Outros impactos identificados foram: o comprometimento das condições de tráfego das rodovias que se destinam à Rondonópolis, em função do aumento do fluxo de caminhões; desarticulação do tecido urbano, em decorrência do aumento do tráfego de caminhões que cruzam a área urbana de Rondonópolis; conflito no acesso rodoviário da BR-163 ao terminal intermodal. Esses impactos foram considerados negativos, reais, futuros (longo prazo) e significativos. O Estudo propõe a atualização do Plano Diretor de Rondonópolis visando inserir diretrizes de adequação de infraestrutura e logística em função da implantação do terminal, desenvolvimento de plano viário de acesso ao terminal além de articulação junto ao Governo Federal, visando acelerar a duplicação da BR-364.

4  
6  
  
61/92

*Medidas Mitigadoras, Compensatórias e Programas Ambientais*

Inicialmente foi apresentado quadro compilado com as medidas propostas conforme a fase do empreendimento (planejamento, instalação e operação), vinculando aos impactos/aspectos, bem como, aos programas ambientais associados e os responsáveis por sua implementação.



*Programas de Controle e Monitoramento*

O Plano Básico Ambiental (PBA) contempla todos os programas ambientais a serem implementados, na forma de planos e programas que possibilitem o monitoramento e o controle, a prevenção, mitigação e compensação dos impactos negativos do empreendimento, ou ainda potencializar seus efeitos positivos.

Está previsto um Programa de Gestão e Supervisão Ambiental (PGSA) o qual inicia-se antes da fase de implantação e vigora até um período posterior ao início da operação, quando é substituído pelo Programa de Gestão Ambiental da empresa (PGA), o qual contempla 24 procedimentos, os quais foram listados. De qualquer forma, deve-se obter nesta etapa a licença de operação, cujo escopo deve conter os programas considerados pertinentes para esta fase. Recomenda-se, no entanto, apresentar detalhamento da equipe responsável pela execução deste programa, bem como, a elaboração de relatórios semestrais de acompanhamento.

*Plano Ambiental de Construção (PAC)*

Este Plano tem relação direta com os impactos associados à fase de construção, sobretudo aqueles vinculados aos meios físico e biótico. Tendo em vista a variedade de atividades que serão desempenhadas ao longo da implantação da ferrovia, o PAC foi dividido em subprogramas específicos.

Handwritten signatures and initials: a checkmark, the letter 'b', the number '62/92', and a signature that appears to be 'Reu' followed by another signature.

Foram listados todos os subprogramas que compõe Plano Ambiental de Construção, assim como outros programas com os quais estabelece inter-relações, com alguns destaques:

*Subprograma de monitoramento de impactos ambientais nas obras*

Objetiva a observação e registro de aspectos ambientais e seus impactos, com o desenvolvimento de sugestões, acompanhamento de ações estabelecidas. Foi informado que o quadro de pessoal será variável, o que deve ser melhor especificado.

*Subprograma de gerenciamento de resíduos sólidos e produtos perigosos ao meio ambiente*

Visa o estabelecimento de estrutura de gestão do acondicionamento, armazenamento e destinação de resíduos, bem como, procedimentos de manuseio de produtos perigosos, em conformidade com a NBR 10.004/2004, cujas diretrizes para armazenamento foram apresentadas. Da mesma forma, informou-se que os resíduos não-perigosos serão armazenados de forma a se evitar o contato com o solo e recursos hídricos. Estruturas temporárias também estão previstas em frentes de obra mais afastadas, as quais devem atender às mesmas premissas apresentadas.

Ainda, conforme o cronograma de ações, tem-se a previsão de inspeções mensais por especialista sobre este aspecto. Segundo informado, a destinação dos resíduos (quando não for possível a reutilização) ocorrerá prioritariamente através de empresas licenciadas e que emitam comprovante de transporte e destinação. Assim, deve-se especificar os casos em que não houver disponibilidade local para tal encaminhamento, com as medidas a serem tomadas em substituição.

Recomenda-se observar a Lei nº 12.305/2010, a qual Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos.

*Subprograma de monitoramento e controle de efluentes*

Registrou-se as medidas relacionadas com estruturas sanitárias e geração de esgotos e efluentes, com a indicação da possibilidade de se promover o tratamento de efluentes junto a terceiros em alguns locais, ou o respectivo tratamento, em conformidade com as normas NBR 7.229/93 e 13.969/97, devendo haver o monitoramento em atendimento aos padrões dos lançamentos segundo a Resolução CONAMA nº 357/2005 com frequência quinzenal, incluindo não só os esgotos, mas todos os efluentes potencialmente impactantes.

Entende-se que deve haver o detalhamento do projeto de drenagem do Terminal, da via permanente e das unidades de apoio para a fase seguinte de licenciamento, com a localização e descrição de todas as estruturas de coleta, tratamento e lançamento de efluentes, incluindo os CSAOs. Recomenda-se avaliar a instalação de sistemas de tratamento físico-químicos para as drenagens potencialmente oleosas, sobretudo as provenientes de áreas de lavagem de locomotivas e vagões, pela utilização de produtos químicos que dissolvem a fase oleosa.

*Subprograma de monitoramento e controle de processos erosivos*

Este subprograma será estruturado anteriormente à fase de implantação, com o levantamento das áreas sensíveis à ocorrência desses processos, os quais serão catalogados. Conforme registrado, o Estudo apresentou diagnóstico ambiental incluindo mapa de suscetibilidade a ocorrência de processos erosivos, o que deverá ser considerado. Entende-se ainda, que nos segmentos mais críticos, devem ser estabelecidas medidas preventivas diferenciadas com a redução do tempo em que haverá solo exposto, bem como, a restrição da abertura de caminhos de serviço e instalação de áreas de empréstimos e de deposição de material.

Ainda, registrou-se que as vistorias serão diárias nas frentes de obra.

4  


### *Subprograma de controle e minimização da supressão da vegetação*

Colocou-se que serão buscadas alternativas pontuais que minimizem a remoção de vegetação, entre outras medidas que incluem a proteção da vegetação remanescente e aproveitamento de restos vegetais. Observa-se que o programa preconiza garantir que o desmatamento respeite os limites de intervenção autorizados pela ASV, no entanto, entende-se que este deve ser um parâmetro limite, ao tempo em que deve-se buscar a supressão ao mínimo necessário para a execução das obras quando se detectar que é viável reduzir a área efetivamente intervida. Salienta-se a importância da marcação (sinalização) prévia das áreas de supressão de vegetação em campo.

### *Subprograma de controle e monitoramento de emissões atmosféricas, ruído e vibrações na fase de construção:*

Foi previsto o monitoramento dos níveis sonoros em áreas com residências, com uma campanha no início das obras nos empreendimentos mais próximos à ferrovia e que sofrem os efeitos da BR-163, e outra incluindo pontos mais afastados. As medições de fumaça preta devem ocorrer em frequência mínima bimestral.

### *Subprograma de capacitação de trabalhadores*

Esse programa tem por objetivo capacitar os trabalhadores envolvidos no empreendimento a atuarem de acordo com as diretrizes estabelecidas nos programas de gestão ambiental, nas medidas propostas no estudo de impacto ambiental, na legislação, além de um bom relacionamento com a comunidade do entorno. Todos os trabalhadores deverão ser atingidos pelas ações desse programa. Está prevista a realização de palestras quinzenais (minuto do meio ambiente), eventos aleatórios e apresentação de material educativo e de conscientização nos canteiros de obras e locais de encontro dos colaboradores.

### *Monitoramento de Flora e Áreas Úmidas*

Este programa visa a supressão da vegetação, em especial de áreas de floresta de galeria e cerrado *strictu sensu*; fragmentação de remanescentes naturais e aterramento de áreas úmidas adjacentes a ferrovia.

Tem como principal objetivo realizar o monitoramento da vegetação da área diretamente afetada pelo empreendimento, com a finalidade de detectar eventuais alterações na composição e estrutura da vegetação, e das áreas úmidas do entorno para avaliação de alterações na disponibilidade hídrica.

O monitoramento da vegetação arbórea devesse ter início na pré-obra, com amostragens que sejam representativas da estação seca e úmida. Durante as fases de instalação e operação, as amostragens serão semestrais, totalizando seis campanhas. Também serão verificadas se as faixas de preservação permanente no entorno dessas áreas úmidas, que conforme a legislação estadual são de 100 m, estão sendo mantidas ou recuperadas, na área diretamente afetada pela ferrovia.

### *Plano de Recuperação de Áreas Degradadas e Passivos Ambientais*

Este programa está relacionado a supressão da vegetação, fragmentação de remanescentes naturais e corredores ecológicos, aterramento de áreas úmidas adjacentes a ferrovia, favorecimento de processos erosivos e alteração de jazidas.

Tem como objetivo geral realizar a recuperação das áreas degradadas e passivos identificados na faixa de domínio, e de áreas a serem impactadas pelas obras de

3

b 64/92 Re  
[Assinatura]

implantação da ferrovia, com ênfase em áreas de preservação permanente interceptadas.

Este programa, segundo o EA, está inter-relacionado com praticamente todos os outros programas ambientais.

Foi apresentado o cronograma das atividades, bem como as etapas a serem cumpridas na pré-implantação, implantação e operação.

Esta equipe técnica ressalta que os plantios de recuperação vegetal a serem executados no interior das UCs devem seguir as recomendações dos órgãos gestores dessas unidades, visando evitar o incremento no impacto decorrente da disseminação de espécies vegetais exóticas e invasoras.

Destaca ainda que deverá ser informado no PRAD quais serão as atividades de revegetação, a seleção de espécies utilizadas para cada caso levando-se em conta a peculiaridade de cada ambiente a ser recuperado.

#### *Programa de Plantio Compensatório de Áreas de Preservação Permanente*

Esse programa está relacionado à supressão da vegetação, fragmentação de remanescentes naturais e corredores ecológicos, aterramento de áreas úmidas adjacentes a ferrovia. E tem como objetivo geral realizar o plantio de espécies nativas da região para compensação da supressão realizada em áreas de preservação permanente, em áreas de igual qualificação.

A metodologia do programa está pautada na implantação dos plantios compensatórios de acordo com a supressão realizada, da legislação ambiental, das condicionantes de licenciamento e de critérios técnicos. O plantio deve ser realizado de acordo com a definição da quantidade de áreas de preservação permanente. Devem ser incluídos nessa avaliação a prioridade em função da análise da ecologia da paisagem.

O acompanhamento das áreas em processo de recuperação deve ser realizado bimestralmente por especialista, para verificar o progresso da recuperação da área e proposição de melhorias ou correções julgadas necessárias para que se atinja o objetivo proposto.

Foi apresentado o cronograma das atividades, bem como as etapas a serem cumpridas na pré-implantação, implantação e operação.

Por fim, esta equipe sugere que o programa seja detalhado no PBA com todas as áreas-alvo de plantio já definidas, bem como o rol das espécies a serem utilizadas, para sua análise e aprovação anterior à emissão da ASV. Ressalta-se ainda que em cumprimento às diretrizes previstas no Decreto Federal 5975/06, deverá também ser realizada a reposição florestal, que é a compensação do volume de matéria-prima extraído de vegetação natural.

#### *Programa de Resgate de Flora*

Este programa visa o acompanhamento da supressão da vegetação, perda e fragmentação de habitats, incluindo aqueles onde ocorrem espécies ameaçadas de extinção. O objetivo geral é o resgate da vegetação de interesse científico, espécies endêmicas e ameaçadas de extinção, além de espécies que são usualmente exploradas, como orquídeas e bromélias.

Esta equipe técnica ressalta que no detalhamento do PBA e do Inventário Florestal já deverão constar quais são as espécies de interesse presentes na ADA, contendo toda a metodologia de resgate e transplante, bem como a localização dos viveiros destinados à produção de mudas e locais pré-definidos para a localização de epífitas. Para tanto, é de suma importância a capacitação da equipe de desmate, bem como o acompanhamento contínuo da

equipe de resgate de germoplasma.

### *Programa de Monitoramento de Fauna*

Este programa possui como objetivos gerais monitorar a fauna com ocorrência nos diferentes ambientes afetados pelo empreendimento, enfocando as espécies bioindicadoras e de relevância ecológica.

Como objetivos específicos, o EIA elenca:

- Monitorar as populações de espécies da fauna terrestre e aquática considerando a sazonalidade (estação seca e chuvosa), antes, durante e após a implantação do empreendimento; nas diferentes fitofisionomias e ambientes afetados pela ferrovia, além de áreas antropizadas;

- Avaliar os efeitos da fragmentação de habitats com a implantação da Ferronorte sobre a comunidade faunística local, com ênfase em comunidades, grupos ou populações funcionais ou bioindicadoras;

- Propor medidas de conservação da biodiversidade, conexões viáveis entre remanescentes florestais, a fim de favorecer o fluxo de espécies na paisagem.

Quanto às metodologias para implementação do programa, o EIA foca, basicamente, no monitoramento de espécies bioindicadoras da qualidade ambiental.

Informa que, para a seleção das espécies bioindicadoras devem ser consideradas certas premissas da bioindicação específica, ou seja, aquelas espécies que manifestam ou podem manifestar reações em virtude de alterações dos fatores ambientais gerados pela implantação da ferrovia.

Nesse sentido, as espécies ou grupos de espécies deverão ser identificadas quanto ao aspecto indicador, dentre os quais estão: (i) espécies sentinelas: aquelas capazes de indicar níveis de degradação e prever ameaças ao ecossistema; (ii) espécies detectoras: aquelas que respondem a mudanças ambientais de forma mensurável; (iii) espécies exploradoras: aquelas que respondem positivamente a perturbações; (iv) espécies sensíveis: aquelas que modificam acentuadamente o comportamento; (v) espécies indicadoras de populações: aquelas espécies que sinalizam condições do habitat para outras espécies, como por exemplo, disfunções dos nexos tróficos, com consequências interligadas do topo até a base da pirâmide alimentar; (vi) espécies indicadoras de biodiversidade: a riqueza dentro de um taxa usada para estimar a riqueza de outros taxa mais difíceis de se medir; e (vii) espécies "guarda-chuva": aquelas espécies cuja conservação resulta na conservação das outras espécies componentes do ecossistema em que ocorre.

Para complementar a seleção das espécies bioindicadoras, e para que cada tipo de espécie selecionada seja eficiente e possa de fato alcançar os resultados esperados da bioindicação, devem ser ainda avaliados alguns atributos, a saber: (i) atributos de medida: se representa outras espécies; se possui biologia bem conhecida; fácil amostragem, facilitando assim a obtenção de dados bio-ecológicos em campo permitindo determinar facilmente índices de abundância; (ii) características bio-ecológicas: tamanho da área de distribuição dentro da área de influência direta da Ferronorte (se é uma espécie de pouca mobilidade ou restrita à faixa que será afetada); se é uma espécie residente ou migratória; se possui ciclos de vida longo, caracterizando-se como "organismos sentinelas"; se possui nível trófico particular; se é uma espécie-chave; (iii) atributos da raridade: se possui (provavelmente) grande tamanho populacional; se possui ampla distribuição geográfica; se é uma especialista do habitat; (iv) sensibilidade às mudanças ambientais: se é uma espécie sensível aos distúrbios gerados pela Ferronorte, ou seja, de limites de tolerância estreitos; se possui baixa ou alta variação na resposta

aos impactos gerado; qual o tempo de persistência da resposta da espécie ao impacto.

Os estudos devem ser conduzidos de forma a obter informações como riqueza, diversidade e distribuição de espécies para os diferentes grupos da fauna considerados.

Esta equipe técnica destaca que, além do monitoramento das espécies bioindicadoras, deverá ser continuado o monitoramento dos grupos faunísticos já estudados, inclusive com a utilização do mesmo desenho, metodologias e esforços amostrais, visando à possibilidade de comparação dos dados do levantamento de fauna (pré-implantação) com os dados do monitoramento (implantação e operação).

No entanto, como o método de “*funil traps*” mostrou-se ineficaz, contemplando uma parcela insignificante da fauna local, esta equipe técnica opta então por excluí-lo como metodologia de amostragem no Programa de Monitoramento de Fauna.

O EIA menciona que devem ser amostrados fragmentos que contemplem de forma diferenciada os efeitos dos parâmetros da paisagem considerados (tamanho, grau de isolamento, forma e qualidade ambiental), verificando-se quais deles exercem maior influência sobre a distribuição e ocupação de habitats das espécies. Esta seleção deverá ser baseada em estudos da paisagem, que utilizem preferencialmente, índices de paisagem que descrevam quantitativamente os padrões e a estrutura da paisagem. Como sugestão apontam-se os fragmentos indicados como prioritário na análise de paisagem realizada no EIA.

Esta equipe técnica ressalta a importância da continuidade das amostragens nas duas áreas (Cerrado e Floresta Galeria) objeto do levantamento de fauna do diagnóstico ambiental, selecionadas pelo grau de conservação. Caso o empreendedor ache pertinente, poderá sugerir a inclusão das áreas acima mencionadas, mas sem exclusão das 2 áreas já amostradas, pois estas foram definidas pensando-se no monitoramento a longo prazo dos impactos do empreendimento.

Deve ser considerado, ainda, o fator de sazonalidade (estação seca e chuvosa) quando das campanhas para levantamento das informações referentes à riqueza, diversidade e distribuição de espécies e campanhas de monitoramento, como forma de evidenciar as variações decorrentes da estacionalidade.

Esta equipe técnica destaca ainda que, para a fase de Monitoramento de Fauna deverão ser apresentadas para todos os grupos, obrigatoriamente, as curvas de acumulação de espécies estimada (originada pelo estimador de riqueza Jackknife) e efetivamente amostrada. As curvas do coletor deverão ser apresentadas separadamente para cada metodologia utilizada, bem como a curva para a totalidade das metodologias.

Além disso, para a etapa de Monitoramento de Fauna, a empresa deverá realizar uma avaliação criteriosa das curvas geradas (em cada sítio) especificamente para cada metodologia amostral, para a adequação de seus esforços amostrais, como até das metodologias propriamente ditas, visando um incremento na possibilidade de detecção das espécies.

#### *Subprograma de Salvamento de Fauna*

Tem como objetivo geral a minimização do impacto direto sobre a fauna durante a supressão vegetal. As ações devem prever:

# Afugentamento de fauna, que consiste na indução de deslocamento, seja por via direta ou indireta, a fim de que animais direcionem-se às áreas com mesma fisionomia que não sofrerão impactos antropomórficos diretos;

# Salvamento dirigido, que consiste na captura mediante técnicas de contenção física ou química (dependendo da espécie) de animais de difícil locomoção ou que estejam inabilitados de fuga, seguido de soltura (liberação, na área destinada para esse fim);

# Aproveitamento científico daqueles animais que morrerem em consequência da supressão vegetal, não havendo sacrifício de animais capturados/resgatados/coletados para tal fim.

Também serão avaliadas e previstas a necessidade de edificações com base de campo ou base temporária para alocar os animais porventura capturados, bem como identificar os locais de soltura dos espécimes.

#### *Programa de Monitoramento e Mitigação de Atropelamentos de Fauna*

Possui como objetivo monitorar a utilização e efetividade das Passagens de Fauna – PFs para deslocamento da fauna silvestre, e avaliar os índices de atropelamento da fauna silvestre na ferrovia.

Quanto ao monitoramento das PFs foi sugerido:

# Identificar as espécies que utilizam as PFs instaladas, quantificando a riqueza e a frequência de uso dos faunodutos para cada espécie;

# Determinar as variações no uso das passagens de fauna em função da sazonalidade (estação seca/chuvosa); Relacionar a utilização desses com o índice de atropelamento das espécies na faixa de domínio da ferrovia;

# Avaliar a eficiência das PFs (estrutura, dimensões e localização) para o deslocamento da fauna.

Para os atropelamentos de fauna foi proposto:

# Identificar as espécies de fauna atropeladas na região e suas frequências;

# Determinar pontos críticos de atropelamentos, correlacionando os mesmos com a existência de ambientes naturais remanescentes (fragmentos de mata) e rios nas proximidades; e com a presença ou ausência de PFs.

Esta equipe técnica ressalta que já foi definida pelo IBAMA, no âmbito da Licença de Operação – LO da ALL Malha Oeste, padronização da metodologia a ser utilizada para o monitoramento dos atropelamentos de fauna nas malhas ferroviárias concedidas à ALL. Deste modo, o programa a ser apresentado junto ao PBA deverá contemplar, obrigatoriamente, essa metodologia.

No entanto, o monitoramento da utilização das PFs deverá ser proposto, já que este será uma especificidade, no momento, deste empreendimento. A determinação dos pontos críticos de atropelamentos, correlacionando os mesmos com a existência de ambientes naturais remanescentes (fragmentos de mata) e rios nas proximidades; e com a presença ou ausência de passagens de fauna também deverá ser efetuada.

#### *Programa de Monitoramento de Qualidade da Água*

Foi registrado que o monitoramento será realizado nas águas superficiais, com uma campanha antes do início das obras, permitindo comparações e a identificação de alterações durante as obras e até 1 ano após o início da operação.

Assim, foi estabelecida malha de amostragem com 10 pontos, considerando os locais mais relevantes/sensíveis, como nos locais onde estão projetadas OAEs, corpos hídricos no entorno de jazidas, deposição de material excedente e onde há maiores volumes de terraplenagem, corpos hídricos no entorno de canteiros de obras, corpos hídricos relevantes no entorno, ainda que não cruzem a ferrovia.

Análises simplificadas (quinzenais) seriam realizadas nas frentes de obras, à montante e jusante dos corpos hídricos e, completas (quadrimestrais) em todos os pontos à jusante, com a primeira campanha prévia.

### *Programa de Controle e Compensação de Emissões Atmosféricas*

Propôs-se a compensação dos gases estufa emitidos durante a fase de implantação e operação, com a utilização dos mecanismos previstos no Protocolo de Kyoto. No entanto, não ficou claro o período de operação que se pretende compensar, já que a geração de gases de efeito estufa é permanente durante a operação. Ademais, este programa não constava do TR e foi proposto de forma voluntária pelo empreendedor.

Ainda, prevê-se o controle das emissões de gases poluentes na fonte, ou seja, na queima de combustíveis pelas locomotivas. As substâncias mais importantes seriam material particulado, CO, NOx e SOx. As medidas incluem manutenção periódica de motores visando também a sua eficiência energética.

Quanto ao Terminal, entende-se ser necessário estabelecer medidas mais precisas de monitoramento da qualidade do ar, tendo em vista as emissões do complexo como um todo, sobretudo durante a fase de operação.

### *Programa de Monitoramento e Controle de Ruídos na Fase de Operação*

Este programa será implementado após o início da fase de operação, e terá duração de acordo com as conclusões dos resultados, ao tempo em que não se espera alteração significativa dos níveis de pressão sonora. Deve-se especificar assim, os pontos que serão adotados para a campanha de medição prevista, considerando sobretudo o entorno do Terminal. Recomenda-se ainda, que sejam realizadas campanhas periódicas durante a operação, tendo em vista o aumento do volume operacional de locomotivas e no Terminal.

### *Programa de Prospecção e Resgate Arqueológico*

Esse programa será avaliado pelo IPHAN.

### *Programa de Educação Ambiental*

O objetivo principal desse programa é o desenvolvimento de ações socioeducativas, de forma participativa, de forma a prevenir e mitigar os impactos sociais e ambientais decorrentes da implantação do empreendimento. Dessa forma, o programa tem inter-relação com aspectos de outros programas que serão desenvolvidos.

O público-alvo das ações desse programa é constituído pelos trabalhadores do empreendimento e pela população da AID, destacando-se: moradores residentes no entorno do empreendimento, constituída pelos trabalhadores e proprietários das fazendas interceptadas pelo projeto da ferrovia; grande parte da comunidade escolar dos Distritos de Ouro Branco e do Mineirinho; Comunidade do Rio Vermelho e da Tribo Indígena Tamarimana.

Estão previstas as seguintes linhas de ação:

- Curso de capacitação para docentes e servidores da rede pública de ensino: está previsto atingir a totalidade das escolas da área rural, do Distrito de Ouro Branco e do Mineirinho, além de parte das escolas localizadas nas sedes dos municípios de Rondonópolis e Itiquira;
- Oficinas com os alunos da rede pública de ensino: está previsto atender todos os alunos das instituições de ensino;
- Mini cursos sobre práticas sustentáveis: voltado aos moradores das fazendas interceptadas pelo empreendimento, visando disseminar o uso de técnicas alternativas mais sustentáveis para o trabalho com a terra;

- Oficinas para as comunidades ribeirinhas do Rio Vermelho e da Tribo Indígena Tadarimana, e para os moradores dos distritos de Ouro Branco e Mineirinho;
- Estabelecimento de compromisso socioambiental junto às empresas parceiras e às terceirizadas;
- Implantação de um subprograma de educação no trânsito, voltado principalmente aos moradores de Rondonópolis, em função do aumento do tráfego de veículos com destino ao Terminal.

No PBA, deverá ser apresentado o conteúdo programático de cada linha de ação, além do material didático a ser utilizado, o qual deverá ser elaborado utilizando-se linguagem adequada a realidade social do público-alvo da ação a ser implementada.

Além disso, o programa prevê o acompanhamento e monitoramento periódico, buscando identificar impactos do empreendimento e a eficiência das ações. Por fim, é apresentado o cronograma, onde há ações iniciando 6 meses antes do período das obras, estendendo-se até 1 ano após a operação do empreendimento, quando irá juntar com os ações do Programa de Educação Ambiental já desenvolvidos pela ALL.

#### *Programa de Comunicação Social e Relação Interinstitucional*

O objetivo desse programa é o estabelecimento de formas de comunicação com as comunidades locais, principais atores sociais e instituições públicas e privadas relacionadas, favorecendo a eliminação de conflitos que podem surgir em função da deficiência de informações sobre a implantação do empreendimento e impactos relacionados. Apresenta relação com os aspectos de vários programas propostos.

Entre as ações propostas destacam-se:

- Facilitação da participação dos proprietários no planejamento das interferências nas propriedades interceptadas pela ferrovia, com estabelecimento de acordos quanto às definições conjuntas;
- Divulgação do 0800 da ALL e treinamento dos atendentes para o direcionamento das solicitações e informações, além do registro das informações recebidas;
- Elaboração de material informativo padronizado, contendo informações sobre as características do projeto e medidas que serão implantadas visando a sua mitigação/compensação/prevenção. Esse material será distribuído e explicado nas escolas próximas, terminais rodoviários e entidades de classe e organizações do terceiro setor representativas da população local. A linguagem utilizada no material explicativo deverá estar adequada com a realidade social do público-alvo atingido. Recomenda-se dar atenção especial aos proprietários e moradores das propriedades interceptadas pelo empreendimento;
- Treinamentos dos trabalhadores da construção da ferrovia quanto ao projeto e a forma de disseminação aos moradores que os questionarem sobre o assunto.

Por fim é apresentado o Cronograma, onde há ações iniciando 6 meses antes do período das obras, estendendo-se até 1 ano após a operação do empreendimento.

Deverão ser previstas outras formas de divulgação de informação não escrita nas ações implementadas junto à população com baixo índice educacional.

#### *Programa de Indenização, Reassentamento e Desapropriação*

O programa visa o acompanhamento dos procedimentos de desapropriação e indenização das famílias e propriedades atingidas, avaliando as alterações das condições de vida e grau de comprometimento da capacidade produtiva.

Primeiramente está previsto o cadastramento das famílias e das propriedades interceptadas. A partir dessas informações pretende-se realizar um diagnóstico das famílias atingidas, avaliando-se o padrão de vida antes e depois da implantação da ferrovia, além do estudo do

70/92  


grau de comprometimento da capacidade produtiva, avaliando-se a formação de minifúndios e o grau de segmentação da propriedade.

Com exceção do acompanhamento da desapropriação, as demais ações estão previstas na fase de pré-implantação, conforme se constata no cronograma de execução apresentado.

Ressalta-se que o diagnóstico apresentado no estudo contemplou diversas informações relativas a esse levantamento, entre elas, a caracterização socioeconômica das propriedades atingidas, uso do solo predominante do solo, projeto preliminar das áreas e serem desapropriadas e relação dos bens e plantios a serem indenizados.

#### *Programa de Contratação de Mão de Obra local*

Visa implantar ações que garantam que seja priorizada a contratação de mão-de-obra local. Como metodologia prevê o estabelecimento de parceria com as prefeituras municipais e o Sistema Nacional de Emprego –SINE, avaliando-se conjuntamente a necessidade de treinamento de mão de obra para construção civil, através de programas do Governo Federal. Será realizado acompanhamento sistemático do percentual de mão-de-obra local contratada nas fases de instalação e operação, elaborando-se relatórios semestrais com diagnóstico do mercado de trabalho local. Por fim, foi apresentado cronograma de execução.

#### *Programa de Apoio à Elaboração do Plano Diretor de Itiquira*

O objetivo previsto no escopo do programa é o de contribuir para o processo de reordenação do uso e ocupação do solo no município de Itiquira. Ressalta-se que o apoio técnico e financeiro à elaboração do Plano Diretor dos municípios da área de influência do projeto é uma medida compensatória, prevista no Estatuto das Cidades, que deve ser implementada nos casos de implantação de empreendimento com significativo impacto ambiental, conforme se enquadra o presente empreendimento.

O programa prevê o estabelecimento de parceria com a Prefeitura, com participação a serem definidas entre as partes, que será realizada ainda na fase de pré-implantação do empreendimento, conforme se depreende do cronograma apresentado.

#### *Programa de Apoio a Atualização do Plano Diretor de Rondonópolis*

Uma vez que Rondonópolis já dispõe de Plano Diretor desde 1994, esse programa prevê apenas a sua atualização, visando compatibilizar o uso e ocupação do solo previsto com a implantação da ferrovia.

Da mesma forma que em Itiquira, está previsto o estabelecimento de parceria com a Prefeitura de Rondonópolis, com participação a serem definidas entre as partes, que será realizada ainda na fase de pré-implantação do empreendimento, conforme se depreende do cronograma apresentado.

#### *Programa de Apoio aos Serviços de Saúde*

Esse programa visa minimizar os impactos causados pelo aumento da demanda por serviços de saúde. Entre as ações previstas, destaca-se:

- Elaboração de diagnóstico detalhado dos serviços de saúde que serão mais impactados, com o objetivo de avaliar as medidas necessárias para o reaparelhamento dos serviços de saúde mais afetados;
- Estabelecimento de parceria com as Prefeituras Municipais, Secretarias Municipais de Saúde e Vigilância Sanitária;
- Monitoramento periódico dos serviços de saúde, no tocante ao aumento da demanda;

Com exceção do monitoramento, as demais ações estão previstas para serem iniciadas na fase de pré-implantação, conforme se depreende do cronograma apresentado.

### *Programa de Saúde e Segurança do Trabalho*

Após o encaminhamento do PBA ao IBAMA, esse programa deverá ser enviado à central sindical a qual o sindicato da categoria majoritária no empreendimento está filiada, que terá a oportunidade de se manifestar no prazo de 30 dias, durante os quais todas as etapas do licenciamento terão prosseguimento, de acordo com o previsto na Portaria MMA IBAMA nº 259/09.

### *Plano Viário de Acesso ao Terminal de Rondonópolis*

Esse plano tem por objetivo disciplinar o tráfego de caminhões que terão acesso ao terminal, reduzindo o cruzamento de caminhões na BR-163 e reduzindo o número de acidentes. Entre as ações previstas destacam-se:

- Estabelecimento de parceria com DNIT e a Prefeitura Municipal de Rondonópolis;
- Diagnóstico do fluxo de veículos e exigências em termos de proposição de alterações viárias no local.
- Implantação do plano durante a instalação do empreendimento e monitoramento da sua eficácia, incluindo acidentes registrados e pesquisa com os motoristas sobre a qualidade, durante a operação do empreendimento.

A execução das duas primeiras ações está prevista para ocorrer na fase de pré-implantação do empreendimento.

### *Programa de Gerenciamento de Riscos – PGR*

O Estudo de Análise Riscos – EAR, Programa de Gerenciamento de Riscos – PGR e Plano de Ação de Emergência – PAE, foram apresentados em Anexo, separadamente para a via permanente e para o Terminal de Rondonópolis.

#### *Via Permanente*

Foi apresentado o quadro dos resultados da APP, contendo 10 cenários acidentais, separados entre os subtrechos do município de Itiquira até a divisa com o município de Rondonópolis, e, deste ponto ao Terminal de Rondonópolis, os quais foram associados a: possíveis causas, possíveis efeitos, categoria de severidade e, observações/recomendações.

Dentre as observações, destaca-se: O4) trecho com passagem em nível inferior sobre a BR-163; O7) trecho com passagem úmida (Rio Cabeceira da Anta e Córrego Cachoeira), O9) trecho com presença de vegetação densa (fragmentos de cerrado) e, dentre as recomendações: R1) instalar detector de descarrilamento e placas de alerta para visualizar o comportamento do trem em aproximação da passagem em nível inferior (BR-163) e sobre pontes (Córrego Cachoeira); R2) Instalar contra-trilhos na passagem em nível inferior (BR-163) e sobre pontes (Córrego Cachoeira); R3) Instalar detector de descarrilamento e placas de alerta para visualizar o comportamento do trem em aproximação de pontes e corpos hídricos principais; R4) Instalar contra-trilhos em aproximação de pontes e corpos hídricos principais.

A caracterização da via permanente foi apresentada, destacando-se que o trecho não possui declividade e aclividade muito acentuadas (entre -1,00% e 1,00%), tampouco curvas com pequeno raio de curvatura (maiores que 600m), denotando uma geometria favorável à operação ferroviária segura.

Com relação a possíveis causas de acidentes, foram apresentados eventos originais associados a 4 cenários acidentais, bem como, descritas as categorias de severidade consideradas.

Quanto ao PGR propriamente dito, informou-se que foram adotados os critérios

72/92  


estabelecidos na norma CETESB/P4.261. A coordenação do PGR estaria a cargo do Gerente de Meio Ambiente (GEMA), cujas atribuições foram descritas. Registrou-se que os procedimentos operacionais adotados seguem critérios de segurança e estão descritos no Regulamento Operacional – RO apresentado em anexo.

Informações de segurança dos produtos químicos transportados – FISPQs são disponibilizadas, estando uma cópia junto às composições. Entende-se que deve-se providenciar e encaminhar ao IBAMA as FISPQs de todos os produtos transportados, no que couber, bem como as respectivas Fichas de Emergência, conforme a Resolução ANTT nº 420/2004.

A revisão do EAR é realizada a cada 3 anos, visando identificar e readequar eventuais modificações de projeto, materiais e equipamentos, ou quando da alteração/ampliação da via permanente ou renovação da licença ambiental.

A respeito da investigação de acidentes, tem-se que o processo é iniciado por uma Comissão de Acidentes, sendo de responsabilidade do Presidente a elaboração de relatório sobre a ocorrência, contendo as causas, custos e medidas a serem tomadas. Quanto aos resultados das investigações de acidentes, à exemplo de demais trechos operados pela ALL, são elaborados indicadores de desempenho mensais para cada tipo de ocorrência, com as respectivas taxas de frequência e de gravidade, cujo procedimento deve ser incorporado. Ainda, quando da fase de operação, recomenda-se que esteja previsto o encaminhamento ao IBAMA, de relatório compilado anualmente com a evolução dos indicadores observados e as medidas adotadas em função dos resultados.

Atividades de manutenção foram descritas, em caráter preventivo e corretivo, incluindo as locomotivas, vagões e a via permanente, tendo-se referenciado check-list de locomotivas, ficha de acompanhamento de revisão anual, manual técnico de vagões e manual de via.

Os procedimentos de gerenciamento de modificações foram apresentados em anexo, de onde se destacou atribuições e responsabilidades, tipos de modificação, procedimentos de análise e aprovação.

Os tópicos constantes do Programa de Treinamento foram também listados, de forma que deve-se apresentar o respectivo cronograma.

Auditorias a cada cinco anos são previstas para verificar a eficácia do PGR, sendo o Gerente de Meio Ambiente o responsável pela auditoria interna ou contratação de auditoria externa. As medidas tomadas em função de resultados das auditorias devem ser encaminhadas ao IBAMA.

Ainda, verifica-se ser pertinente a presença de um Plano de Comunicação de Riscos – PCR, conforme padrão existente para outros trechos operados pela ALL, com a descrição das atividades a serem executadas e respectivo cronograma de execução.

O PAE foi apresentado em Anexo, contemplando tópico com as características dos produtos perigosos transportados. Deve-se assim, apresentar as FISPQS dos produtos e Fichas de Emergência. A estrutura organizacional do PAE com as respectivas atribuições consta do documento.

O acionamento do PAE foi descrito conforme fluxograma, de onde se verifica a existência de 2 caminhos processuais, quando se trata de vazamento de grande porte ou de pequeno e médio porte. Em adição, os procedimentos de comunicação de emergência foram descritos, bem como, de resposta a emergência. Este último tópico foi detalhado, conforme os seguintes itens: procedimento de avaliação; procedimentos preliminares; procedimento de combate.

4 Re 73/92

Os treinamentos e capacitação foram apresentados, de onde se destaca o programa voltado à brigada de emergência e os simulados, cujo cronograma deve ser apresentado. Da mesma forma, os recursos materiais de resposta, os quais se dividem entre aqueles que serão transportados por rodovia, e aqueles por ferrovia, em locais a serem definidos. Assim, deve-se apresentar esta informação, o que implica em selecionar onde será a Sede da Brigada de Emergência, ao tempo em que as bases de apoio da malha norte foram indicadas. Sugere-se em complementação, que tais pontos sejam plotados em mapa, em conjunto as vias de acesso à via permanente e locais potencialmente afetados nos cenários de acidentes, em conjunto com estimativas dos tempos de deslocamento aos segmentos do trecho a partir das bases estabelecidas, com destaque às áreas onde o tempo de resposta previsto supere 2 horas.

Ações pós-emergenciais e divulgação e manutenção do plano foram apresentados, quando informou-se que a revisão do Plano ocorreria anualmente, ou em situações que assim o exigirem, conforme descrito.

Em anexo apresentou-se: lista de acionamento, com contato internos da ALL e externos, incluindo instituições públicas e hospitais; modelo de boletim inicial de comunicação de acidente a ser preenchido pelo maquinista. Sugere-se estabelecer no âmbito dos procedimentos de resposta, a comunicação à Coordenação Geral de Emergências Ambientais do IBAMA - CGEMA, sem prejuízo de demais instâncias do IBAMA, no que couber.

#### Terminal de Rondonópolis

A mesma metodologia foi adotada para o Terminal de Rondonópolis, tendo sido abordados 10 cenários acidentais, que incluem situações no parque de tancagem, posto de abastecimento e pátio de manutenção de locomotivas, além da liberação de gás inflamável (nas oficinas), efluente oleoso e explosões na armazenagem de grãos. Assim, foram realizadas observações e apresentadas 17 recomendações.

As instalações foram descritas, de forma que o abastecimento de locomotivas contará com um tanque de 150m<sup>3</sup> de combustível e de 20m<sup>3</sup> de lubrificantes.

Entre as conclusões, registrou-se que não foram identificados unidades como de interesse quanto ao impacto à população externa, quanto nenhum dos cenários atingiu grau de severidade III ou IV, devido ao grande distanciamento da população e pequenos inventários estocados.

Dentre os procedimentos operacionais, destacou-se o PO-00300 “abastecimento de diesel em postos internos”. Quanto à manutenção, destacou-se as atividades voltadas ao posto de abastecimento e equipamentos anexos, cilindros de gases industriais.

O PAE do Terminal incluiu as unidades: posto de abastecimento, pátio de manutenção de locomotivas, pátio de manutenção de vagões, CSAO e silos de grãos, com destaque às substâncias: óleo diesel, óleo lubrificante e acetileno. De forma que as mesmas considerações realizadas para a via permanente se aplicam a esta estrutura.

Ainda, tem-se que os recursos materiais de resposta estariam disponibilizados no próprio Terminal, no entanto, não ficou claro se haverá brigada de emergência locada no Terminal, o que deve ser esclarecido.

Adicionalmente, entende-se que deva haver um PGR e PAE únicos para o Terminal como um todo, considerando as instalações/operações de responsabilidade da ALL, bem como, aquelas operadas por terceiros.

*Subprograma de monitoramento e controle de queimadas*

4 Re b 74/92

No âmbito do Gerenciamento dos Riscos, o fator “queimadas” apresenta-se como relevante na região em estudo, já que as tipologias de vegetação, as condições climáticas e, determinadas práticas agropecuárias adotadas, influenciam em índices elevados de focos de incêndio na época seca do ano.

Tais eventos podem gerar maiores riscos à operação ferroviária, seja por questões de redução de visibilidade pela presença de cortinas de fumaça, pelo movimentação intensa de animais, por alterações nas condições de estabilidade geotécnica, e pelo próprio perigo de incêndio de composições e unidades de apoio.

Assim, entende-se ser pertinente que seja elaborado um subprograma específico com a finalidade de identificar focos de incêndio, e promover as medidas cabíveis de controle, seja pela comunicação a instituições competentes, seja pela atuação direta de equipes da própria empresa.

Em adição, recomenda-se que sejam estabelecidas medidas preventivas, como a implantação de aceiros e controle da massa de vegetação inflamável em locais relevantes, entre outras.

### **Manifestação órgãos intervenientes**

No anexo VI constam cópias dos documentos emitidos pelas Prefeituras dos municípios interceptados pelo empreendimento, os quais foram emitidos em 2008. Na Certidão emitida pela Prefeitura de Itiquira consta que o empreendimento está em conformidade com as Leis de Uso e Ocupação do Solo do município. Já a Prefeitura de Rondonópolis emitiu uma declaração informando que não tem nada a se opor com a expansão das obras.

Em relação às comunidades quilombolas, consta no anexo VII cópia dos documentos emitidos pela Fundação Palmares e pelo INCRA, informando quanto à inexistência de comunidades quilombolas nos municípios da AID do empreendimento.

Quanto ao Patrimônio Arqueológico, a ALL encaminhou, anexa à Carta nº 915/GRPC/2011, cópia do Memorando nº 0848/2010 CNA/DEPAM, no qual o Coordenador de Pesquisa e Licenciamento Arqueológico do IPHAN informa ao Superintendente do IPHAN no Mato Grosso que “*o empreendimento está apto a obter a Licença Prévia junto ao órgão ambiental competente*”, solicitando apresentação dos relatórios dos Programas de Educação Patrimonial e de Prospecção e Resgate Arqueológico para a emissão da Licença de Instalação, o qual deverá ser incluído como condicionante da LP. No entanto, não houve encaminhamento de manifestação institucional do IPHAN acatando o Memorando do DEPAM, o que deverá ser providenciado pela ALL, antes da emissão da Licença Prévia.

A Secretaria de Vigilância em Saúde – SVS, emitiu o Parecer Técnico nº 03/2011/CGPNCM/DEVP/SVS/MS, no qual informa que, para emissão do laudo de Avaliação do potencial malarígeno – LAPM e elaboração do Plano de Ação para o Controle da Malária – PACM, é necessário que o empreendedor protocole na SVS a Avaliação do Potencial Malarígeno de acordo com o disposto na Portaria Interministerial nº 47/06.

Em relação as Terras Indígenas, a ALL solicitou a FUNAI, em 07 de janeiro de 2010, manifestação quanto à presença ou não de terras indígenas no local da instalação do segmento III – Ramal de Rondonópolis. Porém, no estudo, não consta a manifestação dessa Fundação.

O empreendedor deverá informar, antes da emissão da LP, se existe Zona de Amortecimento estabelecida para o PE Dom Osório Stoffel e se esta é interceptada pelo empreendimento. Em caso positivo, deverá ser obtida, também antes da emissão da LP, a Anuência do Órgão Gestor da Unidade de Conservação, em observância ao disposto na Resolução CONAMA nº 428/2010.

75/92

Desta forma, resta o encaminhamento da manifestação da SVS, IPHAN e FUNAI. Além disso, a ALL deverá esclarecer se existe interceptação do empreendimento com uma eventual Zona de Amortecimento do Parque Estadual Dom Osório Stoffel.

### **Caracterização Complementar do Terminal de Rondonópolis**

Conforme identificado ao longo deste Parecer Técnico, restava a caracterização mais detalhada do Terminal de Cargas de Rondonópolis, materializada pelo lay-out do mesmo, com a locação das áreas a serem geridas pelas ALL e aquelas a serem destinadas a instalações e atividades de terceiros, incluindo as áreas comuns como o pátio de estacionamento serviços e abastecimento, em conformidade com o Plano Diretor do Terminal e estudo viário.

Da mesma forma, seria necessária a apresentação de estimativas qualitativas e quantitativas de geração de resíduos sólidos, efluentes líquidos e emissões atmosféricas, em conjunto com a descrição das medidas de controle a serem adotadas, considerando o Terminal como um todo, assim como o aspecto de ruídos e vibrações.

Por fim, entendeu-se ser pertinente a informação de qual instrumento normativo seria adotado para a administração do Terminal, e a caracterização básica dos canteiros de obra a serem instalados.

Tais informações complementares foram requisitadas ao empreendedor em reuniões realizadas em 04/07/2011 e 18/07/2011, de forma que o documento “Informações Complementares para a Implantação do Segmento III da Malha Norte e do Terminal de Rondonópolis” foi encaminhado em 02/08/2011 (Carta nº 1143/GRCP/2011 – protocolo nº 02001.038578/2011-15), o que é objeto de análise no presente tópico.

O Terminal de Rondonópolis será constituído por área administrativa, refeitório/vestiário e área industrial, cujas instalações vinculadas foram apresentadas em quadro, bem como, por meio de duas plantas esquemáticas em escala 1:3500 denominadas “CFR - Complexo Ferroviário Rondonópolis – Plano Diretor do Empreendimento” e “CIR – Condomínio Intermodal Rondonópolis – Plano Diretor do Empreendimento – Localização para o Canteiro de Obras”, as quais destacam a localização de cada lote e a estimativa de produtos que serão movimentados em cada um, informando que o dimensionamento das instalações industriais depende da formalização dos devidos contratos.

Foram assim apresentados dois quadros com a estimativa de impactos ambientais nas fases de implantação e de operação do empreendimento, o qual destaca cada aspecto ambiental, discriminando aspectos específicos, impactos ambientais e, medidas de controle.

Verifica-se que estão previstos dois canteiros de obras diferenciados e afastados em torno de 1 km na área do Terminal. Cada um dos canteiros contará com depósito de resíduos sólidos e de entulho, sistema de tratamento de efluentes sanitários através de fossa séptica, filtro anaeróbio e sumidouro, independentes. As emissões atmosféricas dos veículos e máquinas utilizados na instalação serão monitoradas e demonstradas em relatórios periódicos.

Quanto aos ruídos e vibrações na fase de implantação, será evitada a utilização de equipamentos ruidosos no período noturno e o funcionamento desnecessário das fontes vibratórias, sobretudo na proximidade de edificações, além da manutenção preventiva dos equipamentos.

No que tange à fase de operação, na unidade de produção, está prevista a instalação de Estação de Tratamento de Esgoto – ETE, Estação de Tratamento de Efluentes Líquidos – ETEL, Central de Resíduos Recicláveis e, Central de Resíduos Oleosos. A ETE constitui-se em tratamento primário, secundário e terciário, enquanto a ETEL contempla tratamento preliminar, físico-químico e biológico. O óleo lubrificante drenado das locomotivas será recolhido em tambores metálicos e armazenado sobre pallets na central de resíduos ou à granel no tanque de óleo lubrificante usado, dotado de bacia de contenção. A área de descarregamento será dotada de bandejas coletoras para posterior retorno ao sistema. Para o controle das emissões atmosféricas

provenientes das locomotivas, PML, PA e abastecedor de areia, será adotado sistema de exaustão através de lanternins e realizada a manutenção periódica das locomotivas, além dos procedimentos constantes do PGA-019. Sobre o aspecto ruídos e vibrações, a velocidade das composições estarão limitadas a 20km/h no terminal e a cobertura do PML e PMV possuirá duas camadas de telhas metálicas com aplicação de miolo termo-acústico.

Os resíduos sólidos e efluentes líquidos provenientes das instalações e sistemas comuns serão geridos por meio da central de armazenamento de resíduos e ETEL, da mesma forma.

Os lotes destinados a terceiros estarão dispostos como segue:

- 01, 02, 03, 04, 05, 06B, 12, 13, 14 e 15/16: granéis, mais especificamente grãos. Verifica-se que estes lotes estão locados no entorno das áreas comuns e da unidade de produção, mantendo mais afastados os lotes que operam com demais produtos. Destacou-se a condução de águas pluviais contaminadas à ETEL e sistema de despoejamento para captação de material particulado para posterior retorno ao local de armazenagem. Foi informado que cada empresa será responsável pela implantação de estruturas que minimizem os níveis de ruído emitido, priorizando equipamentos menos ruidosos.
- 06A, 10, 11 e M: fertilizantes. Estes lotes estão localizados adjacentes aos lotes de granéis, sendo o lote 06A entre os granéis e líquidos (combustíveis). Foram destacados sistemas de controle ambiental análogos aos lotes destinados a granéis.
- 07, 08 e 09: líquidos, mais especificamente combustíveis. Foram destacados sistemas de controle ambiental análogos aos lotes destinados a granéis, à exceção de emissões atmosféricas, tendo sido citados gases tóxicos, quando se informou sobre a utilização de EPIs pelos colaboradores. Entende-se que estas estruturas devem contar com sistemas de contenção para vazamentos e coleta e direcionamento de drenagens potencialmente contaminadas a sistemas de tratamento, o que deverá ser observado na oportunidade do licenciamento ambiental destas instalações junto ao órgão estadual. Verifica-se que estas estruturas encontram-se mais afastadas das áreas comuns e da unidade de produção, bem como da própria rodovia BR-163, que representa o acesso ao Terminal, o que demonstra-se coerente com a minimização de riscos à saúde e segurança, apesar de tal avaliação não estar demonstrada no documento.
- J, K e L: carga geral. Foram destacados sistemas de controle ambiental análogos aos lotes destinados a granéis.

#### *Geração de Resíduos Sólidos*

Destacou-se que a utilização de pré-moldados tende a reduzir o volume de resíduos da construção civil. Quanto à Central de Resíduos do canteiro de obras, esta contará com cobertura, piso impermeável em concreto e canaletas, a fim de conter possíveis vazamentos e evitar a contaminação do solo e águas pluviais. Os resíduos serão acondicionados e identificados para coleta por empresa especializada para adequada destinação final. O dimensionamento das estruturas e segregação e armazenamento ocorrerá na fase de instalação, tendo em vista as informações referentes aos terceiros a serem instalados.

Na fase de operação, estão previstas a geração de resíduos como grãos de soja, milho, madeiras, entre outros, provenientes de perdas nos processos de carga, descarga e movimentação. As fontes de geração de resíduos sólidos na operação do Terminal na área da concessionária foi apresentada em quadro contendo por fonte, o tipo de resíduos, sua classificação conforme a NBR 10.004 e o recipiente de armazenamento. A central de resíduos da unidade de produção será provida de cobertura, piso impermeável em concreto e canaletas direcionadas a ETEL. Haverá ainda uma área com prensafiltros, com a finalidade de remover parte do óleo dos filtros usados antes de seu acondicionamento. Os resíduos gerados no ambulatório serão encaminhados

prontamente à empresa de tratamento de resíduos hospitalares, não permanecendo armazenados na unidade de produção. Os resíduos gerados em cada lote terceirizado serão gerenciados pelas respectivas empresas e deverão atender à Lei Estadual nº 7862/2002 em seu licenciamento ambiental específico junto ao órgão estadual.

### *Geração de Efluentes Líquidos*

Os efluentes sanitários gerados nos canteiros de obra serão tratados por meio de sistemas compostos por fossa séptica, filtro anaeróbio e tanque de infiltração, dimensionados conforme a NBR 7229/1993.

Na fase de operação as fontes de efluentes líquidos são as instalações sanitárias, a área do restaurante e a área industrial, tanto da unidade de produção da concessionária, como de terceiros.

Estimativas quantitativas de efluentes sanitários a serem gerados foram apresentadas com base no número de pessoas trabalhando na área. Serão instaladas estações de tratamento compactas, quando cada lote de terceiro terá a sua própria estação. O fluxograma deste processo foi apresentado em anexo, de onde se observa uma ETE comum do condomínio.

Os efluentes industriais serão provenientes da lavagem de locomotivas, de caminhões, pisos, peças e equipamentos, águas pluviais contaminadas, e efluentes de processos gerados conforme cada tipologia de atividades de terceiros.

Na unidade de produção da concessionária, destacou-se a lavagem de locomotivas (média de 6 por dia), de vagões (média de 150 por dia), local onde haverá estrutura em alvenaria, piso impermeável em concreto e cobertura, cujo efluente será constituído basicamente por água misturada com querosene, sabão, detergentes, solventes dielétricos, lubrificantes e surfactantes.

O efluente gerado no lavador de vagões será direcionado primeiramente a um filtro prensa, e aquele proveniente do lavador de locomotivas a um separador de água e óleo, cujos efluentes, em conjunto com as linhas de drenagem oriundas da central de resíduos, do PML, do PA serão direcionadas a ETEL central, de onde haverá destinação de óleo residual por meio de caminhão e o efluente tratado lançado no corpo hídrico, como se observa pelo fluxograma apresentado. Não se observou linha de drenagem proveniente do PMV, no entanto o texto informa que todo o galpão onde esta unidade se encontra está interligado a um único sistema de drenagem. Em adição, foram apresentadas duas possibilidades para o recolhimento e armazenamento temporário de óleo lubrificante usado do PML, qual seja em tambores a serem dispostos na central de resíduos sólidos, ou para armazenamento em tanque com bacia de contenção, o que deverá ser especificado.

Destacou-se ainda a instalação de separador água e óleo na saída do PA, anteriormente ao direcionamento do efluente à ETEL. Esta área contará com um tanque de óleo diesel de 350.000L, um tanque de óleo lubrificante com capacidade para 50.000L e um para lubrificante usado de 30.000L, localizados em área descoberta, com piso impermeável e bacias de contenção adequadamente dimensionadas. Registra-se que deverá ser demonstrado o atendimento ao disposto na Resolução CONAMA nº 273/2000, que estabelece diretrizes para o licenciamento ambiental de postos de combustíveis e serviços e dispõe sobre a prevenção e controle da poluição, sobretudo no que se refere à apresentação de todos os documentos e informações elencados no Art. 5º da citada norma.

O local de descarregamento de combustível será constituído de piso impermeável de concreto e bacia de contenção, com a utilização de bandejas coletoras.

As estimativas quantitativas de efluentes industriais foram apresentadas, conforme a origem, discriminado-se cada lote. Houve destaque ao lote 15/16, onde está prevista a instalação de indústria de biodiesel, gerando em torno de 30.000m<sup>3</sup> de efluentes ao mês.

As unidades de terceiros possuirão estações próprias de tratamento, porém, como se observa pelo fluxograma de efluentes do Terminal, todos os efluentes gerados serão coletados

pela rede comum, sendo destinados à ETE (esgoto sanitário e doméstico) ou ETEL (efluentes industriais tratados e águas pluviais), anteriormente ao seu lançamento no corpo hídrico. Recomenda-se assim, que haja o monitoramento da qualidade dos efluentes a serem descartados no corpo hídrico (córrego do onça), bem como, dos efluentes de entrada provenientes dos lotes de terceiros, visando avaliar a eficiência do sistema como um todo, bem como, sua conformidade com a Resolução CONAMA nº 430/2011, entre outras normas eventualmente cabíveis. Em adição, a qualidade da água deverá ser monitorada no córrego do onça.

As águas pluviais serão coletadas por canaletas e encaminhadas a duas lagoas de infiltração, havendo comportas ao longo do sistema com a finalidade de conter possíveis vazamentos.

#### *Geração de Emissões Atmosféricas*

As emissões atmosféricas na fase de implantação serão geradas principalmente pela combustão de diesel em caminhões, tratores e outros veículos, além daquelas provenientes de centrais dosadoras de concreto. Os poluentes foram identificados conforme a fonte e apresentadas as medidas mitigadoras que serão adotadas.

Quanto à fase de operação, destacou-se as emissões provenientes das locomotivas, caminhões e processos de carga e descarga, movimentação e armazenamento de grãos, bem como, a queima de combustíveis para processos de secagem.

Na unidade de produção, a atividade de teste de potência de locomotivas encontra-se entre aquelas com maior potencial de geração de poluentes atmosféricas, além de processos de soldagem, abastecimento de areia e movimentação do material rodante.

O processo de soldagem foi considerado de baixa relevância pela quantidade de emissões geradas, quando medidas de ventilação do local e uso de EPIs serão suficientes para mitigar os impactos aos colaboradores. O local previsto para a realização de testes de potência contará com lanternins, proporcionando a ventilação no local. Apesar das medidas de controle descritas a serem adotadas pela concessionária, bem como, aquelas a serem adotadas por terceiros, as quais serão estabelecidas no âmbito do processo de licenciamento específico a ser conduzido junto ao órgão estadual, entende-se ser pertinente o monitoramento da qualidade do ar no entorno do Terminal, tendo em vista o atendimento aos parâmetros da Resolução CONAMA nº 03/1990.

#### *Medidas Mitigadoras para o Impacto de Ruído e Vibração*

Foi registrado que na fase de operação do empreendimento, a maior parte dos ruídos será ocasionada pela movimentação de locomotivas, composições e caminhões e pelos sistemas de transporte de cargas e de exaustão. Informou-se que será adotado o procedimento PGA 06, que visa assegurar o atendimento aos limites de emissões de ruídos, bem como, realizado monitoramento através de medições nos locais mais sensíveis a este impacto, o que deverá ser especificado, bem como, os parâmetros de referência a serem considerados como aceitáveis, para que sejam estabelecidas medidas mitigadoras. Registrou-se ainda que o detalhamento da campanha de monitoramento de ruídos será apresentado com vistas ao pedido de Licença de Instalação.

No que tange a vibrações, informou-se que o limiar a partir do qual edificações passam a estar susceptíveis a alterações é de 90 VdB, o que é, pelas características do Terminal, observado a distâncias aproximadas de 25m, quando a distância mínima verificada é de 500m.

#### *Descrição do instrumento normativo a ser adotado para a administração do terminal*

O Terminal possuirá, além das áreas comuns e da unidade de produção, lotes industriais a serem administrados por terceiros. No sentido de assegurar que todos os empreendedores

cumpram as exigências estabelecidas na legislação ambiental, a ALL está concluindo a formação jurídica do Terminal. Em adição, será criada uma associação, onde cada proprietário ficará condicionado a regras ambientais pré-estabelecidas, registradas em cartório. Assim, o documento final para assegurar a gestão ambiental do Terminal como um todo será apresentado quando todos os empreendedores concluírem o registro de seus respectivos lotes.

#### *Caracterização básica dos canteiros de obra do Terminal de Rondonópolis*

Características e impactos dos canteiros de obra foram analisadas em itens anteriores, cabendo registrar a necessidade de se obter outorga junto ao órgão gestor de recursos hídricos para a perfuração de poço tubular.

Quanto às tancagens de combustível, observa-se o disposto na Resolução CONAMA nº 273/2000, no §4º do Art. 1º:

*“para efeito desta Resolução, ficam dispensadas dos licenciamentos as instalações aéreas com capacidade total de armazenagem de até quinze m<sup>3</sup>, inclusive, destinadas exclusivamente ao abastecimento do detentor das instalações, devendo ser construídas de acordo com as normas técnicas brasileiras em vigor, ou na ausência delas, normas internacionalmente aceitas.”*

Assim, uma vez que tratam-se de tancagens de 15.000L, é exigível o atendimento às normas técnicas da ABNT, o que deve ser demonstrado para a fase de licenciamento de instalação.

#### **Alternativas Locacionais – Avaliação do traçado inicial do Segmento III.**

Conforme analisado anteriormente, foi apresentada variante no trecho inicial do traçado (próximo à BR-163), denominada Variante B, a qual foi comparada no Estudo com a Variante A, sob a mesma metodologia utilizada para a avaliação das alternativas locacionais no restante do trecho.

Os resultados obtidos, segundo a Tabela 73 do EIA, indicam que a Variante A implicaria em impactos ambientais mais significativos do que a Variante B, com os índices de 20,58 e 15,42, respectivamente. Tal condição levou esta equipe técnica a acompanhar as conclusões do EIA em se adotar a Variante B.

No entanto, foi encaminhado ao IBAMA o documento “Avaliação do Traçado Inicial do Segmento III”, apresentando informações supervenientes acerca dos impactos vinculados a cada uma destas variantes.

Primeiramente, informou-se a existência de litígios com proprietários de áreas interceptadas pelo traçado no que tange à adoção da Variante B, como a fazenda Liberdade e a Água Limpa. No entanto, entende-se que também poderão haver litígios fundiários em se adotando a Variante A, uma vez que esse traçado intercepta igualmente propriedades rurais. Além disso, esse critério não foi utilizado na análise comparativa das alternativas locacionais do restante do empreendimento.

Em adição, foi registrado que o traçado tanto da Variante B como da Variante A haviam sido ajustados, na oportunidade do detalhamento executivo do Projeto de Engenharia, incorporando com maior precisão elementos da topografia e da geotecnia do local do empreendimento, o que alteraria alguns parâmetros utilizados no Estudo Comparativo entre as variantes, como extensão da ferrovia, volume de material movimentado e interceptações.

Registra-se ademais, que foram apresentadas medidas mitigadoras e alternativas tecnológicas adicionais ao previsto no EIA no que tange à Variante A, visando a compatibilização dos impactos ambientais com a posição dos agricultores locais, as quais

80-92  
✓ b Rejm

focaram nas quatro Áreas de Preservação Permanente – APP interceptadas.

Em duas destas APPs, previu-se o desvio do eixo da ferrovia de forma que a distância entre este e as APPs 1 e 4 (nascentes) seria de 100m, ou seja, o limite legal destas áreas conforme a legislação estadual de Mato Grosso. Na APP 2, haveria a substituição de galeria por uma ponte de 90m e, na APP 3, a alteração de uma galeria e uma Passagem de Fauna para duas de cada uma destas estruturas. Tais alterações foram detalhadas na forma descritiva, bem como demonstradas pela plotagem conjunta dos projetos geométricos anterior e alterado.

Apesar de não ter sido gerada nova tabela comparativa entre as variantes, esta equipe técnica estimou os resultados com base nos valores indicados no documento apresentado, o que representou uma redução na diferença entre as duas variantes, com base nos resultados finais, porém manteve a Variante B representando menor impacto ambiental, com 15,16, enquanto a Variante A obteve 20,84.

Desta forma, esta equipe técnica entende que a Variante B é a melhor alternativa, uma vez que apresenta o menor impacto ambiental, de acordo com os critérios técnicos estabelecidos pelo Estudo de Impacto Ambiental e aprovados por esta equipe técnica.

### **Compensação Ambiental**

A análise da Compensação Ambiental pelos impactos negativos do empreendimento será efetuada em Parecer Técnico específico, antes da emissão da LP.

### **IV. CONCLUSÕES**

Após a avaliação do Estudo de Impacto Ambiental, bem como dos documentos constantes no processo de licenciamento ambiental da “Implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis”, sob responsabilidade da ALL – América Latina Logística Malha Norte S. A., esta equipe técnica entende que a implantação do empreendimento é viável, desde que relacionada à adoção de várias medidas de minimização, mitigação e compensação dos impactos ambientais gerados na implantação e operação do empreendimento, tanto aquelas propostas no estudo quanto aquelas recomendadas nesse parecer, as quais foram sintetizadas no anexo.

Esta equipe técnica entende que a alternativa mais adequada para o traçado da ferrovia, de acordo com os critérios comparativos utilizados no EIA/RIMA, é a alternativa “Projeto Rondonópolis”, em conjunto com as alternativas tecnológicas específicas (ou locais), sobretudo para a redução de impacto sobre os fragmentos florestais, corpos hídricos, APPs e reservas legais. Para o trecho inicial do Segmento III, a adoção da Variante B (traçado ajustado) é a menos impactante, de acordo com os mesmos critérios.

No entanto, verificou-se que ainda não foram encaminhadas ao IBAMA as manifestações da SVS, do IPHAN e da FUNAI, impeditivos para emissão da LP. Além disso, a ALL deverá esclarecer os seguintes pontos:

- se existe interceptação do empreendimento com uma eventual Zona de Amortecimento do Parque Estadual Dom Osório Stoffel;
- Confirmar se o projeto interceptar alguma área de Reserva Legal, uma vez que no mapa preliminar de Reserva Legal, anexo ao Estudo, verifica-se a interceptação do traçado da ferrovia com algumas áreas de Reserva Legal, contradizendo o afirmado no diagnóstico.

## CONDICIONANTES

Assim que forem encaminhadas as manifestações dos órgãos intervenientes supracitados e a confirmação das informações acima solicitadas, esta equipe técnica entende ser possível a emissão da Licença Prévia, desde que esta inclua as seguintes condicionantes específicas:

- 2.1. Para cumprimento das obrigações previstas no art. 36 da Lei 9985/2000, apresentar o Valor de Referência – VR do empreendimento, com a relação, em separado, dos valores dos investimentos, dos projetos e programas para mitigação de impactos e dos valores relativos às garantias e os custos com apólices e prêmios de seguros pessoais e reais, observando os §§1º e 2º do art. 3º da Resolução CONAMA nº 371/2006.
- 2.2. Obter e encaminhar manifestação do órgão gestor de recursos hídricos competente, quanto à outorga ou dispensa desta, referente ao consumo de água para as obras de implantação e operação do Terminal de Rondonópolis, bem como, para a execução das obras de arte especiais e demais intervenções em corpos hídricos na implantação da ferrovia, no que couber.
- 2.3. Apresentar proposta para o cortinamento vegetal do entorno do Terminal de Rondonópolis, com o respectivo cronograma de execução.
- 2.4. Apresentar o Projeto de Engenharia (Geométrico e de Drenagem), em planta e perfil, plotado sobre imagens de satélite atualizadas georreferenciadas ou aerofotocartas (em escala horizontal 1:2.000 e escala vertical 1:200) e em formato A3, com a respectiva descrição, com apoio de mapeamento complementar quando necessário, e considerando:
  - Cronograma físico atualizado de execução das obras;
  - Seções transversais (dimensões do offset e limites da faixa de domínio) em toda a sua extensão, bem como, seções tipo da plataforma da ferrovia;
  - Identificação e caracterização das obras de infraestrutura necessárias para a implantação/operação do empreendimento como: estradas de acesso, modificações e remodelação urbana e viária local;
  - caracterização e localização georreferenciada de todas as obras de arte corrente (OACs) e especiais (OAEs) e dispositivos de drenagem superficial e subterrânea, com memória de cálculo do respectivo dimensionamento e projetos-tipo (túneis, viadutos, pontes, passagens inferiores, passagens superiores, passarelas, dentre outros) – recomenda-se que as capacidades de projeto dos bueiros atendam a vazões associadas a tempos de recorrência de 50 anos, operando como canal;
  - detalhamento dos métodos construtivos, avaliando a possibilidade de modificação da tecnologia para passagem da ferrovia em áreas úmidas, com a substituição de aterramento por passagens suspensas, na forma de galerias ou pontilhões, bem como, indicar a necessidade da implantação de dutos de conexão para a livre passagem da água sob os aterros e rebaixamento do lençol freático, considerando as áreas com favorabilidade de inundações, como a microbacia do Rio Itiquira, ao sul do Segmento e as associadas às várzeas do Rio Ponte de Pedra;
  - detalhamento das alternativas específicas (ajuste de traçado e/ou tecnológicas) para a redução de impacto sobre os fragmentos florestais, corpos hídricos, APPs e reservas legais nos locais relacionados na tabela 72 do Estudo, a qual deverá ser atualizada, tendo em vista eventuais alterações no estaqueamento;

- detalhamento dos locais onde serão implantados contra-trilhos;
  - Pátios de Cruzamento;
  - Passagens de Fauna – PFs e Passagens de Gado – PGs;
  - volumes de terraplenagem e de remoção/movimentação de solo e rochas, compreendendo cortes, aterros, jazidas, áreas de empréstimo e áreas de deposição de material excedente;
  - identificar os locais onde serão adotados métodos de desmonte de rocha com explosivos em áreas próximas a ocupações humanas, definindo os procedimentos a serem seguidos;
  - indicação das áreas de apoio (jazidas, caixas de empréstimo, áreas de deposição de material excedente, caminhos de serviço e vias auxiliares), caracterizando aquelas localizadas na faixa de domínio da ferrovia, contemplando: projetos-tipo e mapeamento georreferenciado (poligonal) e descrição do entorno (existência de Áreas de Preservação Permanente – APPs, corpos hídricos e demais pontos sensíveis). Deve-se evitar áreas próximas a corpos hídricos e APPs, mais suscetíveis a processos erosivos e movimentos de massa, ou com outro atributo ambiental e/ou social relevante, como os alargamentos de aterro indicados na altura das estacas 9519 e 9527, 11016 e 11028, 11527 e 11530, 11937 e 11939, quando deve-se privilegiar áreas já desmatadas e distanciadas de áreas sensíveis;
  - para os canteiros de obra localizados no interior da faixa de domínio, apresentar mapeamento georreferenciado (poligonal) e “lay-out” das instalações, contemplando:
    - # área total, caracterização de todas as dependências e estruturas, bem como, das atividades a serem realizadas;
    - # dimensionamento e caracterização detalhada das estruturas e sistemas de controle e proteção ambiental, incluindo projeto de drenagem e sistemas tratamento de efluentes (identificando pontos de lançamento), instalações para segregação e armazenamento de resíduos e, demonstração do atendimento às normas técnicas brasileiras para a instalação de tancagens e postos de abastecimento de combustíveis e óleos lubrificantes, em conformidade com a Resolução CONAMA nº 273/2000.
- 2.5. Apresentar todos os documentos e informações elencados no Art. 5º da Resolução CONAMA nº 273/2000, no que se refere às áreas de tancagem e abastecimento de combustíveis e óleo lubrificante previstas, que incluem tanques de óleo diesel de 350.000L, óleo lubrificante de 50.000L e lubrificante usado de 30.000L, bem como, demonstração do atendimento às normas técnicas brasileiras para tais estruturas;
- 2.6. Obter autorização emitida pelo órgão responsável pela gestão das estruturas que forem interceptadas pelo empreendimento e que necessitem de realocação, verificando a necessidade de obter autorização do órgão de meio ambiente responsável pelo licenciamento dessas estruturas.
- 2.7. Apresentar Plano Básico Ambiental – PBA, contendo o detalhamento dos Planos, Programas e Projetos Ambientais abaixo listados, atendendo às recomendações e considerações constantes do Ofício nº XXX/2011/DILIC/IBAMA. Estes deverão conter, no mínimo: objetivo, metodologia, público-alvo (quando couber), equipe responsável pela execução, ações a serem executadas, cronograma e resultados esperados:
- 2.7.1 Programa de Gestão e Supervisão Ambiental (PGSA);
  - 2.7.2 Plano Ambiental de Construção (PAC);

- Subprograma de monitoramento de impactos ambientais nas obras;
  - Subprograma de gerenciamento de resíduos sólidos e produtos perigosos ao meio ambiente;
  - Subprograma de monitoramento e controle de efluentes;
  - Subprograma de monitoramento e controle de processos erosivos;
  - Subprograma de controle e minimização da supressão da vegetação;
  - Subprograma de controle e monitoramento de emissões atmosféricas, ruído e vibrações na fase de construção;
  - Subprograma de capacitação de trabalhadores;
- 2.7.3 Monitoramento de Flora e Áreas Úmidas;
- 2.7.4 Programa de Recuperação e Enriquecimento Florestal de Matas Ciliares, com a utilização de espécies nativas regionais;
- 2.7.5 Plano de Recuperação de Áreas Degradadas e Passivos Ambientais;
- 2.7.6 Programa de Plantio Compensatório de Áreas de Preservação Permanente;
- 2.7.7 Programa de Resgate de Flora;
- 2.7.8 Programa de Monitoramento de Fauna;
- Subprograma de Salvamento de Fauna;
- 2.7.9 Programa de Monitoramento e Mitigação de Atropelamentos de Fauna;
- 2.7.10 Programa de Monitoramento de Qualidade da Água;
- 2.7.11 Programa de Monitoramento e Controle de Ruídos na Fase de Operação;
- 2.7.12 Programa de Prospecção e Resgate Arqueológico;
- 2.7.13 Programa de Educação Ambiental;
- 2.7.14 Programa de Comunicação Social e Relação Interinstitucional;
- 2.7.15 Programa de Indenização, Reassentamento e Desapropriação;
- 2.7.16 Programa de Contratação de Mão de Obra local;
- 2.7.17 Programa de Apoio à Elaboração do Plano Diretor de Itiquira;
- 2.7.18 Programa de Apoio a Atualização do Plano Diretor de Rondonópolis;
- 2.7.19 Programa de Apoio aos Serviços de Saúde;
- 2.7.20 Programa de Saúde e Segurança do Trabalho;
- 2.7.21 Plano Viário de Acesso ao Terminal de Rondonópolis.
- 2.8. Apresentar relatório de execução das ações dos programas ambientais previstas no Estudo para a fase de pré-implantação do empreendimento.
- 2.9. Apresentação de manifestação do IPHAN e SVS/MS sobre os Programas Ambientais a eles relacionados, incluindo posicionamento sobre a viabilidade de emissão de Licença de Instalação – LI, quando couber.
- 2.10. Para subsidiar a emissão da Autorização de Supressão de Vegetação, o empreendedor deverá apresentar o Inventário Florestal da Área Diretamente Afetada – ADA, incluindo áreas de apoio e caminhos de serviço. Em seu escopo deverá estar contido, no mínimo:

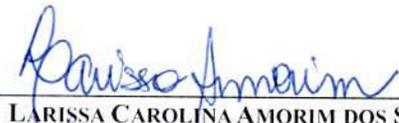
- As espécies de interesse presentes na ADA, contendo a metodologia de resgate e transplante, bem como a localização dos viveiros destinados à produção de mudas e locais pré-definidos para a alocação de epífitas;
  - Detalhamento dos levantamentos fitossociológicos, com a comprovação da suficiência amostral. Ressalta-se que deverá ser evitada a apresentação de espécies indeterminadas ou identificadas até o nível de gênero, em virtude de uma eventual ocorrência de espécies ameaçadas. No caso de se manter a impossibilidade da identificação a nível específico de algum táxon, deve ser apresentado um laudo assinado por botânico especialista no grupo em análise, confirmando que a amostra não pertence a nenhuma espécie considerada ameaçada de extinção;
  - Censo das espécies protegidas e ameaçadas, de acordo com a legislação ambiental vigente em todas as esferas;
  - Quantificação da vegetação a ser suprimida, considerando cada tipologia vegetal e seu estágio de sucessão ecológica, incluindo nesta as Áreas de Preservação Permanente, com mapeamento em escala adequada e a previsão do volume de madeira/lenha resultante da supressão de indivíduos arbóreos (m<sup>3</sup> ou st);
  - Equipe técnica elaboradora do estudo com o Cadastro Técnico Federal (CTF) e as devidas Anotações de Responsabilidade Técnica – ARTs;
  - Medidas compensatórias, considerando as diretrizes do programa de plantio compensatório já descritos no PBA e a reposição florestal exigida no Decreto Federal 5975/2006.
- 2.11. Apresentar estudo quanto ao comprometimento e viabilidade do uso das parcelas das propriedades que serão segmentadas pelo empreendimento, principalmente daquelas menores situadas entre o curso d'água principal e o traçado da ferrovia. Caso seja considerado inviável, essas áreas deverão ser objeto de desapropriação pelo empreendedor.
- 2.12. As unidades de apoio localizadas fora da faixa de domínio (canteiros de obra, jazidas e Áreas de Deposição de Material Excedente – ADMES) devem ser objeto de licenciamento ambiental junto ao órgão estadual competente, cujas licenças expedidas devem ser encaminhadas ao IBAMA.

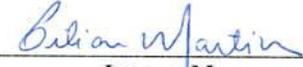
É o parecer.

Brasília, 1º de setembro de 2011.

  
\_\_\_\_\_  
DIOGO VICTOR SANTOS  
Analista Ambiental

  
\_\_\_\_\_  
GIULIANA COUSIN BERGHELLA  
Analista Ambiental

  
\_\_\_\_\_  
LARISSA CAROLINA AMORIM DOS SANTOS  
Analista Ambiental

  
\_\_\_\_\_  
LILIAN MARTINS  
Analista Ambiental

De acordo,

Em 05.02.2011

  
\_\_\_\_\_  
Marcus Vinicius L. C. de Melo  
Coordenador de Licenciamento de Transportes,  
Rodovias e Ferrovias  
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

EM BRANCO



**Recomendações aos Planos e Programas Ambientais relativos à implantação do segmento III do Ramal de Rondonópolis**

**Plano Ambiental de Construção (PAC):**

Subprograma de gerenciamento de resíduos sólidos e produtos perigosos ao meio ambiente

1. Definir as destinações a serem adotadas para cada tipo de resíduo gerado, incluindo as peças substituídas da manutenção, tendo em vista levantamento de empresas licenciadas no local, ao tempo em que se especifique os casos em que não houver disponibilidade local para encaminhamento, com as medidas a serem tomadas em substituição.
2. Assegurar que as estruturas temporárias previstas em frentes de obra mais afastadas atendam às mesmas premissas apresentadas para as unidades de apoio fixas.
3. Observar a Lei nº 12.305/2010, a qual Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos, no que couber.

Subprograma de monitoramento e controle de efluentes

1. Promover a adequação do Programa em conformidade com a Resolução CONAMA nº 430/2011, no que couber.
2. Incluir na rede de monitoramento todos os efluentes potencialmente poluidores, além dos esgotos.
3. Definir a destinação dos resíduos gerados pela utilização de banheiros químicos em frentes de obra, tendo em vista a disponibilidade local de empresas especializadas e Estação de Tratamento de Esgoto.

Subprograma de monitoramento e controle de processos erosivos

1. Apresentar subprograma estruturado conforme descrito no estudo, contendo catalogação de locais com base no levantamento das áreas sensíveis à ocorrência desses processos, considerando o mapa de susceptibilidade à ocorrência de processos erosivos.
2. Estabelecer medidas preventivas diferenciadas, como a restrição da abertura de caminhos de serviço e instalação de áreas de empréstimos e de deposição de material excedente nos segmentos mais críticos, entre outras, sobretudo na porção norte do trecho e demais locais destacados no diagnóstico de risco geoambiental e de suscetibilidade a erosão, como nas bordas superiores das escarpas e rampas iniciais das drenagens.

**Programa de Recuperação de Áreas Degradadas e Passivos Ambientais:**

1. No escopo do programa deverá constar, caso sejam executadas atividades de recuperação no interior de áreas protegidas, esta deve ser feita consulta prévia aos órgãos gestores dessas áreas, de forma que as medidas de recuperação das áreas degradadas (seleção de espécies a serem utilizadas, por exemplo) nestes locais sejam realizadas com as considerações contributivas dos órgãos gestores, quando for possível.
2. Deverá ser realizado o levantamento em campo de cada um dos pontos de ocorrência de passivos ambientais, para as etapas subsequentes de implantação do empreendimento e para que se detalhem os procedimentos de recuperação a serem empregados.

### **Programa de Plantio Compensatório de Áreas de Preservação Permanente**

1. As medidas de definição de plantio compensatório deverão considerar a proporção de compensação de área em função da conectividade biológica. Deverão também ser apresentadas as áreas de plantio já definidas, visando a sua análise e aprovação anteriormente à emissão da Autorização de Supressão de Vegetação – ASV.

### **Programa de Resgate de Flora**

1. Deverão constar quais são as espécies de interesse presentes na Área Diretamente Afetada – ADA, contendo a metodologia de resgate e transplante, bem como a localização dos viveiros destinados à produção de mudas e locais pré-definidos para a alocação de epífitas

### **Programa de Recuperação e Enriquecimento Florestal de Matas Ciliares, com a utilização de espécies nativas regionais**

1. Deverão ser objeto deste Programa apenas as APPs que possuam potencial de conectividade entre os fragmentos de vegetação, visando a minimização do efeito barreira e o consequente isolamento das populações de fauna e flora. Deverão ser identificados os locais, levando em consideração o levantamento dos fragmentos florestais existentes.
2. Apresentar, na caracterização executiva do programa, os tratos culturais, espécies utilizadas, entre outros, além dos locais escolhidos (com relatório fotográfico) para a execução das ações de recuperação vegetal, discriminando para cada área qual a forma de atuação escolhida (se “regeneração natural” ou “modelos de plantio para restauração vegetal”). Encaminhar ao IBAMA Relatórios Anuais de acompanhamento do programa, apresentando a situação em que se encontra a execução do programa em cada região escolhida, seguida de relatório fotográfico.
3. Para a execução do Programa, deverá ser considerada a metodologia disposta na Resolução CONAMA nº 429/2011.
4. As planilhas de campo a serem utilizadas nas ações de monitoramento deverão ser enviadas ao IBAMA junto aos Relatórios Anuais, no formato de anexo digital.

### **Programa de Monitoramento de Fauna**

1. Além do monitoramento das espécies bioindicadoras, deverá ser continuado o monitoramento dos grupos faunísticos já estudados, inclusive com a utilização do mesmo desenho, metodologias e esforços amostrais, visando à possibilidade de comparação dos dados do levantamento de fauna (pré-implantação) com os dados do monitoramento (implantação e operação).
2. Como o método de “*funil traps*” mostrou-se ineficaz, contemplando uma parcela insignificante da fauna local, este deverá ser excluído como metodologia de amostragem.
3. Deverão ser continuadas as amostragens nas duas áreas (Cerrado e Floresta Galeria) objeto do levantamento de fauna do diagnóstico ambiental, selecionadas pelo grau de conservação e pensando-se no monitoramento a longo prazo dos impactos do empreendimento. Caso o empreendedor ache pertinente, poderá sugerir a inclusão de novas áreas.
4. Para a fase de Monitoramento de Fauna deverão ser apresentadas para todos os grupos, obrigatoriamente, as curvas de acumulação de espécies estimada (originada pelo

estimador de riqueza Jackknife) e efetivamente amostrada. As curvas do coletor deverão ser apresentadas separadamente para cada metodologia utilizada, bem como a curva para a totalidade das metodologias.

5. Para a elaboração do programa (como também nos relatórios de acompanhamento) deverá ser realizada uma avaliação criteriosa das curvas de acumulação de espécies geradas (em cada sítio) especificamente para cada metodologia amostral, para a adequação de seus esforços amostrais, como até das metodologias propriamente ditas, visando um incremento na possibilidade de detecção das espécies.

#### **Programa de Monitoramento e Mitigação de Atropelamentos de Fauna**

1. O programa a ser apresentado deverá contemplar, obrigatoriamente, a metodologia definida no âmbito da Licença de Operação – LO da ALL Malha Oeste, que visa à padronização do monitoramento dos atropelamentos de fauna nas malhas ferroviárias concedidas à ALL.
2. O monitoramento da utilização das Passagens de Fauna – PFs deverá ser detalhado, além da determinação dos pontos críticos de atropelamentos, correlacionando os mesmos com a existência de ambientes naturais remanescentes (fragmentos de mata) e rios nas proximidades; e com a presença ou ausência de Passagens de Fauna.

#### **Programa de Monitoramento de Qualidade da Água**

1. Promover as complementações/adequações do Programa, em conformidade com a Resolução CONAMA nº 430/2011, que dispõe sobre as condições e padrões de lançamento de efluentes, complementa e altera a Resolução CONAMA nº 357/2005.
2. Identificar os locais de lançamento de efluentes do Terminal de Rondonópolis e apresentar estimativa quantitativa e qualitativa de alteração da qualidade do corpo hídrico Córrego da Onça à jusante dos lançamentos de efluente, visando a sua conformidade com os parâmetros de referência estabelecidos na Resolução CONAMA nº 357/2005, tendo em vista a respectiva Classe de enquadramento.
3. Incluir na rede de monitoramento todos os efluentes potencialmente poluidores, ao tempo em que seja estabelecido o monitoramento na entrada (neste caso visando avaliar a eficiência do sistema como um todo) e na saída da ETE e ETEL e nas lagoas de infiltração do Terminal de Rondonópolis.
4. Incluir na rede de monitoramento de qualidade da água o Corpo Hídrico Córrego da Onça, e aqueles interceptados pelos pátios ferroviários, além de demais corpos hídricos considerados relevantes para gerenciamento dos impactos do empreendimento.
5. Estabelecer e descrever sistema de tratamento de efluentes industriais a ser implantado nos lotes 15/16, estimando a quantidade e qualidade dos efluentes tratados a serem gerados, onde está prevista a instalação de indústria de biodiesel.

#### **Programa de Controle e Compensação de Emissões Atmosféricas**

1. Esclarecer o período da fase de operação cujas emissões de gases estufa se pretende compensar.
2. Apresentar estimativas quantitativas e prever o cadastramento das emissões atmosféricas do Terminal de Rondonópolis como um todo na fase de operação, incluindo os

empreendimentos de terceiros, avaliando as alterações esperadas nos padrões de qualidade do ar no local, fazendo-se referência aos limites estabelecidos pela Resolução CONAMA nº 03/1990, indicando as condições de desempenho estabelecidas para cada fonte identificada e as medidas de monitoramento e controle a serem adotadas no âmbito da Gestão Ambiental do Terminal como um todo e, dos empreendimentos específicos conforme sua tipologia, em especial no que tange ao processo de secagem de grãos, para os quais deve-se:

- Caracterizar qualitativa e quantitativamente os potenciais combustíveis a serem utilizados nas fornalhas associadas aos processos de secagem de grãos, com indicação das possíveis origens, e detalhar a metodologia operacional e os critérios de controle a serem adotados na entrada destes insumos no terminal como um todo, incluídas as instalações sob responsabilidade de terceiros.

### **Programa de Monitoramento e Controle de Ruídos na Fase de Operação**

1. Especificar os pontos que serão adotados para a campanha de medição prevista para a fase de instalação, considerando sobretudo o entorno do Terminal de Rondonópolis, bem como propor a realização de campanhas periódicas durante a operação, tendo em vista o aumento do volume operacional de movimentação de locomotivas e de carga e descarga no Terminal.

### **Programa de Educação Ambiental**

1. Deverá ser apresentado o conteúdo programático de cada linha de ação, além do material didático a ser utilizado, o qual deverá ser elaborado utilizando-se linguagem adequada a realidade social do público-alvo da ação a ser implementada.

### **Programa de Comunicação Social e Relação Interinstitucional**

1. Recomenda-se dar atenção especial aos proprietários e moradores das propriedades interceptadas pelo empreendimento.
2. Estabelecer interlocução com os proprietários das áreas interceptadas, de modo a buscar soluções que minimizem as interferências durante a fase de implantação, como o melhor período ou horário para circulação das máquinas, acessos alternativos, entre outros.
3. Estabelecer canal de comunicação com os caminhoneiros durante a fase de operação, visando avaliar a adequação na infraestrutura de apoio do Terminal de Rondonópolis.
4. Deverá ser encaminhado exemplar do material de divulgação a ser utilizado, o qual deverá ser elaborado utilizando-se linguagem adequada a realidade social do público-alvo da ação a ser implementada.
5. Deverão ser previstas outras formas de divulgação de informação não escrita nas ações implementadas junto à população com baixo índice educacional.

### **Programa de Indenização, Reassentamento e Desapropriação**

1. Encaminhar informações relativas àquelas propriedades interceptadas que não constam na relação apresentada no estudo, informando quais propriedades não serão mais interceptadas pelo empreendimento e demais informações julgadas pertinentes.
2. Informar se as edificações localizadas na Fundação MT, entidade privada voltada à produção de sementes que ocupa parte da propriedade da Agropecuária Maggi, serão realocadas.

4  
6  
90/92  
Re  
Jm

### **Programa de Saúde e Segurança do Trabalho**

1. Após o encaminhamento do PBA ao IBAMA, o empreendedor deverá encaminhar cópia desse programa à central sindical a qual o sindicato da categoria majoritária no empreendimento está filiada, que terá a oportunidade de se manifestar no prazo de 30 dias, durante os quais todas as etapas do licenciamento terão prosseguimento, de acordo com o previsto na Portaria MMA IBAMA nº 259/09.
2. Esse programa deverá incluir as seguintes medidas previstas no Estudo:
  - Verificação diária dos locais onde pode ocorrer proliferação de vetores;
  - Implantação de ambulatório no canteiro de obras;
  - Estabelecimento de contatos com os centros de referência sobre as doenças endêmicas localizados em Cuiabá/MT e em Campo Grande/MS, nos casos mais graves ou que houver dúvidas quanto ao diagnóstico.

### **Programa de Gerenciamento de Riscos e Plano de Ação de Emergência**

1. Seguir as diretrizes estabelecidas por meio da Nota Técnica nº 124/2011 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.
2. Complementar o EAR, PGR e PAE, considerando o complexo como um todo, o que incluiria as instalações/operações de responsabilidade da ALL, bem como, aquelas operadas por terceiros, tendo em vista os riscos associados a todas as cargas e substâncias previstas de serem armazenadas/movimentadas e suas respectivas localizações, sobretudo em detrimento de áreas de maior sensibilidade ambiental no entorno.
3. Complementar e apresentar em diagrama unifilar, os pontos notáveis ao logo do empreendimento, considerando os aspectos a seguir: acompanhamento paralelo da ferrovia com o Ribeirão Ponte de Pedra, RPPN João Basso, Parque Estadual Dom Osório Stoffel, vulnerabilidade de aquíferos, cruzamentos com linhas de transmissão e cabo ótico, passagens úmidas (Rio Cabeceira da Anta e Córrego Cachoeira), trechos com presença de vegetação densa, fragmentos de cerrado, demais pontes e corpos hídricos principais, passagem em nível inferior sobre a BR-163.
4. Promover a revisão do EAR a cada 3 anos (conforme proposto), visando identificar e readequar eventuais modificações de projeto, materiais e equipamentos, ou quando da alteração/ampliação da via permanente ou renovação da licença ambiental e apresentar os resultados ao IBAMA.
5. Descrever os resultados obtidos e as medidas tomadas em função das auditorias previstas a cada cinco anos para verificar a eficácia do PGR.
6. Incluir no PGR um Plano de Comunicação de Riscos – PCR, conforme padrão existente para outros trechos operados pela ALL.
7. Apresentar eventuais revisões do PGR/PAE em relatórios anuais.
8. Estabelecer no âmbito dos procedimentos de resposta, a comunicação à Coordenação Geral de Emergências Ambientais do IBAMA – CGEMA, sem prejuízo de demais instâncias do IBAMA, no que couber.

### **Projeto de Implantação de Acessos e Passagem de Gado – PG nas Propriedades Interceptadas pelo Empreendimento**

1. Deverá ser discutido com cada proprietário o local de implantação dos acessos, considerando as possibilidades técnicas viáveis, bem como a possibilidade de reordenamento espacial do uso das fazendas, visando evitar segmentação dessas

- parcelas produtivas e reduzir o número de Passagens de Gado – PGs e cruzamentos de acessos com a ferrovia.
2. Deve-se considerar ainda se nas áreas fragmentadas entre a ferrovia e o curso d'água predominam APPs ou Áreas de Reserva Legal. Nesses casos deve-se avaliar se é viável ou realmente necessária a implantação de PGs.
  3. Assegurar que a localização das Passagens em Nível – PNs no interior das propriedades considere a minimização do impacto de ruídos sobre as residências, tendo em vista o acionamento obrigatório de buzina quando da tranposição da PN pela composição ferroviária.
  4. Otimizar ao máximo o quantitativo de PNs, efetuando a junção de acessos existentes, quando possível, e observando que o espaçamento mínimo entre PNs proposto pela ALL é de 2,5km, ou seja, acima do 1,5km previstos na Norma NBR-15680/2009, otimizando a fluência do tráfego dos comboios ferroviários e minimizando os riscos e o impacto de ruídos. A impossibilidade de implantação de Passagens em Desnível – PDs deverá ser tecnicamente justificada.
  5. Nos casos de implantação de PNs deverão ser adotadas medidas que minimizem os riscos que lhe são inerentes, buscando proporcionar aos seus usuários uma travessia segura e confiável, o que implica na implantação de sistemas de sinalização/proteção adequados, incluindo a ferrovia e a rodovia.

Fls	349
Proc	6633/08
Rubr.	<i>[assinatura]</i>



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE – MMA  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA  
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco A, Brasília – DF CEP: 70.818-900  
Tel.: (0xx) 61 3316.1071, Fax: (0xx) 61 3316.1166– URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº *223*/2011/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, *02* de setembro de 2011.

À Senhora  
**Renata Twardowsky Ramalho Bonikowski**  
Gerente de Licenciamento e Conformidade Ambiental  
América Latina Logística – ALL  
Rua Emílio Bertolini, 100 – Vila Oficinas  
CEP. 82920-030 – Curitiba/PR  
Tel: (41) 2141.8668 / Fax: (41) 2141.7304

Assunto: **Licenciamento Ambiental Ramal de Rondonópolis.**

Senhora Gerente,

1. No âmbito do licenciamento ambiental da implantação do “Ramal Ferroviário de Rondonópolis, Segmento III do Trecho Alto Araguaia/MT – Rondonópolis/MT da América Latina Logística Malha Norte S. A.” informo que o Parecer Técnico nº 130/2011 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, que traz a análise do Estudo de Impacto Ambiental – EIA do empreendimento, verificou que não foram encaminhadas ao IBAMA as manifestações da Secretaria de Vigilância em Saúde – SVS, do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN e da Fundação Nacional do Índio – FUNAI, impeditivos para emissão da Licença Prévia – LP.

2. Além disso, a ALL deverá esclarecer os seguintes pontos:

- Se existe interceptação do empreendimento com uma eventual Zona de Amortecimento do Parque Estadual Dom Osório Stoffel;
- Confirmar se o projeto irá interceptar alguma área de Reserva Legal, uma vez que no mapa preliminar de Reserva Legal, anexo ao EIA, verifica-se a interceptação do traçado da ferrovia com algumas áreas de Reserva Legal, contradizendo o afirmado no diagnóstico.

Atenciosamente,

*[assinatura]*  
**EUGÊNIO PIO COSTA**

Coordenador Geral de Transportes, Mineração e Obras Civis

EM BRANCO



Fls	350
Proc	663308
Rubr.	<i>gm</i>

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

## TERMO DE ANEXAÇÃO DE DOCUMENTOS

Estão sendo anexados ao presente processo os seguintes documentos:

- # Memorando nº 328/2011 – COTRA/CGTMO/DILIC;
- # Ofício nº 814/2011/DPDS-FUNAI-MJ, protocolado em 22/08/2011.

Estes documentos estão sendo anexados em 03 de setembro de 2011, fora de ordem cronológica, uma vez que estes foram entregues à Técnica Responsável pelo Processo – TRP somente nesta data.

  
**GIULIANA COUSIN BERGHELLA**  
ANALISTA AMBIENTAL – MATRÍCULA 1365161  
TÉCNICA RESPONSÁVEL PELO PROCESSO – TRP

EM BRANCO



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

Memorando nº 328/2011 – COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 24 de agosto de 2011.

Ao Arquivo da Diretoria de Licenciamento Ambiental

Assunto: **Arquivamento de Material.**

I. Solicito o arquivamento dos documentos abaixo relacionados, referentes ao processo nº 02001.006633/2008-11 – Ramal de Rondonópolis, ALL – América Latina Logística Malha Norte S.A.:

- Detalhamento Metodológico Diagnóstico Fauna EIA/RIMA do Ramal Rondonópolis (Ofício s/nº ARCADIS Tetraplan – protocolo nº 4.149, de 06/04/2009);
- Metodologia para Levantamento de Fauna EIA/RIMA do Ramal Rondonópolis – Rev 02 – novembro/2009 (Ofício s/nº Cia Ambiental – protocolo nº 13.835, de 01/12/2009);
- Metodologia para Levantamento de Fauna EIA/RIMA do Ramal Rondonópolis – Rev 03 – janeiro/2010 (Ofício s/nº Cia Ambiental – protocolo nº 1.003, de 11/02/2010);
- Apresentação de registros e evidências de Audiência Pública (Carta nº 774/GRCP/2011 – ALL – protocolo nº 02001.027372/2011-60, de 03/06/2011);
- Análise de Parâmetros Meteorológicos – maio/2011 (Carta nº 787/GRCP/2011 – ALL – protocolo nº 02001.027373/2011-12, de 03/06/2011);
- Análise de Parâmetros Meteorológicos – junho/2011 (Carta nº 843/GRCP/2011 – ALL – protocolo nº 02001.028331/2011-91, de 10/06/2011);
- Análise de Parâmetros Meteorológicos – junho/2011 (atualização recebida por e-mail em 17/06/2011).

Atenciosamente,

  
**MARCUS VINÍCIUS LEITE CABRAL DE MELO**  
Coordenador de Transportes – Rodovias e Ferrovias

*Recebido em  
24/08/11,  
Bem*

EM BRANCO



Fis	352
Proc	6633/08
Rubr.	<i>[assinatura]</i>

MMA - IBAMA  
Documento:  
02001.043015/2011-49  
Data: 22.08.11

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA  
Fundação Nacional do Índio  
Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável  
SEPS 702/902 - Ed. Lex, 2º andar. Cep.: 70340-904 - Brasília-DF  
Fone: (61) 3313-3533 - Fax: (61) 3313-3854 - e-mail: [dpds@funai.gov.br](mailto:dpds@funai.gov.br)

OFÍCIO Nº. 814 /2011/DPDS-FUNAI-MJ

Brasília, 18 de agosto de 2011

A Sua Senhoria o Senhor  
**DURVAL NASCIMENTO NETO**  
Gerente de Meio Ambiente  
América Latina Logística  
Rua Emilio Bertolini, 100 – Vila Oficinas  
82920-030 – Curitiba/PR

Assunto: **Ferrovia Senador Vicente Vuolo (Feronorte) – Ramal Rondonópolis (MT), seg. III**

Referência: Processo Funai nº. 08620.001884/1988-DV

Senhor Gerente,

1. Em referência à Carta nº 005/GMA/10, em que a América Latina Logística solicita manifestação da Funai acerca da existência de componente indígena no processo de licenciamento do Ramal Rondonópolis (MT) – segmento III da Ferrovia Senador Vicente Vuolo - Feronorte, informamos que esta Funai não vê óbices à continuidade do licenciamento do trecho do empreendimento em tela, desde que não existam canteiros de obras, áreas de empréstimo, jazidas, bota-fora e/ou outras estruturas de apoio às obras a menos de 10 km das Terras Indígenas Tadarimana e Tereza Cristina.

2. Esclarecemos adicionalmente que, caso haja interesse em viabilizar a extensão do projeto da Feronorte de Rondonópolis a Cuiabá, o órgão indigenista deverá ser novamente consultado, considerando a possibilidade: i) de incidência de terras indígenas na área de influência prevista para este projeto (a exemplo das TIs Tadarimana, Teresa Cristina e Jarudore, habitada pelos povos Bororo); ii) de que rios de relevante importância para as comunidades indígenas Bororo (como os Rio São Lourenço e Vermelho) sofram interferências decorrentes do empreendimento; iii) de que a reprodução física e cultural das comunidades indígenas bororo seja afetada por impactos sinérgicos, cumulativos e globais da ferrovia e de outros empreendimentos associados.

3. Colocamo-nos à disposição para esclarecimentos adicionais através do telefone (61) 3313-3942 ou pelo e-mail [regina.ferreira@funai.gov.br](mailto:regina.ferreira@funai.gov.br) com a técnica Regina Nascimento, da Coordenação Geral de Gestão Ambiental.

Atenciosamente,

*[assinatura]*  
**ALOYSIO ANTONIO CASTELO GUAPINDAIA**  
Diretor

Com cópia à Senhora **Gisela Damm Forattini** - Diretora de Licenciamento Ambiental - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA).

De ordem: *CGTMO* Em: 25/08/11

Para:

*Simone*  
Simone Araújo de Souza  
Secretária CGENE/DILIC

De orden: *à CONTRA.*

*Patricia*

Patricia de Abreu

Secretária

CGTMO/DILIC

25/08/11.

A ANAÍSTA LILIAN,  
P/CONHECIMENTO.

Em 30.8.2011



Marcus Vinicius L. C. de Melo  
Coordenador de Licenciamento de Transportes,  
Rodovias e Ferrovias  
CGTMO/DILIC/BAMA

Data: 06/09/11

Gerência de Meio Ambiente

Fls	353
Proc	6633/08
Rubr.	<i>[assinatura]</i>

Carta nº 295/GMA/11

Curitiba, 06 de setembro de 2011.

Ao

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis  
Ilmo. Sr. Marcus Vinícius Leite Cabral de Mello  
Coordenador de Transportes de Ferrovias e Rodovias  
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede do IBAMA – Bloco C – 1º andar  
70.818-900 - BRASÍLIA/DF

**Assunto: Resposta ao Ofício 223/2011 – CGTMO/DILIC/IBAMA referente à avaliação do Estudo de Impacto Ambiental do Ramal Rondonópolis (segmento III) e Terminal de Rondonópolis.**

Prezado Senhor,

Vimos por meio desta, apresentar documento com resposta ao Ofício de nº 223/2011 – CGTMO/DILIC/IBAMA, emitido por este IBAMA em 02 de setembro de 2011, referente à análise do Estudo de Impacto Ambiental apresentado para licenciamento ambiental da implantação do segmento III da ferrovia Ferronorte, trecho Alto Araguaia/MT – Rondonópolis/MT, e terminal de Rondonópolis, sob processo nº 02001.006633/2008-11.

Sendo o que se apresenta para o momento, apresentamos em anexo, cópia do documento em epígrafe.

Atenciosamente,



Renata Twardowsky Ramalho  
Gerência de Licenciamento e Conformidade Ambiental  
ALL – América Latina Logística

De ordem, a CONTRA

Patricia.

Patricia de Alencar  
Secretaria  
CGTMO/DILIC

08/09/11.

ANAÏSTA GILZIANA

R/ANÁLISE.

EM 12.9.2011



Marcus Vinicius L. C. de Melo  
Coordenador de Licenciamento de Transportes,  
Rodovias e Ferrovias  
CONTRA/CGTMO/DILIC/BAMA



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

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

### MEMÓRIA DE REUNIÃO

**Local:** IBAMA - Sede

**Data:** 14/09/2011

**Horário:** 14:00

**Assunto:** ALL

**Participantes:** em anexo

Inicialmente, a ALL apresentou a reestruturação da coordenação de meio ambiente da empresa, informando que a Sra. Renata assumiu o cargo de Gerente de Licenciamento e Conformidade Ambiental, além da criação de 3 coordenações para o acompanhamento de: Licenças de Operação e Passivos Ambientais, Licença de Instalação- LI; Programas Ambientais das LI's.

Ficou previamente agendada a vistoria do Ramal de Rondonópolis entre os dias 12 e 14 de outubro. A vistoria nos pátios da Malha Sul será realizada na semana anterior ou posterior da vistoria em Rondonópolis, ficando o IBAMA responsável pela confirmação da data. Também será agendada vistoria técnica aos pátios da malha paulista.

A empresa solicitou a possibilidade de discutir com a equipe técnica as condicionantes da Licença Prévia do Projeto Rumo, anteriormente a sua emissão, caso haja sinalização por parte da FUNAI de prorrogação do seu prazo de análise.

*[Handwritten signatures in blue ink]*

EM BRANCO



EM BRANCO



**AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA**  
A gente nunca pára.

MMA - IBAMA  
Documento:  
02001.046703/2011-61

Data: 15/09/2011

Fis	356
Proc	6633/08
Rubr:	<i>[assinatura]</i>

Carta nº 303/GMA/2011

Curitiba, 15 de setembro de 2011.

AO

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

Att. Sr. Marcus Vinícius Leite Cabral de Melo

M.D. Coordenador de Licenciamento de Transportes - COTRA

SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do Ibama

CEP: 70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: Parecer do IPHAN para licenciamento do Ramal Rondonópolis/MT.

Prezado Senhor,

Vimos por meio desta, apresentar a este IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis o Ofício nº 0172/2011 – CNA/DEPAM/IPHAN, datado de 09 de setembro de 2011, através do qual o IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional informou a esta ALL – América Latina Logística, que o empreendimento Ramal Rondonópolis está apto a receber a Licença Prévia (LP) junto ao órgão licenciador competente, neste caso o IBAMA.

Segue em anexo cópia do ofício supramencionado.

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

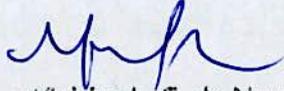
Atenciosamente,

**Renata Twardowsky Ramalho**  
Gerência de Licenciamento e Conformidade Ambiental  
ALL – América Latina Logística

ANALISTA GUILIANA,

7/ANÁLISE e MANIFESTAÇÃO.

em 19/09/2011



Vinicius L. C. de Melo  
Coordenador de Licenciamento de Transportes,  
Rodovias e Ferrovias  
COTRACGTMO/DILICISAMA



Ofício nº 0172/2011 - CNA/DEPAM/IPHAN

Fls:	357
Proc:	6633/08
Rubr.:	<i>[assinatura]</i>

Excelentíssima Senhora  
 Renata Twardowsky Ramalho  
 Coordenadora de Licenciamento Ambiental da  
 Gerência de Relações Corporativas e Patrimônio da  
 América Latina Logística  
 Rua Emílio Bertolini nº. 100  
 CEP.: 82930-030 - Curitiba - PR

Brasília, 09 de setembro de 2011.

Assunto: Licença Prévia para o empreendimento ferroviário do Ramal Rondonópolis - MT

Excelentíssima Senhora Doutora Anna Carolina de Azevedo Maia,

Cumprimentando-a cordialmente e em resposta a Carta nº. 915/GRCP/2011 de V. Sa. datada de 21-06-2011, tenho a informar a o que segue.

Em atendimento a esta carta, informo que o empreendimento em tela está de acordo com o Relatório Arqueológico apresentado pelo Arqueólogo Sr. Paulo Eduardo Zanettini e portanto, está apto a receber a Licença Prévia (LP) junto ao órgão licenciador competente, neste caso o IBAMA.

Entretanto, para a etapa da Licença de Instalação (L I) será necessário a execução das seguintes condicionantes: 1- Programa de Prospecções e Resgate Arqueológico envolvendo o salvamento dos vestígios e intervenções sistemáticas e intensivas, conforme previsto na Lei nº. 3924/61, Resolução do CONAMA nº. 01/86 do IBAMA e Portarias: nº. 07/88 e nº. 230/02 do IPHAN; 2- Apresentação dos relatórios dos Programas de Educação Patrimonial, conforme o teor explícito no Memorando nº. 0848/10 deste CNA/IPHAN em cópia anexa.

Coloco-me à disposição de Vossa Excelência para esclarecimentos que julgar necessário.

Atenciosamente,

*Rogério José Dias*  
 Rogério José Dias

Coordenador de Pesquisa e Licenciamento Arqueológico  
 CNA/DEPAM/IPHAN

EM BRANCO



**AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA**  
A gente nunca pára.

MMA - IBAMA  
Documento:  
02001.046708/2011-93

Data: 15/09/2011

Fis	358
Proc	6633/08
Rubr.:	<i>[assinatura]</i>

Carta nº 306/GMA/2011

Curitiba, 15 de setembro de 2011.

**AO**

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

**Att. Sr. Marcus Vinícius Leite Cabral de Melo**

**M.D. Coordenador de Licenciamento de Transportes - COTRA**

**SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do Ibama**

**CEP: 70.818-900 - BRASÍLIA/DF**

**Assunto: Laudo de Avaliação do Potencial Malarígeno e Parecer da Secretaria de Vigilância em Saúde para licenciamento do Segmento III e Terminal de Rondonópolis/MT.**

Prezado Senhor,

Vimos por meio desta, apresentar a este IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis Ofício da Secretaria de Vigilância em Saúde, através do qual é apresentado a esta ALL – América Latina Logística o Laudo de Avaliação do Potencial Malarígeno e o Parecer desta entidade a respeito do Segmento III e Terminal Rondonópolis.

Segue em anexo cópia do ofício supramencionado.

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

Atenciosamente,

**Renata Twardowsky Ramalho**  
**Gerência de Licenciamento e Conformidade Ambiental**  
**ALL – América Latina Logística**

À ANALISTA GWLIANA,

P/ANÁLISE e MANIFESTAÇÃO.

Em 19.09.2011



Marcus Vinicius L. C. de Melo  
Coordenador de Licenciamento de Transportes,  
Rodovias e Ferrovias  
COTRAC/CGTMO/DILIC/BAVA



MINISTÉRIO DA SAÚDE  
DEPARTAMENTO DE VIGILÂNCIA DAS DOENÇAS TRANSMISSÍVEIS  
Esplanada dos Ministérios, Edifício Sede,  
1º andar, Ala Norte - CEP 70.058-900  
Tel. (61) 3315.3295 / 3277

SIPAR - GAB/SVS-MS 25000.150064/2011-1	Fis: 359 Proc: 6633/08 Rubr.: <i>[assinatura]</i>
---	---

Ofício n.º 097/2011-GAB/DEVIT/SVS-MS

Brasília, 13 de setembro de 2011

A Sua Senhoria, a Senhora  
RENATA T. RAMALHO BONIKOWSKI  
Coordenação de Licenciamento Ambiental  
Gerente de Relações Corporativas e Patrimônio  
Rua Emílio Bertonini, 100  
82920-030 - Curitiba/PR

**Assunto: Laudo de Avaliação do Potencial Malarígeno do empreendimento SEGMENTO III DO TERMINAL DE RONDONÓPOLIS**

Senhora Gerente,

1. Envio em anexo o Parecer Técnico e o Laudo de Avaliação do Potencial Malarígeno referente ao empreendimento "SEGMENTO III DO TERMINAL DE RONDONÓPOLIS" envolvendo 02 (dois) municípios do estado do Mato Grosso, áreas endêmicas para malária.
2. Os referidos documentos estão respaldado pela Portaria MS-SVS nº 47, de 29 de Dezembro de 2006, publicada no Diário Oficial da União, nº 3, de 4 de janeiro de 2007.
3. Para informações adicionais, a Coordenação Geral do Programa Nacional de Controle da Malária - CGPNCM está à disposição para prestar quaisquer esclarecimentos que se façam necessários, pelos telefones (61) 3315-3295 e 3315-3277.

Atenciosamente,

Cláudio Maierovitch Pessanha Henriques.  
Diretor do Departamento de Vigilância das Doenças Transmissíveis

EM BRANCO



MINISTÉRIO DA SAÚDE  
SECRETARIA DE VIGILÂNCIA EM SAÚDE  
Diretoria de Vigilância Epidemiológica  
Esplanada dos Ministérios, Edifício Sede, 1º andar, Ala Norte  
70.058-900 Brasília-DF  
Tel. 315 37 06/3777

Fls.	360
Proc.	6 6 3 3/0 8
Rubr.	<i>[assinatura]</i>

## LAUDO DE AVALIAÇÃO DO POTENCIAL MALARÍGENO- LAPM

Processo nº 25000.142160/11-17

LAPM nº 003/2011

Nome do empreendimento: Segmento III do Terminal de Rondonópolis

Proprietário ou Responsável: ALL - América Latina Logística Malha Norte

A Secretaria de Vigilância em Saúde, em conformidade com a Portaria 47 de 29 de dezembro de 2006 e parecer em anexo, declara que a área para a implantação SEGMENTO III DO TERMINAL DE RONDONÓPOLIS, é considerada área com alto e médio potencial malarígeno. Portanto, o empreendedor deverá requerer junto a Secretaria de Vigilância em Saúde/MS o Atestado de Condição Sanitária, conforme as resoluções nº 286 de 30 de agosto de 2001, e nº 387 de 27 de dezembro de 2006.

Brasília- DF, 06 de setembro de 2011.

*[assinatura]*  
Jarbas Barbosa da Silva Junior  
Secretario de Vigilância em Saúde/SVS

EM BRANCO



MINISTÉRIO DA SAÚDE  
SECRETARIA DE VIGILÂNCIA EM SAÚDE  
Departamento De Vigilância Das Doenças Transmissíveis  
Coordenação Geral do Programa Nacional de Controle da Malária  
Esplanada dos Ministérios, Edifício Sede, Sobreloja  
70.058-900 – Brasília-DF  
Tel. 3315 3295/3277

Fls	361
Proc	6633/08
Rubr.:	<i>[assinatura]</i>

**PARECER TÉCNICO Nº.18/2011/CGPNM/DEVIT/SVS/MS**

Referência: Carta Nº 25000.142160/2011-17  
Assunto: **Solicitação do Laudo de Avaliação do Potencial Malarígeno (LAPM) do empreendimento SEGMENTO III DO TERMINAL DE RONDONÓPOLIS**

1. Em resposta a carta S/N, SIPAR nº 25000.142160/11-17, e ao anexo "Relatório do Levantamento Entomológico e Avaliação Epidemiológica para Estudo do Potencial Malarígeno – Atendimento ao parecer técnico 03/2011/CGPNM/DEVEP/SVS/MS", representada por ALL - América Latina Logística Malha Norte, em cumprimento a Portaria Ministerial nº 47 de 29 de dezembro de 2006, a documentação apresentada atende a solicitação da emissão do LAPM. A proposta de Plano de Ação para o Controle de Malária (PACM) protocolado apresenta os seguintes tópicos:

- a) Requerimento para Avaliação do Potencial Malarígeno e Solicitação do Atestado de Condição Sanitária;
- b) Avaliação do Potencial Malarígeno (APM);
- c) Proposta de Plano de Ação para o controle da Malária (PACM)

2. Em análise da documentação apresentada, as seguintes ações devem ser atendidas para a emissão do Atestado de Condição Sanitária:

- a) Pactuar com os municípios de Rondonópolis e Itiquira e o Estado do Mato Grosso as ações voltadas ao diagnóstico e tratamento da malária dos trabalhadores durante a instalação do empreendimento;
- b) Pactuar com os Rondonópolis e Itiquira e o Estado do Mato Grosso as ações voltadas à vigilância da malária, verificando as condições operacionais de cada município impactado para atender a população durante a fase de instalação do empreendimento;
- c) Manter nos canteiros de obra e alojamentos microscopistas capacitados e certificado pelo LACEN para realizar os exames de gota espessa nos trabalhadores durante o período de admissão, demissão, saídas e retorno ao canteiro, de responsabilidade do empreendedor.
- d) Apresentar o cronograma de execução do PACM por município, de acordo com as pactuações celebradas;
- e) Programar outras duas campanhas de campo para captura dos anofelinos, de acordo com a Portaria Ministerial nº 45 de 13 de dezembro de 2007, a qual recomenda que as

EM BRANCO

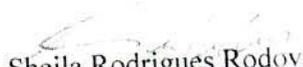
- atividades de capturas devam ser realizadas em três períodos do ano, de início de chuva, além de uma captura em época de menor pluviosidade. Esta atividade deve ser realizada no período de instalação do empreendimento;
- f) Encaminhar as fichas de criadouros e vetores preenchidas para a Secretaria Estadual de Saúde (SES) do Mato Grosso, para a inclusão dos dados no VETORES\_MALÁRIA. Fis final da deve ser 362  
Proc 663308  
Abr. 2011
- g) Realizar as ações de Controle Vetorial, no canteiro de obras e alojamentos, previstas no PACM, por uma empresa credenciada pela ANVISA ou juntamente com a equipe municipal capacitada. Essa ação deverá ser realizada de acordo com o preconizado pelo Ministério da Saúde
- h) Encaminhar as atas das reuniões de pactuação para a Coordenação Geral do Programa Nacional de Controle da Malária - CGPNCM.
- i) Protocolar na SVS a proposta final do PACM após pactuação.
- j) Encaminhar a CGPNCM os Termos de Convênio assinados com os municípios e com o estado do Mato Grosso.

4. De acordo com o estudo apresentado, a área de implantação do empreendimento está localizada na Região da Amazônia legal, endêmica de malária, consideradas de alto e médio risco para sua transmissão de acordo com os dados disponíveis no SIVEP\_MALÁRIA do Ministério da Saúde, e apresentados pelo empreendedor.

Diante da análise, recomenda-se a emissão do Laudo de Avaliação do Potencial Malarígeno para o empreendimento SEGMENTO III DO TERMINAL DE RONDONÓPOLIS com fins da liberação da Licença Prévia pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis (IBAMA).

O pedido de emissão do ATCS deve ser protocolado com cópia da Licença Prévia, atendendo as especificações acima, no Ministério da Saúde para fins de emissão da Licença de Instalação pelo IBAMA.

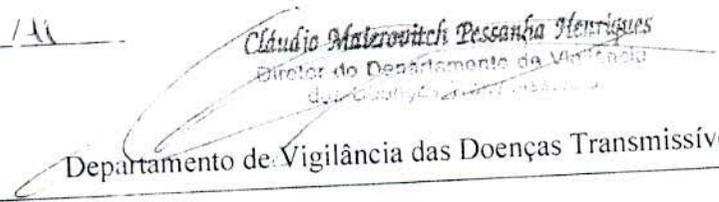
Brasília, 06 de setembro de 2011

  
Sheila Rodrigues Rodovalho  
Técnica/CGPNCM

  
Ana Carolina Silva Santelli  
Coordenadora Geral do PNCM

De acordo.

Em 33/09/11

  
Cláudio Materovitch Pessanha Henriques  
Diretor do Departamento de Vigilância das Doenças Transmissíveis

Departamento de Vigilância das Doenças Transmissíveis

EM BRANCO

Fis	303
Doc	063/08
Rubr.	

Carta nº \_\_\_\_\_

Curitiba, 20 de julho de 2011.

Ao

**Ministério da Saúde - Secretaria de Vigilância em Saúde**

Departamento de Vigilância em Saúde Ambiental e Saúde do Trabalhador

SCS, Quadra 04, bloco A, 6º andar, Ed. Principal

70.304-000 Brasília DF

Tel.: (61) 3213-8081 Fax: (61) 3213-8484

**A/C Sr. Diretor Guilherme Franco Netto**

Referência: ALL- América Latina Logística – SIPAR 25000.054361/2011-68  
Assuntos: Resposta à Nota Técnica nº 68/DSAST/SVS/MS/2011 – Análise do EIA/RIMA referente ao segmento III e Terminal de Rondonópolis da Malha Norte – Matogrosso/MT e Resposta ao ofício nº 10/DEVEP/MS/SVS – Plano de Controle da Malária – parecer técnico 03/2011/CGPNM/DEVEP/MS (anexos)

Prezado Sr.,

Em atenção à Nota Técnica nº 68/2011 e parecer técnico 03/2011, vimos através deste instrumento procurar atender às considerações feitas referente ao Segmento III e Terminal Ferroviário de Rondonópolis da Malha Norte:

**Nota técnica 68/2011/DSAST/SVS/MS/2011**

Considerações sobre o EIA/RIMA do segmento III: Inicialmente cabe observar que este relatório citado foi elaborado para a obtenção da Licença Prévia, estando assim em seu estágio inicial de licenciamento.

Paralelamente, está em implantação o trecho anterior da mesma ferrovia, localizado entre os municípios de Alto Araguaia e Itiquira, denominado

Rua Emílio Bertolini, 100 – Vila Oficinas – CEP 82920-030 – Curitiba/PR

Fone: (41) 2141-7388

EM BRANCO

Segmento II. A referida etapa conta com o desenvolvimento de programa ligado especificamente aos serviços de saúde. Neste sentido, o estudo atual prevê a continuação e aprimoramento do referido programa denominado Programa de Apoio aos Serviços de Saúde - PASS.

Neste contexto, a etapa subsequente deste licenciamento, para obtenção da Licença de Instalação, contará com o detalhamento deste programa nos mesmos moldes do que já vem sendo realizado para o Segmento II, podendo incorporar as contribuições contidas nesta Nota 68. A seguir serão feitos esclarecimentos neste sentido:

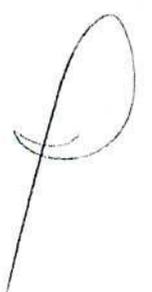
**Item 3**

*"Com relação ao item "Legislação ambiental", no volume 1 do EIA/RIMA, o estudo apresenta uma revisão da legislação aplicável ao empreendimento, no entanto, não foi observada referência à legislação de saúde, como a Lei Federal nº 8080, de 19 de setembro de 1990, Portaria GM/MS nº 518/2004 e Lei 11.445/2007. Por se encontrar em região endêmica de malária o empreendimento também deve observar, ao licenciamento, a Portaria da SVS nº 47, de 29 de dezembro de 2006 e Resoluções CONAMA nº 286/2001 e 387/2006."*

Resposta:

As referidas leis serão observadas no cumprimento dos programas previstos para a instalação e operação da Ferrovia Ferronorte Segmento III. Neste sentido, cabe observar a implantação dos seguintes programas que deverão ser norteados por esta legislação:

- Programa de Saúde e Segurança do Trabalhador: Lei 8080/1990, que dispõe sobre as condições para a promoção, proteção e recuperação da saúde, a organização e o funcionamento dos serviços correspondentes;
- Programa de Apoio aos Serviços de Saúde: Portaria GM/MS 518/2004, que estabelece os procedimentos e responsabilidades relativos ao controle e vigilância da qualidade da água para consumo humano e seu padrão de potabilidade; Lei 11.445/2007, que estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico;



EM BRANCO

No caso específico da legislação referente à avaliação do potencial malarígeno - Portaria SVS 47/2006, que dispõe sobre a Avaliação do Potencial Malarígeno e o Atestado de Condição Sanitária para os projetos de assentamento de reforma agrária e para outros empreendimentos; a Resolução CONAMA 286/2001, que dispõe sobre o licenciamento ambiental de empreendimentos nas regiões endêmicas de malária; e a Resolução CONAMA 387/2006, que estabelece procedimentos para o Licenciamento Ambiental de Projetos de Assentamentos de Reforma Agrária, citando-se entre estes, o artigo 11 que prevê que o órgão executor do projeto deverá solicitar junto à Secretaria de Vigilância em Saúde do Ministério da Saúde - SVS/MS, ou órgão por ela delegado, a avaliação do potencial malarígeno da área e o respectivo atestado de condição sanitária para os empreendimentos em área da Amazônia Legal - já foram tomadas providências neste sentido, sendo que o trabalho de campo referente ao estudo entomológico foi realizado entre os dias 14 e 23/05/2011.

**Item 4**

*"Vale ressaltar que o empreendedor deverá cumprir o estabelecido pelos instrumentos legais citados para elaboração do Plano de Ação para Controle da Malária - PACM e obtenção do Atestado de Condição Sanitária - ATCS. As Notas Técnicas nº 16/2009/CGPNM/SVS/MS e nº 12/2007/CGPNM/DIGES/SVS/MS - anexo, estabelecem normas e procedimentos para realização dos estudos e ações referentes à malária."*

Resposta:

Informamos que já foram tomadas providências para atendimento às notas técnicas 16/2009 e 12/2007, sendo que o trabalho de campo referente ao estudo entomológico para avaliação do potencial malarígeno foi realizado entre os dias 14 e 23/05/2011, em resposta ao parecer técnico 03/2011/CGPNM/DEVEP/MS, encontrando-se anexado a este documento o referido estudo e o respectivo requerimento para avaliação do potencial malarígeno e solicitação do atestado de condição sanitária.

**Item 7**

*[assinatura]*

EM BRANCO

"... Nesse sentido, faz-se necessário desenvolvimento de estratégias para o fortalecimento de ações e a melhoria da infraestrutura para a saúde. Uma opção é a contratação de um plano de saúde para os trabalhadores, visando reduzir o impacto na rede de saúde pública se valendo da ampla rede privada existente nos municípios como citado no item "Infraestrutura da Saúde", no volume 3 do EIA/RIMA."

Resposta:

Conforme relatado no EIA/RIMA, o município de Itiquira dispõe de uma estrutura muito restrita no cuidado com a saúde. Apenas Rondonópolis possui uma gama mais diversificada de serviços, com maior oferta de atendimento pelo setor privado. Desta forma, para o estabelecimento de um plano de saúde privado haveria a necessidade de deslocamento dos trabalhadores, principalmente na etapa de instalação da obra no trecho mais próximo ao distrito de Ouro Branco, pertencente a Itiquira. Sendo assim, e conforme desenvolvimento das ações junto ao município de Itiquira (atual área onde se sentem os principais impactos devido a instalação da ferrovia), a prioridade esta sendo dada ao estabelecimento de ações de apoio aos serviços públicos de saúde. Entretanto, mesmo diante da possibilidade de estabelecimento de planos privados de saúde, ainda assim os serviços públicos de saúde devem ser objeto de ação específica visando minimizar os impactos decorrentes do aumento de população que porventura ocorra como consequência da instalação e operação da ferrovia. Para isso, consta do planejamento da instalação da ferrovia no seu segmento III a implantação do Programa de Apoio aos Serviços de Saúde, e continuidade às ações que estão ocorrendo no segmento II, que será objeto de detalhamento na próxima etapa do licenciamento (LI).

### Item 8

"Foram identificadas informações desatualizadas ou inconsistentes com as bases de dados do Ministério da Saúde, como as referentes à estrutura de saúde dos municípios de Itiquira e Rondonópolis. É recomendada revisão das informações no endereço eletrônico <http://www.saude.gov.br/saladesituacao>, um banco de dados atualizado,

EM BRANCO

em que a situação de saúde atual da população da área de influência do empreendedor está disponível:"

Resposta:

Considerando que o diagnóstico do EIA/RIMA foi elaborado em 2009, muitas informações podem ser consideradas desatualizadas quando da análise do documento pelo MS (em 2011). Para tanto, junto ao detalhamento do PBA de Apoio aos Serviços de Saúde, que deverá ser enviado ao IBAMA após a emissão da Licença Prévia - LP, será feito novo diagnóstico, considerando a atualização de todas as informações dos serviços de saúde de Itiquira e Rondonópolis.

#### Item 9

*"No que tange à saúde do trabalhador, recomenda-se que os órgãos locais de saúde, situados na área de abrangência do empreendimento, estejam permanentemente envolvidos no Projeto, assim como recebam as informações referentes aos fatores ambientais condicionantes e determinantes das doenças e outros agravos à saúde dos trabalhadores e população exposta."*

Resposta:

Atualmente está em execução o Programa de Apoio aos Serviços de Saúde para o Segmento II da Ferrovia e que deverá ser estendido ao Segmento III em análise. Este programa tem procurado aprimorar o relacionamento interinstitucional com a Secretaria Municipal de Saúde e a Vigilância Sanitária, inclusive contribuindo para o repasse de informações. Este objetivo consta inclusive como uma das estratégias de ação do referido programa. Neste sentido, a implantação do PASS para o Segmento III vai ao encontro dos objetivos propostos na Nota Técnica 68/2011.

#### Item 10

*"As estruturas existentes para Saúde do Trabalhador a serem acionadas são: a Rede Nacional de Atenção à Saúde do Trabalhador - RENAST, com atuação específica dos Centros de Referência em Saúde do Trabalhador - CEREST; Rede de Serviços Sentinela, instituída e instalada na rede de média e alta complexidade dos Municípios Sentinela; ações das Comissões*



EM BRANCO

Intersetoriais de Saúde do Trabalhador - CIST. Além disso, deve-se observar a portaria nº 777/GM/MS, de 28 de abril de 2004, que dispõe sobre as notificações compulsórias de agravos à saúde do trabalhador, a Portaria nº 104, de 25 de janeiro de 2011, que dispõe sobre doenças, agravos e eventos em saúde pública de notificação compulsória em todo o território nacional e utilizar o Sistema de Informação de Agravos de Notificação SINI-NET/MS. Deve-se também observar as normas regulamentadoras do Ministério do Trabalho para a saúde do trabalhador, Leis nº 6514 de 21/12/1977 e nº 3214 de 08/06/1978, especialmente aquelas voltadas ao Programa de Controle Médico da Saúde Ocupacional - PCMSO e Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA."

Resposta:

O segmento III, em processo de licenciamento ambiental prévio, assim como o segmento II em fase de instalação, contará com programa específico relacionado à saúde e segurança do trabalhador, objetivando:

- Estabelecer estratégias para a gestão da saúde e segurança dos trabalhadores, integrando esforços do empreendedor e da(s) empreiteira(s), organizando os estudos, planos e programas necessários, conforme legislação;
- Definir a documentação legal necessária para a implantação e operação do empreendimento;
- Implementar políticas de segurança e saúde no trabalho;
- Definir a necessidade de treinamentos;
- Garantir a avaliação de saúde dos trabalhadores;
- Garantir a adoção de medidas de prevenção e mitigação aos riscos existentes na atividade;
- Contribuir no estabelecimento de uma cultura de trabalho pró-ativa no combate a doenças diversas, laborais e endêmicas.

#### Item 11

"... É necessária uma parceira entre o empreendedor e a vigilância em saúde dos municípios a fim de subsidiar, com as informações decorrentes do empreendimento, a Vigilância da Qualidade da Água para Consumo Humano - VIGIAGUA."

EM BRANCO

Resposta:

Tendo em mente a necessidade de contemplar o saneamento básico nas ações para melhoria das condições de saúde da área de influência do empreendimento, a qualidade da água é uma das preocupações do PASS em implantação no Segmento II e que se estenderá ao Segmento III. Nos entendimentos com a Vigilância Sanitária em Itiquira já foram discutidas ações com relação ao monitoramento da qualidade da água, assim como no plano de ação do PBA há especificada a necessidade de ações informativas sobre os cuidados com a água doméstica e a utilização do trio séptico, principalmente ao considerar que parcela considerável da população utiliza água proveniente de poço, inclusive nas frentes de obra, distantes da sede urbana.

### Item 12

*"O EIA/RIMA faz referência à prevalência de causas externas (acidentes de trânsito, violência e alcoolismo) e Doenças Sexualmente Transmissíveis, porém não são claras as ações que serão tomadas para prevenção dos mesmos. Portanto, nos Programas de Comunicação Social e de Educação Ambiental sugere-se a previsão de ações para tais agravos. O foco do estudo ambiental deve ser a prevenção, portanto, no que se refere ao Programa de Saúde, as ações preventivas são prioritárias. Outro aspecto citado é o elevado número de acidentes ofídicos na região, que precisam ser considerados na elaboração das políticas de saúde, visando minimizar os riscos aos trabalhadores durante a instalação do empreendimento."*

Resposta:

O rol de ações em implantação no âmbito do PASS do Segmento II já contempla as questões envolvendo DST, ações estas que deverão ser estendidas ao segmento III, objeto do EIA/RIMA. A violência e alcoolismo foram diagnosticados na interação com a comunidade local e já têm feito parte dos fatores ambientais que precisam de monitoramento mais minucioso para a definição de procedimentos em sintonia com a Secretaria Municipal de Saúde.

EM BRANCO

No que se refere aos acidentes de trânsito, o Programa de Educação Ambiental para o Segmento III contemplará especificamente um Subprograma de Educação no Trânsito.

### Item 13

*"O estudo apresenta no Subprograma de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Produtos Perigosos ao Meio Ambiente", o recolhimento dos diferentes tipos de resíduos gerados, bem como a política de reciclagem e reutilização de materiais, mas não apresenta a destinação final dos mesmos. Como já citados, os municípios da AID não possuem locais adequados à acomodação de resíduos sólidos e a deposição em locais inapropriados pode ocasionar a contaminação do solo e corpos hídricos, tanto subterrâneos quanto superficiais. Assim, é recomendado que sugestões para a destinação final sejam especificadas no referido subprograma."*

Resposta:

No detalhamento do referido programa, para a etapa de LI, constarão as definições elencadas. Salientando que para aqueles resíduos cujo reaproveitamento não é viável, a coleta, transporte e destinação final deve ser realizada periodicamente por empresas especializadas nestas atividades. As empresas devem ser licenciadas e devem emitir comprovantes de transporte e destinação, de acordo com a disponibilidade local.

### Item 14

*"Para estabelecimento eficaz das ações previstas é fundamental determinar instrumentos de cooperação entre o empreendedor e as Secretarias Estadual e Municipais de Saúde. Cabe ao empreendedor a execução de ações relativas à saúde no atendimento da população impactada pelo empreendimento bem como aos trabalhadores da obra. Para isso é necessário um plano de ação determinando as atuações a serem executadas em parceria com o poder público e aquelas de responsabilidade do empreendedor."*

Resposta:

EM BLANCO

Considerando a experiência obtida da implantação do PASS no Segmento II, o aprimoramento do relacionamento interinstitucional entre empreiteiras e empresas associadas e gestores públicos poderá contribuir de forma importante para a definição de continuação do plano de ação já em andamento para o Segmento III, assim como estabelecer novos procedimentos em função das especificidades deste novo trecho ferroviário. Neste sentido, espera-se que as bases dos procedimentos até o momento adotados retratem o empenho na obtenção dos resultados esperados como consequência do trabalho conjunto das diversas instâncias de atuação.

**Item 15**

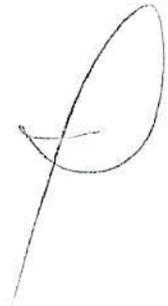
*"Os programas referentes à saúde devem ser elaborados por profissionais capacitados, com experiência comprovada na área de saúde pública, e registrados nos respectivos conselhos de classe profissional."*

Resposta:

No caso do PASS já em execução no município de Itiquira, a definição inicial do rol de ações que compõe o programa contou com a participação de especialista em saúde pública, graduado em Odontologia e Direito, mestre em administração, doutor em Direito. A implantação do programa na atual fase, ainda no segmento II, está sendo realizada sob a coordenação de Joseli Araújo, enfermeira sanitária. Para o segmento III a execução do programa também contará com equipe técnica especializada na área.

**Parecer técnico 03/2011/CGPNM/DEVEP/MS**

Em atendimento às solicitações elencadas no parecer técnico referenciado, sobre a avaliação da documentação referente ao plano de controle da malária, apresentam-se anexados a este documento o **Estudo de Avaliação do Potencial Malarígeno e Requerimento para avaliação do potencial malarígeno**, conforme normas e procedimentos estabelecidos na portaria nº 47 SVS/MS, de 29 de dezembro de 2006, para emissão de Laudo de Avaliação do Potencial Malarígeno (LAPM), contemplando o segmento III da ferrovia Malha Norte, trecho entre as estacas 8.783 e 112.564, num total de 75,6 km entre os Municípios de Itiquira e Rondonópolis.



EM BRANCO

EM BRANCO

O objetivo da realização do estudo foi de avaliar o potencial malarígeno dos municípios onde será instalado o trecho e terminais ferroviários do segmento III da Malha Norte, com o objetivo de obter o Laudo de Potencial Malarígeno para subsidiar a elaboração do Plano de Ação para o Controle da Malária e, a obtenção do Atestado de Condição Sanitária, conforme as determinações da:

- Resolução CONAMA nº 286, de 30 de agosto de 2001;
- Portaria nº 47 - MS/ SVS, de 29 de Dezembro de 2006;
- Nota Técnica Nº 012 - CGPNM/ DIGES/ SVS/ MS de 04 de junho de 2007;
- Nota Técnica Nº 030 - CGPNM/ DIGES/ SVS/ MS de 25 de outubro de 2007.

Nestes termos, pede-se deferimento.

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

Atenciosamente,

Renata T. Ramalho Bonikowski  
Coordenação de Licenciamento Ambiental  
Gerência de Relações Corporativas e Patrimônio

EM BRANCO



MINISTÉRIO DA SAÚDE  
DEPARTAMENTO DE VIGILÂNCIA DAS DOENÇAS TRANSMISSÍVEIS  
Esplanada dos Ministérios, Edifício Sede,  
1º andar, Ala Norte - CEP 70.058-900  
Tel. (61) 3315.3295 / 3277

SIPAR - GAB/SVS-MS  
25000. 159075 2011-98

Fis. 323  
Proc. 663308  
Rubr. [assinatura]

Ofício n.º 098 / 2011-GAB/DEVIT/SVS-MS

Brasília, 13 de setembro de 2011

A Sua Senhoria, a Senhora  
GISELA FORATTINI  
Diretora de Licenciamento Ambiental  
IBAMA - Diretoria de Licenciamento Ambiental  
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede, Bloco A  
70.818-900 Brasília - DF

**Assunto: Laudo de Avaliação do Potencial Malarígeno do empreendimento SEGMENTO III DO TERMINAL DE RONDONÓPOLIS**

Senhora Diretora,

1. Envio em anexo o Parecer Técnico e o Laudo de Avaliação do Potencial Malarígeno referente ao empreendimento "SEGMENTO III DO TERMINAL DE RONDONÓPOLIS" envolvendo 02 (dois) municípios do estado do Mato Grosso, áreas endêmicas para malária.
2. Os referidos documentos estão respaldado pela Portaria MS-SVS nº 47, de 29 de Dezembro de 2006, publicada no Diário Oficial da União, nº 3, de 4 de janeiro de 2007.
3. Para informações adicionais, a Coordenação Geral do Programa Nacional de Controle da Malária - CGPNM está à disposição para prestar quaisquer esclarecimentos que se façam necessários, pelos telefones (61) 3315-3295 e 3315-3277.

Atenciosamente,

Cláudio Maierovitch Pessanha Henriques.  
Diretor do Departamento de Vigilância das Doenças Transmissíveis

De ordem, à CONTRA.

Patricia.

Patricia de Abreu

Secretária  
CGTMO/DILIC

19/09/11.

À ANAÍSTA GUILIANA,

p/ANÁLISE.

EM 19.9.2011



Marcus Vinicius L. C. de Me  
Coordenador de Licenciamento de Transporte:  
Rodovias e Ferrovias  
COTRACGTMO/DILIC/BAMA

OBS: O Ofício nº 097/2011 - GAB/DEVT/RS-MS, bem como o Laudo de Avaliação do Potencial meteorológico - UPM e o Parecer Técnico nº 18/2011/CGP/DEM/DEVT/RS/MS não foram anexados, pois constam em anexo à carta nº 306/EMA/2011 da ALL.

 - TDP

Fis	374
Proc	6633/08
Rubr.:	



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

## NOTA TÉCNICA Nº 162/2011/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 19 de setembro de 2011.

REFERÊNCIA: Processo Administrativo nº 02001.006633/2008-11.

INTERESSADO: Coordenador de Transportes – Rodovias e Ferrovias.

ASSUNTO: Emissão de Licença de Prévia referente à “Implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis da ALL – América Latina Logística Malha Norte S. A.” Segmento 3 do trecho Alto Araguaia/MT – Rondonópolis/MT.

Senhor Coordenador,

1. Em 1º de setembro de 2011 foi finalizado pela equipe técnica o Parecer Técnico nº 130/2011 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, referente à “Implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis da ALL – América Latina Logística Malha Norte S. A.”. O Parecer Técnico traz a avaliação do Estudo de Impacto Ambiental – EIA protocolado neste Instituto em 29/10/2010, com vias à análise da viabilidade de emissão de Licença Prévia – LP para o empreendimento.
2. O empreendimento consiste na implantação da continuidade da ferrovia anteriormente conhecida como FERRONORTE, atualmente sob concessão da América Latina Logística – Malha Norte S. A., entre os municípios de Itiquira e Rondonópolis, no Estado do Mato Grosso, com extensão de 75,6km. A ALL denomina o empreendimento como “Segmento 3 do Projeto de Expansão da Malha Norte”.
3. Após a avaliação do Estudo de Impacto Ambiental, bem como dos documentos constantes no processo de licenciamento ambiental da “Implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis”, sob responsabilidade da ALL – América Latina Logística Malha Norte S. A., a equipe técnica entendeu que a implantação do empreendimento é viável, desde que relacionada à adoção de várias medidas de minimização, mitigação e compensação dos impactos ambientais gerados na implantação e operação do empreendimento, tanto aquelas propostas no estudo quanto aquelas recomendadas nesse parecer, as quais foram sintetizadas no anexo.
4. Além disso, a equipe técnica entendeu que a alternativa mais adequada para o traçado da ferrovia, de acordo com os critérios comparativos utilizados no EIA/RIMA, é a alternativa “Projeto Rondonópolis”, em conjunto com as alternativas tecnológicas específicas (ou locais), sobretudo para a redução de impacto sobre os fragmentos florestais, corpos hídricos, Áreas de Preservação Permanente –

1/3

APPs e Reservas Legais. Para o trecho inicial do Segmento III, a adoção da Variante B (traçado ajustado) é a menos impactante, de acordo com os mesmos critérios.

5. No entanto, verificou-se que ainda não haviam sido encaminhadas ao IBAMA as manifestações da Secretaria de Vigilância em Saúde do Ministério da Saúde – SVS/MS, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN e da Fundação Nacional do Índio – FUNAI, impeditivos para emissão da Licença Prévia – LP. Além disso, a ALL deveria esclarecer os seguintes pontos:

- Se existe interceptação do empreendimento com uma eventual Zona de Amortecimento do Parque Estadual Dom Osório Stoffel;
- Confirmar se o projeto interceptar alguma área de Reserva Legal, uma vez que no mapa preliminar de Reserva Legal, anexo ao Estudo, verificou-se a interceptação do traçado da ferrovia com algumas áreas de Reserva Legal, contradizendo o afirmado no diagnóstico.

6. No Parecer Técnico nº 130/2011 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA a equipe técnica concluiu que, assim que fossem encaminhadas as manifestações dos órgãos intervenientes supracitados e a confirmação das informações acima solicitadas, seria possível a emissão da Licença Prévia, desde que esta incluísse as condicionantes específicas elencadas no referido parecer.

7. Em 02/09/2011, por meio do Ofício nº 223/2011/CGTMO/DILIC/IBAMA, a ALL foi informada das pendências existentes para a emissão da LP.

8. Em 06/09/2011 a ALL protocolou, anexo à Carta nº 295/GMA/11, documento contendo resposta ao Ofício nº 223/2011/CGTMO/DILIC/IBAMA. Neste a empresa informa que:

- Inexiste Zona de Amortecimento definida ao redor do Parque Estadual Dom Osório Stoffel. Deste modo, como a Resolução CONAMA nº 428/2010 determina um raio de 3km para estes casos e o empreendimento se situa à 6km, não há necessidade de Anuência do Órgão Gestor da Unidade de Conservação.

***Pendência atendida.***

- Quanto à interceptação de Reservas Legais, o documento da ALL confirma tal impacto, mas informa que as informações são preliminares, carecendo de levantamento detalhado das áreas de Reserva Legal “*com vistas à indenização dos proprietários atingidos pelo empreendimento e faixa de domínio, contando inclusive com análise da situação real em que estas áreas se encontram em campo*”.

Deste modo, esta equipe técnica solicita a inclusão, no escopo do Plano Básico Ambiental – PBA a ser apresentado como subsídio à emissão da Licença de Instalação – LI, de um Programa de Apoio à Relocação de Reservas Legais.

***Pendência atendida.***

- Quanto à manifestação da FUNAI, a ALL encaminhou cópia do Ofício nº 814/2011/PPDS-FUNAI-MJ, de 18/08/2011, no qual a Fundação informa que, no âmbito do processo de licenciamento ambiental do “*Ramal de Rondonópolis (MT) – Segmento III da Ferrovia Senador Vicente Vuolo – Ferronorte*” não existem “*óbices à continuidade do licenciamento do trecho do empreendimento em tela, desde que não existam canteiros de obras, áreas de empréstimo, jazidas, bota-fora e/ou outras estruturas de apoio às obras a menos de 10km das Terras Indígenas Tadarimana e Tereza Cristina*”.

***Pendência atendida.***

9. Em 15/09/2011 a ALL protocolou a Carta nº 303/GMA/11, também em resposta ao Ofício nº 223/2011/CGTMO/DILIC/IBAMA, a qual encaminha, em anexo, cópia do Ofício nº 0172/2011 – CNA/DEPAM/IPHAN, de 09/09/2011. Neste o Instituto informa que:

*“o empreendimento em tela está de acordo com o Relatório Arqueológico apresentado pelo Sr. Paulo Eduardo Zanettini e portanto, está apto a receber a Licença Prévia (LP) junto ao órgão licenciador competente, neste caso o IBAMA.*

*Entretanto, para a etapa da Licença de Instalação (LI) será necessário a execução das seguintes condicionantes: 1 – Programa de Prospecções e Resgate Arqueológico envolvendo o salvamento dos vestígios e intervenções sistemáticas e intensivas, conforme previsto na Lei nº 3924/61, Resolução do CONAMA nº 01/86 do IBAMA e Portarias: nº 07/88 e nº 230/02 do IPHAN; 2- Apresentação dos relatórios dos Programas de Educação Patrimonial, conforme o teor explícito do memorando nº 0848/10 deste CNA/IPHAN”.*

**Pendência atendida.**

10. Ainda em 15/09/2011 a ALL protocolou a Carta nº 306/GMA/11, também em resposta ao Ofício nº 223/2011/CGTMO/DILIC/IBAMA, a qual encaminha manifestação da Secretaria de Vigilância em Saúde do Ministério da Saúde – SVS/MS favorável à emissão da Licença Prévia – LP.

11. Esta equipe técnica entende que deverá incluída a seguinte condicionante na LP: Apresentar manifestação da Secretaria de Vigilância em Saúde vinculada ao Ministério da Saúde – SVS/MS em relação ao Atestado de Condição Sanitária, que deve ser apresentado àquela secretaria, incluindo posicionamento sobre a viabilidade de emissão de Licença de Instalação – LI.

**Pendência atendida.**

12. Esta equipe técnica conclui que todas as pendências existentes foram atendidas, não existindo óbices à emissão da Licença Prévia para as obras de “Implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis da ALL – América Latina Logística Malha Norte S. A.”, Segmento 3 do trecho Alto Araguaia/MT – Rondonópolis/MT, desde que esta inclua as condicionantes específicas elencadas no Parecer Técnico nº 130/2011 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

À consideração superior,



**DIOGO VICTOR SANTOS**  
Analista Ambiental



**GIULIANA COUSIN BERGHELLA**  
Analista Ambiental

De acordo,  
em 20.9.2011



EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

Fls.: 376  
Proc. 6633/08  
Rubr.: gm

**Despacho Processo nº 02001.006633/2008-11**

**Interessado:** América Latina Logística Malha Norte S.A.

**Assunto:** Licença Prévia nº 418/2011 - emissão.

**Referência:** Parecer Técnico nº 130/2011 e Nota Técnica nº 162/2011-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

**Ao Diretor de Licenciamento Ambiental - Substituto**

**Eugênio Pio Costa**

Após apreciação do Parecer Técnico nº 130/2011 e da Nota Técnica nº 162/2011-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, opino favoravelmente quanto à emissão da Licença Prévia nº 418/2011, em favor da América Latina Logística Malha Norte S.A. - ALL, relativa ao Projeto de implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis/MT.

Em, 20 de setembro de 2011

  
Marcus Vinicius Leite Cabral de Melo  
Coordenador de Transportes  
Rodovias e Ferrovias

**Ao Presidente do IBAMA**

**Curt Trennepohl**

Opino favoravelmente quanto à emissão da Licença Prévia nº 418/2011, em favor da América Latina Logística Malha Norte S.A. - ALL, relativa ao Projeto de implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis/MT, de acordo com o Parecer Técnico nº 130/2011 e a Nota Técnica nº 162/2011-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

Em, 20 de setembro de 2011

  
Eugênio Pio Costa  
Diretor Substituto de Licenciamento Ambiental

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

EM BRANCO

## FAX COBRANÇA

Fis 377  
Proc 663308  
Rubr. *[assinatura]*



**Serviço Público Federal**  
**Ministério do Meio Ambiente**  
**Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis**  
**Diretoria de Licenciamento Ambiental**  
Tel.: (61) 3316.1282/1745 e Fax: (61) 3316.1952

<b>Processo:</b>	02001.006633/2008-11
<b>Empreendimento:</b>	“Ramal Ferroviário de Rondonópolis, Segmento III do Trecho Alto Araguaia/MT – Rondonópolis/MT da América Latina Logística Malha Norte S. A.”
<b>CNPJ:</b>	24.962.466/0001-36
<b>Destinatário:</b>	Renata Twardowsky Ramalho Bonikowski
<b>Telefone:</b>	(41) 2141.8668
<b>Fax:</b>	(41) 2141.73518
<b>E-mail:</b>	renatatr@all-logistica.com
<b>Data:</b>	20/09/11
<b>Nº de Páginas:</b>	

No âmbito do processo de Licenciamento Ambiental Federal, informo que a Lei nº 9960, 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 Prévia, utilizando o boleto em anexo, conforme cálculo abaixo.

<b>Valor da Análise =</b>	{K	+	[(A x B x C)	+	(D x E x F)]
	2.379,59	+	46.103,62	+	1488,15

**Onde:**

A = Nº de técnicos envolvidos na análise	4
B = Nº de horas/homem necessárias para análise	120
C = Valor em Reais da hora/homem + OS	96,05
Hora/homem	52,00
OS = Obrigações Sociais (84,71 % hora/homem)	44,05
D = Despesas com viagem	496,05
E = Nº de técnicos que viajaram	3
F = Nº de viagens necessárias	1
K = Despesas administrativas = 5% de [(A x B x C) + (D x E x F)]	2.379,59
<b>Valor da Análise</b>	<b>49.971,35</b>
<b>Valor da Licença Prévia</b>	<b>16.000,00</b>
<b>Valor Total (Valor da Análise + Valor da Licença Prévia)</b>	<b>65.971,35</b>

**LOCAL DE PAGAMENTO:** Qualquer agência da rede bancária autorizada.

Após o pagamento, enviar o comprovante para o e-mail: [dilic.sede@ibama.gov.br](mailto:dilic.sede@ibama.gov.br) e/ou para o Fax: (61) 3316.1952.

Atenciosamente,

*[assinatura]*  
**MARCUS VINÍCIUS LEITE CABRAL DE MELO**  
Coordenador de Transportes – Rodovias e Ferrovias

EM BRANCO



### GUIA DE RECOLHIMENTO DA UNIÃO - GRU

Data do documento <b>20/09/2011</b>	Nº do documento	Nosso Número <b>00000000018746642</b>	Banco <b>001</b>	Data do Processamento <b>20/09/2011</b>	Vencimento <b>20/10/2011</b>
(=) Valor do documento <b>49.971,35</b>	(-) Desconto / Abatimento *****	(-) Outras deduções *****	(+) Mora / Multa / Correção *****	(+) Outros Acréscimos *****	(=) Valor cobrado <b>49.971,35</b>
Nome: ALL-AMERICA LATINA LOGISTICA MALHA NORTE S/A CPF/CNPJ: 24.962.466/0001-36 Endereço: AV. HISTORIADOR RUBENS DE MENDONCA, 200 SALA 308 CUIABA - MT CEP: 78008-000			Informações: Receita: 5027 - 0 - 958410 - Avaliação/analise - Controle ambiental Unid. Arrecadação: Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) Finalidade: Licenciamento ambiental Relativa ao projeto de implantação do "Ramal Ferroviário de Rondonópolis, Segmento III do Trecho Alto Araguaia/MT - Rondonópolis/MT da América Latina Logística Malha Norte S. A.", com 75,6km de extensão e ligando os municípios de Itiquira/MT e Rondonópolis/MT, entre os km's 676+100 (fim do Segmento II) e 751+730. No final do Segmento III será implantado o Terminal Ferroviário de Rondonópolis.		

LD: 00199.58412 00000.000000 18746.642216 8 51260004997135

Autenticação mecânica

		<b>[001] 00199.58412 00000.000000 18746.642216 8 51260004997135</b>			
Local de pagamento <b>PAGÁVEL EM QUALQUER BANCO ATÉ O VENCIMENTO</b>					Vencimento <b>20/10/2011</b>
Cedente <b>INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA</b>					Agência / Código do cedente <b>1607-1 333118-0</b>
Data do documento <b>20/09/2011</b>	Nº do documento	Espécie DOC	Aceite	Data de processamento <b>20/09/2011</b>	Nosso Número <b>00000000018746642</b>
Nº da conta / Respons.	Carteira <b>18</b>	Espécie <b>R\$</b>	Quantidade	Valor	(=) Valor do documento <b>49.971,35</b>
Instruções  <b>Após o vencimento emitir uma nova GUIA DE RECOLHIMENTO.</b> <b>Documento válido para pagamento somente até a data de vencimento.</b> <b>ATENÇÃO: Nosso Número distinto p/ cada pagamento. Não faça cópia do boleto.</b>					(-) Desconto / Abatimento *****
					(-) Outras deduções *****
					(+) Mora / Multa / Correção *****
					(+) Outros Acréscimos *****
					(=) Valor cobrado <b>49.971,35</b>
<b>Governo Federal - Guia de Recolhimento da União - GRU - Cobrança</b>					
Sacado Nome: ALL-AMERICA LATINA LOGISTICA MALHA NORTE S/A CPF/CNPJ: 24.962.466/0001-36 Endereço: AV. HISTORIADOR RUBENS DE MENDONCA, 200 SALA 308 CUIABA - MT CEP: 78008-000					
Sacado / Avalista			Código de baixa		

Autenticação mecânica

FICHA DE COMPENSAÇÃO



EM BRANCO



**GUIA DE RECOLHIMENTO DA UNIÃO - GRU**

Data do documento <b>20/09/2011</b>	Nº do documento	Nosso Número <b>0000000018746661</b>	Banco <b>001</b>	Data do Processamento <b>20/09/2011</b>	Vencimento <b>20/10/2011</b>
(=) Valor do documento <b>16.000,00</b>	(-) Desconto / Abatimento <b>*****</b>	(-) Outras deduções <b>*****</b>	(+) Mora / Multa / Correção <b>*****</b>	(+) Outros Acréscimos <b>*****</b>	(=) Valor cobrado <b>16.000,00</b>
Nome: ALL-AMERICA LATINA LOGISTICA MALHA NORTE S/A CPF/CNPJ: 24.962.466/0001-36 Endereço: AV. HISTORIADOR RUBENS DE MENDONCA, 200 SALA 308 CUIABA - MT CEP: 78008-000			Informações: Receita: 5017 - 0 - 958410 - Licença e renovação - Controle ambiental Unid. Arrecadação: Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) Finalidade: Licenciamento ambiental Relativa ao projeto de implantação do "Ramal Ferroviário de Rondonópolis, Segmento III do Trecho Alto Araguaia/MT - Rondonópolis/MT da América Latina Logística Malha Norte S. A.", com 75,6km de extensão e ligando os municípios de Itiquira/MT e Rondonópolis/MT, entre os km's 676+100 (fim do Segmento II) e 751+730. No final do Segmento III será implantado o Terminal Ferroviário de Rondonópolis.		

LD: 00199.58412 00000.000000 18746.661216 3 51260001600000

Autenticação mecânica

		<b>[001] 00199.58412 00000.000000 18746.661216 3 51260001600000</b>			
Local de pagamento <b>PAGÁVEL EM QUALQUER BANCO ATÉ O VENCIMENTO</b>					Vencimento <b>20/10/2011</b>
Cedente <b>INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA</b>					Agência / Código do cedente <b>1607-1 333118-0</b>
Data do documento <b>20/09/2011</b>	Nº do documento	Espécie DOC	Aceite	Data de processamento <b>20/09/2011</b>	Nosso Número <b>0000000018746661</b>
Nº da conta / Respons.	Carteira <b>18</b>	Espécie <b>RS</b>	Quantidade	Valor	(=) Valor do documento <b>16.000,00</b>
Instruções  <b>Após o vencimento emitir uma nova GUIA DE RECOLHIMENTO.</b> <b>Documento válido para pagamento somente até a data de vencimento.</b> <b>ATENÇÃO: Nosso Número distinto p/ cada pagamento. Não faça cópia do boleto.</b>					(-) Desconto / Abatimento <b>*****</b>
					(-) Outras deduções <b>*****</b>
					(+) Mora / Multa / Correção <b>*****</b>
					(+) Outros Acréscimos <b>*****</b>
					(=) Valor cobrado <b>16.000,00</b>
<b>Governo Federal - Guia de Recolhimento da União - GRU - Cobrança</b>					
Sacado Nome: ALL-AMERICA LATINA LOGISTICA MALHA NORTE S/A CPF/CNPJ: 24.962.466/0001-36 Endereço: AV. HISTORIADOR RUBENS DE MENDONCA, 200 SALA 308 CUIABA - MT CEP: 78008-000					
Sacado / Avalista			Código de baixa		

Autenticação mecânica

FICHA DE COMPENSAÇÃO



EM BRANCO



MINISTERIO DO MEIO AMBIENTE - MMA  
 INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

Fis	380
Proc	3308
Rubr	

### GUIA DE RECOLHIMENTO DA UNIÃO - GRU

Data do documento	Nº do documento	Nosso Número	Banco	Data do Processamento	Vencimento
20/08/2011		0000000018746661	001	20/09/2011	20/10/2011
(=) Valor do documento	(-) Desconto / Abatimento	(-) Outras deduções	(+) Mora / Multa / Correção	(+) Outros Acréscimos	(=) Valor cobrado
16.000,00	*****	*****	*****	*****	16.000,00
Nome: ALL-AMERICA LATINA LOGISTICA MALHA NORTE S/A CPF/CNPJ: 24.962.466/0001-36 Endereço: AV. HISTORIADOR RUBENS DE MENDONCA, 200 SALA 308 CUIABA - MT CEP: 78008-000			Informações: Receita: 6017 - 0 - 958410 - Licença e renovação - Controle ambiental Unid. Arrecadação: Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) Finalidade: Licenciamento ambiental Relativa ao projeto de implantação do "Ramal Ferroviário de Rondonópolis, Segmento III do Trecho Alto Araguaia/MT - Rondonópolis/MT da América Latina Logística Malha Norte S. A.", com 75,6km de extensão e ligando os municípios de Itiquira/MT e Rondonópolis/MT, entre os km's 678+100 (lim do Segmento II) e 751+730. No final do Segmento III será implantado o Terminal Ferroviário de Rondonópolis.		

LD: 00199.58412 00000.000000 18748.661216 3 51260001600000

Autenticação mecânica

CITAU0070 054893331 210911

16.000,00C TITDIN



MINISTERIO DO MEIO AMBIENTE - MMA  
 INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA



### GUIA DE RECOLHIMENTO DA UNIÃO - GRU

Data do documento	Nº do documento	Nosso Número	Banco	Data do Processamento	Vencimento
20/09/2011		0000000018746642	001	20/09/2011	20/10/2011
(=) Valor do documento	(-) Desconto / Abatimento	(-) Outras deduções	(+) Mora / Multa / Correção	(+) Outros Acréscimos	(=) Valor cobrado
49.971,35	*****	*****	*****	*****	49.971,35
Nome: ALL-AMERICA LATINA LOGISTICA MALHA NORTE S/A CPF/CNPJ: 24.962.466/0001-36 Endereço: AV. HISTORIADOR RUBENS DE MENDONCA, 200 SALA 308 CUIABA - MT CEP: 78008-000			Informações: Receita: 5027 - 0 - 958410 - Avaliação/Análise - Controle ambiental Unid. Arrecadação: Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) Finalidade: Licenciamento ambiental Relativa ao projeto de Implantação do "Ramal Ferroviário de Rondonópolis, Segmento III do Trecho Alto Araguaia/MT - Rondonópolis/MT da América Latina Logística Malha Norte S. A.", com 75,6km de extensão e ligando os municípios de Itiquira/MT e Rondonópolis/MT, entre os km's 678+100 (lim do Segmento II) e 751+730. No final do Segmento III será implantado o Terminal Ferroviário de Rondonópolis.		

LD: 00199.58412 00000.000000 18748.642216 8 51260004997135

Autenticação mecânica

CITAU0071 054893331 210911

49.971,35C TITDIN

EM BRANCO



Fis	381
Proc	6633/08
Rubr:	<i>[Handwritten Signature]</i>

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

LICENÇA PRÉVIA Nº 418/2011

O PRESIDENTE DO INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, designado pela Portaria da Casa Civil da Presidência da República de nº. 604 de 25 de fevereiro de 2011, publicada no Diário Oficial da União de 25 de fevereiro de 2011, no uso das atribuições que lhe confere o art. 22 do Anexo I do Decreto nº 6.099, de 26 de abril de 2007, que aprovou a Estrutura Regimental do Ibama, publicada no D.O.U de 27 de abril de 2007, e o Regimento Interno aprovado pela Portaria GM/MMA nº 341, de 31 de agosto de 2011, publicada no D.O.U de 1º de setembro de 2011, **RESOLVE:**

Expedir a presente Licença Prévia à:

**EMPRESA:** ALL – América Latina Logística Malha Norte S. A.

**CNPJ:** 24.962.466/0001-36

**CADASTRO TÉCNICO FEDERAL/IBAMA:** 748.720

**ENDEREÇO:** Avenida Historiador Rubens de Mendonça, 200 – Sala 308 – Centro

**CEP:** 78008-000      **CIDADE:** Cuiabá      **UF:** MT

**TELEFONE:** (41) 2141-3654      Fax (41) 2141-7318

**REGISTRO NO IBAMA:** Processo Nº 02001.006633/2008-11

Relativa ao projeto de implantação do “Ramal Ferroviário de Rondonópolis, Segmento III do Trecho Alto Araguaia/MT – Rondonópolis/MT da América Latina Logística Malha Norte S. A.”, com 75,6km de extensão e ligando os municípios de Itiquira/MT e Rondonópolis/MT, entre os km's 676+100 (fim do Segmento II) e 751+730. No final do Segmento III será implantado o Terminal Ferroviário de Rondonópolis.

A alternativa de traçado a ser adotada é a denominada “Projeto Rondonópolis”, em conjunto com as alternativas tecnológicas específicas (ou locais) e a Variante B (traçado ajustado) no trecho inicial do Segmento III.

Esta Licença Prévia é válida pelo período de 02 (dois) anos, a partir desta data, observadas as condições discriminadas neste documento e nos demais anexos constantes do processo que, embora não transcritos, são partes integrantes deste licenciamento.

Brasília/DF, 21 SET 2011

*[Handwritten Signature]*  
CURT TRENNEPOHL  
Presidente do IBAMA

RECEBIDO

Em: 03/10/11

Ass: *[Handwritten Signature]*

(Rafael)

## CONDICIONANTES DA LICENÇA PRÉVIA Nº 418/2011

### 1 – Condições Gerais:

- 1.1. Esta Licença deverá ser publicada em conformidade com a Resolução nº 006/86 do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, sendo que cópias das publicações deverão ser encaminhadas ao IBAMA;
- 1.2. O IBAMA, mediante decisão motivada, poderá modificar as condicionantes e as medidas de controle e adequação, suspender ou cancelar esta licença, caso ocorra:
  - violação ou inadequação de quaisquer condicionantes ou normas legais;
  - omissão ou falsa descrição de informações relevantes, que subsidiaram a expedição da licença;
  - graves riscos ambientais e de saúde;
- 1.3. Qualquer alteração das especificações do projeto deverá ser precedida de anuência do IBAMA;
- 1.4. A renovação desta Licença deverá ser requerida num prazo mínimo de 60 (sessenta) dias, antes do término da sua validade;
- 1.5. Esta Licença Prévia não autoriza início de obras ou supressão de vegetação.

### 2 – Condições Específicas:

- 2.1. Para cumprimento das obrigações previstas no art. 36 da Lei 9985/2000, apresentar o Valor de Referência – VR do empreendimento, com a relação, em separado, dos valores dos investimentos, dos projetos e programas para mitigação de impactos e dos valores relativos às garantias e os custos com apólices e prêmios de seguros pessoais e reais, observando os §§1º e 2º do art. 3º da Resolução CONAMA nº 371/2006.
- 2.2. Obter e encaminhar manifestação do órgão gestor de recursos hídricos competente, quanto à necessidade de outorga referente ao consumo de água para as obras de implantação e operação do Terminal de Rondonópolis, bem como, à execução das obras de arte especiais e demais intervenções em corpos hídricos para implantação da ferrovia.
- 2.3. Apresentar proposta para o cortinamento vegetal do entorno do Terminal de Rondonópolis, com o respectivo cronograma de execução.
- 2.4. Apresentar o Projeto Básico de Engenharia, contemplando: projeto geométrico, de terraplanagem, de drenagem, de obras de arte especial, dos dispositivos de segurança e de sinalização, áreas de apoio, caminhos de serviço, estruturas de contenção, remanejamento de interferências; bem como, os demais elementos de projeto descritos a seguir:
  - 2.4.1 Detalhamento das alternativas específicas (ajuste de traçado e/ou tecnológicas) para a redução de impacto sobre os fragmentos florestais, corpos hídricos, APPs e reservas legais nos locais relacionados na tabela 72 do Estudo, a qual deverá ser atualizada, tendo em vista eventuais alterações no estaqueamento;
  - 2.4.2 Pátios de Cruzamento;
  - 2.4.3 Passagens de Fauna – PFs e Passagens de Gado – PGs;

## CONTINUAÇÃO DAS CONDICIONANTES DA LICENÇA PRÉVIA Nº 418/2011

**2.4.4** Indicação das áreas de apoio (jazidas, caixas de empréstimo, áreas de deposição de material excedente, caminhos de serviço e vias auxiliares), caracterizando aquelas localizadas na faixa de domínio da ferrovia, contemplando: projetos-tipo e mapeamento georreferenciado (poligonal) e descrição do entorno (vegetação, solo, existência de Áreas de Preservação Permanente – APPs, corpos hídricos e demais pontos sensíveis) e projeto de conformação final da área. Deve-se evitar áreas próximas a corpos hídricos e APPs, mais suscetíveis a processos erosivos e movimentos de massa, ou com outro atributo ambiental e/ou social relevante, como os alargamentos de aterro indicados na altura das estacas 9519 e 9527, 11016 e 11028, 11527 e 11530, 11937 e 11939;

**2.4.5** Para os canteiros de obra localizados no interior da faixa de domínio, apresentar mapeamento georreferenciado (poligonal) e “*lay-out*” das instalações, contemplando:

# área total, caracterização de todas as dependências e estruturas, bem como, das atividades a serem realizadas;

# dimensionamento e caracterização detalhada das estruturas e sistemas de controle e proteção ambiental, incluindo projeto de drenagem e sistemas tratamento de efluentes (identificando pontos de lançamento), instalações para segregação e armazenamento de resíduos e, demonstração do atendimento às normas técnicas brasileiras para a instalação de tancagens e postos de abastecimento de combustíveis e óleos lubrificantes, em conformidade com a Resolução CONAMA nº 273/2000.

**2.5.** Apresentar todos os documentos e informações elencados no Art. 5º da Resolução CONAMA nº 273/2000, no que se refere às áreas de tancagem e abastecimento de combustíveis e óleo lubrificante previstas, que incluem tanques de óleo diesel de 350.000L, óleo lubrificante de 50.000L e lubrificante usado de 30.000L, bem como, demonstração do atendimento às normas técnicas brasileiras para tais estruturas.

**2.6.** Obter autorização emitida pelo órgão responsável pela gestão das estruturas que forem interceptadas pelo empreendimento e que necessitem de realocação, verificando a necessidade de obter autorização do órgão de meio ambiente responsável pelo licenciamento dessas estruturas.

**2.7.** Apresentar Plano Básico Ambiental – PBA, contendo o detalhamento dos Planos, Programas e Projetos Ambientais abaixo listados, atendendo às recomendações e considerações do IBAMA. Estes deverão conter, no mínimo: objetivo, metodologia, público-alvo (quando couber), equipe responsável pela execução, ações a serem executadas, cronograma e resultados esperados:

**2.7.1** Programa de Gestão e Supervisão Ambiental (PGSA);

**2.7.2** Plano Ambiental de Construção (PAC);

**2.7.2.1** Subprograma de monitoramento de impactos ambientais nas obras;

**2.7.2.2** Subprograma de gerenciamento de resíduos sólidos e produtos perigosos ao meio ambiente;

**2.7.2.3** Subprograma de monitoramento e controle de efluentes;

**2.7.2.4** Subprograma de monitoramento e controle de processos erosivos;

**2.7.2.5** Subprograma de controle e minimização da supressão da vegetação;

**2.7.2.6** Subprograma de controle e monitoramento de emissões atmosféricas, ruído e vibrações na fase de construção;



## CONTINUAÇÃO DAS CONDICIONANTES DA LICENÇA PRÉVIA Nº 418/2011

- 2.7.2.7 Subprograma de Capacitação de Trabalhadores;
  - 2.7.3 Programa de Monitoramento de Flora e Áreas Úmidas;
  - 2.7.4 Programa de Recuperação e Enriquecimento Florestal de Matas Ciliares, com a utilização de espécies nativas regionais;
  - 2.7.5 Plano de Recuperação de Áreas Degradadas e Passivos Ambientais;
  - 2.7.6 Programa de Plantio Compensatório de Áreas de Preservação Permanente;
  - 2.7.7 Programa de Resgate de Flora;
  - 2.7.8 Programa de Monitoramento de Fauna;
    - 2.7.8.1 Subprograma de Salvamento de Fauna;
  - 2.7.9 Programa de Monitoramento e Mitigação de Atropelamentos de Fauna;
  - 2.7.10 Programa de Monitoramento de Qualidade da Água;
  - 2.7.11 Programa de Monitoramento e Controle de Ruídos na Fase de Operação;
  - 2.7.12 Programa de Prospecção e Resgate Arqueológico;
  - 2.7.13 Programa de Educação Ambiental;
  - 2.7.14 Programa de Comunicação Social e Relação Interinstitucional;
  - 2.7.15 Programa de Indenização, Reassentamento e Desapropriação;
  - 2.7.16 Programa de Apoio à Relocação de Reservas Legais;
  - 2.7.17 Programa de Contratação de Mão de Obra Local;
  - 2.7.18 Programa de Apoio à Elaboração do Plano Diretor de Itiquira;
  - 2.7.19 Programa de Apoio a Atualização do Plano Diretor de Rondonópolis;
  - 2.7.20 Programa de Apoio aos Serviços de Saúde;
  - 2.7.21 Programa de Saúde e Segurança do Trabalho;
  - 2.7.22 Plano Viário de Acesso ao Terminal de Rondonópolis.
- 2.8. Apresentar relatório de execução das ações dos programas ambientais previstas no Estudo para a fase de pré-implantação do empreendimento.
- 2.9. Apresentar manifestação da Secretaria de Vigilância em Saúde vinculada ao Ministério da Saúde – SVS/MS em relação ao Atestado de Condição Sanitária, que deve ser apresentado àquela secretaria, incluindo posicionamento sobre a viabilidade de emissão de Licença de Instalação – LI.
- 2.10. Apresentar manifestação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN sobre os Programas Ambientais e relatórios a ele relacionado, incluindo posicionamento sobre a viabilidade de emissão de Licença de Instalação – LI.
- 2.11. Para subsidiar a emissão da Autorização de Supressão de Vegetação – ASV, o empreendedor deverá apresentar o Inventário Florestal da Área Diretamente Afetada – ADA, incluindo áreas de apoio e caminhos de serviço. Em seu escopo deverá estar contido, no mínimo:

Fis	383
Proc	6633/08
Rubr.	

## CONTINUAÇÃO DAS CONDICIONANTES DA LICENÇA PRÉVIA Nº 418/2011

- 2.11.1** As espécies de interesse presentes na ADA, contendo a metodologia de resgate e transplante, bem como a localização dos viveiros destinados à produção de mudas e locais pré-definidos para a alocação de epífitas;
- 2.11.2** Detalhamento dos levantamentos fitossociológicos, com a comprovação da suficiência amostral. Ressalta-se que deverá ser evitada a apresentação de espécies indeterminadas ou identificadas até o nível de gênero, em virtude de uma eventual ocorrência de espécies ameaçadas. No caso de se manter a impossibilidade da identificação a nível específico de algum táxon, deve ser apresentado um laudo assinado por botânico especialista no grupo em análise, confirmando que a amostra não pertence a nenhuma espécie considerada ameaçada de extinção;
- 2.11.3** Censo das espécies protegidas e ameaçadas, de acordo com a legislação ambiental vigente em todas as esferas;
- 2.11.4** Quantificação da vegetação a ser suprimida, considerando cada tipologia vegetal e seu estágio de sucessão ecológica, incluindo nesta as Áreas de Preservação Permanente, com mapeamento em escala adequada e a previsão do volume de madeira/lenha resultante da supressão de indivíduos arbóreos (m<sup>3</sup> ou st);
- 2.11.5** Equipe técnica elaboradora do estudo com o Cadastro Técnico Federal (CTF) e as devidas Anotações de Responsabilidade Técnica – ARTs;
- 2.11.6** Medidas compensatórias, considerando as diretrizes do Programa de Plantio Compensatório e a reposição florestal exigida no Decreto Federal nº 5975/2006.
- 2.12.** Apresentar estudo quanto ao comprometimento e viabilidade do uso das parcelas das propriedades que serão segmentadas pelo empreendimento, principalmente daquelas menores situadas entre o curso d'água principal e o traçado da ferrovia. Caso seja considerado inviável, essas áreas deverão ser objeto de desapropriação pelo empreendedor.
- 2.13.** As áreas de apoio localizadas fora da faixa de domínio (canteiros de obra, jazidas e Áreas de Deposição de Material Excedente – ADMs) devem ser objeto de licenciamento ambiental junto ao órgão estadual competente, cujas licenças expedidas devem ser encaminhadas ao IBAMA. 

EM BRANCO

Fis	384
Proc	6633/08
Rubr.	



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE – MMA  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA  
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco A, Brasília – DF CEP: 70.818-900  
Tel.: (0xx) 61 3316.1071, Fax: (0xx) 61 3316.1166 – URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 982 /2011/DILIC/IBAMA

Brasília, 23 de setembro de 2011.

À Senhora

**Renata Twardowsky Ramalho Bonikowski**  
Gerente de Licenciamento e Conformidade Ambiental  
América Latina Logística – ALL  
Rua Emílio Bertolini, 100 – Vila Oficinas  
CEP. 82920-030 – Curitiba/PR  
Tel: (41) 2141.8668 / Fax: (41) 2141.7304

Assunto: **Licenciamento Ambiental Ramal de Rondonópolis.**

Senhora Gerente,

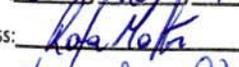
1. No âmbito do licenciamento ambiental da implantação do “Ramal Ferroviário de Rondonópolis, Segmento III do Trecho Alto Araguaia/MT – Rondonópolis/MT da América Latina Logística Malha Norte S. A.” encaminho a Licença Prévia nº 418/2011, com validade de 02 (dois) anos.
2. Informo que, de acordo a Resolução CONAMA nº 006/1986, o empreendedor deve publicar o recebimento da referida Licença Prévia em um prazo máximo de 30 (trinta) dias no Diário Oficial da União e em jornal de grande circulação. A não publicação desta licença no prazo estipulado pode levar à sua suspensão e/ou cancelamento.
3. Informo, ainda, que o Projeto de Engenharia e o Plano Básico Ambiental – PBA deverão ser elaborados e apresentados de acordo com as recomendações e considerações constantes do Parecer Técnico nº 130/2011 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, compiladas em anexo.

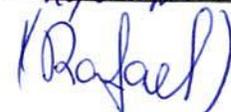
Atenciosamente,

  
**EUGÊNIO PIO COSTA**  
Diretor de Licenciamento Ambiental  
Substituto

**RECEBIDO**

Em: 23/09/11

Ass: 



## ANEXO

### **Projeto de Engenharia relativo à implantação do Segmento III do Ramal de Rondonópolis**

Este deverá ser apresentado com a respectiva plotagem (Geométrico e de Drenagem), em planta e perfil, sobre imagens de satélite atualizadas georreferenciadas ou aerofotocartas (em escala horizontal 1:2.000 e escala vertical 1:200) e em formato A3, com a respectiva descrição, com apoio de mapeamento complementar quando necessário, e considerando:

- Cronograma físico atualizado de execução das obras;
- Seções transversais (dimensões do offset e limites da faixa de domínio) em toda a sua extensão, bem como, seções tipo da plataforma da ferrovia;
- Identificação e caracterização das obras de infraestrutura necessárias para a implantação/operação do empreendimento como: estradas de acesso, modificações e remodelação urbana e viária local;
- Caracterização e localização georreferenciada de todas as obras de arte corrente (OACs) e especiais (OAEs) e dispositivos de drenagem superficial e subterrânea, com memória de cálculo do respectivo dimensionamento e projetos-tipo (túneis, viadutos, pontes, passagens inferiores, passagens superiores, passarelas, dentre outros) – recomenda-se que as capacidades de projeto dos bueiros atendam a vazões associadas a tempos de recorrência de 50 anos, operando como canal;
- Detalhamento dos métodos construtivos, avaliando a possibilidade de modificação da tecnologia para passagem da ferrovia em áreas úmidas, com a substituição de aterramento por passagens suspensas, na forma de galerias ou pontilhões, bem como, indicar a necessidade da implantação de dutos de conexão para a livre passagem da água sob os aterros e rebaixamento do lençol freático, considerando as áreas com favorabilidade de inundações, como a microbacia do Rio Itiquira, ao sul do Segmento e as associadas às várzeas do Rio Ponte de Pedra;
- Detalhamento dos locais onde serão implantados contra-trilhos;
- Volumes de terraplenagem e de remoção/movimentação de solo e rochas, compreendendo cortes, aterros, jazidas, áreas de empréstimo e áreas de deposição de material excedente;
- Identificar os locais onde serão adotados métodos de desmonte de rocha com explosivos em áreas próximas a ocupações humanas, definindo os procedimentos a serem seguidos;
- Na locação de áreas de apoio (jazidas, caixas de empréstimo, áreas de deposição de material excedente, caminhos de serviço e vias auxiliares), deve-se privilegiar áreas já desmatadas e distanciadas de áreas sensíveis - Ainda, deverá ser realizada a prospecção geotécnica das áreas em conformidade com manuais e métodos de ensaios estabelecidos pelo órgão competente, afim de assegurar a qualidade necessária do material para os devidos fins.

Fis	385
Proc	663308
Rubr	

**Recomendações aos Planos e Programas Ambientais relativos à implantação do segmento  
III do Ramal de Rondonópolis**

**Plano Ambiental de Construção (PAC):**

Subprograma de gerenciamento de resíduos sólidos e produtos perigosos ao meio ambiente

1. Definir as destinações a serem adotadas para cada tipo de resíduo gerado, incluindo as peças substituídas da manutenção, tendo em vista levantamento de empresas licenciadas no local, ao tempo em que se especifique os casos em que não houver disponibilidade local para encaminhamento, com as medidas a serem tomadas em substituição.
2. Assegurar que as estruturas temporárias previstas em frentes de obra mais afastadas atendam às mesmas premissas apresentadas para as unidades de apoio fixas.
3. Observar a Lei nº 12.305/2010, a qual Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos, no que couber.

Subprograma de monitoramento e controle de efluentes

1. Promover a adequação do Programa em conformidade com a Resolução CONAMA nº 430/2011, no que couber.
2. Incluir na rede de monitoramento todos os efluentes potencialmente poluidores, além dos esgotos.
3. Definir a destinação dos resíduos gerados pela utilização de banheiros químicos em frentes de obra, tendo em vista a disponibilidade local de empresas especializadas e Estação de Tratamento de Esgoto.

Subprograma de monitoramento e controle de processos erosivos

1. Apresentar subprograma estruturado conforme descrito no estudo, contendo catalogação de locais com base no levantamento das áreas sensíveis à ocorrência desses processos, considerando o mapa de susceptibilidade à ocorrência de processos erosivos.
2. Estabelecer medidas preventivas diferenciadas, como a restrição da abertura de caminhos de serviço e instalação de áreas de empréstimos e de deposição de material excedente nos segmentos mais críticos, entre outras, sobretudo na porção norte do trecho e demais locais destacados no diagnóstico de risco geoambiental e de suscetibilidade a erosão, como nas bordas superiores das escarpas e rampas iniciais das drenagens.

**Programa de Recuperação de Áreas Degradadas e Passivos Ambientais:**

1. No escopo do programa deverá constar, caso sejam executadas atividades de recuperação no interior de áreas protegidas, esta deve ser feita consulta prévia aos órgãos gestores dessas áreas, de forma que as medidas de recuperação das áreas degradadas (seleção de espécies a serem utilizadas, por exemplo) nestes locais sejam realizadas com as considerações contributivas dos órgãos gestores, quando for possível.
2. Deverá ser realizado o levantamento em campo de cada um dos pontos de ocorrência de passivos ambientais, para as etapas subsequentes de implantação do empreendimento e para que se detalhem os procedimentos de recuperação a serem empregados.

**Programa de Plantio Compensatório de Áreas de Preservação Permanente**

1. As medidas de definição de plantio compensatório deverão considerar a proporção de compensação de área em função da conectividade biológica. Deverão também ser apresentadas as áreas de plantio já definidas, visando a sua análise e aprovação anteriormente à emissão da Autorização de Supressão de Vegetação – ASV.

### **Programa de Resgate de Flora**

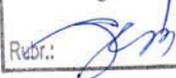
1. Deverão constar quais são as espécies de interesse presentes na Área Diretamente Afetada – ADA, contendo a metodologia de resgate e transplante, bem como a localização dos viveiros destinados à produção de mudas e locais pré-definidos para a alocação de epífitas

### **Programa de Recuperação e Enriquecimento Florestal de Matas Ciliares, com a utilização de espécies nativas regionais**

1. Deverão ser objeto deste Programa apenas as APPs que possuam potencial de conectividade entre os fragmentos de vegetação, visando a minimização do efeito barreira e o consequente isolamento das populações de fauna e flora. Deverão ser identificados os locais, levando em consideração o levantamento dos fragmentos florestais existentes.
2. Apresentar, na caracterização executiva do programa, os tratos culturais, espécies utilizadas, entre outros, além dos locais escolhidos (com relatório fotográfico) para a execução das ações de recuperação vegetal, discriminando para cada área qual a forma de atuação escolhida (se “regeneração natural” ou “modelos de plantio para restauração vegetal”). Encaminhar ao IBAMA Relatórios Anuais de acompanhamento do programa, apresentando a situação em que se encontra a execução do programa em cada região escolhida, seguida de relatório fotográfico.
3. Para a execução do Programa, deverá ser considerada a metodologia disposta na Resolução CONAMA nº 429/2011.
4. As planilhas de campo a serem utilizadas nas ações de monitoramento deverão ser enviadas ao IBAMA junto aos Relatórios Anuais, no formato de anexo digital.

### **Programa de Monitoramento de Fauna**

1. Além do monitoramento das espécies bioindicadoras, deverá ser continuado o monitoramento dos grupos faunísticos já estudados, inclusive com a utilização do mesmo desenho, metodologias e esforços amostrais, visando à possibilidade de comparação dos dados do levantamento de fauna (pré-implantação) com os dados do monitoramento (implantação e operação).
2. Como o método de “*funil traps*” mostrou-se ineficaz, contemplando uma parcela insignificante da fauna local, este deverá ser excluído como metodologia de amostragem.
3. Deverão ser continuadas as amostragens nas duas áreas (Cerrado e Floresta Galeria) objeto do levantamento de fauna do diagnóstico ambiental, selecionadas pelo grau de conservação e pensando-se no monitoramento a longo prazo dos impactos do empreendimento. Caso o empreendedor ache pertinente, poderá sugerir a inclusão de novas áreas.
4. Para a fase de Monitoramento de Fauna deverão ser apresentadas para todos os grupos, obrigatoriamente, as curvas de acumulação de espécies estimada (originada pelo estimador de riqueza Jackknife) e efetivamente amostrada. As curvas do coletor deverão ser apresentadas separadamente para cada metodologia utilizada, bem como a curva para a totalidade das metodologias.
5. Para a elaboração do programa (como também nos relatórios de acompanhamento) deverá ser realizada uma avaliação criteriosa das curvas de acumulação de espécies geradas (em cada sítio) especificamente para cada metodologia amostral, para a adequação de seus esforços amostrais, como até das metodologias propriamente ditas, visando um incremento na possibilidade de detecção das espécies.

Fis	386
Proc	6633/08
Rebr.	

### **Programa de Monitoramento e Mitigação de Atropelamentos de Fauna**

1. O programa a ser apresentado deverá contemplar, obrigatoriamente, a metodologia definida no âmbito da Licença de Operação – LO da ALL Malha Oeste, que visa à padronização do monitoramento dos atropelamentos de fauna nas malhas ferroviárias concedidas à ALL.
2. O monitoramento da utilização das Passagens de Fauna – PFs deverá ser detalhado, além da determinação dos pontos críticos de atropelamentos, correlacionando os mesmos com a existência de ambientes naturais remanescentes (fragmentos de mata) e rios nas proximidades; e com a presença ou ausência de Passagens de Fauna.

### **Programa de Monitoramento de Qualidade da Água**

1. Promover as complementações/adequações do Programa, em conformidade com a Resolução CONAMA nº 430/2011, que dispõe sobre as condições e padrões de lançamento de efluentes, complementa e altera a Resolução CONAMA nº 357/2005.
2. Identificar os locais de lançamento de efluentes do Terminal de Rondonópolis e apresentar estimativa quantitativa e qualitativa de alteração da qualidade do corpo hídrico Córrego da Onça à jusante dos lançamentos de efluente, visando a sua conformidade com os parâmetros de referência estabelecidos na Resolução CONAMA nº 357/2005, tendo em vista a respectiva Classe de enquadramento.
3. Incluir na rede de monitoramento todos os efluentes potencialmente poluidores, ao tempo em que seja estabelecido o monitoramento na entrada (neste caso visando avaliar a eficiência do sistema como um todo) e na saída da ETE e ETEL e nas lagoas de infiltração do Terminal de Rondonópolis.
4. Incluir na rede de monitoramento de qualidade da água o Corpo Hídrico Córrego da Onça, e aqueles interceptados pelos pátios ferroviários, além de demais corpos hídricos considerados relevantes para gerenciamento dos impactos do empreendimento.
5. Estabelecer e descrever sistema de tratamento de efluentes industriais a ser implantado nos lotes 15/16, estimando a quantidade e qualidade dos efluentes tratados a serem gerados, onde está prevista a instalação de indústria de biodiesel.

### **Programa de Controle e Compensação de Emissões Atmosféricas**

1. Esclarecer o período da fase de operação cujas emissões de gases estufa se pretende compensar.
2. Apresentar estimativas quantitativas e prever o cadastramento das emissões atmosféricas do Terminal de Rondonópolis como um todo na fase de operação, incluindo os empreendimentos de terceiros, avaliando as alterações esperadas nos padrões de qualidade do ar no local, fazendo-se referência aos limites estabelecidos pela Resolução CONAMA nº 03/1990, indicando as condições de desempenho estabelecidas para cada fonte identificada e as medidas de monitoramento e controle a serem adotadas no âmbito da Gestão Ambiental do Terminal como um todo e, dos empreendimentos específicos conforme sua tipologia, em especial no que tange ao processo de secagem de grãos, para os quais deve-se:
  - Caracterizar qualitativa e quantitativamente os potenciais combustíveis a serem utilizados nas fornalhas associadas aos processos de secagem de grãos, com indicação das possíveis origens, e detalhar a metodologia operacional e os critérios de controle a serem adotados na entrada destes insumos no terminal como um todo, incluídas as instalações sob responsabilidade de terceiros.

### **Programa de Monitoramento e Controle de Ruídos na Fase de Operação**

1. Especificar os pontos que serão adotados para a campanha de medição prevista para a fase de instalação, considerando sobretudo o entorno do Terminal de Rondonópolis, bem como propor a realização de campanhas periódicas durante a operação, tendo em vista o aumento do volume operacional de movimentação de locomotivas e de carga e descarga no Terminal.

### **Programa de Educação Ambiental**

1. Deverá ser apresentado o conteúdo programático de cada linha de ação, além do material didático a ser utilizado, o qual deverá ser elaborado utilizando-se linguagem adequada a realidade social do público-alvo da ação a ser implementada.

### **Programa de Comunicação Social e Relação Interinstitucional**

1. Recomenda-se dar atenção especial aos proprietários e moradores das propriedades interceptadas pelo empreendimento.
2. Estabelecer interlocução com os proprietários das áreas interceptadas, de modo a buscar soluções que minimizem as interferências durante a fase de implantação, como o melhor período ou horário para circulação das máquinas, acessos alternativos, entre outros.
3. Estabelecer canal de comunicação com os caminhoneiros durante a fase de operação, visando avaliar a adequação na infraestrutura de apoio do Terminal de Rondonópolis.
4. Deverá ser encaminhado exemplar do material de divulgação a ser utilizado, o qual deverá ser elaborado utilizando-se linguagem adequada a realidade social do público-alvo da ação a ser implementada.
5. Deverão ser previstas outras formas de divulgação de informação não escrita nas ações implementadas junto à população com baixo índice educacional.

### **Programa de Indenização, Reassentamento e Desapropriação**

1. Encaminhar informações relativas àquelas propriedades interceptadas que não constam na relação apresentada no estudo, informando quais propriedades não serão mais interceptadas pelo empreendimento e demais informações julgadas pertinentes.
2. Informar se as edificações localizadas na Fundação MT, entidade privada voltada à produção de sementes que ocupa parte da propriedade da Agropecuária Maggi, serão realocadas.

### **Programa de Saúde e Segurança do Trabalho**

1. Após o encaminhamento do PBA ao IBAMA, o empreendedor deverá encaminhar cópia desse programa à central sindical a qual o sindicato da categoria majoritária no empreendimento está filiada, que terá a oportunidade de se manifestar no prazo de 30 dias, durante os quais todas as etapas do licenciamento terão prosseguimento, de acordo com o previsto na Portaria MMA IBAMA nº 259/09.
2. Esse programa deverá incluir as seguintes medidas previstas no Estudo:
  - Verificação diária dos locais onde pode ocorrer proliferação de vetores;
  - Implantação de ambulatório no canteiro de obras;
  - Estabelecimento de contatos com os centros de referência sobre as doenças endêmicas localizados em Cuiabá/MT e em Campo Grande/MS, nos casos mais graves ou que houver dúvidas quanto ao diagnóstico.

Fis	387
Proc	6633/08
Rubr.	

### **Programa de Gerenciamento de Riscos e Plano de Ação de Emergência**

1. Seguir as diretrizes estabelecidas por meio da Nota Técnica nº 124/2011 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.
2. Complementar o EAR, PGR e PAE, considerando o complexo como um todo, o que incluiria as instalações/operações de responsabilidade da ALL, bem como, aquelas operadas por terceiros, tendo em vista os riscos associados a todas as cargas e substâncias previstas de serem armazenadas/movimentadas e suas respectivas localizações, sobretudo em detrimento de áreas de maior sensibilidade ambiental no entorno.
3. Complementar e apresentar em diagrama unifilar, os pontos notáveis ao logo do empreendimento, considerando os aspectos a seguir: acompanhamento paralelo da ferrovia com o Ribeirão Ponte de Pedra, RPPN João Basso, Parque Estadual Dom Osório Stoffel, vulnerabilidade de aquíferos, cruzamentos com linhas de transmissão e cabo ótico, passagens úmidas (Rio Cabeceira da Anta e Córrego Cachoeira), trechos com presença de vegetação densa, fragmentos de cerrado, demais pontes e corpos hídricos principais, passagem em nível inferior sobre a BR-163.
4. Promover a revisão do EAR a cada 3 anos (conforme proposto), visando identificar e readequar eventuais modificações de projeto, materiais e equipamentos, ou quando da alteração/ampliação da via permanente ou renovação da licença ambiental e apresentar os resultados ao IBAMA.
5. Descrever os resultados obtidos e as medidas tomadas em função das auditorias previstas a cada cinco anos para verificar a eficácia do PGR.
6. Incluir no PGR um Plano de Comunicação de Riscos – PCR, conforme padrão existente para outros trechos operados pela ALL.
7. Apresentar eventuais revisões do PGR/PAE em relatórios anuais.
8. Estabelecer no âmbito dos procedimentos de resposta, a comunicação à Coordenação Geral de Emergências Ambientais do IBAMA – CGEMA, sem prejuízo de demais instâncias do IBAMA, no que couber.

### **Projeto de Implantação de Acessos e Passagem de Gado – PG nas Propriedades Interceptadas pelo Empreendimento**

1. Deverá ser discutido com cada proprietário o local de implantação dos acessos, considerando as possibilidades técnicas viáveis, bem como a possibilidade de reordenamento espacial do uso das fazendas, visando evitar segmentação dessas parcelas produtivas e reduzir o número de Passagens de Gado – PGs e cruzamentos de acessos com a ferrovia.
2. Deve-se considerar ainda se nas áreas fragmentadas entre a ferrovia e o curso d'água predominam APPs ou Áreas de Reserva Legal. Nesses casos deve-se avaliar se é viável ou realmente necessária a implantação de PGs.
3. Assegurar que a localização das Passagens em Nível – PNs no interior das propriedades considere a minimização do impacto de ruídos sobre as residências, tendo em vista o acionamento obrigatório de buzina quando da transposição da PN pela composição ferroviária.
4. Otimizar ao máximo o quantitativo de PNs, efetuando a junção de acessos existentes, quando possível, e observando que o espaçamento mínimo entre PNs proposto pela ALL é de 2,5km, ou seja, acima do 1,5km previstos na Norma NBR-15680/2009, otimizando a fluência do tráfego dos comboios ferroviários e minimizando os riscos e o impacto de ruídos. A impossibilidade de implantação de Passagens em Desnível – PDs deverá ser tecnicamente justificada.

5. Nos casos de implantação de PNs deverão ser adotadas medidas que minimizem os riscos que lhe são inerentes, buscando proporcionar aos seus usuários uma travessia segura e confiável, o que implica na implantação de sistemas de sinalização/proteção adequados, incluindo a ferrovia e a rodovia.

A



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

Fis	388
Proc	6633/08
Rubr.	<i>[assinatura]</i>

## TERMO DE ANEXAÇÃO DE DOCUMENTOS

Estão sendo anexados ao presente processo os seguintes documentos:

- # Relatório de Vistoria nº 037/2011/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, finalizado em 22/09/2011;
- # Carta nº 315/GMA/2011 – ALL, protocolada em 26/09/2011;
- # Carta nº 316/GMA/2011 – ALL, protocolada em 26/09/2011;
- # Carta nº 320/GMA/2011 – ALL, protocolada em 26/09/2011;

Estes documentos estão sendo anexados em 03 de outubro de 2011, fora de ordem cronológica, uma vez que este processo se encontrava retido na DILIC para emissão de Licença Prévia.

*[assinatura]*  
**GIULIANA COUSIN BERGHELLA**  
ANALISTA AMBIENTAL – MATRÍCULA 1365161  
TÉCNICA RESPONSÁVEL PELO PROCESSO – TRP

EM BRANCO

Fis 389  
Proc 6633/08  
Rubr: gm



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

**RELATÓRIO DE VISTORIA Nº 037/2011/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA**

**Das Técnicas:** Giuliana Cousin Berghella – Analista Ambiental  
Lilian Martins – Analista Ambiental  
Patrícia Fernandes da Silva Correia – Analista Ambiental

**Ao Coordenador:** Marcus Vinícius Leite Cabral de Melo  
COTRA/CGTMO/DILIC

**Assunto:** Vistoria realizada entre os dias 16 e 18/05/2011 nos Segmentos I, II e III da ALL – América Latina Logística Malha Norte S.A.

**Processos:** 02001.000616/1996-30 e 02001.006633/2008-11

**INTRODUÇÃO**

Em continuidade ao processo de licenciamento ambiental para expansão da malha ferroviária norte, sob concessão da ALL – América Latina Logística Malha Norte S.A., entre os dias 16 e 18 de maio de 2011 foi realizada vistoria nas obras de implantação da ferrovia entre os municípios de Alto Araguaia e Rondonópolis, Estado de Mato Grosso, incluindo a realização de Audiência Pública em Rondonópolis.

A expansão da malha ferroviária norte sob concessão da ALL foi dividida em 3 segmentos. O licenciamento ambiental desses segmentos bem como a execução das obras, encontram-se na seguinte fase:

- Segmento I – referente à implantação da ferrovia entre a estaca 0 (km 500,4) e a estaca 659 (km 513,6) do projeto executivo, localizado no município de Alto Araguaia/MT. As obras, que se encontram finalizadas, foram amparadas pela Licença de Instalação nº 616/09, emitida em 18/05/2009, com validade de 2 anos;
- Segmento II – referente à implantação da ferrovia entre a estaca 659 (km 513,3) e a estaca 8.783 (km 676,1) do projeto executivo, localizado entre os municípios de Alto Araguaia/MT e Itiquira/MT. As obras estão em andamento e sua execução esta amparada pela LI nº 668/09, emitida em 02/12/2009, com validade de 2 anos;
- Terminal de Itiquira – referente à implantação do Terminal Ferroviário de Itiquira, localizado entre os km 612+5 e 617+820 do Segmento II. As obras estão em andamento e sua execução está amparada pela LI nº 762/10, emitida em 28/12/2010, com validade de 2 anos;
- Segmento III – referente à implantação de 74km de ferrovia entre os municípios de Itiquira/MT e Rondonópolis/MT, incluindo a construção do Terminal Ferroviário de Rondonópolis. O EIA/RIMA referente à implantação desse segmento encontra-se em análise pelo IBAMA para fins de emissão de Licença Prévia. Entre os dias 17 e 18 de maio foram realizadas vistoria nesse segmento e Audiência Pública em Rondonópolis referente à implantação desse empreendimento.

6  
gm  
1/22

## DESENVOLVIMENTO DA VISTORIA

No dia 16/05/2011 foi realizado sobrevoo no Segmento III e visita ao viveiro de mudas em Itiquira/MT. No segundo dia, foi feita vistoria no trecho em obras do Segmento II, entre as estacas 3.710 e 5.600. À noite foi realizada Audiência Pública referente a implantação do Segmento III. No último dia foi realizada vistoria no Segmento I (entre as estacas 89 a 659) e parte inicial do Segmento II (entre as estacas 659 e 996). A seguir serão detalhados os aspectos identificados em cada um dos segmentos vistoriados.

### Viveiro de mudas

Foi realizada visita ao viveiro de mudas localizado em Itiquira (Figuras 01 a 05), o qual há 6 meses é mantido pela ALL em parceria com a Prefeitura, que cedeu o terreno e recebe 10% da produção das mudas. De acordo com informações do empreendedor, as sementes do viveiro são adquiridas por meio de campanhas de coleta nas escolas e do Programa de Resgate de Germoplasma. As mudas da ALL são destinadas a recomposição das Áreas de Preservação Permanente – APPs, plantio na faixa de domínio e serão destinadas para o Programa de Plantio Compensatório, que encontra-se em análise pelo IBAMA.

### Terminal de Itiquira

As obras de terraplanagem e de execução dos cortes e aterros relativas à implantação da plataforma férrea (Figura 07), balança e tulha (Figuras 08, 14, 15 e 16) já foram iniciadas pela empreiteira contratada pela ALL. Até o momento apenas a empresa Seara Grãos iniciou a implantação da estrutura (tombador, silo e estrutura que será utilizada como alojamento durante as obras e que futuramente será utilizada como sede administrativa da empresa – Figuras 09 a 13).

Para a execução da obra, foi instalado um alojamento provisório, uma usina de concreto (Figura 17), uma pequena central de resíduos (Figura 19) onde apenas eram depositados sacos de cimentos, uma central de armações e carpintaria (Figura 18) e uma serralheria. Os resíduos metálicos estão sendo depositados à céu aberto e são revendidos como sucata (Figura 20).

A Companhia Ambiental, empresa responsável pela execução dos programas ambientais desse segmento, nos informou que será implantada outra central de resíduos, em substituição àquela existente, a fim de possibilitar o armazenamento de todos os resíduos gerados durante as obras. Observou-se a circulação de caminhões pipa executando a umidificação dos caminhos de serviço para o controle da geração de poeiras.

O acesso ferroviário ao Terminal de Itiquira está sendo implantado em plataforma ferroviária dupla (inclusive sob o viaduto rodoviário) onde será instalado o Pátio de Itiquira. Para acesso à tulha de carregamento existirá uma terceira linha férrea.

### Segmento I

A validade da LI referente à esse empreendimento expirou no dia 18 de maio, porém as obras nesse segmento encontram-se finalizadas, o que possibilitou o deslocamento nesse percurso por meio de locomotiva. Desta forma, a vistoria nesse segmento irá subsidiar a análise de inclusão desse segmento na Licença de Operação referente à ALL Malha Norte.

Foram identificados pequenos processos erosivos dentro da faixa de domínio ao longo do percurso, a maioria deles relacionados aos dispositivos de drenagem, os quais relacionamos na tabela abaixo.

Estaca	Lado (Sentido Itiquira)	Figuras
97	Direito	62
98	Esquerdo	63
128	Esquerdo	70
131	Esquerdo	71
158	Esquerdo	76
272	Direito	78
504	Esquerdo	83

b

Fis	390
Proc	6633/08
Rubr.	

O IBAMA solicitou a recuperação desses passivos, naqueles pontos que ainda não havia sido iniciada as atividades de manutenção, e a posterior revegetação da área, para possibilitar a inclusão deste trecho na LO existente.

Foi observada uma pegada de anta (*Tapirus terrestris*) na estaca 99, do lado esquerdo (sentido crescente do estaqueamento) da linha férrea (Figura 64).

Na estaca 125 foi identificada uma antiga área de empréstimo (empresa AGRENCO) em processo de recuperação localizada na porção superior do corte da plataforma férrea, dentro dos limites da faixa de domínio (Figuras 66 a 69). Verificou-se que foi iniciada a atividade de revegetação nessa área; no entanto, em decorrência da implantação de linha de energia elétrica interceptando essa área, o empreendedor nos informou que não poderá ser realizada revegetação abaixo dos postes por questão de segurança da rede elétrica.

Além disso, o empreendedor nos informou que a área onde foi realizada a revegetação está sendo utilizada como via de acesso a uma fazenda, o que está prejudicando o crescimento da vegetação. O IBAMA indicou à empresa o cercamento da faixa de domínio e a colocação de placas, indicando que o local encontram-se em processo de recuperação.

Pôde ser observada a Fábrica de Dormentes (Figuras 73 a 75), licenciada pelo Órgão Estadual de Meio Ambiente. Para o carregamento dos dormentes foi implantado um Pátio de Carregamento. Existe também um pátios de estocagem de dormentes e material de fixação.

Na Estaca 158, localizado no início do pátio de carregamento da fábrica de dormentes, verificou-se um processo erosivo entre as linhas, logo após a Aparelho de Mudança de Via – AMV da 2ª linha. O IBAMA solicitou adoção de medidas para recuperação da área, incluindo adequação da rede de drenagem e a implantação de dispositivos que minimizem este impacto.

Foi observada uma Passagem em Nível – PN na estaca 152, que dá acesso à Fábrica de Dormentes (Figura 72).

Também foi identificada uma PN na estaca 292 (Figura 79), que intercepta a “diretriz” da Rodovia MT-299 (rodovia não pavimentada). O IBAMA irá avaliar a possibilidade de manutenção desta travessia em nível, bem como as medidas de prevenção de riscos associadas. Ressalta-se que não existe a possibilidade de implantação de uma Passagem Inferior – PI, apenas de um viaduto rodoviário (Passagem Superior – PS).

Na estaca 420, há um “pulmão” de armazenamento de trilhos na faixa de domínio (lado direito no sentido Itiquira/MT – Figura 82) que estão sendo utilizados para a implantação da ferrovia. Estão sendo utilizados trilhos tipo UIC 60, em barras soldadas de 325m (TLS – Trilho Longo Soldado).

O empreendedor irá encaminhar relatório com informações sobre a recuperação desses processos erosivos, restando ao IBAMA à avaliação do cumprimento das condicionantes para inclusão desse segmento na Licença de Operação referente à operação da ALL Malha Norte.

## Segmento II

A vistoria foi realizada entre as estacas 3.710 e 5.600, onde o deslocamento sobre a plataforma foi realizado por meio de automóvel disponibilizado pelo empreendedor, e entre as estacas 659 e 996, onde o deslocamento foi realizado por meio de locomotiva.

Entre as estacas 659 e 996, as atividades de implantação de infraestrutura e superestrutura encontram-se praticamente finalizadas. Entre as estacas 3.710 e 4.365 as obras já foram iniciadas, encontrando-se em estágios diversos de implantação. Entre as estacas 4.365 e 5.150, os cortes e aterros da plataforma férrea foram executados, os dispositivos da rede de drenagem (bueiros e canaletas de concreto) já foram implantados e já foi iniciada a revegetação dos taludes de corte e aterro. Entre as estacas 5.150 e 5.600, os cortes e aterros da plataforma férrea foram executados e já foi iniciada a revegetação dos taludes e implantação da rede de drenagem (bueiros).

Verificou-se que foram utilizadas duas técnicas distintas para a revegetação dos taludes de corte e aterro: hidrossemeadura (Figura 30) e semeadura em pequenas covas. No entanto, como a segunda técnica não apresentou resultado satisfatório, causando desestabilização dos taludes em alguns

6 

pontos (Figuras 26 e 27), o empreendedor nos informou que nos taludes onde se empregou essa técnica a atividade de revegetação será refeita, utilizando-se a técnica de hidrossemeadura.

Para a elaboração do projeto ferroviário foi realizado o balanço de massas, consequentemente otimizando os serviços de terraplenagem. Observou-se *in locu* que uma das técnicas utilizadas foi a execução de plataformas em corte com larguras superiores às de aterro. Dessa forma, para a implantação do empreendimento não foi necessária a utilização de jazidas e bota-foras.

Foram identificadas PNs nas estacas 729, 4871 e 4950, em virtude da segmentação das fazendas com a implantação da ferrovia. O IBAMA irá avaliar a possibilidade de manutenção desta travessia em nível, bem como as medidas de prevenção de riscos associadas.

O empreendedor nos informou que o material lenhoso resultante da atividade de supressão vegetal está sendo armazenado e que está aguardando a emissão do DOF para realização do transporte desse material (Figura 45). Em relação a isso, o empreendedor nos solicitou a possibilidade de iniciar o transporte do material que já se encontra armazenado antes do finalizar as atividades de supressão em todo o segmento, uma vez que há um volume considerável de material lenhoso que em parte está armazenado a céu aberto nas áreas das fazendas existentes ao longo do segmento, e que, com o início do período das secas, surge o risco de ocorrência de incêndios, podendo ocasionar a perda desse material.

Ao longo do segmento vistoriado identificou-se o andamento das seguintes Obras de Arte Especial – OAE e Obras de Arte Corrente – OAC:

- Estaca 996 (Figuras 91 a 102) – Nesse ponto foi implantado aterro em terra armada, considerado um dos maiores do país, para transposição de vale. Para transposição do curso d'água, foi implantada galeria em formato de U invertido, possibilitando a passagem do curso d'água e passagem seca de fauna, em terreno natural, de ambos os lados do rio. No lado direito dessa obra (sentido Itiquira/MT), fora dos limites da faixa de domínio, identificou-se um processo erosivo de grandes proporções que se encontra em processo de recuperação pelo empreendedor, tendo em vista os riscos que esse passivo representa para a estabilização da plataforma férrea. Foi realizada a conformação do terreno com a implantação de bermas visando a maior estabilidade do solo e a redução os riscos de escorregamento. Em seguida foi realizado o plantio de 5.000 mudas. Do outro lado da plataforma, também está sendo realizada recuperação de processo erosivo, estabilização de talude e plantio de mudas;
- Estaca 3718 (Figuras 54 a 58) – Está sendo implantada uma ponte, com 20 metros de altura na porção central, para transposição de vereda. Já estão sendo finalizadas a implantação dos 3 pilares de sustentação e iniciada a execução da terra armada para o encabeçamento da ponte;
- Estaca 4.200 (Figuras 46 a 51) – Está sendo implantada uma ponte de 370 metros, com 40 metros de altura na porção central, para transposição de área de vale onde há um fragmento de vegetação de proporção considerável, formando um corredor ao longo do curso d'água. Os 12 pilares de sustentação encontram-se em fase final de implantação e já foi iniciado o deslocamento da estrutura metálica que irá sustentar a implantação do superestrutura. A terra armada que irá ser utilizada para o encabeçamento da ponte, encontra-se em estágio avançado de implantação. A implantação desta estrutura possibilitou a redução da intervenção da ferrovia sobre APP, possibilitando a manutenção da conectividade da flora e da fauna existente nesse ambiente.
- Estaca 4.365 (Figuras 41 a 44) – Foi implantada PS na intersecção do traçado da ferrovia com estrada municipal;
- Estaca 5.600 (Figura 06) – Está sendo implantada PS na intersecção do traçado da ferrovia com a rodovia MT 299, adjacente à área do Terminal de Itiquira/MT. Foi implantado desvio da rodovia, o qual se encontra bem sinalizado. Já foram iniciadas as atividades de terraplenagem e concretagem da laje de concreto armado do radier. Neste local, a plataforma férrea permitirá a passagem de 2 linhas sob a rodovia (Pátio de Cruzamento de Itiquira).

Ao longo do segmento vistoriado identificou-se a implantação de Passagens de Fauna – PFs, nas estacas 4412 (Figuras 37 a 39), 4302 (Figura 50), 981 (Figura 94), além da galeria Ecológica

b 

Fls	391
Proc	6633/08
Rubric	<i>JM</i>

implantada na estaca 992 (Figuras 98 a 101). No interior da PF da estaca 4412 foi observada uma pegada de canídeo, possivelmente lobo-guará (*Chrysocyon brachyurus*) e no interior da Galeria Ecológica foram observadas diversas pegadas de animais de pequeno porte.

### Segmento III

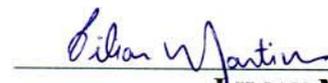
Esse segmento compreende o projeto de implantação de 74km de ferrovia que irá ligar os municípios de Itiquira a Rondonópolis, no Estado do Mato Grosso. A vistoria nesse segmento foi realizada por meio de sobrevoo em aeronave disponibilizada pelo empreendedor.

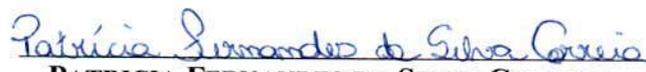
O traçado do projeto percorre paralelamente ao Rio Ponte de Pedra, caracterizado pelo relevo de leve a levemente ondulado e o uso do solo predominantemente agrícola, interceptando áreas de produção extensiva grãos, notadamente na parte inicial do segmento. Também foi identificado que o traçado do projeto irá interceptar alguns fragmentos florestais, mais significativos no final do segmento. Não foram identificados aglomerados populacionais interceptados pelo empreendimento.

À Consideração Superior,

Brasília, 22 de setembro de 2011.

  
GIULIANA COUSIN BERGHELLA  
Analista Ambiental

  
LILIAN MARTINS  
Analista Ambiental

  
PATRICIA FERNANDES DA SILVA CORREIA  
Analista Ambiental

DE ACORDO,

EM 23.9.2011

  
Marcus Vinicius L. C. de Melo  
Coordenador de Licenciamento de Transportes,  
Rodovias e Ferrovias  
CONTRACGTMODLIC/BAMA

ANEXO FOTOGRÁFICO



**FIGURA 01** – Viveiro de mudas implantado pela ALL em área cedida pela Prefeitura de Itiquira.



**FIGURA 02** – Viveiro de mudas implantado pela ALL em área cedida pela Prefeitura de Itiquira.



**FIGURA 03** – Mudanças de ipê roxo.



**FIGURA 04** – Mudanças de buriti.



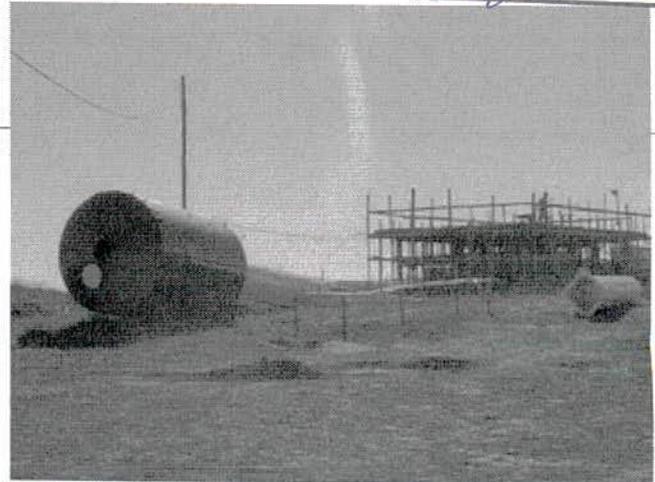
**FIGURA 05** – Carregamento de mudas prontas para o plantio.



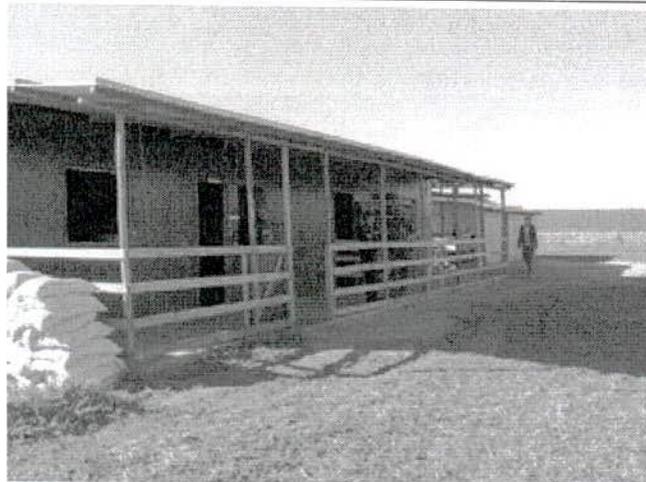
**FIGURA 06** – Passagem Superior – PS (MT-299) em implantação ao lado do Terminal de Itiquira. Linha férrea será dupla (Pátio de Itiquira).



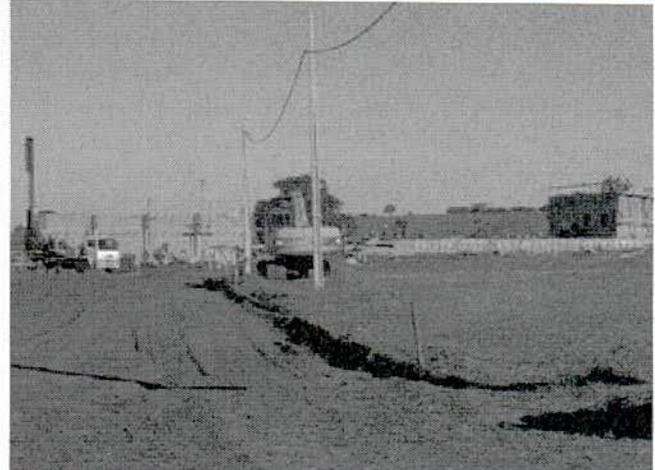
**FIGURA 07** – Plataforma dupla (futuro Pátio de Itiquira) já implantada.



**FIGURA 08** – Terminal de Itiquira – tulha de carregamento em implantação e caixa d'água (terminal possui outorga).



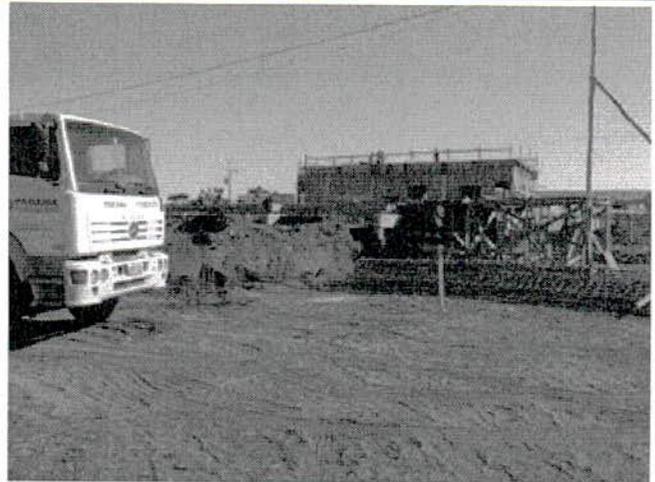
**FIGURA 09** – Escritório de apoio às obras de implantação do Terminal de Itiquira.



**FIGURA 10** – Tombador de caminhões em implantação.



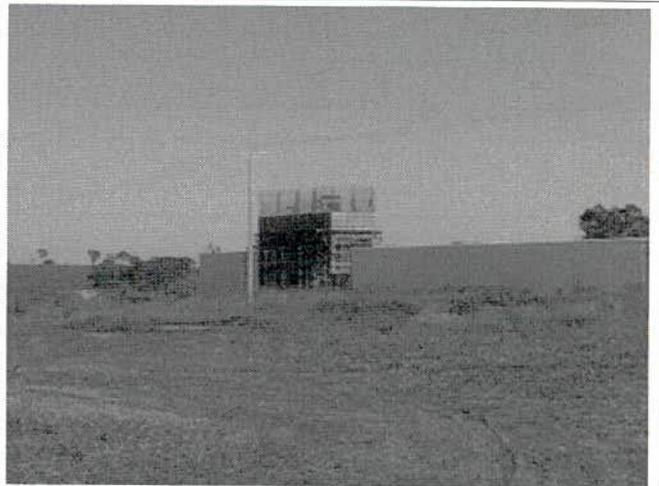
**FIGURA 11** – Tombador de caminhões em implantação.



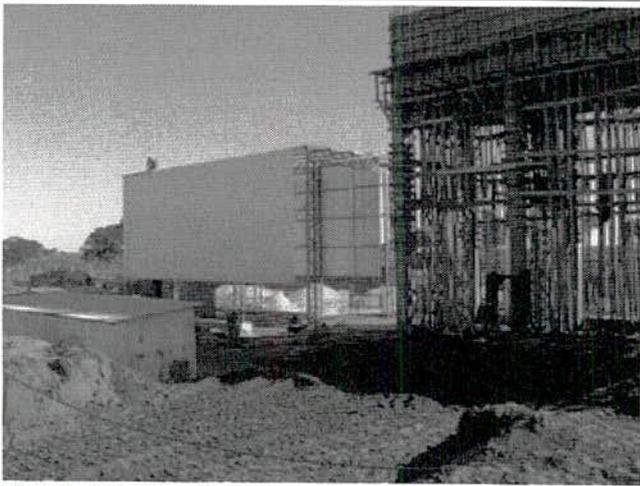
**FIGURA 12** – Tombador de caminhões – nível inferior.



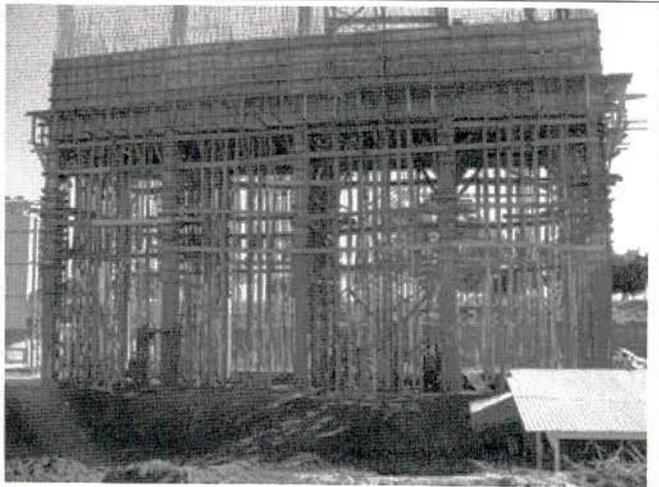
**FIGURA 13** – Silos em implantação no Terminal de Itiquira.



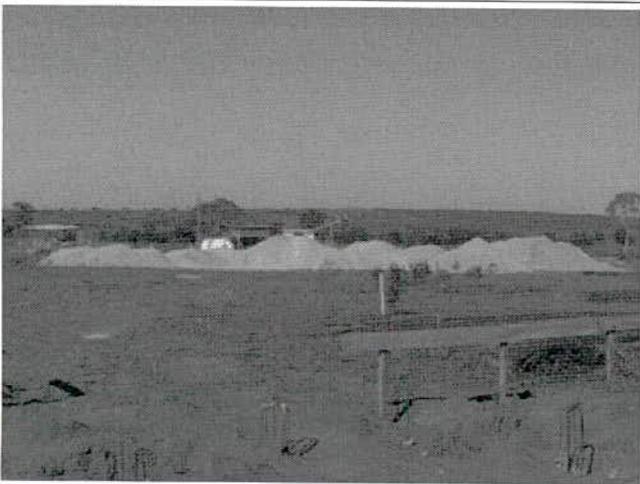
**FIGURA 14** – Tulha em implantação. Neste local existirá uma 3ª linha férrea.



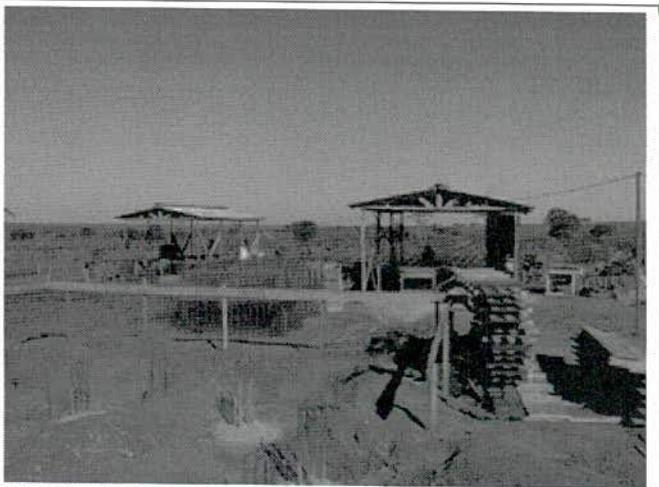
**FIGURA 15** – Tulha em implantação.



**FIGURA 16** – Tulha em implantação.

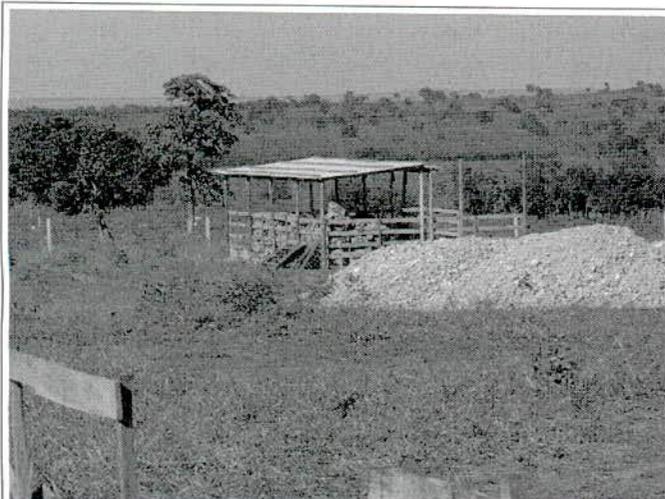


**FIGURA 17** – Usina de concreto no Terminal de Itiquira.

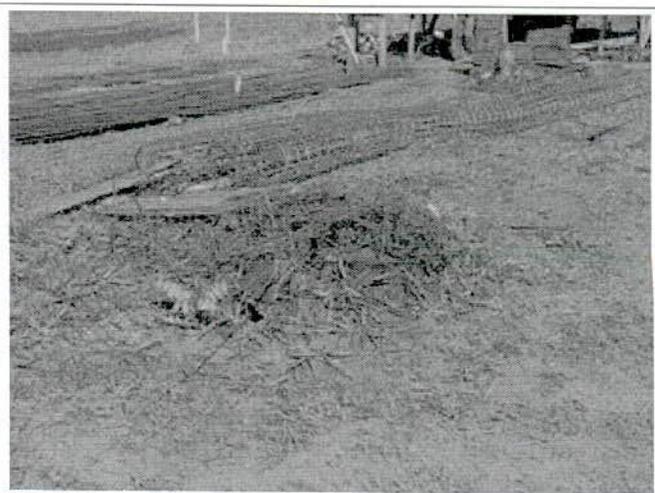


**FIGURA 18** – Central de Armações e Carpintaria – dobramento de vigas e fabricação de formas de madeira.

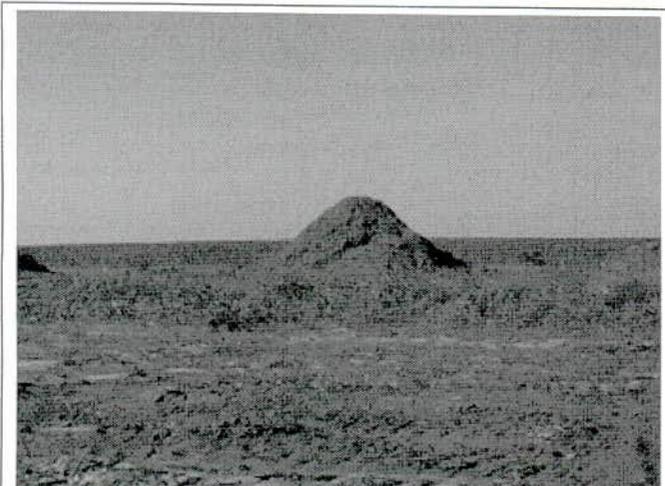
*B.*  
*Jm* →  
8/22



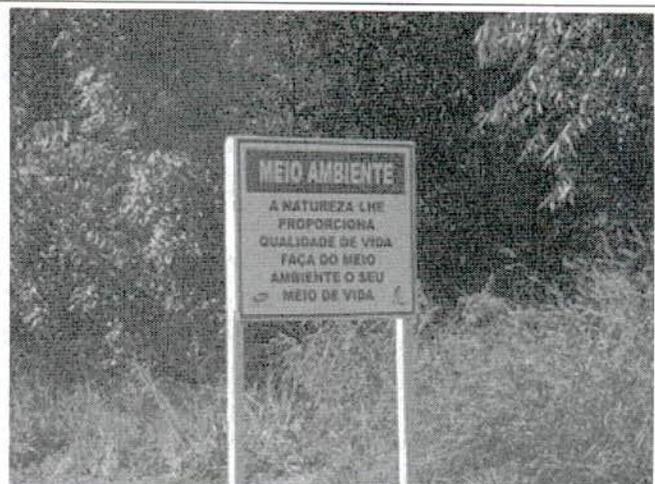
**FIGURA 19** – Armazenamento de sacos de cimento usados para revenda posterior.



**FIGURA 20** – Resíduos metálicos também são recolhidos e vendidos pela ALL.



**FIGURA 21** – Material orgânico oriundo da limpeza do terreno em “bota-espera” para posterior utilização na recuperação da área.



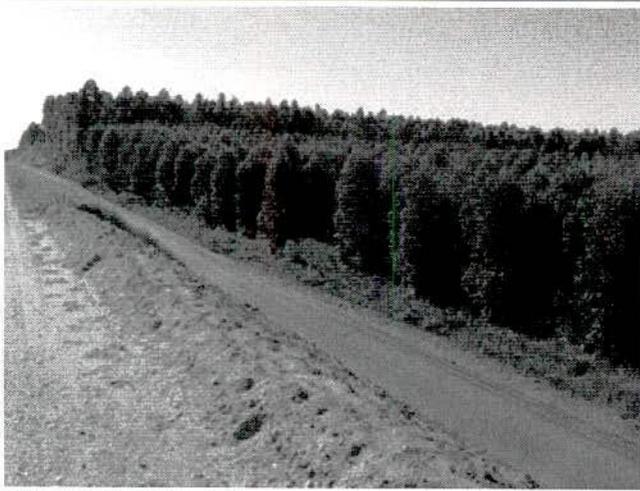
**FIGURA 22** – Placa da ALL na frente de obras.



**FIGURA 23** – Plataforma parcialmente finalizada na estaca 5599. Taludes já foram revegetados.



**FIGURA 24** – Aterro e corte (já revegetados) em meio à eucaliptal – estaca 5488



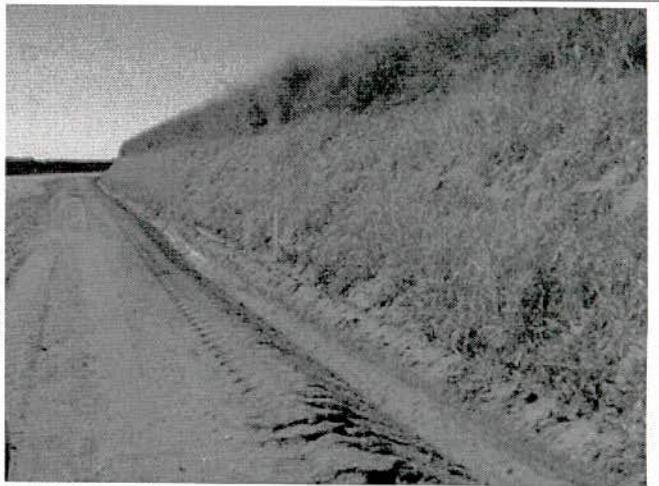
**FIGURA 25** – Aterro e estrada de acesso – estaca 5488.



**FIGURA 26** – Talude de corte que escorregou com as fortes chuvas e já foi reconformado – estaca 5467.



**FIGURA 27** – Revegetação por “terra gramada” não foi eficaz, sementes foram carreadas pelas chuvas e germinaram na base do talude – estaca 5467.



**FIGURA 28** – Canaletas de drenagem em início de implantação – estaca 5170.



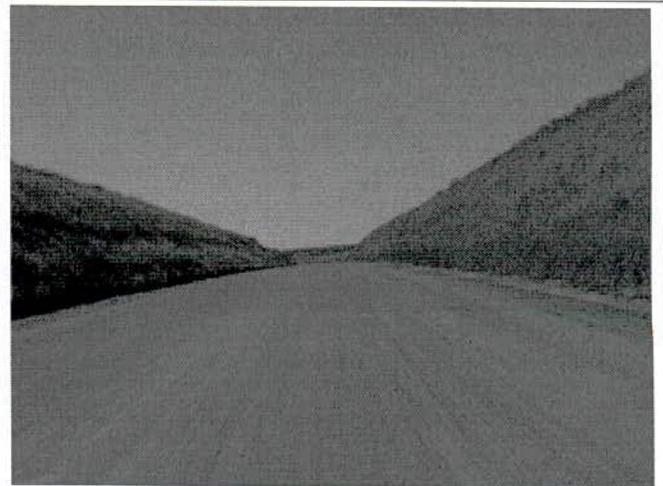
**FIGURA 29** – Canaletas de drenagem implantadas e já com processo de assoreamento – estaca 5170.



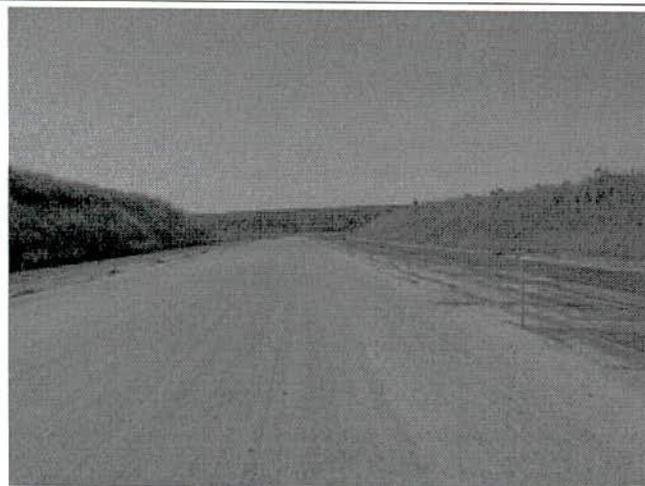
**FIGURA 30** – canaletas implantadas e hidrossemeadura já executada na estaca 5005.



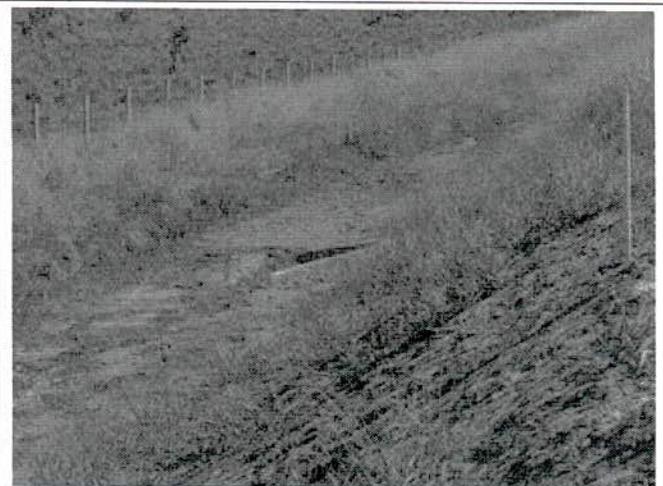
**FIGURA 31** – PN estaca 4871 – interceptação de uma única propriedade.



**FIGURA 32** – “Offset” bem largo nos cortes e hidrossemeadura efetuada com sucesso.



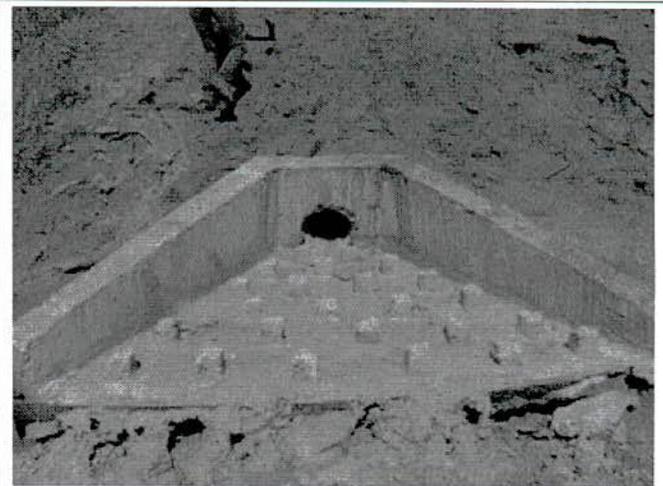
**FIGURA 33** – Futuro Pátio de Cruzamento – estaca 4711.



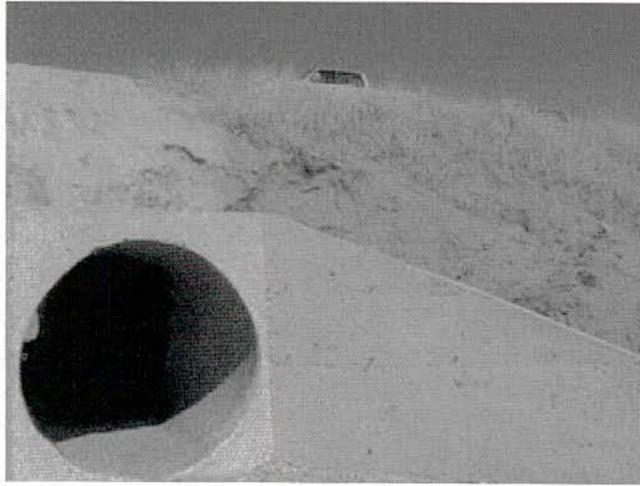
**FIGURA 34** – Bueiro implantado na estaca 4472.



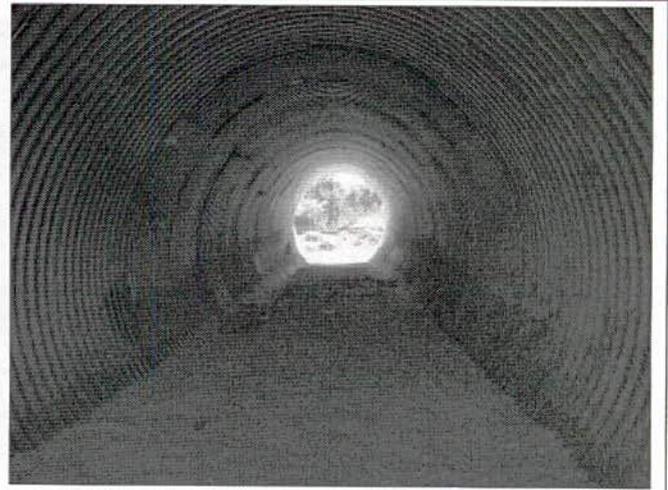
**FIGURA 35** – Bueiro de 50cm de diâmetro, para escoamento das canaletas de drenagem da plataforma.



**FIGURA 36** – Dissipador de energia na saída (base do aterro) do bueiro de drenagem da plataforma.



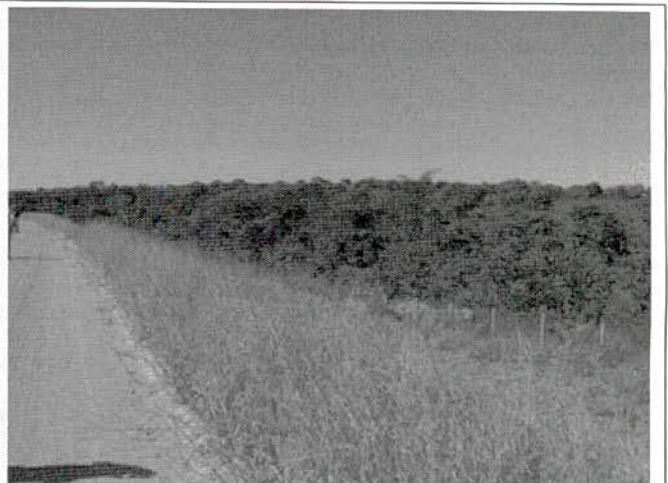
**FIGURA 37** – Passagem de Fauna – PF implantada na estaca 4412.



**FIGURA 38** – Interior da Passagem de Fauna implantada na estaca 4412. Notar luminosidade suficiente.



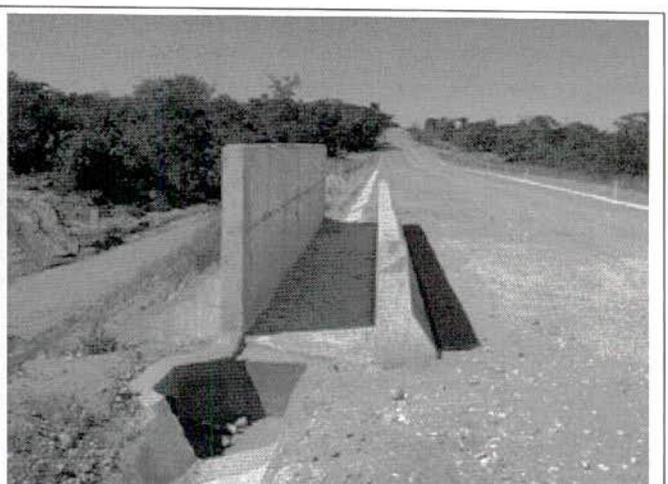
**FIGURA 39** – Pegada de canídeo (possivelmente lobo-guará – *Chrysocyon brachyurus*) no interior da PF.



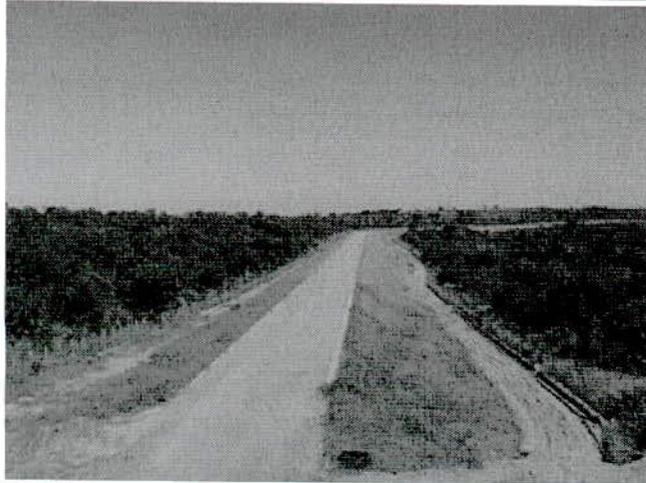
**FIGURA 40** – Vegetação no entorno da PF implantada na estaca 4412.



**FIGURA 41** – PS implantada na estaca 4365 vista da plataforma ferroviária.



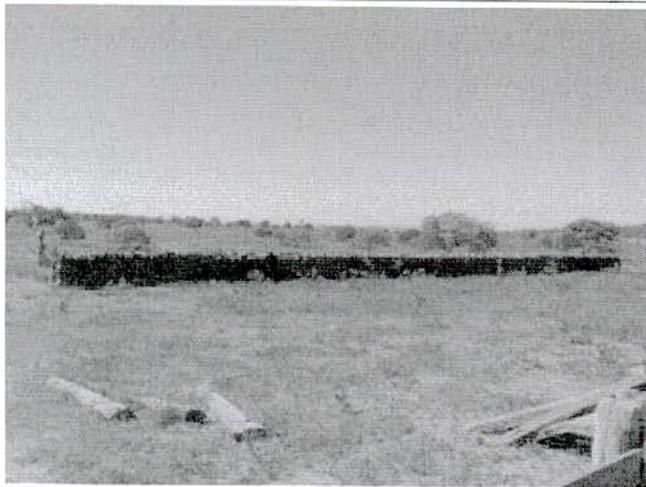
**FIGURA 42** – Parte superior (rodovia) da PS implantada na estaca 4365.



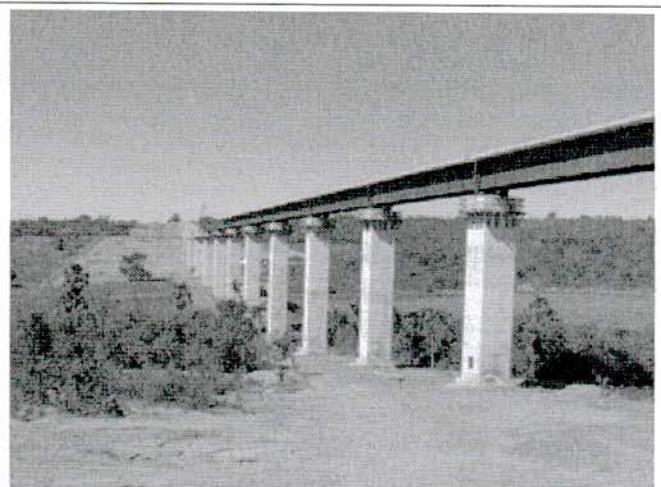
**FIGURA 43** – Trecho com plataforma praticamente finalizada visto a partir da PS (est. 4365) – sentido crescente do estaqueamento.



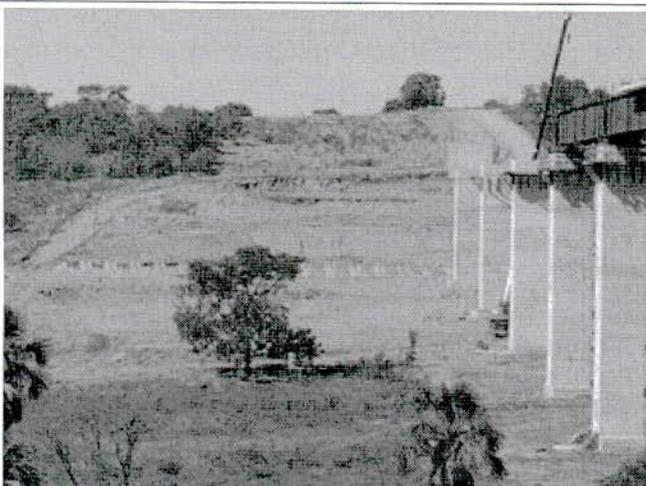
**FIGURA 44** – Trecho com plataforma em implantação visto a partir da PS (est. 4365) – sentido decrescente do estaqueamento.



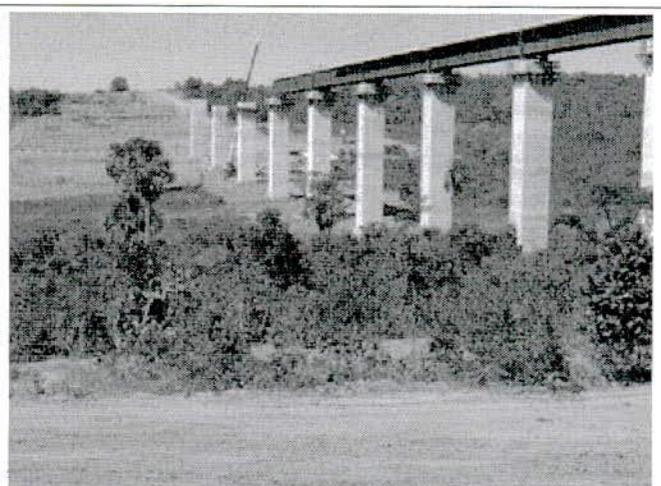
**FIGURA 45** – Pátio de estocagem de lenha oriunda da supressão de vegetação no interior de propriedade particular.



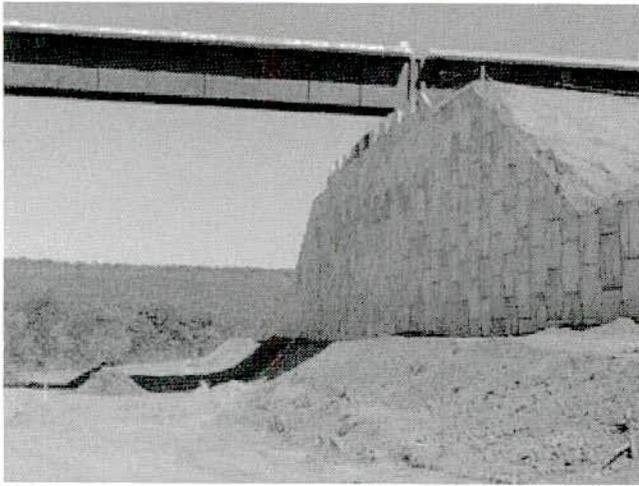
**FIGURA 46** – Ponte da estaca 4182 em implantação (370m de comprimento e cerca de 40m de altura no pilar mais alto).



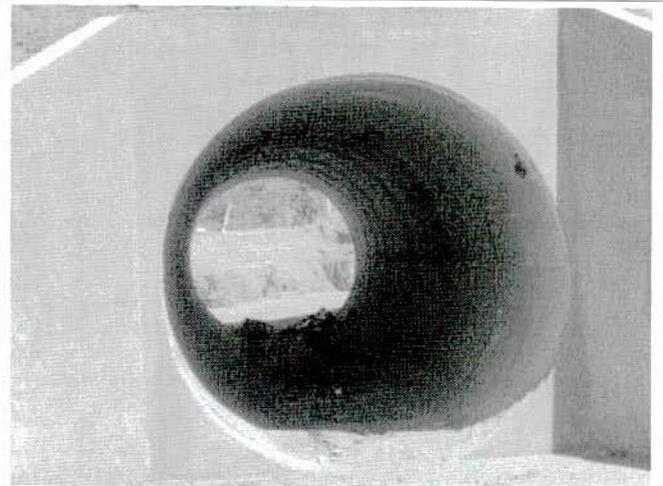
**FIGURA 47** – Terra armada em execução nas obras de implantação da ponte da estaca 4182.



**FIGURA 48** – Detalhe da APP preservada sob a ponte.



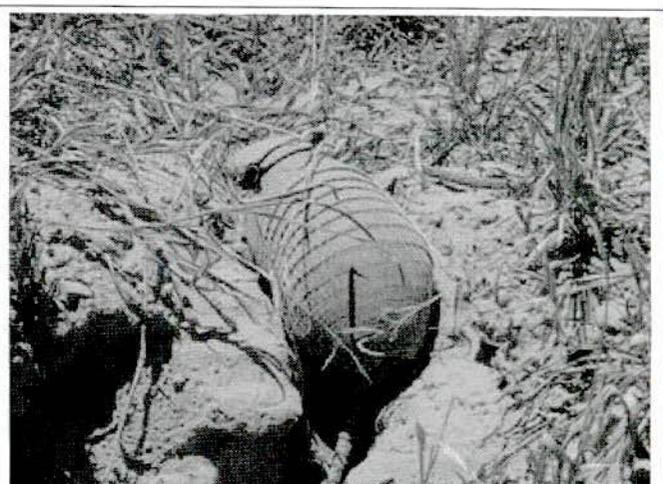
**FIGURA 49** – Terra armada em execução nas obras de implantação da ponte da estaca 4182.



**FIGURA 50** – PF implantada na estaca 4302.



**FIGURA 51** – Obras de implantação da ponte da estaca 4182 – visão oposta.



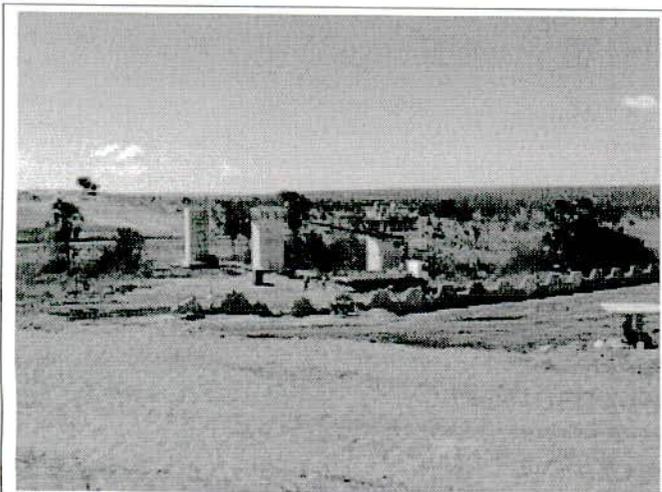
**FIGURA 52** – Tatu visualizado na plataforma.



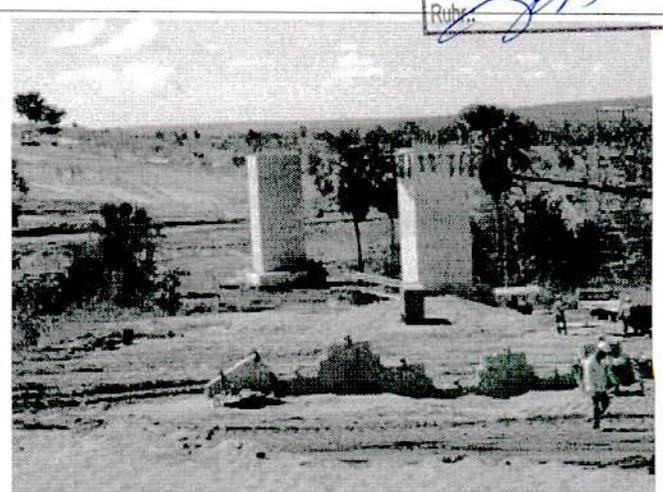
**FIGURA 53** – Execução de corte na estaca 3848.



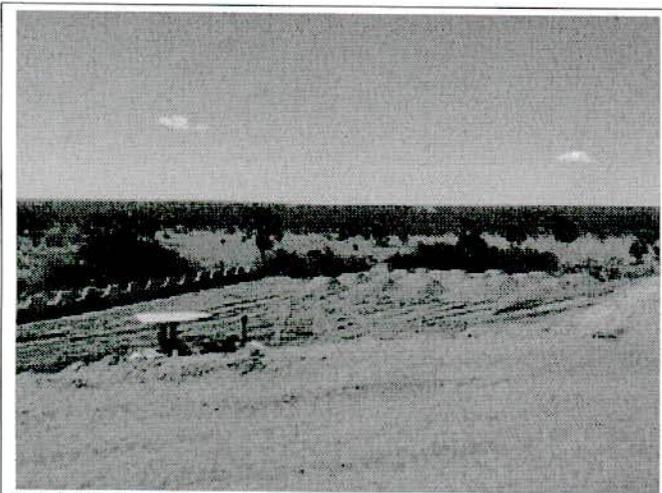
**FIGURA 54** – Vereda existente nas proximidades da estaca 3780.



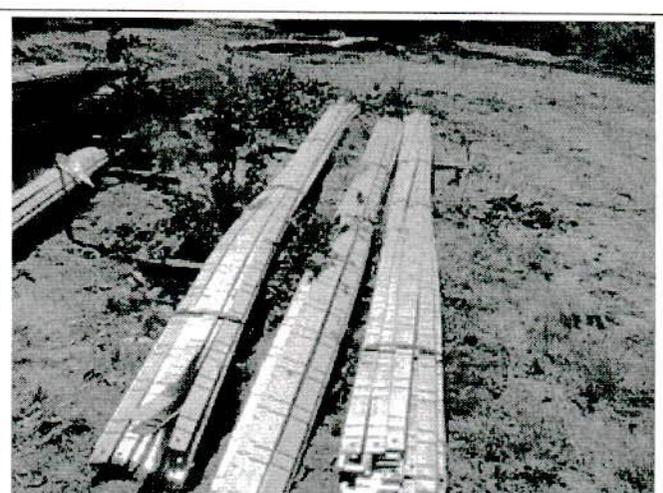
**FIGURA 55** – Ponte em implantação na estaca 3718 (área de vereda observada na Figura 55) – 3 pilares, cerca de 20m de altura.



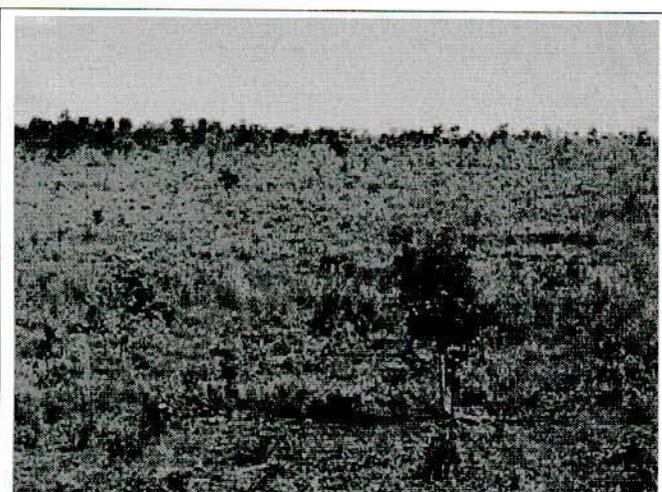
**FIGURA 56** – Detalhe da ponte em implantação na estaca 3718. Pouca intervenção na APP.



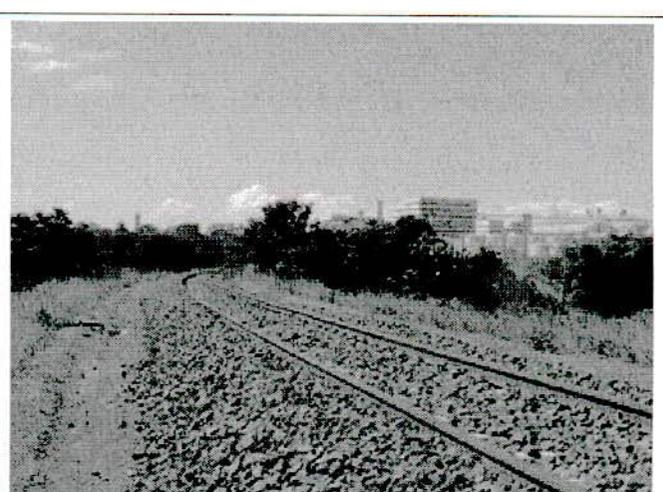
**FIGURA 57** – Terra armada em execução na ponte da estaca 3718.



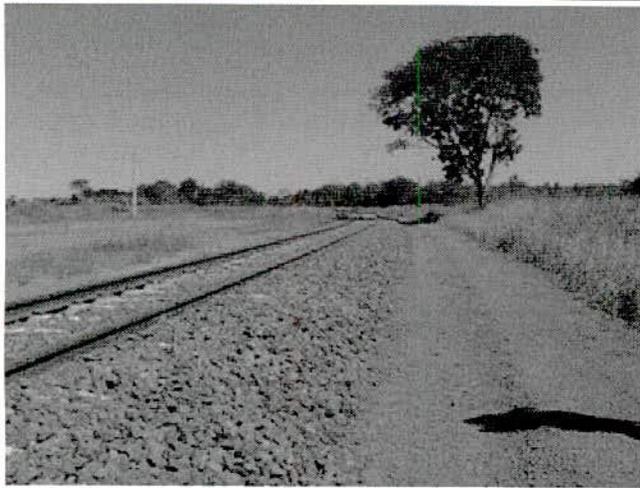
**FIGURA 58** – Detalhe das fitas metálicas utilizadas para a execução da terra armada.



**FIGURA 59** – Veados visualizados na estaca 4518.



**FIGURA 60** – Estaca 82 do Segmento I (cerca de 1,1km do início do segmento) – obras finalizadas.



**FIGURA 61** – Estaca 87 do Segmento I – obras finalizadas.



**FIGURA 62** – Segmento I: processo erosivo já instaurado na plataforma ferroviária recém concluída – estaca 97 (lado direito no sentido crescente do estaqueamento).



**FIGURA 63** – Segmento I: processo erosivo já instaurado na estaca 98 (lado esquerdo no sentido crescente do estaqueamento).



**FIGURA 64** – Segmento I: pegada de anta (*Tapirus terrestris*) visualizada ao lado da linha na estaca 99.



**FIGURA 65** – Segmento I: taludes revegetados na estaca 107.



**FIGURA 66** – Segmento I: plantio de mudas na área utilizada como empréstimo pela AGRENCO – estaca 125.

b *[Handwritten signature]*



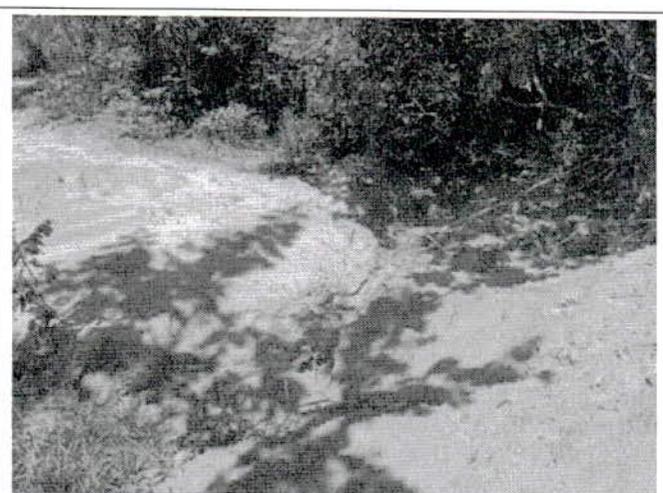
**FIGURA 67** – Segmento I: detalhe de muda plantada na estaca 125.



**FIGURA 68** – Linha de energia elétrica do Programa Luz para Todos implantada na área de revegetação – mudas foram arrancadas.



**FIGURA 69** – Placa do Programa de Revegetação da Faixa de Domínio – estaca 125.



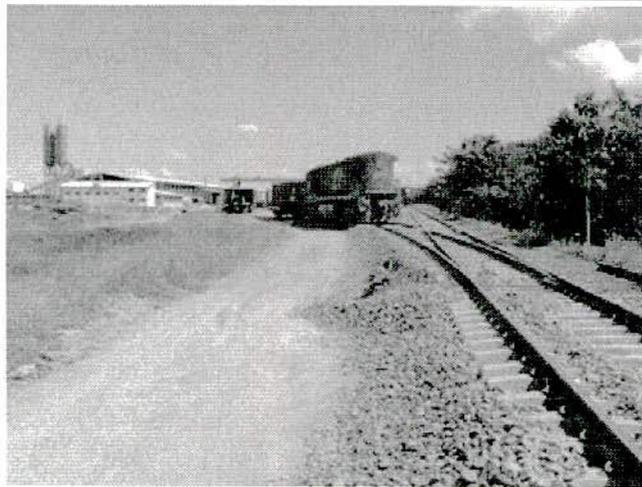
**FIGURA 70** – Segmento I: processo erosivo na estaca 128. Neste ponto será instalado dissipador de energia.



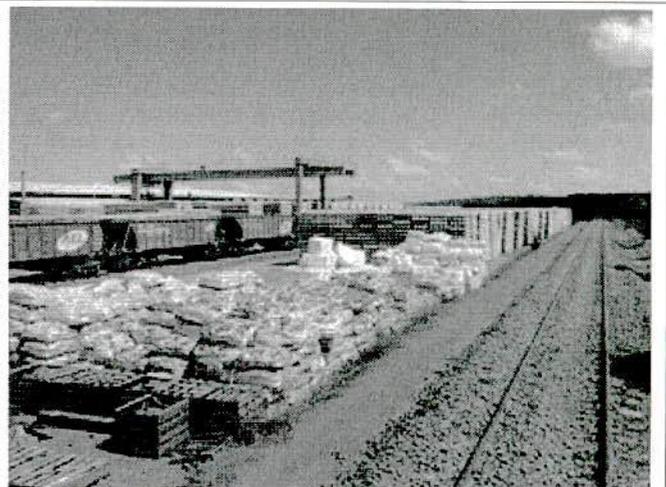
**FIGURA 71** – Segmento I: processo erosivo na estaca 131, lado esquerdo. Neste ponto será incrementada a revegetação.



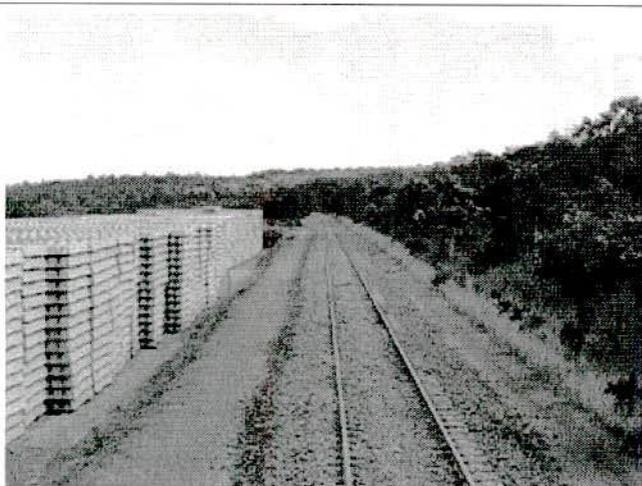
**FIGURA 72** – Segmento I: PN implantada na estaca 152 para acesso à fábrica de dormentes.



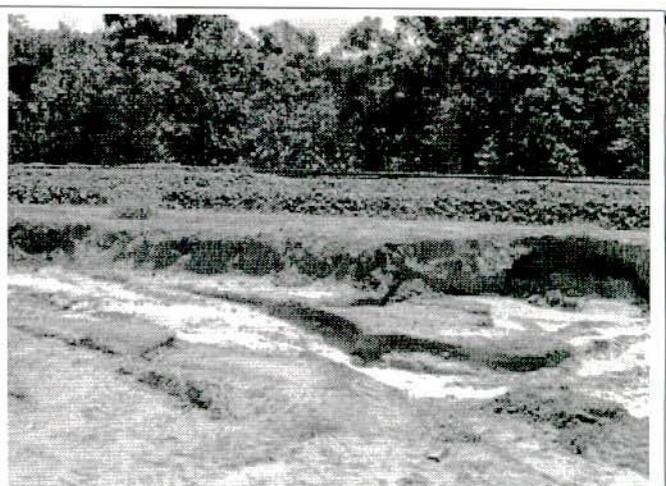
**FIGURA 73** – Segmento I: Pátio de Carregamento (2 linhas) e fábrica de dormentes.



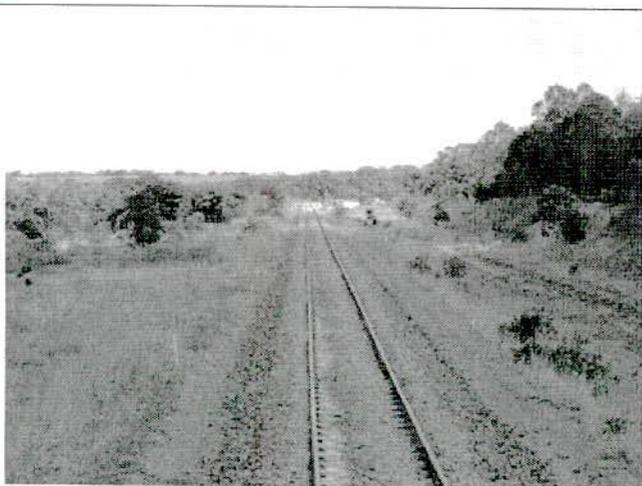
**FIGURA 74** – Segmento I: Estocagem de dormentes e material de superestrutura (fixação) no Pátio de Carregamento da fábrica de dormentes.



**FIGURA 75** – Segmento I: Estocagem de dormentes no Pátio de Carregamento da fábrica de dormentes e superestrutura finalizada.



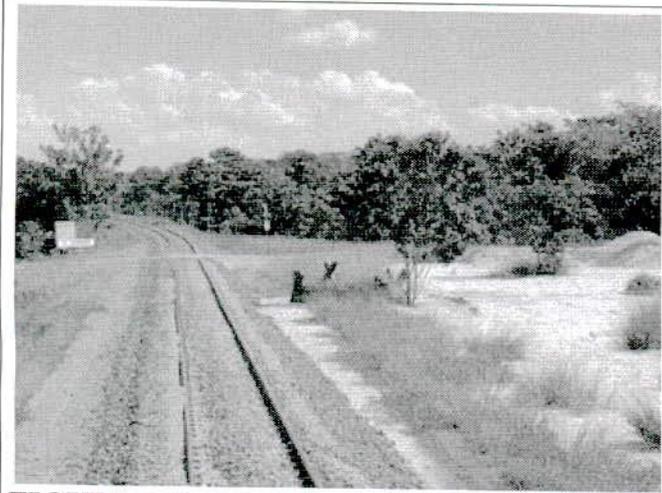
**FIGURA 76** – Segmento I: processo erosivo no Pátio de Carregamento da fábrica de dormentes – estaca 158.



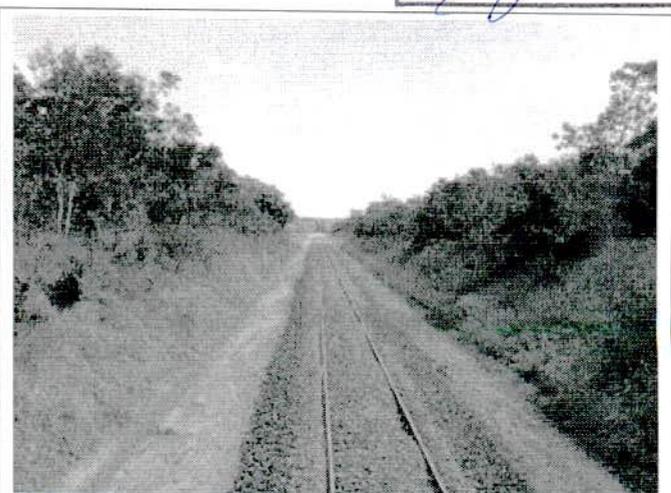
**FIGURA 77** – Segmento I: superestrutura finalizada – estaca 272.



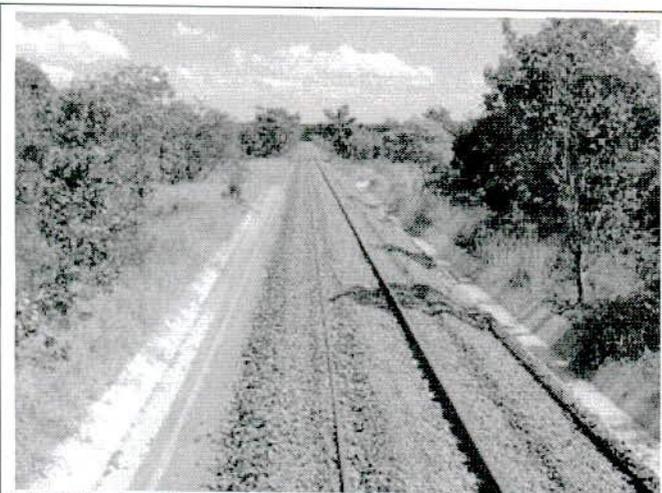
**FIGURA 78** – Segmento I: processo erosivo à direita da linha – estaca 272.



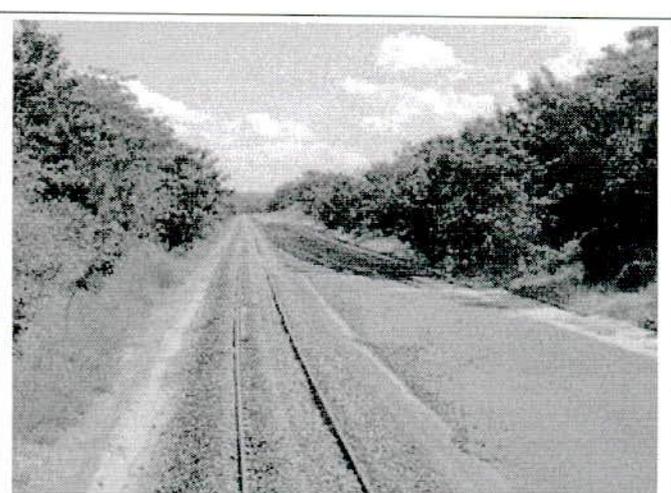
**FIGURA 79** – Segmento I: PN na estaca 292 (cruzamento com a “diretriz” da rodovia MT-299).



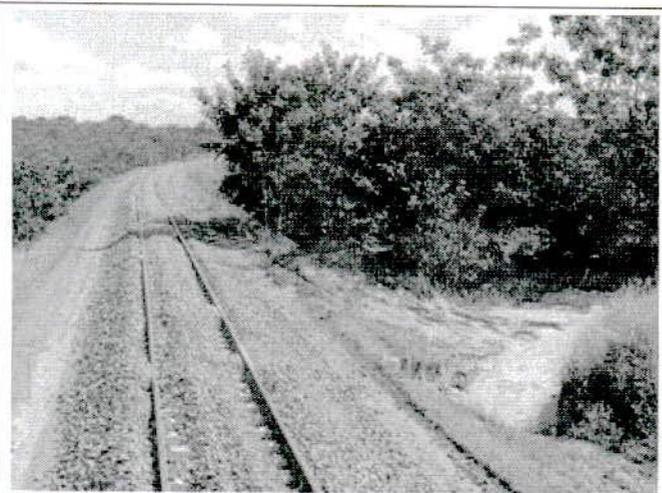
**FIGURA 80** – Segmento I: superestrutura finalizada na estaca 380.



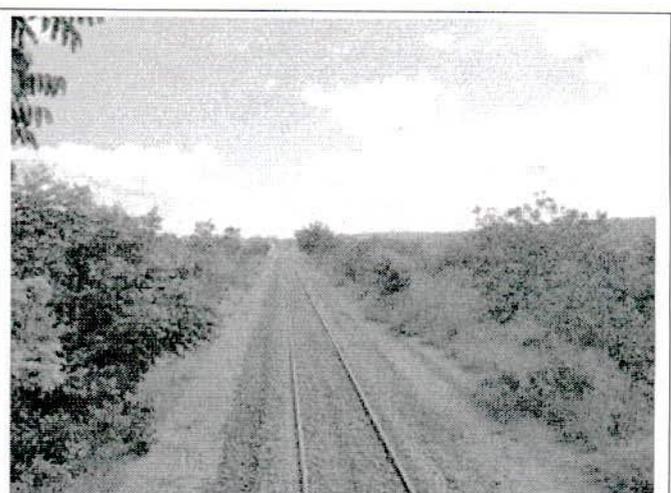
**FIGURA 81** – Segmento I: canaletas de drenagem de concreto implantadas nas saídas de cortes – estaca 410.



**FIGURA 82** – Segmento I: “pulmão” de estocagem de trilhos na estaca 452. (Trilho Longo Soldado – TLS, tipo UIC 60 e em barras com 325m).



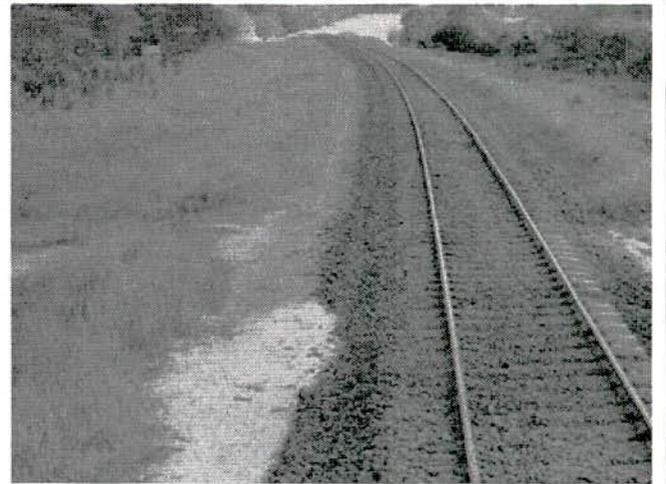
**FIGURA 83** – Segmento I: processo erosivo na estaca 504.



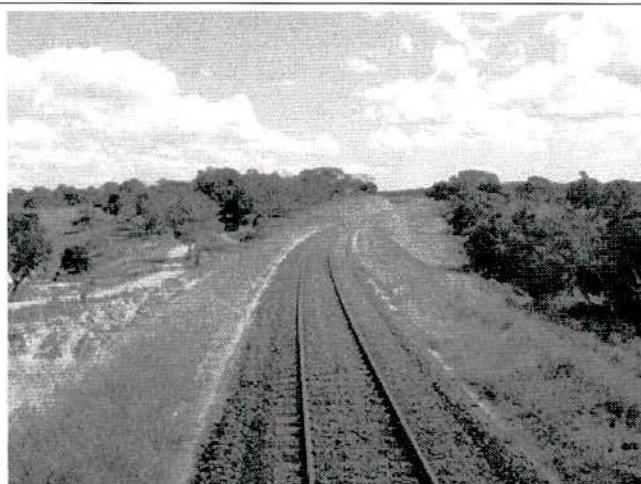
**FIGURA 84** – Segmento I: fragmento de Cerrado na estaca 651.



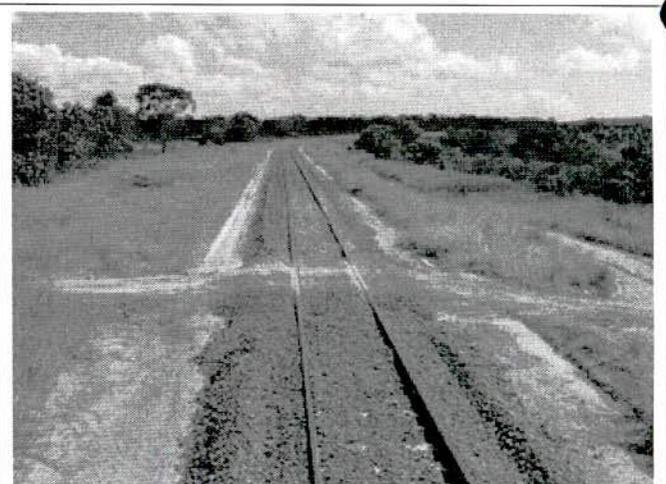
**FIGURA 85** – Segmento I: buritizal na estaca 659, final do segmento.



**FIGURA 86** – Final do Segmento I e início do Segmento II – estaca 659.



**FIGURA 87** – Estaca 685: processo erosivo à esquerda já reconformado, faltando revegetação.



**FIGURA 88** – PN na estaca 729. Averiguar existência desta no Projeto de Engenharia.

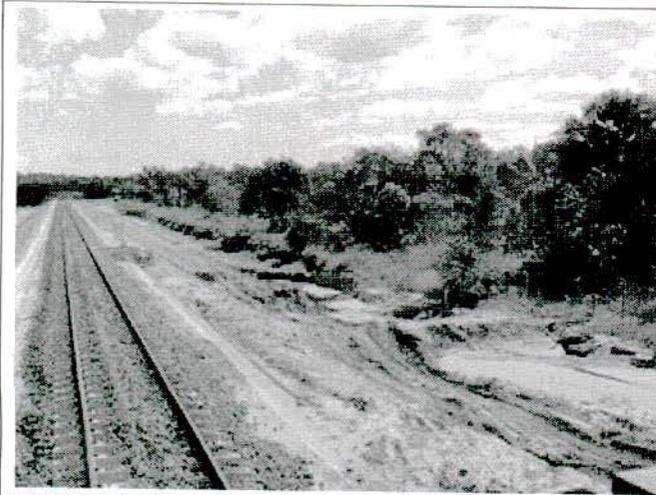


**FIGURA 89** – Processo erosivo à direita da linha – estaca 755.

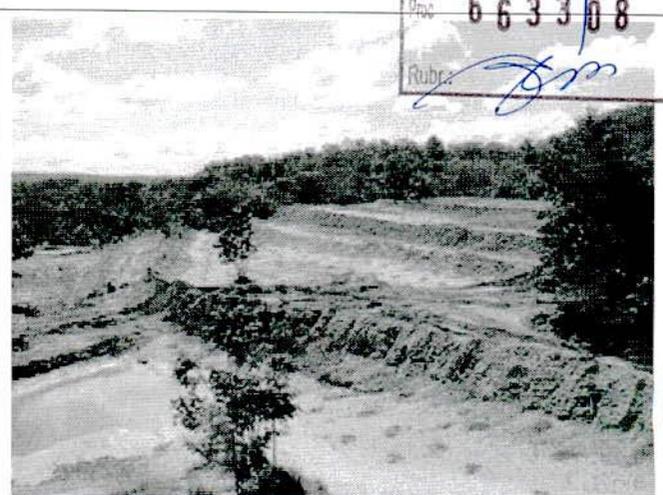


**FIGURA 90** – Ravinamento de talude na estaca 920.

*[Handwritten signature]*



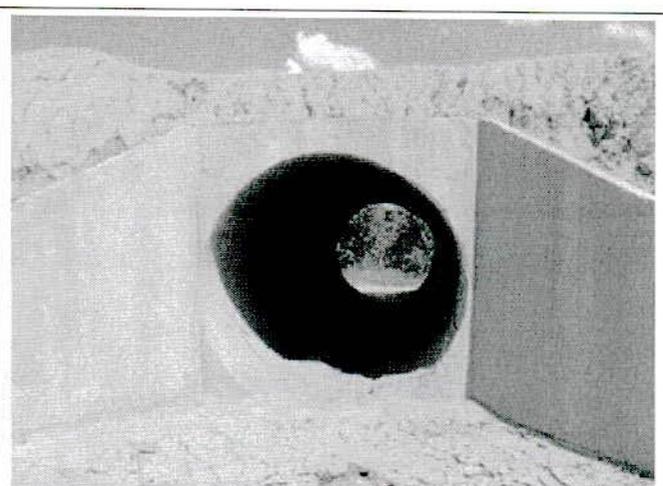
**FIGURA 91** – Processo erosivo à direita da linha – estaca 961. ALL implantou “bacias de drenagem” para dissipar a energia.



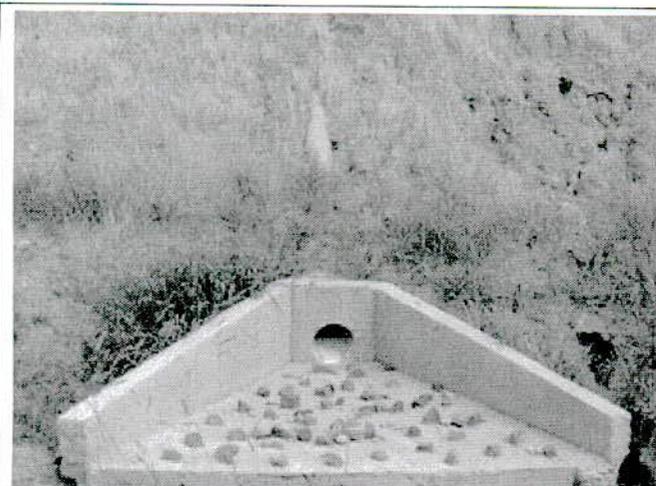
**FIGURA 92** – Estaca 981, lado direito: área onde a ALL realizou recuperação de processo erosivo pré-existente.



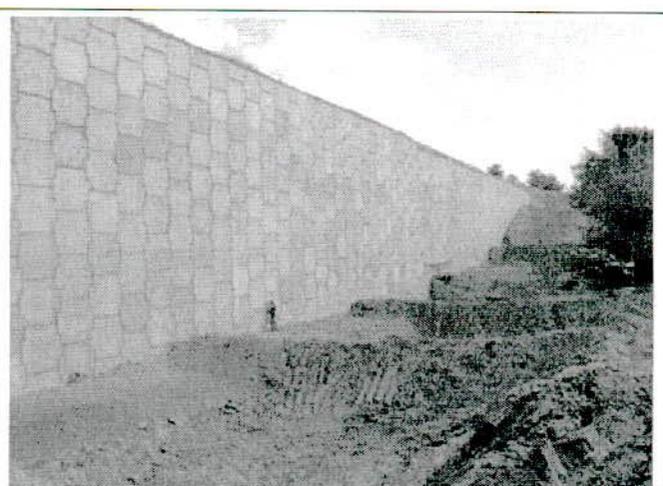
**FIGURA 93** – Plantio de mudas e hidrossemeadura (estacas 981 a 992), lado direito da linha.



**FIGURA 94** – PF implantada na estaca 981.



**FIGURA 95** – Dissipador de energia na saída (base do aterro) do bueiro de drenagem da plataforma – estaca 981.



**FIGURA 96** – Terra armada necessária para a implantação da Galeria Ecológica da estaca 992.



**FIGURA 97** – Plantio de mudas de buriti na APP da estaca 992.



**FIGURA 98** – Galeria Ecológica da estaca 992. Notar luminosidade e passagem seca de ambos os lados.



**FIGURA 99** – Interior da Galeria Ecológica. Curso d'água sofreu pouca intervenção.



**FIGURA 100** – Pegadas de pequenos animais no interior da Galeria Ecológica.



**FIGURA 101** – Curso d'água e vegetação na saída da Galeria Ecológica.



**FIGURA 102** – Revegetação em execução ao lado da Galeria Ecológica.

*Handwritten signature or initials.*



Fls.: 400  
Proc.:6633/2008-11  
Rubr.: *[Handwritten Signature]*

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA  
Diretoria de Licenciamento Ambiental  
Coordenação-Geral de Transportes, Mineração e Obras Civas  
Coordenação de Transportes  
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900  
Tel.: (0xx) 61 3316.1071, Fax: (0xx) 61 3316.1166 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

## TERMO DE ENCERRAMENTO DE VOLUME

Aos **03** dias do mês de **outubro** do ano de **2011**, lavro o presente Termo de Encerramento do **Volume II** do Processo nº 02001.006633/2008-11 referente ao Licenciamento Ambiental da “Implantação do Ramal Ferroviário de Rondonópolis”, constituído das fls. **201 a 400**, devidamente numeradas e rubricadas.

*[Handwritten Signature]*  
**GIULIANA COUSIN BERGHELLA**  
Analista Ambiental - Matrícula 1365161  
Técnica Responsável pelo Processo - TRP

