

FORD Motor Company do Brasil Ltda.

Terminal Portuário Miguel de Oliveira - TPMO

Relatório de Auditoria Ambiental

Conformidade Legal

Resolução CONAMA N° 306/2002

Março / 2013



ÍNDICE GERAL

1. INTRODUÇÃO	6
2. CONSIDERAÇÕES	6
3. IDENTIFICAÇÃO (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 3.II)	7
4. COMPOSIÇÃO DA EQUIPE DE AUDITORA (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 3.I)	9
4.1 PARTICIPANTES DA AUDITORIA POR PARTE DA UNIDADE MARÍTIMA (<i>RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 3.IX</i>)	9
5. PROCESSO DE AUDITORIA	10
5.1 OBJETIVOS (<i>RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 3.IV</i>)	10
5.2 CRITÉRIOS.....	10
5.3 ESCOPO (<i>RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 3.IV</i>)	11
5.4 METODOLOGIA DO PROCESSO DE AUDITORIA (<i>RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 3.VI</i>).....	11
5.4.1 <i>Preparação da auditoria (Resolução Conama 306/02 – Anexo II, Item 2.2)</i>	11
5.4.2 <i>Execução da auditoria (Resolução Conama 306/02 – Anexo II, Item 2.3)</i>	12
5.4.3 <i>Período coberto pela auditoria (Resolução Conama 306/02 – Anexo II, Item 3.V)</i>	14
5.5 PLANO DE AUDITORIA (<i>RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 3.IV</i>)	14
6. DESCRIÇÃO DAS ATIVIDADES DA INSTALAÇÃO (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 3.III)	15
7. DOCUMENTOS LEGAIS, NORMAS E REGULAMENTOS DE REFERÊNCIA (<i>RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 3.VII</i>)	18
8. AUDITORIA AMBIENTAL (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 3.X)	19
8.1 CONFORMIDADE DA INSTALAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO AUDITADA COM AS LEIS E NORMAS AMBIENTAIS VIGENTES (<i>RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.1, II, IV E V</i>)	19
8.2 LICENÇA AMBIENTAL (<i>RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.1. III</i>)	19
8.3 CONDICIONANTES DA LICENÇA AMBIENTAL (<i>RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.1. IV</i>)	20
8.4 AUTUAÇÕES / TERMOS DE COMPROMISSO / TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA (<i>RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.1. V</i>)	20
8.5 AUDITORIA AMBIENTAL	20
8.6 CERTIFICADOS / REGISTROS / CADASTROS / AUTORIZAÇÕES	20
8.7 ASPECTOS DE DESEMPENHO (CONFORMIDADE LEGAL) - REGISTROS DE MONITORAMENTO E MEDIÇÕES DAS FONTES DE EMISSÕES PARA O MEIO AMBIENTE OU PARA OS SISTEMAS DE COLETA E TRATAMENTO DE EFLUENTES SÓLIDOS, LÍQUIDOS E GASOSOS (<i>RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – IX</i>)	23
8.7.1 <i>Controle da poluição do ar</i>	23
8.7.2 <i>Controle da poluição da água</i>	24
8.7.3 <i>Esgoto Sanitário</i>	25
8.7.4 <i>Sistema de drenagem</i>	29
8.7.5 <i>Gerenciamento de resíduos sólidos</i>	29
8.7.6 <i>Ruídos</i>	31
9. DESEMPENHO DA GESTÃO AMBIENTAL (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2)	32
9.1 POLÍTICA AMBIENTAL (<i>RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – I E II</i>)	32
9.2 ACESSO À LEGISLAÇÃO AMBIENTAL E OUTROS REQUISITOS APLICÁVEIS (<i>RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – III</i>) ...	32
9.3 IDENTIFICAÇÃO E ATENDIMENTO AOS OBJETIVOS E METAS AMBIENTAIS (<i>RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – IV</i>) ..	33
9.4 EXISTÊNCIA E IMPLEMENTAÇÃO DE PROCEDIMENTOS E PARA IDENTIFICAR OS ASPECTOS AMBIENTAIS SIGNIFICATIVOS DAS ATIVIDADES, PRODUTOS E SERVIÇOS E ADEQUAÇÃO DOS MESMOS. (<i>RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – V</i>).....	33
9.5 IDENTIFICAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DOS PROCEDIMENTOS PARA COMUNICAÇÃO INTERNA E EXTERNA COM AS PARTES INTERESSADAS (<i>RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – VIII</i>)	34

9.6	MECANISMOS E REGISTROS PARA A ANÁLISE CRÍTICA PERIÓDICA DO DESEMPENHO AMBIENTAL E SISTEMA DE AUDITORIAS INTERNAS. (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – XIV)	34
9.7	DEFINIÇÃO DE RESPONSABILIDADES RELATIVAS AOS ASPECTOS AMBIENTAIS SIGNIFICATIVOS. (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – XV)	35
9.8	CAPACITAÇÃO DO PESSOAL CUJAS TAREFAS POSSAM RESULTAR EM IMPACTO SIGNIFICATIVO SOBRE O MEIO AMBIENTE. (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – XVI)	35
9.9	MECANISMOS DE CONTROLE DE DOCUMENTOS (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – XVII)	36
9.10	MECANISMOS, PROCEDIMENTOS E REGISTROS NA OCORRÊNCIA DE NÃO CONFORMIDADES AMBIENTAIS (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – XVIII)	36
9.11	REQUISITOS OPERACIONAIS	38
9.11.1	<i>Procedimentos e registros da operação e manutenção das atividades / equipamentos relacionados com os aspectos ambientais significativos (Resolução Conama 306/02 – Anexo II, Item 1.2 – VI)</i>	38
9.11.2	<i>Identificação e implementação de planos de inspeções técnicas para avaliação das condições de operação e manutenção das instalações e equipamentos relacionados com os aspectos ambientais significativos. (Resolução Conama 306/02 – Anexo II, Item 1.2 – VII)</i>	41
9.11.3	<i>Análise de riscos atualizada (Resolução Conama 306/02 – Anexo II, Item 1.2 – X)</i>	42
9.11.4	<i>Plano de Gerenciamento de Riscos (Resolução Conama 306/02 – Anexo II, Item 1.2 – XI)</i>	42
9.11.5	<i>Plano de Emergência Individual, registros dos treinamentos e simulações (Resolução Conama 306/02 – Anexo II, Item 1.2 – XII)</i>	45
9.11.6	<i>Registros de ocorrência de acidentes (Resolução Conama 306/02 – Anexo II, Item 1.2 – XIII)</i>	47
9.11.7	<i>Condições de manipulação, estocagem e transporte de produtos que possam causar danos ao meio ambiente (Resolução Conama 306/02 – Anexo II, Item 1.2 – XIX)</i>	47
10.	ATENDIMENTO AO PLANO DE AÇÃO DA AUDITORIA ANTERIOR (2011)	49
11.	CONCLUSÃO (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 3 – XI)	50

SUMÁRIO

A condução desta auditoria ambiental teve como base referencial os requisitos da Resolução que estabelece os requisitos para avaliação do sistema de gestão, da conformidade legal e do controle ambiental - a CONAMA Nº. 306/2002, modificada pela Resolução CONAMA Nº. 381/2006, com aplicação adaptada à legislação, normas e regulamentos ambientais brasileiros às operações em terminais marítimos similares e às boas práticas de engenharia e de controle ambiental.

Os principais pontos de atenção identificados em relação à legislação ambiental pertinente e ao gerenciamento e controle dos aspectos ambientais e perigos relacionados às atividades desenvolvidas no *Terminal Portuário Miguel de Oliveira - TPMO da FORD Motor Company do Brasil Ltda.* estão destacados no corpo deste relatório.

A) Avaliação da Segurança Ambiental.

O Terminal Portuário Miguel de Oliveira – TPMO independentemente de um SGA certificado em conformidade com uma norma de referência possui um processo sistêmico de gestão que envolve planejamento, implementação, análise crítica e correção/melhoria norteado por objetivos e diretrizes de Segurança, Meio Ambiente e Saúde (SMS).

B) Enquadramento Legal.

A auditoria ambiental realizada no TPMO da FORD Motor Company Brasil Ltda. apresentou **05 (cinco) Não Conformidades – [NC]**, ou seja, o não cumprimento de um requisito legal aplicável às atividades desenvolvidas no TPMO e **06 (seis) Observações** tratadas como **Oportunidade de Melhoria - [OM]** na intenção que sejam implementadas, a fim de prevenir a ocorrência de uma Não Conformidade Futura.

1 INTRODUÇÃO

Este Relatório Final Versão Final (RF-VF) apresenta os resultados da Auditoria Ambiental de conformidade legal, tendo por escopo as diretrizes para a realização de auditorias ambientais da Resolução CONAMA Nº 306 de 5 de julho de 2002 (publicada D.O.U de 19/07/2002) e Nº 381/2006, nas instalações do **TERMINAL PORTUÁRIO MIGUEL DE OLIVEIRA - TPMO**, pertencente ao grupo **FORD Motor Company do Brasil Ltda.**, realizada no período de 11 a 13 de março de 2013.

2 CONSIDERAÇÕES

A Auditoria Ambiental nas instalações do TPMO foi realizada conforme o Art. 1º da Resolução CONAMA Nº. 306/2002 e Nº 381/2006 que – “Estabelece os requisitos mínimos e o termo de referência para a realização de auditorias ambientais”; em consonância com as prescrições determinadas com os demais programas de gestão de riscos, estabelecidos em outros regulamentos federais e demais documentos relacionados.

A Resolução CONAMA Nº. 306/2002 no seu Art. 6º menciona que – “o plano de ação é de responsabilidade dos empreendedores auditados e deverá contemplar as Ações Corretivas para as Não Conformidades apontadas no Relatório de Auditoria”. O Plano de Ação deverá conter, no mínimo:

- I ações corretivas e preventivas associadas às Não Conformidades e deficiências identificadas na auditoria ambiental;
- II cronograma físico para implementação das ações previstas;
- III indicação da área da organização responsável pelo cumprimento do cronograma estabelecido; e
- IV cronograma físico das avaliações do cumprimento das ações do plano e seus respectivos relatórios.

3 IDENTIFICAÇÃO (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 3.II)

DA ORGANIZAÇÃO

FORD MOTOR COMPANY DO BRASIL LTDA.	
ATIVIDADES:	Produção e Comercialização de veículos automotores e peças.
ENDEREÇO:	Avenida Henry Ford, nº. 2000 Camaçari / BA CEP: 42.810-000
RESPONSÁVEL:	Alexander Guimarães
CNPJ:	03.470.727/0016-07
CNAE:	29.10-7-01

DA INSTALAÇÃO AUDITADA

TERMINAL PORTUÁRIO MIGUEL DE OLIVEIRA - TPMO	
TIPO DE TERMINAL:	Marítimo, Privativo de Uso Misto, especializado em embarque e desembarque de veículos (importação e exportação), pertencentes à montadora FORD Motor Company Brasil Ltda..
ATIVIDADE PRINCIPAL:	Propiciar apoio logístico, incluindo a exportação da produção da fábrica de Camaçari e a importação de veículos de outras fábricas da FORD situadas na América do Sul.
REPRESENTANTE DO TPMO:	Alexander Guimarães – Supervisor de Logística da Ford.
ADMINISTRAÇÃO E OPERAÇÃO:	Terceirizada para a empresa TPC Operador Logístico.
LOCALIZAÇÃO:	No Porto Organizado de Aratu, administrado pela Companhia das Docas do Estado da Bahia – CODEBA, na Baía de Todos os Santos, próximo à entrada do canal de Cotegipe, em frente à costa leste da Ilha de Maré. Via Matoim, Distrito de Mutuim, S/N. Zona Portuária Norte - Candeias/BA, CEP: 43813-000. Telefone: (71) 3634 6344 / Fax: (71) 3634 6337.
ÁREA TOTAL:	178.761,808 m ² .
FORMAS DE ACESSO:	MARÍTIMO: Pela Baía de Todos os Santos, utilizando o Canal de Acesso ao Porto de Aratu, até a entrada do Canal Cotegipe que dá acesso à Baía de Aratu até a Bacia de Evolução do TPMO e a partir daí até o Cais.
	RODOVIÁRIO: É através da BA-522, que se interliga a BR-324, principal rodovia que liga Salvador com o interior do estado, até a cidade de Jacobina e conecta-se com as rodovias BR-101, BR-110 e BR-116. No km 32 dessa rodovia, através do trevo é alcançada a Via Matoim, uma das 02 vias de acesso ao Porto de Aratu.
	FERROVIÁRIO: Não há acesso ferroviário ao TPMO No entanto, o Porto de Aratu é

TERMINAL PORTUÁRIO MIGUEL DE OLIVEIRA - TPMO		
		servido pela Ferrovia Centro Atlântica S/A a partir de um entroncamento existentes no km 32 da linha Tronco-Sul, no trecho entre Salvador e Candeias.
CAPACIDADE OPERACIONAL:	Atualmente opera com produtividade de 150 a 180 carros/hora, recebendo em média 05 a 06 navios / mês.	
NÚMERO DE TRABALHADORES:	Empregados Próprios:	02
	Terceirizados Fixos, responsáveis pela operação:	Média de 110
	Flutuantes:	Média oscilante de 80
COORDENADAS GEOGRÁFICAS:	LATITUDE:	12º 47' 18" S
	LONGITUDE:	38º 29' 10" W
IDADE DA INSTALAÇÃO:	Início em 12/04/2005, segundo CGA da Prefeitura Municipal de Candeias (Autorização de Funcionamento).	
ÁREAS SENSÍVEIS NO ENTORNO:	Margem direita Rio Cotegipe, na Baía de Aratu, Distrito de Mutuim, Zona portuária Norte, conhecida como Ponta da Laje. Ao Leste e ao Norte o mar (Oceano Atlântico), a Noroeste a empresa BRASKEM, a Oeste áreas da SUDIC e ao Sul o mar.	
CIRCUNVIZINHANÇA:	À direita de quem entra no Terminal, sentido oeste e ao fundo, encontra-se um escritório da empresa Hidroclean e ao fundo, atrás do galpão da administração está à empresa GDK do ramo de construções mecânicas sobre uma elevação de terreno (pequeno morro) terraplenado e após o mesmo, encontra-se parte das instalações da Braskem. Essa elevação está num patamar a cerca de 10 metros acima do nível do plano do porto, onde foram construídos galpões em alvenaria da GDK. A ilha de maré se posiciona do lado oposto do canal de navegação, de acesso ao píer de atracação de navios.	

4 COMPOSIÇÃO DA EQUIPE DE AUDITORA (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 3.1)

AUDITOR LÍDER:

OTTILIO GUERNELLI JUNIOR

Engenheiro Mecânico – Especialista em Gestão Ambiental
Registro MMA/RAC Auditor Líder Ambiental Nº. 1.626

AUDITORES:

YARA T. CAVALCANTI

M.Sc. em Eng^a. Sanitária e Ambiental
Registro MMA/RAC Auditor Líder Ambiental Nº. 1.506
Registro RAC/INMETRO Auditor Líder SGA Nº. 1.222

JACIRA VELOSO

Oceanógrafa

4.1 PARTICIPANTES DA AUDITORIA POR PARTE DA UNIDADE MARÍTIMA (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 3.IX)

A equipe auditora, pertencente ao quadro de auditores do AECOM, foi formada pelos seguintes profissionais identificados a seguir:

NOME	CARGO / FUNÇÃO
Alexander Guimarães	Supervisor de Logística - FORD
Daiane Lima	Técnica de Segurança do Trabalho
Fernanda Pacheco	Assistente Técnica – Bourscheid
Lívia Medrado	Estagiária de Meio Ambiente - Bourscheid
Lorena Ribeiro	Analista de Logística - FORD
Nila Martins	Analista de Logística - FORD
Paula Marques Borges Vinhas Porto	Analista Ambiental - Bourscheid
Rafael Ramos Gonçalves	Supervisor do PDI (Setcar)

5 PROCESSO DE AUDITORIA

5.1 **OBJETIVOS** (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 3.IV)

Avaliar o sistema de gestão e o controle ambiental implementados nas instalações do Terminal Portuário Miguel de Oliveira - TPMO, tendo em vista o cumprimento da legislação vigente e o licenciamento ambiental.

A obrigatoriedade deste tipo de Auditoria Ambiental foi estabelecida pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, através das competências conferidas pela Lei nº. 6.938 de 31 de agosto de 1981, regulamentada pelo Decreto nº. 99.274 de 06 de junho de 1990 e o disposto em seu Regimento Interno, Anexo à Portaria nº. 326, de 15 de dezembro de 1994.

A Auditoria Ambiental nas instalações portuárias do Terminal Portuário Miguel de Oliveira - TPMO da FORD Motor Company Brasil Ltda. foi realizada conforme o Art. 1º da Resolução CONAMA Nº. 306/2002 e Nº 381/2006 que – “Estabelece os requisitos mínimos e o termo de referência para a realização de auditorias ambientais”; em consonância com as prescrições determinadas com os demais programas de gestão de riscos, estabelecidos em outros regulamentos federais e demais documentos relacionados.

5.2 **CRITÉRIOS**

Os critérios da auditoria ambiental foram divididos em três aspectos: conformidade legal, gestão ambiental e inspeções técnicas.

A verificação da conformidade legal inclui a identificação e verificação da conformidade da instalação auditada com a Legislação Ambiental aplicável. Adicionalmente, a conformidade legal também verifica a existência e validade das licenças ambientais e cumprimento das condições estabelecidas, bem como o cumprimento das obrigações assumidas nos acordos, compromissos e eventuais planos de ação existentes. Os aspectos de gestão ambiental consistem na verificação feita com base nos requisitos do Sistema de Gestão Ambiental. As inspeções técnicas verificam as condições de operação e manutenção das instalações e equipamentos relacionados com os aspectos ambientais significativos.

Dessa forma, ao longo deste Relatório serão definidos os detalhes metodológicos para atingir os objetivos propostos, bem como os resultados obtidos.

Os critérios e abrangência adotados são os que constam dos Anexos I e II, da Resolução CONAMA Nº 306/2002, e do Anexo II da Resolução CONAMA Nº 381/2006; sendo esses:

- Quanto ao cumprimento da legislação aplicável e
- Quanto à avaliação do desempenho da gestão ambiental no TPMO.

5.3 ESCOPO (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 3.IV)

A Auditoria Ambiental foi realizada por 02 (dois) auditores e 04 (quatro) facilitadores membros da força de trabalho do TPMO.

Foram auditadas as instalações e atividades sob-responsabilidade da FORD Motor Company do Brasil Ltda., referentes à operacionalidade do Terminal Portuário Miguel de Oliveira – TPMO, compreendendo: as instalações, equipamentos, controles operacionais relativos à poluição da água e do ar, atividades realizadas, áreas de armazenamento de produtos, gerenciamento de resíduos e materiais perigosos, a eficácia do sistema de gestão ambiental, preparação e atendimento à emergência, manutenção e calibração de equipamentos, documentos de conformidade legal, dentre outros.

Os auditores verificaram os aspectos de gestão, licença ambiental e certificados, sempre se baseando nas informações fornecidas a partir de entrevistas com funcionários e contratados.

5.4 METODOLOGIA DO PROCESSO DE AUDITORIA (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 3.VI)

A Metodologia da Auditoria Ambiental foi baseada na análise de documentos e registros disponíveis, utilização de protocolo de auditoria, entrevistas e observações locais.

Os itens deste Relatório que se referem ao prescrito na dita Resolução CONAMA Nº. 306/2002 estão devidamente identificados no corpo do presente documento.

Todas as conclusões, julgamentos e recomendações estão baseados nos melhores julgamentos dos auditores, em função das informações coletadas, dados disponibilizados e entrevistas realizadas.

1.1.1 PREPARAÇÃO DA AUDITORIA (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 2.2)

- Identificação das unidades a serem auditadas;
- Estabelecimento da equipe de auditores e a programação de trabalho;

Em acordo com organização a ser auditada foi definida a programação para a execução dos trabalhos de campo e análise da documentação disponibilizada em sua instalação.

- Envio ao auditado de Questionário Pré-Auditoria e Lista de Documentos a ser disponibilizada para análise previa a auditoria de campo;
- Consulta prévia aos órgãos ambientais competentes, a fim de verificar o histórico de incidentes ambientais inclusive de seus desdobramentos jurídico-administrativo e dos cadastros ambientais.

1.1.2 EXECUÇÃO DA AUDITORIA (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 2.3)

Na avaliação ambiental das instalações do TPMO foram realizadas as seguintes atividades:

- Reunião de abertura.

A reunião de abertura nas instalações do TPMO ocorreu em 11/03/2013, para apresentação da equipe auditora e descrição dos trabalhos a serem realizados.

- Visita de reconhecimento às instalações.
- Levantamento, verificação e análise de evidências.

O trabalho de campo foi realizado através da coleta de evidências de auditoria, ou seja, fatos que possam comprovar não conformidades em relação à legislação aplicável e pontos de melhoria em relação às boas práticas da gestão ambiental.

As verificações objeto da presente auditoria foram executadas obedecendo ao cronograma previamente estabelecido e refletido no Plano de Auditoria. Foram solicitadas e analisadas evidências para cada item verificado e, quando necessário, foram requisitadas cópias de documentos para registro dessas evidências.

Todas as conclusões e julgamentos foram baseados em dados disponíveis e em entrevistas com os funcionários e contratados da TPMO.

- Constatações.

Para efeito de caracterizar as constatações registradas, foram adotadas as seguintes definições:

Não Conformidade: constatação de não atendimento a um requisito legal especificado em legislação ambiental aplicável à instalação auditada.

Oportunidade de Melhoria: todo e qualquer desvio que não puder ser classificado como desvio relativo à conformidade legal ambiental ou de desempenho ambiental.

Conformidade: constatação que não se configura como não conformidade ou observação, caracterizando-se como atendimento aos requisitos legais aplicáveis à instalação, bem como aos requisitos do Sistema de Gestão Ambiental.

Aspecto Ambiental: elemento das atividades, produtos ou serviços de uma organização que pode interagir com o meio ambiente.

Impacto Ambiental: qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas que, direta ou indiretamente, afeta a saúde, a segurança e o bem-estar da população, as atividades sociais e econômicas, a biota, as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente e a qualidade dos recursos ambientais.

- Conhecimento das exigências do IBAMA e do Órgão Estadual de Controle Ambiental da Bahia, INEMA - Instituto Estadual de Meio Ambiente, incluindo o processo de licenciamento ambiental e cadastro.
- Vistoria e reconhecimento das atividades exercidas nas instalações do Terminal Portuário Miguel de Oliveira - TPMO para a identificação de possíveis passivos e aspectos ambientais significativos e entrevistas com pessoas chave.
- Reunião de encerramento da auditoria para apresentação das constatações da auditoria detectadas.

A reunião de encerramento nas instalações do TPMO, em 13 de março de 2013, foram apresentadas as constatações da auditoria (não conformidades e oportunidade de melhoria) registradas pela equipe auditora.

A equipe de auditoria cumpriu adequadamente com sua responsabilidade de revelar plenamente as constatações e conclusões aos níveis apropriados da administração.

- Consolidação dos dados obtidos e emissão do Relatório Final da auditoria.

1.1.3 PERÍODO COBERTO PELA AUDITORIA (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 3.V)

A primeira etapa da auditoria consistiu no planejamento prévio da auditoria, cerca de trinta dias antes das atividades de campo. A segunda etapa, execução da auditoria *in loco*, compreendeu o período de 11 a 13 de março de 2013 e, terminando com a terceira etapa, com a entrega formal deste relatório.

5.5 PLANO DE AUDITORIA (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 3.IV)

O Plano de Auditoria (Agenda Operacional da Auditoria) foi estabelecido e efetuado pela equipe de auditores da AECOM nas instalações do Terminal Portuário Miguel de Oliveira – TPMO da FORD Motor Company Brasil Ltda., em atendimento às disposições da Resolução CONAMA Nº. 306, de 05 de julho de 2002 e da Resolução CONAMA Nº. 381, de 14 de dezembro de 2006. Enviado, via correio eletrônico, previamente ao TPMO.

6 DESCRIÇÃO DAS ATIVIDADES DA INSTALAÇÃO (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 3.III)

O Terminal Portuário Miguel de Oliveira – TPMO dedica-se as operações de embarque/desembarque de veículos automotores e peças unitizadas e containerizadas da marca Ford por modal marítimo (navios) e rodoviário (caminhões cegonha), além da inspeção técnica (qualidade) dos produtos envolvidos. Veículos esses movimentados de e para embarcações tipo *Roll on Roll off* (deslocados por sua própria propulsão, sem auxílio de equipamentos extras) por equipe de motoristas, um a um.

Compreendendo os seguintes procedimentos e atividades referentes às operações realizadas no TPMO:

- Atracação/desatracação de navios;
- Embarque e desembarque de veículos;
- Parqueamento de veículos;
- Manutenção de veículos.

Foram auditadas as seguintes instalações / unidades operacionais existentes no Terminal Portuário Miguel de Oliveira – TPMO e sua respectiva retro área (área terrestre circunvizinha ao TPMO), sob a responsabilidade da FORD Motor Company Brasil Ltda.

- Portaria Principal do Porto;
- Sede da Administração do Porto;
- Instalações de Apoio, constituídas: do Galpão de Beneficiamento (PDI - *Pre Delivery Inspections*), local onde os veículos importados são adequados aos kits nacionais; sendo montados componentes nos veículos, recém recebidos, itens como suporte de placa, extintor de incêndio e manuais, segundo os padrões brasileiros.
- Abrigo de Apoio ao Cais e Baias de Carga e Descarga das carretas;
- Guaritas de Segurança elevadas do nível do piso em torno 6,0 metros (03 espalhadas estrategicamente pelo pátio de estocagem), a fim de possibilitar uma ampla visão panorâmica da movimentação de pessoas, veículos, veículos de apoio e carretas, com vistas a prevenir situações de risco;
- Área de Armazenamento Temporário de Resíduos,

- Estação de Tratamento de Esgoto Sanitário - ETE;
- Prédio dos Vestiários; Cozinha e Refeitório;
- Prédio de apoio ao Cais - contendo 01 Sanitário e Guarita de Vigilância;
- Prédio das Plataformas de Carregamento e Descarregamento: estrutura coberta em que as carretas de transporte são carregadas ou descarregadas para transporte por modal rodoviário;
- Subestação de Energia 129 KW;
- Modalidade terrestre de acesso e vias; além de interfaces com os serviços externos, como canalizações e reservatórios de água potável e linhas físicas de telecomunicações.

- ***PÍER DE ATRACAÇÃO***

Situado no Canal de Cotegipe de uma via, com navegação em apenas um sentido de cada vez, com 1.474 metros de comprimento e 120 metros de largura e Bacia de Evolução com 384 metros de diâmetro e calado médio de 14 metros abaixo do nível de redução da região.

Vazado por ser construído sobre pilares, contém um Berço de Atracação, localizado na extremidade sudeste da instalação portuária com extensão acostável de 195,0 metros, profundidade entre 12 a 14 metros e contendo 16 cabeços de amarração e 13 defensas.

Permite atracação de apenas um navio por vez, preferencialmente boreste, com comprimento máximo de 200 metros, 32 metros de boca, calado de 10,0 metros e 33.600 TPB (Tonelada de Porte Bruto); sendo a atracação preferencial a boreste, de embarcações denominadas "ROLL – on / ROLL- off."

O Píer é interligado ao Pátio de Armazenagem por uma Ponte de Acesso com 62 metros de comprimento e 11,4 metros de largura.

- ***SISTEMA DE SINALIZAÇÃO***

O Canal de Balizamento Náutico e a Bacia de Evolução, com 300 m de diâmetro e onde são utilizadas duas bacias de manobra com 12 metros de profundidade cada, possuem sinalização moderna com 08 boias luminosas, (04 amarelas tipo BL-1 e 04 amarelas tipo Boia Articulada) e 01 farolete lanterna, permitindo maior segurança na navegação dentro do Canal de Acesso.

- ***PÁTIO DE ARMAZENAMENTO***

Possui 122.245,00 m² de área asfaltada em toda a extensão usada, sem aberturas, emendas ou trincas, com capacidade máxima em torno de 6.000 vagas, que possuem identificação por plaqueta de

código de barras fixada no solo, que orienta ao Setor de Logística na localização de cada veículo armazenado.

EMPRESAS TERCEIRIZADAS QUE REALIZAM SERVIÇOS NO TPMO

- TPC Operador Logístico Ltda. – responsável pela manutenção e operação do TPMO, incluindo a equipe de motoristas de manobras e de gestão de segurança e saúde no trabalho.
- BOURSCHEID Engenharia e Meio Ambiente S/A - responsável pelas atividades técnicas administrativas referentes às questões ambientais.
- SETCAR - responsável pelas atividades concernentes as inspeções de qualidade adaptação com kits as normas brasileiras e montagens necessárias nos veículos.
- HIDROCLEAN – responsável pelo atendimento de emergências no mar; com fornecimento de embarcação, barreiras absorventes, materiais, equipamentos e aparatos necessários em caso de ocorrências acidentais.
- Transportadoras BRAZUL, TRANSAUTO e TEGMA – responsáveis pelo transporte de veículos em carretas pelo modal rodoviário.

7 DOCUMENTOS LEGAIS, NORMAS E REGULAMENTOS DE REFERÊNCIA (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 3.VII)

Foram identificadas as legislações: federal, estadual (BA), municipal (Candeias), aplicável aos aspectos e impactos ambientais e perigos e riscos que possam advir pelas atividades desenvolvidas nas instalações do terminal auditado, as mesmas, quando aplicável se encontram entre chaves e em negrito [], nos itens específicos relacionados, no corpo deste relatório.

Além de outros documentos que, em si, não constituem requisitos legais, mas que servem como base para implementação de melhorias operacionais e controle ambiental, tais como, Normas Técnicas da ABNT (NBRs) e o Regulamento Internacional, MARPOL.

As normas técnicas em princípio não constituem requisitos legais. Entretanto, o atendimento aos requisitos legais pertinentes envolve a aplicabilidade dessas normas.

As legislações federal, estadual e municipal de proteção ao meio ambiente e os requisitos legais, normas e regulamentos de referência aplicados às atividades desenvolvidas na instalação auditada se constituíram na base para elaboração das constatações, a partir das evidências coletadas na auditoria e encontram-se listadas aquelas mais significativas consideradas no desenvolvimento desta Auditoria Ambiental, no item a seguir.

8 AUDITORIA AMBIENTAL (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 3.X)

8.1 CONFORMIDADE DA INSTALAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO AUDITADA COM AS LEIS E NORMAS AMBIENTAIS VIGENTES (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.1, II, IV E V)

A Conformidade Legal foi verificada setorialmente, ou seja, sempre que observado um não atendimento a um requisito legal a evidência pertinente foi registrada como Constatação. Constituindo-se, também no principal subsídio para que a FORD elaborasse o Plano de Ação para o TPMO, uma vez que cada constatação corresponde a uma recomendação por parte dos auditores para correção da Não Conformidade – [NC].

As evidências foram coletadas nas visitas às instalações, na análise da documentação disponibilizada, em exigências ambientais estabelecidas pelo IBAMA e outros órgãos pertinentes às atividades desenvolvidas nas instalações do Terminal Portuário Miguel de Oliveira - TPMO.

As constatações não vinculadas a um requisito legal, mas, com potencial de redundar em Não Conformidade Legal foram tratadas como Oportunidade de Melhorias – OM (Boas Práticas Gerenciais), a serem adotadas, principalmente para prevenir a ocorrência de uma Não Conformidade Futura.

As Constatações da Auditoria encontram-se descritas no corpo deste relatório e reunidas no anexo, Parte II - Plano de Ação elaborado pelo Terminal Portuário Miguel de Oliveira - TPMO.

A discussão e a avaliação da conformidade com os mesmos, nas diversas áreas estão abordadas nos itens específicos.

8.2 LICENÇA AMBIENTAL (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.1. III)

Evidenciada a Licença de Operação - LO Nº 437/2005 (Renovação) emitida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, em 27/11/2009 e válida até 27/11/2015, concedendo à FORD Motor Company do Brasil Ltda., a renovação da Licença de Operação referente ao Terminal Portuário Miguel de Oliveira - TPMO, situado no Município de Candeias/BA, constituído por um terminal privativo de uso exclusivo para embarque / desembarque de veículos e componentes automotivos, composto de um cais de atracação com 195,0 metros de extensão, pátio de

estocagem de veículos totalizando 156.585 m², estacionamento comum e instalações administrativas e de apoio.

8.3 *CONDICIONANTES DA LICENÇA AMBIENTAL (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.1. IV)*

Dentre as Condicionantes da Licença de Operação – LO Nº 437/2005 (IBAMA), segundo a interpretação da equipe auditora, não foram evidenciados itens que necessitem ser efetivamente configurados como cumpridos, conforme o estipulado nas condições de validade da referida LO.

8.4 *AUTUAÇÕES / TERMOS DE COMPROMISSO / TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.1. V)*

Não foram evidenciados documentos emitidos pelos órgãos competentes, para o período de dezembro de 2011 a fevereiro de 2013, referentes a notificações, autuações ou intimações ou semelhantes referentes ao Terminal Portuário Miguel de Oliveira – TPMO que não tenham sido atendidas ou que estejam na fase de andamento para conclusão do atendimento.

8.5 *AUDITORIA AMBIENTAL*

Evidenciado o Relatório da auditoria ambiental emitido em fevereiro de 2011 pela empresa AECOM comprovando que o TPMO (FORD) realizou a auditoria ambiental em conformidade com a [Resolução CONAMA 306/2002, art. 7º e 381/2006].

8.6 *CERTIFICADOS / REGISTROS / CADASTROS / AUTORIZAÇÕES*

▪ *CERTIFICADO DE REGULARIDADE E CADASTRO TÉCNICO FEDERAL (CTF) DE ATIVIDADES POTENCIALMENTE POLUIDORAS DO IBAMA*

Evidenciado Cadastro Técnico Federal Nº. 3593229 emitido em 25/03/2013, válido até 25/05/2013, autenticação eletrônica [zqex.8gai.uxfc.d6um], referente ao Terminal Portuário Miguel de Oliveira – TPMO, comprovando a regularidade do TPMO no Cadastro de Atividades Potencialmente Poluidoras, para – “Transporte, Terminais, Depósitos e Comércio / marinas, portos e aeroportos”, conforme [Portaria IBAMA Nº. 113/97 - que “Dispõe sobre o cadastro técnico de atividades potencialmente poluidoras].

Evidenciada a Taxa de Controle e Fiscalização Ambiental, referentes ao 1º trimestre de 2013 (05/01/2013), paga em favor do IBAMA, em conformidade com a [Lei Nº. 10.165, de 27 de dezembro de 2000].

▪ **DOCUMENTO DE ORIGEM FLORESTAL – DOF**

Constatou-se, nas áreas operacionais, que o TPMO utiliza apenas pallets de polipropileno; sendo vetada a utilização de pallets de madeira, através de Direção Executiva, em ata de reunião, em outubro de 2009. Portanto, não sendo necessário obter o DOF - Documento de Origem Florestal para os pallets de madeira em conformidade com a [Portaria MMA 253 de 18/8/06 que instituiu o DOF e a Instrução Normativa 112/2006 de 23/8/06, que em seu artigo 20, dispõe que os detentores de quaisquer quantitativos, são obrigados a fazer declaração de estoque, informando origem, espécie, volume e endereço de armazenamento].

▪ **CERTIFICADO DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR**

Evidenciado o Atestado de Vistoria Nº. 249/2012, emitido em 2012 pelo Comando de Operações de Bombeiros Militares – Centro de Atividades Técnicas, concluindo que o Sistema de Prevenção, Proteção e Combate a Incêndio e Controle de Pânico das Instalações Físicas do TPMO atende a legislação pertinente (NRs 23 e 26 do MTE e Lei Nº. 3.077 de 05/12/1979), estando o TPMO classificado como – “Todo Tipo de Depósito – J-3, quanto à ocupação, Edificação Térrea quanto à altura e Risco médio quanto à carga de incêndio”. Com validade de 01 ano. [Art. 144, parágrafo 5º da Constituição Federal, Art. 148 da Constituição Estadual e Lei Estadual Nº 7.796/00 – Lei Organização Básica da Polícia Militar].

▪ **CADASTRO NO ÓRGÃO ESTADUAL DE CONTROLE AMBIENTAL**

Evidenciado o Cadastro Estadual de Atividades Potencialmente Poluidoras e Utilizadoras de Recursos Naturais (CEAPD) Nº. 69471, emitido pelo Instituto Estadual de Meio Ambiente – INEMA, em 12/03/2013, referente à FORD na Zona Portuária Norte.

▪ **COMISSÃO NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA NOS PORTOS, TERMINAIS E VIAS NAVEGÁVEIS - CONPORTOS (ISPS CODE)**

Declaração de Cumprimento Nº. 169/2008 emitida em 03/11/2008 e válida até 05/03/2013, habilitando a FORD Motor Company do Brasil Ltda. - Terminal Ponta da Laje – Porto de Aratu, Município

de Candeias, Estado da Bahia, por implementar o Plano de Segurança Pública Portuária e cumprir com as disposições do Capítulo XI-2 da Convenção de Solas de 1974 e da Parte A do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias – ISPS Code, estando habilitada a operar com navios “roll on – roll off”, empregados no tráfego marítimo internacional.

No Diário Oficial da União de 13/01/2013 (Seção 1, pág. 37) a Secretaria Nacional de Segurança Pública - Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, por meio da Deliberação Nº. 307, de 07/12/2012, deliberaram prorrogar, por mais 01 (um) ano, a contar de 31 de dezembro de 2012, o prazo de validade das Declarações de Cumprimento, expedidas por esta Comissão Nacional.

▪ **TERMO DE AUTORIZAÇÃO ANTAQ**

Resolução Nº. 509/05-ANTAQ de 20/09/2005, autorizando a FORD Motor Company do Brasil Ltda. a explorar o terminal portuário de uso privativo na modalidade de uso misto, localizado na Baía de Aratu, à margem direita do Rio Cotegipe, Ponta da Laje, Distrito de Mutuim, Candeias, BA, para a movimentação e armazenagem de cargas próprias e, complementarmente cargas de terceiros, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário. **[ALÍNEA “B” DO INCISO II DO § 2º ART. 4º DA LEI Nº 8.630/1993].**

O TPMO encontra-se fora do Porto Organizado do Estado da Bahia; sendo um Terminal Privativo isento de qualquer taxa regida pela ANTAQ, não se aplicando ao mesmo a Tarifa Portuária conforme **[RESOLUÇÃO ANTAQ Nº. 517 XIV].**

8.7 **ASPECTOS DE DESEMPENHO (CONFORMIDADE LEGAL) - REGISTROS DE MONITORAMENTO E MEDIÇÕES DAS FONTES DE EMISSÕES PARA O MEIO AMBIENTE OU PARA OS SISTEMAS DE COLETA E TRATAMENTO DE EFLUENTES SÓLIDOS, LÍQUIDOS E GASOSOS (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – IX)**

1.1.4 **CONTROLE DA POLUIÇÃO DO AR**

Na operacionalidade do TPMO ocorre geração de emissões atmosféricas, tanto provenientes da movimentação de veículos no pátio e nas Plataformas de Carregamento e Descarregamento, quanto das embarcações.

Os principais poluentes atmosféricos emitidos pelos motores dos veículos movidos a diesel são os óxidos de nitrogênio (NO_x), dióxido de enxofre (SO₂), monóxido de carbono (CO), dióxido de carbono (CO₂) e material particulado (MP).

Para essas emissões constatou-se que na Portaria Principal de acesso ao TPMO, a segurança patrimonial realiza verificações, utilizando check list específica, quanto às condições físicas dos veículos que acessam o terminal e quanto ao controle das emissões fumaça preta dos veículos movidos a óleo diesel, pelo método da escala Ringelmann, dentre os itens verificados destaca-se: emergência, pneus, emissões (índice de fumaça preta dentro dos padrões), condições gerais (vazamentos, etc.), etc.. **[Resolução CONAMA nº 03 de 28/06/90; Decreto Estadual nº 2.299-N de 09/08/1986, Art. 13].**

Eventuais reparos na pintura de veículos importados como arranhões e pequenas mossas, são realizados no Galpão de Beneficiamento (PDI - *Pre Delivery Inspections*), em cabine de pintura, dotada de sistema de exaustão, com fluxo de ar vertical para baixo, que possibilita a retenção de resíduos da pintura em materiais absorventes, instalados sob o piso de grelha da mesma.

Embora, tenha sido constatado que o uso da cabine de pintura é esporádico (poucas marcas de tinta) e a cabine possua uma bateria de filtros, não foi evidenciado que o TPMO realize monitoramento das emissões atmosféricas que a bateria de filtros não seja capaz de captar, conforme **[Lei Estadual Nº. 10.431 de 20/12/2006 Art. 2, item I e IV, Art. 25 § 1º, Art.26 § 1º, Art. 30 item VI, Art. 32, Art. 34, Art. 35, Art. 46].**

O TPMO não realiza monitoramento e nem controle de outras fontes de emissões atmosféricas, como as provenientes de fontes de combustão, como embarcações.

Indícios de que o impacto decorrente desse tipo de emissões fugitivas possa ser considerado negativo, tendo em vista que o terminal se encontra instalada em região oceânica, com boas condições de dispersão atmosférica, não se esperando que a alteração da qualidade do ar ultrapasse a área do terminal.

1.1.5 CONTROLE DA POLUIÇÃO DA ÁGUA

O TPMO conta com 02 Caixas Separadoras Água e Óleo – Caos, unidades semelhantes externamente e independentes e, localizadas em área externa ao Galpão do PDI (*Pre Delivery Inspections*). Uma destinada a receber a drenagem da canaleta de água residuária proveniente de derrames / vazamentos acidentais que possam ocorrer no entreposto (setor de armazenamento temporário de resíduos) e outra para a canaleta de drenagem da água residuária oleosa proveniente da lavagem de veículos no prédio PDI – Inspeção de Pré Entrega.

Quanto a essas Caixas Separadoras Água e Óleo – CAOs, não foi evidenciado desenho dimensional, com suas características construtivas, dados de eficiência e nem informações sobre impermeabilização das paredes internas. Indícios que as CAOs possam ter apenas a função de coleta e armazenamento; atuando como caixas coletoras. Tendo em vista as mesmas não possuem dispositivo que permita separar a água do óleo. Além disso, não foi evidenciada a tubulação de extravasamento do óleo e nem da destinação do mesmo.

Essas CAOs também não impedem a entrada de água de chuva, o que pode possibilitar o transbordamento da camada de óleo que se dispersará pelas ruas adjacentes, contaminando o solo e podendo atingir o mar. [Lei Estadual (BA) Nº. 10.432, de 20/12/2006 – Cap. III, Art. 26]. [NC- 1.]



Figura 8.7.2-1 – Fotos das CAOs.

Para tratamento da água residuária oleosa gerada nas atividades de limpeza de utensílios e aparatos utilizados no Setor PDI, sic, em média 1,2 litros/mês de mistura de solventes orgânicos, constatou-se que se encontra acondicionada em tambor metálico, em área contida, até que atinja volume suficiente para remoção para a Área de Armazenamento Temporário de Resíduos (baia destinada a resíduos da classe I) e, posteriormente destinado ao tratamento na CETREL.

1.1.6 ESGOTO SANITÁRIO

Constatou-se que parte dos despejos sanitários gerados nas atividades do TPMO é tratada biologicamente em Digester Anaeróbio de Fluxo Ascendente, antecedido por gradeamento e seguido de elevatória de efluente bruto com 02 bombas submersíveis (ETE - Estação de Tratamento de Esgoto dos prédios do TPMO junto à entrada do porto). Após tratamento, o efluente final é infiltrado no solo (valas de infiltração). Parte é tratado em sistema de fossa séptica e filtro anaeróbio.

Embora, tenha sido evidenciada a correspondência da FORD, ASGOV 131-12, protocolada no IBAMA em 17/12/2012, onde a FORD solicita prorrogação de prazo adicional de 180 dias, para conclusão da obra de adequação estrutural da Estação de Tratamento de Efluentes - ETE do TPMO. E, quanto a esta questão, constatou-se o envio do ofício F 02001.001420/2013-51 COPAH/IBAMA pelo IBAMA em 28/01/2013, concordando com a prorrogação do prazo e solicitando o projeto executivo da ETE, destaca-se as seguintes constatações:

- O Painel Elétrico de comando e proteção dos motores (bombas submersíveis) está subutilizado devido inoperância dos controladores de nível na elevatória, o que exige extrema atenção do operador em verificar e controlar, a cada 02 dias o nível do esgoto sanitário na elevatória, a fim de evitar que ocorra extravasamento em poço de visita - PV localizado na entrada do pátio de estocagem.
- Para essa verificação é necessário abrir a visita da elevatória (tampa em concreto), que acaba permanecendo aberta para facilidade das inspeções; exalando mau cheiro, prejudicando a anaerobiose (pela aeração da massa líquida) do sistema de tratamento. Podendo ocasionar interferência na eficiência de remoção de carga orgânica e consequente contaminação do solo e aquífero, (devido à infiltração posterior no solo) e oferecendo riscos por agentes biológicos.
- O estado físico de conservação do sistema de tratamento não condiz com o estado de conservação das demais unidades existentes no terminal.

- Devido ao fato da elevatória ser mantida em determinado nível operacional, em detrimento da ocorrência de transbordo no Poço de Visita – PV já mencionado, conduz a indícios de que possa estar havendo ligação inadequada em trecho da rede de esgoto sanitário. **[Lei Estadual Nº 10.432/06, Art. 26, Lei Estadual Nº 10.432/06, Art. 32, Art. 60, Art. 65, Art. 72 e Lei Nº 3982/81, Art. 66]. [OM- 1].**

Também não foi evidenciada documentação (Manifestos de Resíduo e Certificados de Remoção do Lodo mineralizado), referente à manutenção periódica da Fossa Séptica destinada ao tratamento do despejo sanitário gerado no único sanitário do Prédio de Apoio as Docas (edificação de apoio ao píer, na entrada do mesmo) e, nem dados de monitoramento da eficiência de remoção de carga orgânica da mesma **[Decreto Nº 11.235 de 10/10/2008, aprova o Regulamento da Lei Nº 10.431/2006, Subseção VII, Art. 71, Art. 72 e Parágrafo Único e Lei Estadual Nº 10.432/06, Art. 26]. [NC- 2.]**

Em 03/02/2013 a FORD protocolou no IBAMA (DICAD/COAPS/CGEAD) a correspondência Carta ASGOV 009-13, encaminhando em anexo, memorial descritivo e especificações técnicas do projeto da ETE.



Figura 8.7.3-1 – Área cercada da ETE e vista aérea.

Evidenciado os resultados dos laudos de monitoramento de parâmetros físico-químicos no afluente e efluente da ETE, em atendimento a condicionante 2.1.3 da LO Nº. 437/2005 - Renovada, do período de janeiro a dezembro 2011, elaborado pelo laboratório CORPLAB. Entretanto, não pode ser constatado que os resultados obtidos para os valores de parâmetros físico-químicos monitorados (DBO₅, NO₂, NO₃ e Sólidos Sedimentáveis Totais) na entrada e saída da ETE possam revelar a eficiência de remoção de carga orgânica da ETE, a fim de atender a **[Lei Nº. 10.431 de 20/12/2006, Art. 26 § 1º; Art. 32 e Art. 34 e Resolução CONAMA 430/2011]. [NC- 3.]**

▪ **MONITORAMENTO DO MAR**

Evidenciados os relatórios anuais referentes a duas campanhas do Programa de Monitoramento da Biota Aquática e Qualidade da Água da Baía de Aratu, realizado pela FORD em atendimento a condicionante 2.1.4 da LO Nº 437/2005 de 27/11/2009 e encaminhados em 29/03/12 ao IBAMA, através da Carta ASGOV 024-12.

Os Laudos de Análises (0392/11, 106882/2011-1.1, 106885/2011-1.1, 106890/2011-1.1, 106894/2011-1.1, 106898/2011-1.1, 106901/2011-1.1, 106905/2011-1.1, 106909/2011-1.1, 106913/2011-1.1, 106917/2011-1.1, 106920/2011-1.1, 106923/2011-1.1, 106925/2011-1., 106928/2011-1.1 e 106931/2011-1.1, de janeiro e de setembro de 2011), realizados pelo laboratório Corplab Environmental Analytical Services, em 05 pontos de amostragem na área de localização do TPMO (02 pontos na Bacia de Evolução, 01 ponto no Canal e 02 pontos próximos ao Píer) e em 3 níveis de profundidade (superfície, meio e fundo), apontaram que a maioria dos resultados dos parâmetros físico-químicos analisados encontram-se dentro dos padrões estabelecido pela **[Resolução CONAMA 357/05 para águas salinas (classe III)]**, entretanto, os parâmetros Oxigênio Dissolvido (OD) e Fósforo Total (P_{total}) ultrapassam o limite estabelecido pela dita Resolução nas campanha de 25/01/11 e de 21/09/11

Apesar de terem sido obtidos valores acima dos padrões definidos pela Resolução CONAMA 357/05 (Classe III) nos parâmetros Fósforo e Oxigênio Dissolvido, não há indícios de que a empresa tenha lançado qualquer tipo de efluente ou resíduo no mar, o que indica que essa alteração provavelmente não estaria associada às atividades realizadas no TPMO.

Evidenciado o Relatório referente aos resultados obtidos na coleta de material bentônico da área de influência do TPMO, em conformidade com a condicionante da Licença de Operação – LO Nº. 437/2005 (Renovação), com os requerimentos do Parecer Técnico Nº 70/2008/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA e o Ofício do IBAMA Nº 520/2008/CGTMO/DILIC/IBAMA. O mesmo aborda aspectos relacionados à comunidade bentônica do infralitoral, incluindo a abundância e abundância relativa (ou densidade relativa), as frequências total e relativa de ocorrência (captura), o índice de diversidade *Shannon-Weiner*, de riqueza de espécies de *Margalef*, a equitatividade de *Pielou* e o índice de similaridade de *Bray-Curtis*. Apresenta também, resultados da análise de discriminantes canônicas utilizadas para verificar se estações de coleta diferiram quanto à abundância dos táxons determinados. Os resultados e conclusões apresentados neste relatório dizem respeito ao monitoramento anual, realizado através de duas campanhas de monitoramento realizadas em janeiro

(25 e 26), e setembro (20, 21 e 22) de 2011. Todas as campanhas foram realizadas em condições climáticas favoráveis.

O monitoramento da Ictiofauna realizado nas duas campanhas (janeiro – setembro de 2011), foi efetuado seguindo todas as orientações do Ofício do IBAMA Nº 520/2008/CGTMO/DILIC/IBAMA e só pode ser realizado mediante a obtenção da Autorização de Coleta, Captura e Transporte de Material Biológico Nº 128/2012. Os resultados das campanhas (25 a 27 de Janeiro e 20 a 22 de setembro de 2011) junto com aqueles das campanhas anteriores, indicaram que foi possível observar que os peixes estão utilizando a área do píer como sítio de alimentação, crescimento e, possivelmente, de reprodução e ainda foram verificadas espécies de importância econômica e espécies migradoras, enquanto não foram registradas espécies de peixes que possam ser classificadas como potencialmente invasoras e nem espécies citadas na lista nacional das espécies de invertebrados aquáticos e peixes ameaçados de extinção com categorias da IUCN (BRASIL 2004).

▪ **ÁGUA POTÁVEL**

As áreas do TPMO são servidas por tomada de Água Potável fornecida pela Embasa através da CODEBA que abastece uma Cisterna de 90,0 m³, a partir daí a água é recalçada para distribuição no header geral, por bomba centrífuga 25 m³/h.

Evidenciado o Certificado referente à higienização e desinfecção dos reservatórios de água potável do TPMO, emitido pela empresa Hidroserv Imunização e Serviços Ltda. em 13/10/2012 válido até abril de 2013, devidamente licenciada no INEMA, conforme **[Portaria Nº. 2.914 de 12/12/2011, do MS - “Normas e padrão de potabilidade da água destinada ao consumo humano”]**. E, o certificado emitido em 12/12/2012 por esta mesma empresa referente à limpeza e desinfecção deste reservatórios de água potável e controle de potabilidade da água potável.

Evidenciados os Laudos de Análises da Potabilidade da Água de 05/12/2012: Nº 12/2464/2012, 12/2465/2012 e 12/2466/2012, emitidos pela empresa Espaço Ambiental Análise e Consultoria Ltda., referente à análise laboratorial para os parâmetros coliformes totais, cloro e pH, em amostras coletadas no torneira externa do reservatório inferior; torneira da copa da administração e na torneira da cozinha, que concluíram que a água analisada é compatível com os padrões estabelecidos pela **[Portaria Nº. 2.914 de 12/12/2011, do MS/ANVISA - “Normas e padrão de potabilidade da água destinada ao consumo humano”]**. Os valores obtidos, nestes laudos, para os parâmetros analisados se encontram abaixo do padrão estabelecido na referida portaria.

Constatou-se que o reservatório de água potável superior (caixa d'água) da oficina se encontra com a tampa calçada. Indícios de que esta situação possa facilitar a geração de vetores. **[OM- 2]**.



Figura 8.7.3-2 – Caixa d'água com tampa calçada.

1.1.7 SISTEMA DE DRENAGEM

A drenagem pluvial no TPMO é segregada das demais em redes independentes, sendo destinada para o Mar (Baía de Aratu).

1.1.8 GERENCIAMENTO DE RESÍDUOS SÓLIDOS

Os Resíduos Sólidos gerados nas atividades do TPMO são basicamente enquadrados nas classes I e IIA e IIB (NBR 10004:2004). Que segundo esta norma, os resíduos considerados como da classe I – perigosos são gerados nos processos de reparo de veículos, devido a avarias geradas nas operações de embarque e desembarque dos veículos. Outros resíduos da classe I são as lâmpadas fluorescentes; resíduos de manutenção predial, pilhas alcalinas; baterias automotivas; etc..

O TPMO conta, para nortear a gestão de resíduos com o Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS do TPMO, Revisão 07 de Janeiro/2013, elaborado pela empresa Bourscheid Engenharia e Meio Ambiente S/A. Este estabelece as diretrizes, critérios e procedimentos para a gestão dos resíduos desde suas fontes primárias, passando pelo processo de recolhimento até sua destinação final. Desenvolvendo todo um processo, de forma a evoluir o entendimento dos métodos de geração e de minimização de resíduos, dentro da ótica ambiental e de acordo com as normas preconizadas pelos órgãos de controle e com a legislação vigente.

Evidenciado o Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS do TPMO, Revisão 07 de Janeiro/2013, elaborado pela empresa Bourscheid Engenharia e Meio Ambiente S/A, objetivando estabelecer um programa de resíduos sólidos do TPMO desde suas fontes primárias, rotinas de classificação, acondicionamento, manuseio, triagem, estocagem, transporte e destinação final de

resíduos sólidos gerados, em conformidade com a legislação (Federal, Estadual e Municipal). Estruturado de forma a permitir o entendimento dos métodos de geração e de minimização de resíduos em consonância com as legislações vigentes e diretrizes dos órgãos públicos pertinentes. Estando o mesmo balizado na Matriz Global de Aspectos e Impactos Ambientais.

A Planilha de Controle Anual de Resíduos disponível na rede interna informatizada, contém a geração mensal por área para cada resíduo individual gerado no TPMO. Contendo os dados e registros referentes aos resíduos gerados no TPMO, com o controle quantitativo e qualitativo dos resíduos gerados e do processo de coleta seletiva, com vistas ao acompanhamento da eficácia do gerenciamento de resíduos.

Os resíduos da Classe I são acondicionados no Entrepasto de Resíduos (Área de Armazenamento Temporário de Resíduos), área coberta, dotada de canaleta frontal com grelha, com caimento que direciona o fluxo, em caso de eventuais vazamentos / derrames, para uma Caixa Separadora Água - Óleo interligada a Caixa Separadora Água - Óleo do PDI. Estando os resíduos acondicionados em Baías identificadas e em contêineres específicos também identificados. Em área localizada atrás dos contêineres industriais encontra-se a Baía de Resíduos Contaminados (principalmente os gerados no PDI) armazenados em contêineres metálicos.

Constatou-se que embora, o depósito temporário de resíduos possua canaleta para coleta de eventual vazamento de produtos químicos ou oleosos armazenados no local, uma parte do piso interno continua comunicante com o piso externo (a canaleta não cobre toda a extensão do galpão); possibilitando o escoamento de eventual vazamento de produtos químicos para a área externa, o que pode causar contaminação de solo. [OM- 3].



Figura 8.7.5-1 – Canaleta no alinhamento com o terreno externo na baía de resíduos.

Este local (Entrepasto de Resíduos) conta com prensa para fardos de papel e plásticos e com reservatório de cerca de 30 litros de óleo hidráulico e tambores com resíduo oleoso.

Evidenciado o Inventário de Resíduos, referente ao ano de 2012 (período de 01/01/2012 a 31/12/2012). Este contém nas planilhas os registros: das metas de redução de geração de resíduos, metas de disposição final, o quantitativos de resíduos gerados e destinados.

1.1.9 Ruídos

Evidenciado os resultados referentes à realização de medições de ruído no TPMO no Relatório de Avaliação do Ruído visando o Conforto da Comunidade, Rev.0 de novembro/2012, elaborado pela empresa Previne Segurança & Saúde Ocupacional, em atendimento a **[Resolução CONAMA 01/1990, os limites de tolerância da NBR 10.152, NBR 10.151:2000 – “Avaliação do ruído em áreas habitadas, visando o conforto da comunidade e vizinhança” e Resolução CEPRAM Nº 1.150/1995]**.

Este relatório concluiu que para os NPS (nível de pressão sonora) registrados, que variaram entre 35,9 dB(A) (ponto 01) e 42,6 dB(A) (ponto 06) no período diurno, considerando que na NBR 10151, o NCA (nível de critério de avaliação) para as zonas circunvizinhas da instituição, considerada Área Predominantemente Industrial, apresenta limite de 70 dB(A) para o período diurno (07 as 22 h), verificou-se que todos os pontos avaliados foram inferiores aos níveis de critérios recomendado na legislação. Não havendo existência de influência direta às propriedades vizinhas nos pontos especificados.

9 DESEMPENHO DA GESTÃO AMBIENTAL (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2)

9.1 ***POLÍTICA AMBIENTAL (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – I E II)***

Constatou-se que a política ambiental da Ford Motor Company extensiva TPMO é praticada pelo mesmo.

Evidenciado no Relatório de Análise Crítica (Relatório Nº. 05 DE 15/01/2013 – F.PC_TPMO_460.01.01 – 28p.), informação de que não foram apontados questionamentos sobre a necessidade de uma revisão do conteúdo da política ambiental, mantendo-se a mesma versão.

Esta contém diretrizes e princípios definidos que englobam as atividades do TPMO. Menciona também, a manutenção da conformidade com a legislação e requisitos aplicáveis, prevenção da poluição e melhoria contínua. Constatou-se, por meio de entrevistas, que a Política Ambiental é divulgada e para os empregados próprios, em diferentes pontos do terminal, por meio de cartazes, folders e outros meios de comunicação; estando estes conscientes da importância do alinhamento de suas atividades com a mesma.

9.2 ***ACESSO À LEGISLAÇÃO AMBIENTAL E OUTROS REQUISITOS APLICÁVEIS (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – III)***

O TPMO possui o procedimento PC_TPMO_432.01, que determina as instruções para identificar, acessar e atualizar os requisitos legais aplicáveis e outros requisitos subscritos, relacionados aos seus aspectos ambientais, os quais são levados em consideração na manutenção do SGA.

Constatou-se, por meio de manipulação, no sistema informatizado (programa online), denominado SOGI - Sistema Operacional de Gestão Integrada, destinado ao gerenciamento dos requisitos legais, assim como ao acompanhamento das obrigações legais aplicáveis, que o mesmo, permite rápida consulta e fácil pesquisa da legislação. Por intermédio desse programa, faz-se acesso à planilha LIRA (Lista Interna de Requisitos Aplicáveis).

Este sistema, gerenciado por empresa terceirizada, atualiza periodicamente as obrigações legais e a legislação relacionada às atividades do TPMO. Evidenciada a atualização da legislação até novembro de 2012. Não sendo evidenciado qualquer registro de não cumprimento da legislação ambiental

aplicável no sistema e nem nos documentos disponibilizados, desde a última auditoria ambiental de conformidade legal, em 2011.

9.3 IDENTIFICAÇÃO E ATENDIMENTO AOS OBJETIVOS E METAS AMBIENTAIS **(RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – IV)**

Constatou-se na ata de Reunião de Análise Crítica - PR- PC TPMO_460.01, Rev.01 de 09/01/2010 o estabelecimento dos objetivos e metas ambientais, considerando os aspectos ambientais significativos e a política.

Dentre os registros dos indicadores ambientais evidenciados, destaca-se os referentes ao objetivo – PGA de Consumo de Água = reduzir 5% do valor global do consumo de água em relação ao ano de 2011 e Redução da Quantidade de Resíduos Não Recicláveis = 10% dos resíduos não recicláveis, com relação ao consumo anual de resíduos de 2011 (meta global = 5.772kg e limite de referencia = 481kg/mês), possibilitam vislumbrar o grau de atendimento dos objetivos e metas; apresentando resultados mensuráveis que permitem quantificar o percentual de implementação desses e avaliação do grau de atingimento das metas. Estes se apresentam de forma condensada, que permite mensurar a eficácia das ações, dos Programas de Gerenciamento Ambiental (F. TPMO_431.01.03) relacionados, com vistas ao alcance das metas ambientais.

9.4 EXISTÊNCIA E IMPLEMENTAÇÃO DE PROCEDIMENTOS E PARA IDENTIFICAR OS ASPECTOS AMBIENTAIS SIGNIFICATIVOS DAS ATIVIDADES, PRODUTOS E SERVIÇOS E ADEQUAÇÃO DOS MESMOS. (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – v)

No procedimento PC TPMO 431.01 implementado, se encontram descritas as etapas para identificação das rotinas associadas a possíveis impactos significativos e os aspectos ambientais de cada atividade e como esses são classificados quanto a possíveis impactos significativos. O mesmo traça as diretrizes para a elaboração das Matrizes (13 matrizes, sendo: 01 global e 12 setoriais (Administração, Almoxarifado (TPC), Ambulatório, Entreposto de Resíduos, Guaritas, Estação de Tratamento de Esgoto, PDI, Carregamento Rodoviário, Centro de compostagem, Apoio às Docas, Píer e Restaurante) utilizadas para identificar e registrar aqueles que possam ter impactos significativos, associados às atividades e serviços das áreas e subáreas do TPMO.

Constatou-se que a Matriz Global de Aspectos e Impactos (F.PC_TPMO_431.01.01 – Coordenação Ambiental) de 28/03/2012, desmembrada nas Matrizes Setoriais referentes as áreas e as subáreas do TPMO (PDI, Carregamento, Administrativo, Apoio ao Píer e Restaurante) a F.PC_TPMO_431.01.02, que se encontram atualizadas em função de novos aspectos ambientais e alterações na legislação aplicável.

9.5 IDENTIFICAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DOS PROCEDIMENTOS PARA COMUNICAÇÃO INTERNA E EXTERNA COM AS PARTES INTERESSADAS
(RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – VIII)

O procedimento PC TPMO_443.01, Revisão 02 de 18/02/2011 estabelece e sistematiza a metodologia para o recebimento, análise e resposta de comunicação interna e externa entre o TPMO e as partes interessadas. Utilizando, mais comumente, como veículos de comunicação ofício e via telefone.

Evidenciado o Plano de Comunicações que estabelece procedimentos para a ocorrência de comunicações confiáveis e seguras entre as equipes envolvidas em situações de emergência e com os órgãos públicos externos competentes, durante e após o encerramento das atividades decorrentes da emergência provocadas por derrame de óleo no mar, descritos no Plano de Emergência Individual - PEI. Nesse estão definidas as composições e as atribuições das funções relacionadas na Estrutura Organizacional de Resposta e Responsabilidades (ORE) durante a emergência.

9.6 MECANISMOS E REGISTROS PARA A ANÁLISE CRÍTICA PERIÓDICA DO DESEMPENHO AMBIENTAL E SISTEMA DE AUDITORIAS INTERNAS *(RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – XIV)*

Constatou-se que o TPMO possui uma sistemática implementada para realização de análises críticas (PR-PC TPMO_460.01, Rev.01 de 09/01/2010).

Evidenciadas atas de reuniões de Análise Crítica, dentre as disponibilizadas, destaca-se a da última reunião realizada em 15/01/2013. Dentre outros assuntos a reunião tratou da análise do sistema da gestão ambiental, enfocando: os resultados de auditorias internas e das avaliações do atendimento aos requisitos legais e outros subscritos; comunicação proveniente de partes interessadas externas, incluindo reclamações; desempenho ambiental da organização; extensão na qual foram atendidos os

objetivos e metas; situação das ações corretivas e preventivas; ações de acompanhamento das análises anteriores; mudança de circunstâncias, incluindo desenvolvimento em requisitos legais e outros relacionados aos aspectos ambientais, e recomendações para melhoria.

9.7 *DEFINIÇÃO DE RESPONSABILIDADES RELATIVAS AOS ASPECTOS AMBIENTAIS SIGNIFICATIVOS (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – XV)*

No PC_TPMO 441.01 se encontram as diretrizes para estabelecer e sistematizar o procedimento para nomeação de representantes ambientais do TPMO.

O Organograma Ambiental do TPMO, revisado em janeiro de 2013 é composto por cinco blocos de representantes ambientais: Representante Ambiental Gerencial – EMR: Representante legal do TPMO; Representante do Escritório de Qualidade Ambiental – EQO: Representante ambiental Ford Estados Unidos e América Latina; Suporte do Representante Ambiental Gerencial: Suporte ambiental do representante legal do TPMO; Coordenador Ambiental: Gestor direto do SGA do TPMO; Multiplicadores Ambientais: Representantes de cada área operacional do TPMO.

Consta do PEI a Estrutura Organizacional de Resposta – EOR para atuar no controle e combate às emergências com derramamento de óleo no mar, possuindo uma hierarquia com atribuições e responsabilidades distribuídas entre seus participantes, visando atingir, de forma segura e eficaz, os objetivos principais da resposta às emergências.

9.8 *CAPACITAÇÃO DO PESSOAL CUJAS TAREFAS POSSAM RESULTAR EM IMPACTO SIGNIFICATIVO SOBRE O MEIO AMBIENTE (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – XVI)*

O TPMO tem estabelecido diretrizes relativas ao treinamento e capacitação de funcionários e contratados, incluindo: Identificação das necessidades de treinamentos, para garantir que todos, cujas tarefas possam causar impacto significativo, recebam treinamentos adequados às suas tarefas e às exigências legais. O procedimento adotado é o PC_TPMO_432.01, atualizado em 18/02/2011, cujo cronograma digital (F. PC_TPMO_442.01.03), referente aos treinamentos se encontra vinculado.

Evidenciado o Cronograma de Treinamentos e a respectiva Agenda Anual de Treinamentos referentes ao ano 2013, contendo os temas dos treinamentos, data prevista, data realizada, os

participantes e o status. Dentre estes, os treinamentos para gerência (FORD e TPC) participarem de um curso de interpretação da ISO 14001.

Evidenciadas as Listas de Presença dos participantes nos treinamentos de capacitação ambiental e eventos comemorativos de meio ambiente desenvolvidos no terminal no ano de 2012.

Para o ano de 2013 foi criado o controle de taxa de evolução para os funcionários treinados, está prevista, como ação de melhoria, os multiplicadores intensificaram o Diálogo Diário de Meio Ambiente nas empresas e o treinamento de integração/conscientização ambiental, passando a incorporar os temas de saúde e segurança e verificação pontual, mensalmente, para checar o controle no acesso de motoristas treinados.

9.9 MECANISMOS DE CONTROLE DE DOCUMENTOS (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – XVII)

A sistemática de controle de documentos aplicada ao SGA do TPMO está estabelecida no F. PC_TPMO_454.01.02, que estabelece o método para identificar, armazenar, proteger, recuperar, reter e descartar os registros; possibilitando o controle referente à elaboração, identificação, emissão, distribuição, revisão e manutenção de tais documentos, em planilha eletrônica. Quanto ao controle dos documentos, são utilizados também a Lista Mestra, Lista de Registros e Lista de Distribuição, F. PC_TPMO_444.01.01. O PC TPMO_454.01 – “Controle de Registros”. A última revisão dos documentos constatada é de 28/03/2012.

9.10 MECANISMOS, PROCEDIMENTOS E REGISTROS NA OCORRÊNCIA DE NÃO CONFORMIDADES AMBIENTAIS (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – XVIII)

O TPMO utiliza o procedimento PC TPMO_453.01, revisado em 30/04/2010, que apresenta as diretrizes para identificação e tratamento de não conformidades reais e potenciais e para execução de ações corretivas e preventivas.

Além de definir e estabelecer as diretrizes para identificação, registro e controle das não conformidades, o procedimento tem como objetivo avaliar, identificar e propor soluções para as não conformidades identificadas e registradas, ou não conformidades potenciais levantadas no Sistema de Gestão Ambiental do TPMO.

Evidenciados também, os formulários F. PC TMPO 453.01.01 – Relatório de Não Conformidade e F. PC TMPO 453.01.02 – Controle de R.N.C., que contém registros detalhados de todas as Não Conformidades abertas no TMPO, bem como um acompanhamento atualizado do status de cada não conformidade.

Evidenciado o Plano de Ação associado às não conformidades levantadas em auditoria, atualizado em 21/01/2013.

9.11 REQUISITOS OPERACIONAIS

1.1.10 PROCEDIMENTOS E REGISTROS DA OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DAS ATIVIDADES / EQUIPAMENTOS RELACIONADOS COM OS ASPECTOS AMBIENTAIS SIGNIFICATIVOS (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – VI)

Com relação a serviços de manutenções não ocorrem na oficina mecânica no TPMO, não há máquinas operatrizes, há somente uma cabine de pintura com compressor de ar.

Constatou-se a instalação de Sistema de Proteção Contra Descargas Atmosféricas - SPDA nas edificações do TPMO e, também sistema de aterramento para equipamentos. Porém, não foi evidenciado laudo de inspeção periódica da continuidade dos pontos de conexão a malha de dissipação elétrica, conforme [Portaria N° 3.214/78, NR-10 do MTE e NBR 5419]. [NC- 4].

CONSTATAÇÕES QUANTO A LIGAÇÕES ELÉTRICAS. [NR-10 do MTE]. [OM- 4].

Ao longo do píer aberturas em eletrodutos favorecendo a exposição da fiação destinada à iluminação local à chuva. Indícios que tal exposição possa provocar fuga de corrente e curto circuito. [NR-10 do MTE].



Figura 9.11.1-1 - Abertura em eletroduto no píer.

Também as luminárias fixadas em postes no píer, se apresentavam com fiação embaraçada, exposta ao tempo (sem eletroduto). Indícios que tal situação possa provocar fuga de corrente e curto circuito. [NR-10 do MTE].

No setor PDI, caixa de passagem com fiação destruída e fiação exposta. Indícios que tal situação possa provocar curto circuito e acidentes. [NR-10 do MTE].

Fiação elétrica no compressor de ar do PDI exposta sem eletroduto de proteção, seja para alimentação do motor, como para o pressostato e válvula automática de dreno. Oferecendo risco a acidentes. [NR-10 do MTE]. [OM- 5].



Figura 9.11.1-2 – Situação da fiação elétrica no compressor de ar do PDI.

Na cozinha evidenciada fiação improvisada para ligar freezer. O eletroduto e tomada original encontra-se inoperante.



Figura 9.11.1-3 – Fiação improvisada na cozinha.

Constatou-se que o dreno automático do reservatório de ar comprimido do compressor de ar se encontra com vazamento na conexão sobre o piso pavimentado. Não há contenção neste recinto. Indícios de que o vazamento de água oleosa possa atingir a rua anexa com possibilidade de contaminação do solo. [OM- 6].



Figura 9.11.1-4 – Vazamento no dreno automático do reservatório de ar comprimido do compressor.

Sistema de pintura - O Dumper do exaustor que controla a vazão do ar da câmara de pintura está em processo adiantado de corrosão assim como a base do motor. Indícios que em persistindo esta situação, possa acarretar em acidente com o motor e ventoinha do equipamento.



Figura 9.11.1-5 – Adiantado processo de corrosão no dumper do exaustor.

1.1.11 IDENTIFICAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DE PLANOS DE INSPEÇÕES TÉCNICAS PARA AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DAS INSTALAÇÕES E EQUIPAMENTOS RELACIONADOS COM OS ASPECTOS AMBIENTAIS SIGNIFICATIVOS.

(RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – VII)

Constatou-se que para a gestão de inspeções de equipamentos o TPMO conta com uma listagem dos equipamentos críticos quanto aos aspectos ambientais significativos, denominada *Check List* de Inspeção Técnica.

Nesta se encontram relacionados: caixa de gordura da cozinha; caixas separadoras de água e óleo do PDI; compressor de ar do PDI; bomba de esgoto sanitário da ETE; compressor do TPC; lava jato do PDI; prensa do entreposto; balança do entreposto; balança da cozinha e central de GLP.

Evidenciados os registros nas listas de conferência (formulário F-IT-TPMO-446.07.02) relacionadas às inspeções de rotina dos pontos críticos de cada equipamento. E, quando aplicável, anexados as mesmas os laudos de inspeções relacionados.

Para o compressor de ar comprimido da marca Wayne, modelo W800, fabricado em 10/1999, com Nº. C-089571, capacidade de 425 litros e destinado à pintura de veículos, evidenciado o Relatório de Inspeção do vaso de pressão deste compressor, emitido em 22/04/2009 e com validade até 22/4/2014, pela empresa Mcal Engenharia Comércio, Representações e Serviços Ltda. Este laudo considerou o teste hidrostático do reservatório, teste da válvula de segurança e inspeção geral quanto aos demais componentes e aspectos de corrosão. Aprovando o equipamento sem restrições. Constatou-se também o registro referente à última inspeção periódica realizada em 22/07/2012, conforme **[NR-12.6.3 e NR-13 do MTE]**.



Figura 9.11.2-1 – Compressor de ar com reservatório acoplado.

1.1.12 ANÁLISE DE RISCOS ATUALIZADA (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – X)

O TPMO identifica, registra e avalia os fatores de risco relacionados à saúde, segurança e meio ambiente, na Análise Preliminar de Perigos - APP, Revisão 0, elaborada em 26/06/2012 pela empresa Previne Segurança & Saúde Ocupacional Ltda..

Esta contempla a identificação 08 hipóteses acidentais para as instalações do terminal como um todo, como para o subsistema GLP, como: ruptura do mangote de descarga; da linha de GLP gasoso (até os equipamentos válvulas, conexões e tanques); do trecho subterrâneo; abertura por sobrepressão ou pressão indevida de PSV (válvula de segurança de pressão) e vazamento de GLP gasoso. E, 04 hipóteses acidentais para o PDI (*Pre Delivery Inspection*), como ruptura de latas com produtos inflamáveis; vazamento de inflamáveis; derramamento de inflamáveis e ruptura da mangueira do pulverizador.

Constatou-se que esta APP não pode ser considerada análise de risco da instalação, a mesma não estabelece recomendações preventivas para as hipóteses acidentais que forneceram subsídios para elaboração do Plano de Emergência Individual – PEI. Contempla tão somente a operacionalidade do GLP (gás liquefeito do petróleo) e PDI (*Pre Delivery Inspection*), não contemplando a instalação como um todo.

Os cenários acidentais contemplados no PEI do TPMO não são os mesmos que constam da análise de risco atualizada da instalação de 26/06/2012, elaborada pela empresa Previne Segurança & Saúde Ocupacional Ltda., conforme **[Art. 5º, Item III: deverá ser elaborado de acordo com as seguintes orientações: com base nos resultados da análise de risco da instalação da Resolução CONAMA Nº 398/2008]. [NC- 5.]**

1.1.13 PLANO DE GERENCIAMENTO DE RISCOS (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – XI)

Evidenciado o Programa de Gerenciamento de Riscos específico para o terminal, elaborado em 26/06/2012 pela empresa Previne Segurança & Saúde Ocupacional Ltda., Revisão 00, que visa sistematizar a gestão de riscos nas instalações do TPMO e no gerenciamento da logística portuária.

O mesmo possui enfoque sistemático para avaliar os sistemas de GLP (gás liquefeito do petróleo) e PDI (*Pre Delivery Inspection*) como um todo, abrangendo os riscos de processo (operacionais); riscos de acidentes típicos e agentes de riscos ocupacionais.

Constatou-se que o mesmo se encontra implementado possibilitando o gerenciamento dos riscos inerentes às atividades relacionadas aos sistemas em questão instalados no terminal e oriundo da

Análise Preliminar de Perigos – APP, conforme preconizado na [Norma Técnica 01/2009 – Gerenciamento de Risco no Estado da Bahia (CEPRAM 3.965/2009), Condicionante 2.16 da LO N° 437/2005 e Item 1.2 – XI do Anexo II da Resolução CONAMA 306/02].

Constatou-se que a Subestação, posicionada na entrada do terminal, se encontra cercada por grades, possuindo duas portas em sequência que se encontram trancadas dificultando o acesso de pessoas não autorizadas (acesso restrito).



Figura 9.11.4-1 – Entrada da subestação.

Quanto às guaritas de vigilância e segurança, constatou-se que estão sendo substituídas por sistema de monitoramento por câmeras, sendo que somente a guarita na entrada do píer permanece sendo utilizada para vigilância visual.



Figura 9.11.4-2 – Guaritas de vigilância.

Ao longo do Terminal foram observadas sinalizações de emergência como Pontos de Encontro visíveis e localizados estrategicamente, bem como sinalizações de rotas de fuga. As vias internas consistem em pistas únicas destinadas ao tráfego de veículos pequenos e carretas; sendo delimitadas por faixas demarcatórias e sinalizadas. O Guia de visitantes contém um lay out indicando a localização dessas sinalizações, de forma a possibilitar uma gestão eficaz.

Constatou-se que o TPMO conta com as seguintes medidas de segurança: saídas de emergência; brigada de incêndio; iluminação de emergência; alarme de incêndio; sinalização de emergência; sistema

fixo de combate a incêndio, extintores portáteis (CO₂, H₂O e PQS), plano de intervenção de incêndio e sistema de proteção contra descargas atmosféricas (SPDA). Quando a manutenção do SPDA já foi abordada no item 9.11.1 deste relatório.

O TPMO conta com sistema de alarme sonoro, instalados em locais que possibilitam ser ouvido em quaisquer áreas do terminal, com ativação controlada pela Segurança Patrimonial na Portaria Principal do Terminal (Painel de Controle). São realizados bimestralmente os testes de alcance, sendo o próximo previsto para abril de 2010.

Evidenciado o documento elaborado pela empresa LogLAW, V 1.0, de 2007, que traça as Regras de Segurança para acesso as dependências do Terminal Portuário Miguel de Oliveira - TPMO. Em se tratando de instalação com movimentação de carretas e veículos, são empregadas e fiscalizadas as regras de segurança para circulação interna.

De um modo geral, no píer o piso se encontra em bom estado de conservação e livre de manchas de óleo. As defensas e os cabeços íntegros. No período da auditoria não havia navio atracado.

O prédio de apoio no píer conta com nova cobertura de proteção ao sol e chuva, para acesso dos motoristas ao transporte entre navio e solo, quando em movimentação de veículos.

Evidenciada a Planilha de Controle de Extintores do TPMO atualizada, contendo os dados dos extintores, por tipo, peso, área, localização, programação de recarga e reteste. Os extintores portáteis compreendem: 66 de PSQ, 48 de CO₂ e 34 de AP. O acesso ao Corpo de Bombeiros dar-se pelo número telefônico 193.

A rede de hidrantes é do tipo vertical provida de duas saídas do tipo storz, com hidrantes instalados em locais estratégicos, dotados ao lado de armário, contendo equipamentos de combate a incêndio, como: mangueiras, chaves, esguicho, etc..

TREINAMENTOS E SIMULADOS

O PC_TPMO_447.01 – “Plano de Resposta a Emergências”, de 30/04/2010, revisão 01, elaborado pela empresa Merco, define que os simulados e/ou treinamentos de emergência e de comunicação ambiental devem ser realizados com periodicidade mínima anual, contemplando basicamente os três principais riscos de acidentes detectados, vazamento de hidrocarbonetos em mar e de outras substâncias perigosas; incêndio e queda de homem ao mar.

Compete à empresa TPC Logística (conduz as operações no TPMO), sob a supervisão da FORD, o treinamento dos funcionários quanto ao PEI e demais atividades inerentes ao plano. E a empresa Hidroclean atender ao escopo de acompanhamento da manobra dos navios que atracam no terminal para realização de embarque e desembarque de veículos, a fim de precaver eventuais acidentes, com enfoque em vazamento de óleo.

Evidenciados os registros referentes aos Exercícios Simulados referentes ao ano de 2012, dentre esses, destaca-se: o Simulado de Emergência Anual – PEI CODEBA; Simulado de Vazamento de Óleo em Mar - PEI TPMO; Simulado Interno de Combate a Vazamento de Óleo na retro área; Simulado Interno de Combate à Incêndio e Simulado Interno de Homem ao Mar, conforme **[NR-29 do MTE]**.

Constatou-se que o Relatório da Análise Crítica de 15/01/2013 apontou que tais simulados atenderam ao cronograma de treinamentos do plano de preparação e atendimento a emergências e que as não conformidades detectadas serão tratadas através de plano de ação específico. Quanto ao treinamento de formação da brigada anual do TPMO está previsto para 31/10/2013.

Evidenciado nesse plano de ação que o status do andamento das ações de melhoria propostas encontra-se dentro do prazo previsto.

1.1.14 PLANO DE EMERGÊNCIA INDIVIDUAL, REGISTROS DOS TREINAMENTOS E SIMULAÇÕES *(RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – XII)*

Evidenciada o protocolo no IBAMA Nº. 02001.000147/1348 de 03/01/2013, referente à correspondência Carta ASGOV 001-13 da FORD ao IBAMA, encaminhando a versão revisada, Rev.02 do Plano de Emergência Individual – PEI, elaborado pela empresa HIDROCLEAN Grupo Bravante, Rev. 02 de 21/12/2012. Este trata de intervenção de emergências em caso de acidentes com derramamento ou lançamento de substâncias nocivas ao meio ambiente.

Neste Plano de Emergência específico para o terminal, se encontram estabelecidos os procedimentos a serem respeitados durante operações de resposta a vazamentos de derivados do petróleo e produtos químicos no mar.

No PEI se encontram apresentadas 28 hipóteses acidentais com potencial para o óleo atingir o mar, dentre: acidente de navegação envolvendo embarcações de grande porte; acidente de navegação envolvendo embarcações de apoio à manobra de atracação / desatracação dos navios (rebocador); incidente com esgotamento indevido de mistura de água e óleo de embarcações; incidente a bordo de

embarcações, em operações de transferências oleosas internas; incidente envolvendo veículos no pátio e incidente durante descarga de óleo, devido à queda de bombona durante a retirada de resíduo oleoso do navio.

O mesmo considera as manobras operacionais, recursos materiais e humanos para resposta, além de conter os mapas de vulnerabilidade e procedimentos pertinentes; estando de acordo com o previsto [Lei Nº. 9966/2000, Resolução CONAMA Nº. 293/2001 e Resolução CONAMA Nº 398/2008].

No âmbito desta auditoria a implementação do Plano de Emergência Individual é suficiente para o controle de emergências decorrentes das hipóteses acidentais, contempladas na APP do PEI e verificadas. Assim como, que os equipamentos de resposta à emergência que apresentam evidências de pronto funcionamento.

▪ **SIMULADOS DO PEI**

No Capítulo 2 (Informações referenciais) do PEI se encontram estabelecidos os critérios para realização de simulados (modalidades de treinamento), considerando exercícios simulados referentes à comunicação; exercícios de planejamento; exercícios de mobilização e operação de equipamentos e simulações de emergência (exercício de planejamento + mobilização), com a frequência de realização.

Dentre os registros referentes aos simulados do PEI destaca-se:

- O de mesa interno, realizado dia 29/09/2012, cujo cenário versou sobre vazamento de óleo no mar, com navio atracado no píer para o cenário acidental 1;
- Simulado interno de combate a vazamento de óleo no carregamento rodoviário em 24/07/2012;
- O simulado de emergência do PEI realizado em 19/10/2012 (simulado de campo) e
- Simulado de emergência anual do PEI da Companhia Docas da Bahia - CODEBA, realizado em 29/11/2012, cujo cenário versou sobre vazamento de óleo no mar e resgate de tripulante que passou mal no navio.

Constatou-se nos registros referentes aos simulados previstos no PEI, bem como na frequência dos programas de treinamento de pessoal e de exercícios de resposta a incidentes de poluição por óleo que os mesmos se encontram conformes [Item 4 - Treinamento de pessoal e exercícios de resposta do Anexo II da Resolução CONAMA 398/2008].

Conforme previsto na reunião de Análise Crítica do dia 15/01/2013, o prazo para a elaboração da programação de simulados referentes ao PEI para o ano de 2013 é de 05/04/2013.

1.1.15 REGISTROS DE OCORRÊNCIA DE ACIDENTES (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – XIII)

Constatou-se que o TPMO possui uma sistemática implementada, o PSSO 009 – “Investigação de Incidentes e Acidentes”, contendo as instruções necessárias ao registro de acidentes, incidentes e doenças com recomendações de prevenção estabelecidas. A mesma contempla e norteia a gestão de acidentes e incidentes no terminal.

Os acidentes ambientais são tratados no Plano de Resposta a Emergência PC TPMO_447.01, Revisão 01 de 30/04/2010, assim como a forma de registros e acompanhamento da investigação.

1.1.16 CONDIÇÕES DE MANIPULAÇÃO, ESTOCAGEM E TRANSPORTE DE PRODUTOS QUE POSSAM CAUSAR DANOS AO MEIO AMBIENTE (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 1.2 – XIX)

Não foram identificadas condições de manipulação, estocagem e transporte de produtos que possam provocar danos ao meio ambiente.

O TPMO não realiza abastecimento de embarcações, não tendo em suas instalações armazenagem de combustíveis. Os veículos movimentados no terminal (embarque e desembarque possuem quantidades suficientes de combustível, de forma a possibilitar a movimentação entre o pátio de armazenamento para a embarcação ou vice-versa).

Entretanto, no prédio de apoio na entrada do píer, edificação que possui área coberta para reunião dos motoristas, com banheiro, bebedouros e assentos, constatou-se em sala reservada, de aproximadamente 5m², onde está um armário corta fogo, 04 vasilhames com cerca de 15 litros de gasolina cada, sic, para suprir eventual pane seca (falta de combustível) nos veículos movimentados entre pátio e navio.

Esta sala não possui ralos e há barreira de contenção na porta para reter possível vazamento de combustível. E, o local é arejado e permanentemente trancado a cadeado com a chave em poder de uma pessoa da coordenação do TPC.

SIC, o abastecimento é realizado sobre solo pavimentado por meio de funil e bandeja coletora para eventual respingo.



Figura 9.11.6-1 – Sala reservada no prédio de apoio na entrada do píer.

10 ATENDIMENTO AO PLANO DE AÇÃO DA AUDITORIA ANTERIOR (2011)

Com relação às 06 (seis) Não Conformidades apontadas no Relatório de Auditoria anterior (2011), 05 (cinco) foram consideradas pela equipe auditora com o status de “Atendida”, 01 (uma) com o status de “Em Andamento”, sendo essas:

NC-01	Não atendimento à NR10.
Evidência:	Constatação dos auditores in loco.
Status:	Atendida
NC-02	Não foi evidenciado o Certificado de Limpeza e Desinfecção dos Reservatórios de Água Potável e nem que seja feito monitoramento de demais parâmetros de potabilidade da água.
Evidência:	Documental – Evidenciado o Certificado de Limpeza e Desinfecção dos Reservatórios de Água Potável.
Status	Atendida
NC-03	Não pode ser constatado que os resultados obtidos para os valores de parâmetros físico-químicos monitorados (DBO5, PT, NO2, NO3, Namiacal, Sólidos Sedimentáveis, Coliformes Termotolerantes e Oxigênio Dissolvido) na entrada e saída da ETE possam revelar a eficiência de remoção de carga orgânica da ETE.
Evidência:	O projeto está em fase de aprovação pela FORD. Foi solicitada ao IBAMA através do Ofício ASGOV 131.2012 uma prorrogação de prazo para a entrega da obra da Estação de Tratamento de Esgoto.
Status:	Em Andamento
NC-04	Não foi evidenciado resultados referentes à realização de medições de ruído no TPMO.
Evidência:	Documental – Relatório de novembro de 2012 elaborado pela empresa Previne.
Status:	Atendida
NC-05	Não foi evidenciada um Estudo de Análise de Riscos atualizado para os sistemas e subsistemas do TPMO.
Evidência:	Documental – Análise Preliminar de Perigos - APP, Revisão 0, elaborada em 26/06/2012 pela empresa Previne Segurança & Saúde Ocupacional Ltda..
Status:	Atendida
NC-06	Os cenários acidentais contemplado no PEI do TPMO não são originários de uma análise de risco atualizada da instalação.
Evidência:	Documental o Plano de Emergência Individual – PEI, elaborado pela empresa HIDROCLEAN Grupo Bravante, Rev. 02 de 21/12/201 contempla uma APP para o TPMO.
Status:	Atendida

11 CONCLUSÃO (RESOLUÇÃO CONAMA 306/02 – ANEXO II, ITEM 3 – XI)

A auditoria ambiental foi baseada em observações visuais, dados e informações existentes, não incluindo a geração de dados adicionais por meio de coleta e análise de amostras.

É importante reconhecer a existência de limitações inerentes ao processo de auditoria. A detecção de contingências, não conformidades e passivos ambientais estão sujeitas às limitações impostas pela sua evidência e materialidade.

Foram registradas 05 (cinco) Não Conformidades na presente auditoria, mantida 01 (uma) da auditoria ambiental anterior e acrescidas 04 (quatro).

As constatações não vinculadas a um requisito legal, mas, com potencial de originar Não Conformidade foram registradas como Oportunidades de Melhoria, a serem analisadas e caso necessário, adotadas as medidas, principalmente para prevenir a ocorrência de uma Não Conformidade futura. Foram registradas 06 (seis) Oportunidades de Melhoria.