



Processo: 02001.007335/2005-97

Fis	374
Proc.	733505
Rubr.	611

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

SCLN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 316-1071 Fax: (0xx) 61 313-1932 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

TERMO DE ABERTURA DE VOLUME

Aos **vinte** dias do mês de **dezembro** do ano de **dois mil e dez**, lavro o presente Termo de Abertura do **Volume 6** do Processo nº **02001.007335/2005-97**, referente ao ao Licenciamento Ambiental do Terminal Portuário Pontal do Paraná, o qual tem início constituído pela fls. 374.

GUILHERME ARAÚJO RIBEIRO
Analista Ambiental

2011-12-15

1

2



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PONTAL DO PARANÁ

CABINETE DO PREFEITO

PROTOCOLO/IBAMA

DILIC/DIQUA

Nº: 3295

DATA: 19/03/09

RECEBIDO:

Pontal do Paraná, 18 de março de 2009.

Is	375
Proc.	733505
Rub.	
Is	1102
Proc.	733505
Rub.	

Is	373
Proc.	733505
Rubr.	

Ofício nº 079/2009-GAB

Ilma. Sra. **ROSA HELENA ZAGO LOES**

M/D Coordenadora Geral de Transporte, Mineração e Obras Civis – CGTMO
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis - IBAMA
SCEN – Trecho 2, Edif. Sede, Bloco “C” - Brasília/DF

Assunto: Estrada de Acesso à Zona Industrial Portuária de Pontal do Paraná.

Referência: a) Lei nº 642, de 17/JAN/2006, Sistema Viário básico Municipal; e
b) Lei Complementar nº 001, de 03/AGO/2007, Plano Diretor Integrado.

Ilma. Sra. Coordenadora:

1. Transmito, em anexo, a cópia do Edital de Tomada de Preços nº 001/2009, do Processo Licitatório PMPPR Nº 046/2009, que tem como objeto a contratação de empresa para elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental, para a implementação do Corredor Viário Industrial Oeste, Via Arterial – 1, de acesso à Zona Industrial Portuária de Pontal do Paraná.
2. O documento, em anexo, tem como propósito complementar as dados mencionados por ocasião 2ª Audiência Pública realizada, em 09/DEZ/2008, para o Licenciamento Ambiental do Projeto de Terminal Portuário da Porto Pontal Paraná Importação e Exportação Ltda., referentes às vias de acesso à área do terminal.
3. Participo, também, que o referido Edital de Licitação é parte integrante do Sistema Viário do Município, referência a), visando implementar ações que venham a contribuir para a execução do Plano Diretor Integrado, referência b),

A CGTMO
20/03/09
[Signature]

A coord.
P/ providências
20/3/09

Rosa Helena Zago Loes
Coordenadora Geral de
Transportes, Mineração e Obras
CIVIS-CGTMO/DILIC/IBAMA

Ass

Dr. Wanderlei

Para ciência e
demais providências

Att. [Signature]
Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
CIVIS-CGTMO / DILIC / IBAMA

20/03/2009



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PONTAL DO PARANÁ
GABINETE DO PREFEITO

1103
733505
[Handwritten signature]

destinado à modernização das atividades comerciais, turísticas e racionalização do tráfego de veículos do município, necessárias ao desenvolvimento sócio-econômico de Pontal do Paraná.

Fis 974
Proc. 733505
Rubric

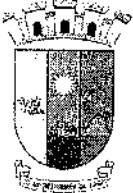
4. Submeto o presente documento à vossa análise e apreciação.

Aproveitamos a oportunidade para externar nossos protestos de elevada estima e distinguida consideração, colocando-nos à disposição para quaisquer outros esclarecimentos.

Fis 976
Proc 733505
Rubric *[Handwritten initials]*

[Handwritten signature]
RUDISNEY GIMENES
Prefeito Municipal

EM BRANCO



1104
733505
[Handwritten signature]

PROCESSO LICITATÓRIO.- PMPPR.....046/2009
TOMADA DE PREÇO.....001/2009

~~Fls 378
Proc. 733505
Rubr.~~

EDITAL DE TOMADA DE PREÇOS
Nº 001/2009- PMPPR

Fls 377
Proc 733505
Rubr. *[Handwritten signature]*

1. PREÂMBULO

O **MUNICÍPIO DE PONTAL DO PARANÁ**, em conformidade com a Lei n.º 8.666, de 21 de junho de 1993, suas alterações e demais legislações aplicáveis, torna pública a realização de licitação, no dia 14 (quatorze) de abril de 2009, às 14:00 (quatorze) horas, na sala de licitações, à Rod. PR 407 – km 19- Balneário de Praia de Leste, Município de Pontal do Paraná (PR), na modalidade **TOMADA DE PREÇOS**, objetivando a Contratação de Empresa para elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental, organização e participação em audiências públicas, objeto descrito no item 02 (dois) deste instrumento convocatório, nas condições fixadas neste edital e seus anexos, sendo a presente licitação do **“TIPO MENOR PREÇO”**

1.1 O recebimento dos envelopes dar-se-á até às 14:00 (quatorze) horas do dia 14 (quatorze) de Abril de 2009 na sala da Comissão Municipal Permanente de Licitação da Prefeitura, no endereço acima citado.

1.2 A abertura dos envelopes contendo a Proposta de Preço dar-se-á no mesmo local retro estabelecido, às 14:00 (quatorze) horas do dia 14.04.2009.

1.3 Os esclarecimentos de dúvidas de caráter técnico ou legal sobre o presente edital deverão ser objeto de consulta por escrito à Comissão Municipal Permanente de Licitação, Rod. PR 407 – km 19- Balneário de Praia de Leste ou fone (41) 3972-7009.

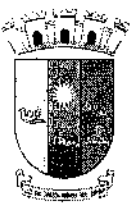
2. OBJETO

2.1 Este edital tem por objeto a escolha da proposta mais vantajosa para contratação de Empresa Especializada para elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental, organização e participação em audiências públicas definidas pelo órgão ambiental competente para subsidiar o licenciamento ambiental do Corredor Viário Industrial Oeste – Via Arterial 1, devendo fornecer mão de obra e material em conformidade com as Especificações Técnicas, do Anexo VII.

3. AQUISIÇÃO DO EDITAL

3.1 O presente edital, encontra-se à disposição, na Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná, na Rod. PR 407 – km 19, Praia de Leste, Município de Pontal do Paraná

EM BRANCO



1105
Proc. 733505
Rubr. *[assinatura]*

Fls. 378
Proc. 733505
Rubr. *[assinatura]*

Fls. 376
Proc. 733505
Rubr. *[assinatura]*

(PR), de segunda a sexta-feira, das 08:30 às 12:00 horas e da 13:00h às 17:00 horas e pelo site: www.pontaldoparana.pr.gov.br

3.2 Os interessados em adquirir fotocópia do edital poderão fazê-lo, sem ônus na Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná na Comissão Municipal Permanente de Licitação e deverão ainda trazer um CD virgem, para obter em meio magnético, os arquivos onde constam imagens e maiores detalhamentos.

4. CONDIÇÕES PARA PARTICIPAÇÃO NA LICITAÇÃO

4.1 Poderão participar da presente licitação, todas as empresas que satisfaçam integralmente as condições de habilitação deste edital, conforme as exigências das Lei Federal Nº 8.666/93 e suas alterações, e que comprovem por meio de atestados fornecidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado, a prestação de serviços compatíveis com o objeto do presente edital.

4.2 Não poderão participar da presente licitação os interessados que estejam cumprindo as sanções previstas nos incisos III e IV do art. 87 da Lei n.º 8.666/93.

4.3 Na presente licitação é vedada a participação de empresas impedidas por força da Lei, bem como não serão aceitos consórcios de empresas.

4.4 Para participar do certame licitatório, as empresas interessadas deverão se habilitar no dia e hora designados para a abertura das propostas e lavratura da Ata, mediante apresentação de dois envelopes lacrados, contendo os documentos exigidos pela Lei n.º 8.666/93, neste edital, e a proposta de preço.

4.5 Os participantes deverão ter pleno conhecimento dos termos deste edital e das condições do objeto da licitação. Deverão ser verificadas as características do objeto em suas especificações e Anexos, não podendo ser invocado, em nenhum momento, desconhecimento de algum elemento contido no edital, como elemento impeditivo da correta formulação da proposta de preço.

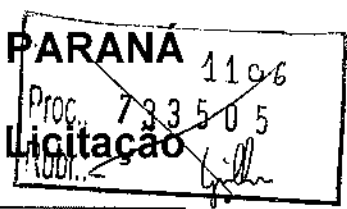
4.6 A participação neste certame significará a aceitação plena e irrestrita dos termos do presente edital e das disposições das leis especiais, quando for o caso.

4.7 Para melhor compreensão do objeto deste Procedimento Licitatório e com o intuito de elaborarem suas propostas, as empresas participantes deverão consultar atentamente os seguintes "elementos técnicos instrutores" deste edital:

- Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Pontal do Paraná- PDDIPP;
- Plano Viário Municipal – Pontal do Paraná;
- Relatório de Estudo – Corredor Viário Industrial Oeste – Pontal do Paraná.

4.8 Para ser considerada apta e habilitada a continuar no certame, sob pena de desclassificação, as empresas interessadas, além de cumprirem o disposto nos subitens 4.1 e 4.2 deste edital, deverão apresentar os seguintes documentos, em cópia autenticada, ou autenticada por membro da Comissão Municipal Permanente de

EM BRANCO



Licitação se for apresentado junto com a original e com validade de, no mínimo, até a data do certame. (não serão aceitas cópias em fax símile):

4.8.1 Habilitação Jurídica e Fiscal

Os documentos que comprovam a habilitação jurídica e fiscal são:

a) Certificado de registro cadastral na PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTAL DO PARANÁ, ou Cadastro do Estado do Paraná ou Sistema de Cadastramento Unificado de Fornecedores- SICAF, com data de validade em vigor.

b) Certificado de Regularidade relativa à Seguridade Social – Certidão Negativa de Débito (CND), com validade em vigor.

c) Certidão de Regularidade junto ao FGTS – (Fundo de Garantia por Tempo de Serviço) emitido pela Caixa Econômica Federal, com prazo de validade em vigor.

d) Certidão Negativa de Tributos Federais; Estaduais e Municipais, com validade igual ou posterior à data prevista para a abertura desta licitação:

e) Certidão Negativa de protestos;

f) Prova de Registro e Regularidade da Empresa junto ao CONSELHO REGIONAL DE ENGENHARIA, ARQUITETURA E AGRONOMIA (CREA), da empresa e de seu responsável técnico ou entidade profissional competente, quando aplicável; a empresa que for sediada em outra jurisdição e, conseqüentemente, for registrada no CREA de origem, deverá apresentar, obrigatoriamente, visto junto ao CREA/PR, em conformidade com o que dispõe a Lei nº 5.194 de 24/12/1966, em consonância com o artigo 1º – Item II da Resolução nº 413 de 27/06/1997 do CONFEA – Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia;

g) Carta de Credenciamento (anexo I);

h) Declaração de Sujeição ao Edital e de Inexistência de Fatos Supervenientes e Impeditivos de sua Qualificação (Anexo II);

i) Termo de Renúncia (Anexo III);

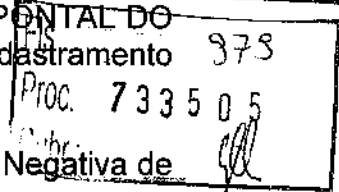
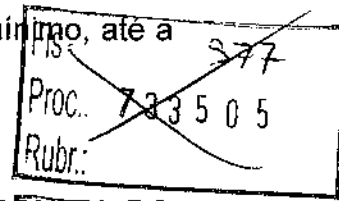
k) Declaração de retirada do edital (Anexo IV);

4.8.2. Habilitação Técnico-Operacional e Técnico Profissional

Os documentos que comprovam a habilitação técnico-operacional e técnico-profissional são:

a) Comprovação do registro da empresa licitante e do(s) responsável(eis) técnico(s) no Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia – CREA ou entidade profissional competente, quando aplicável, com validade na data de entrega das propostas.

b) Atestado e/ou certidão de capacidade técnico-operacional em nome da licitante, fornecido por pessoas jurídicas de direito público ou privado, devidamente registrado



EM BRANCO



Proc.	723505	1107
Rubr.		
Fis.		380
Proc.	723505	505
Rubr.		
Fis.		378
Proc.	723505	
Rubr.		

no CREA ou, quando aplicável, em entidade profissional competente, que comprove a execução de serviços compatíveis com aqueles do objeto da licitação, descritos e especificados no Anexo VI – Termo de Referência. O atestado e/ou certidão apresentado deverá comprovar a experiência em elaboração de Estudos de Impacto Ambiental e Relatório de Impactos Ambientais.

Habilitação Técnico-Profissional

a) A licitante deverá indicar profissional habilitado para exercer a função de coordenador geral dos estudos ambientais, objeto desta licitação. A comprovação da aptidão técnico-profissional do coordenador indicado se dará por meio de atestado fornecido por pessoa de direito público ou privado devidamente registrado no CREA ou entidade profissional competente, quando aplicável, acompanhado da respectiva certidão(ões) ou outro instrumento, demonstrando a execução, por parte do profissional de nível superior indicado, de serviços compatíveis com os ora licitados. O atestado técnico deverá estar em nome do profissional indicado. O mesmo deverá possuir vínculo profissional com a licitante. O atestado e/ou certidão apresentado deverá comprovar a experiência profissional do indicado, na coordenação geral de pelo menos 02 (dois) Estudos de Impactos Ambientais e Relatório de Impactos Ambientais – EIA/RIMA a nível nacional ou regional, cujo empreendimento ou atividade objeto dos estudos, tenha sido devidamente licenciado. O atestado ou certidão deverá informar os serviços prestados, a localização do (s) serviço(s) e o período de vigência do contrato.

b) Junto ao atestado ou certidão deverá ser anexada cópia das licenças prévias (LP), relativas aos dois empreendimentos e/ou atividades objetos dos estudos ambientais, coordenados pelo profissional indicado, expedida por órgão ambiental competente integrante dos SISNAMA.

A documentação deverá estar dentro do prazo de validade na data prevista no preâmbulo deste edital, e somente poderá ser concedido prazo para apresentação de documentos de habilitação que não tiverem sido entregues na sessão própria, por decisão da Comissão, na forma prevista no Art.48, § 3º, da Lei nº 8.666/93.

4.9 A declaração mencionada na letra "h" (Anexo II), do item 4.7, visa tão somente a agilizar os procedimentos relativos à elaboração do contrato e a publicação de seu extrato na imprensa oficial. A não apresentação dessa declaração não implicará na desclassificação do certame

5. FORMA DE APRESENTAÇÃO DOS ENVELOPES

4.9 A declaração mencionada na letra "i" (anexo III), do item 4.7, visa tão somente a agilizar os procedimentos relativos à elaboração do contrato e a publicação de seu extrato na imprensa oficial. A não apresentação dessa declaração não implicará na desclassificação do certame.

5. FORMA DE APRESENTAÇÃO DOS ENVELOPES

5.1 Os envelopes contendo a documentação e a proposta de preço, deverão ser entregues na data, horário e local indicados no preâmbulo deste edital, fechados e lacrados, constando na face os seguintes dizeres:

EM-11100



1108
Proc. 733505
Rubr. 373
Fis. 381
Proc. 733505
Rubr. 373
Fis. 381

NOME DA EMPRESA OU DENOMINAÇÃO DA CONCORRENTE:	NOME DA EMPRESA OU DENOMINAÇÃO DA CONCORRENTE:
TOMADA DE PREÇOS nº 001/2009 – PMPPR	TOMADA DE PREÇOS nº 001/2009 – PMPPR
ABERTURA: DIA 14/04/2009	ABERTURA: DIA 14/04/2009.
HORÁRIO: 14:00h	HORÁRIO: 14:00h
ENVELOPE N.º 01 “DOCUMENTAÇÃO”.	ENVELOPE N.º 02 “PROPOSTA DE PREÇOS”.

5.2. O envelope n.º 01 deverá conter toda documentação relativa à habilitação de que tratam o item 4 e seus subitens do presente edital, o envelope nº 02 deverá conter a proposta de preço de que trata o item 6 e seus subitens, devidamente assinada pelo representante legal e também pelo responsável técnico da proponente.

6. PROPOSTA DE PREÇO

6.1 A proposta de preços, deverá ser apresentada conforme o constante no Anexo V, devidamente assinada pelo proponente ou seu representante legal e pelo responsável técnico da empresa proponente. Deverá ser redigida em português, de forma clara, sem emendas, rasuras ou entrelinhas a qual a proponente deverá apresentar em uma via, no envelope lacrado, não podendo deixar nenhum item a ser preenchido, sob pena de desclassificação. Para a elaboração de sua proposta de preços a licitante deverá considerar as instruções e documentos estabelecidos pelas Especificações Técnicas (Anexo VI). No preço apresentado deverão estar incluídas todas as despesas com material e mão de obra e ainda todas as despesas com encargos fiscais, trabalhistas, previdenciários e comerciais, transportes, taxas de administração e, quaisquer outros fatores econômicos ou monetários incidentes sobre os serviços, inclusive o recolhimento da ART, devendo ainda indicar o preço em algarismos e também por extenso, prevalecendo o ultimo em caso de divergências. A licitante deverá ainda apresentar no Envelope nº 02, o Plano de Trabalho e Cronograma de Serviços relativos ao objeto desta licitação, devidamente assinado pelo profissional indicado para a coordenação geral, conforme o previsto no item 4.8.2 deste edital.

7. PROCEDIMENTO

7.1 Serão considerados inabilitados os proponentes que não se relacionarem, de qualquer forma, à atividade ligada ao objeto do presente edital.

7.2 Os envelopes contendo a proposta de preço serão devolvidos fechados aos proponentes considerados inabilitados, desde que não tenha havido recurso após a sua denegação.

7.3 Serão abertos os envelopes contendo a proposta de preço dos proponentes habilitados, desde que transcorrido o prazo sem interposição de recurso, ou tenha havido desistência expressa, ou após o julgamento dos recursos interpostos.

7.4 Serão verificados a conformidade de cada proposta com os requisitos exigidos neste edital, promovendo-se a desclassificação das propostas desconformes ou incompatíveis.

7.5 O julgamento e a classificação das propostas serão feitos de acordo com o estabelecido no item 8 (oito) deste edital.

EM BRANCO



Proc. 733505	1109
Subr.	
Fis. 580	
Proc. 733505	
Subr.	
Fis. 982	
Proc. 733505	
Subr.	

8. CRITÉRIO DE JULGAMENTO

Dentre as propostas dos proponentes, serão classificadas as propostas pela ordem crescente dos preços apresentados, considerando-se vencedor o proponente que apresentar o MENOR PREÇO, respeitado o critério de aceitabilidade dos preços fixado no item 9 (nove) deste Edital

8.1 Havendo empate entre duas ou mais propostas e após obedecido o disposto no § 2.º do art. 3.º da Lei n.º 8.666/93, a classificação se fará por sorteio, no mesmo ato público.

8.2 Será desclassificada a proposta de preço que:

- a) ultrapassar o valor fixado no item 9 (nove) deste edital;
- b) cotar valor global manifestamente inexequível. O critério para que uma proposta seja considerada inexequível é o que segue: das propostas apresentadas será realizada a media aritmética e calculado o desvio padrão de todos os valores, de acordo com a formula da Planilha Excel (Microsoft Office). Serão desclassificadas aquelas propostas cujo valor sejam iguais ou inferiores ao valor da media menos metade do desvio padrão. Assim, considerando os valores de "n", propostas teremos os valores V1, V2, V3,.....,Vn.

A média será:

$$\text{Media} = (V1 + V2 + V3 + \dots + Vn) / n$$

O Desvio Padrão será :

$$\text{Desvio Padrão} = \text{DESVPAD} (V1, V2, V3, \dots, Vn)$$

Os valores desclassificados serão aqueles iguais ou inferiores ao valor da media menos metade do desvio padrão.

$$\text{Valor} \leq [\text{Media} - \frac{1}{2}(\text{desvio padrão})]$$

- c) De qualquer forma alterem, descaracterizem, ou desatendam as especificações do objeto, independente do valor apresentado.
- d) Não será aceita nenhuma proposta que ofereça preço baseado nas demais propostas, valores irrisórios ou simbólicos.

9. CRITÉRIO DE ACEITABILIDADE DE PREÇOS

9.1 Serão desclassificadas as propostas, por serem considerados excessivos os preços, cujo valor global for superior a: R\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil reais).

10. PRAZOS

10.1 O prazo máximo para a execução do objeto da presente licitação será de 12 (doze) meses, a partir da data de assinatura do contrato.

10.2 Adjudicado o objeto da presente licitação, a Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná convocará o adjudicatário para assinar o termo de contrato dentro de até 03 (três) dias, sob pena de decair o direito à contratação, sem prejuízo das sanções previstas no art. 81 da Lei n.º 8.666/93.

EM BRANCO



1110
Proc. 733505
Rubr.:
Fis 383
Proc. 733505
Rubr.:
Fislicitação, 381
Proc. 733505
Rubr.:

10.3 A Prefeitura Municipal poderá, quando o convocado não assinar o contrato no prazo e condições estabelecidos neste edital, convocar os proponentes remanescentes, na ordem de classificação, para fazê-lo em igual prazo e nas mesmas condições propostas pelo primeiro classificado, inclusive quanto aos preços atualizados, de conformidade com o presente edital, ou revogar a licitação, independentemente da cominação prevista no art. 81 da Lei n.º 8.666/93.

11. GARANTIA DE EXECUÇÃO CONTRATUAL

11.1 A fiscalização e o acompanhamento da execução do objeto do contrato caberá à Secretaria Municipal de Recursos Naturais, que designará servidor(es) imediatamente após a assinatura do contrato, para o exercício destas funções.

12. SANÇÕES ADMINISTRATIVAS PARA O CASO DE INADIMPLENTO CONTRATUAL

12.1 Em caso de atraso na prestação dos serviços, será aplicada à contratada multa moratória de valor equivalente a 1,0% (um por cento) sobre o valor total previsto no contrato, por dia útil excedente ao respectivo prazo, limitada a 10% (dez por cento) do valor total pactuado.

12.2 Pela inexecução total ou parcial do contrato, a Prefeitura Municipal poderá, garantida a prévia defesa, aplicar à contratada as sanções previstas no art. 87 da Lei n.º 8.666/93, sendo que, em caso de multa, esta corresponderá a 20% (vinte por cento) sobre o valor total do contrato.

12.3 A multa poderá ser aplicada de forma isolada ou cumulativamente com qualquer das demais, (poderá ser descontada da garantia que houver sido prestada).

12.4 Se a multa for superior ao valor da garantia prestada, além da perda desta, responderá a contratada por essa diferença, que será descontada de eventuais créditos ou cobrada judicialmente.

13. CONDIÇÕES DE PAGAMENTO

13.1 Os pagamentos serão efetuados com base na letra "a" inciso XIV do artigo 40 da Lei 8666/93, e deverão ser requeridos obedecendo ao atestado pelo(s) servidor(es) designados e demais órgãos fiscalizadores, acompanhado da nota fiscal de prestação de serviços (em original e cópia), e ainda as Certidões Negativas do INSS e FGTS, sempre relativo ao mês imediatamente anterior à data da Nota Fiscal.

13.2 Não gerarão direito a reajuste e atualização monetária os serviços que forem entregues com atraso imputável à contratada.

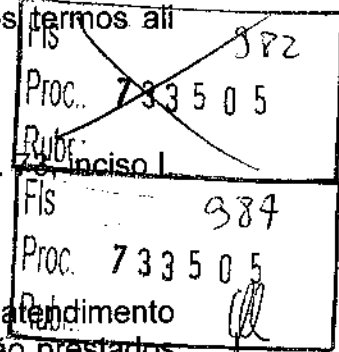
13.3 Os recursos decorrentes da contratação são provenientes e correrão por conta dos recursos da dotação orçamentária de 2009 – Secretaria Municipal de Recursos Naturais.

14. RECURSOS

EM BRANCO



14.1 Aos proponentes é assegurado o direito de interposição de recurso, nos termos do art. 109 da Lei n. ° 8.666/93, o qual será recebido e processado nos termos ali estabelecidos.



15. RECEBIMENTO DO OBJETO DE LICITAÇÃO

15.1 Executado o contrato, o seu objeto será recebido nos termos dos arts. alínea "b"; 74, inciso II; e 76, da Lei n. ° 8.666/93.

16. DISPOSIÇÕES GERAIS

16.1 Esclarecimentos relativos à presente licitação e às condições para atendimento das obrigações necessárias ao cumprimento de seu objeto, somente serão prestados quando solicitados por escrito, encaminhado ao Presidente da Comissão Municipal Permanente de Licitação, à Rod.PR 407 – km 19, Praia de Leste, Pontal do Paraná (PR), CEP 83255-000.

16.2 Das sessões públicas serão lavradas atas, as quais serão assinadas pelos membros da Comissão de Licitação e proponentes presentes.

17. ANEXOS DO EDITAL

17.1 Integram o presente edital, dele fazendo parte como se transcritos fossem em seu corpo, os seguintes anexos:

- a) anexos I à VI.
- b) minuta de contrato;

Pontal do Paraná, 09 de Março de 2009.

Zélia Ceranto Rivatto
Presidente da Comissão Municipal
Permanente de Licitação

EM BRANCO

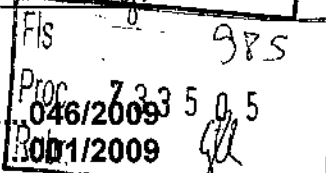


PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTAL DO PARANÁ

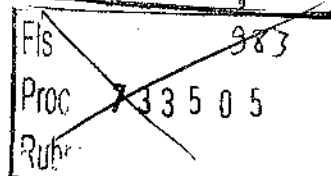
Comissão Permanente de Licitação



PROCESSO LICITATÓRIO.- PMPPR.....
TOMADA DE PREÇO.....



TOMADA DE PREÇOS N.º 001/2009 – PMPPR
ANEXO I



À Comissão Municipal Permanente de Licitação da Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná.

CARTA DE CREDENCIAMENTO

Pela presente, credenciamos o(a) Sr(a) _____, portador(a) da Cédula de Identidade sob nº _____ e CPF sob nº _____, a participar do procedimento licitatório nº _____, sob a modalidade _____, nº _____/_____(número/ano) instaurado por esse(a) _____ (órgão ou entidade licitante).

Na qualidade de representante legal da empresa _____, outorga-se ao(à) acima credenciado(a), dentre outros poderes, o de renunciar ao direito de interposição de recurso.

Local e data

(Assinatura do representante legal da empresa proponente)

Carimbo do CNPJ da empresa

EM BRANCO



Proc.	733505	1113
Fls		386
Proc.	006/2009	505
Fls	001/2009	384
Proc	733505	
Rubric		

PROCESSO LICITATÓRIO.- PMPPR.....
TOMADA DE PREÇO.....

TOMADA DE PREÇOS N.º 001/2009 – PMPPR
ANEXO II

DECLARAÇÃO DE SUJEIÇÃO AO EDITAL E DE INEXISTÊNCIA DE FATOS SUPERVENIENTES E IMPEDITIVOS DA QUALIFICAÇÃO

À: Comissão Municipal Permanente de Licitação

Ref.: Edital d a Tomada de Preços n. ° 001/2009 - PMPPR.

O signatário da presente, em nome da proponente _____, declara concordar com os termos do Edital de Tomada de Preços, supramencionado e dos respectivos anexos e documentos e que a mesma acatará integralmente qualquer decisão que venha a ser tomada pelo licitador quanto à qualificação apenas das proponentes que hajam atendido às condições estabelecidas e que demonstrem integral possibilidade de executar a prestação de serviço, previsto.

O signatário da presente declara, também, em nome da referida proponente, total concordância com a decisão que venha a ser tomada quanto à adjudicação, objeto do presente edital.

Declara ainda, para todos os fins de direito e sob as penas lei, e para fins de participação no Processo Licitatório da Tomada de Preços ora referenciada, junto ao Município de Pontal do Paraná, que a empresa _____, até a presente data não recebeu deste ou de qualquer outro órgão da administração pública direta ou indireta, **SUSPENSÃO TEMPORÁRIA**, de participação em licitações e/ou impedimento de contratar com a administração, assim como não ter recebido declaração de **INIDONEIDADE**, para licitar ou contratar com a administração pública federal, estadual, ou municipal e do Distrito Federal, não havendo assim **FATO SUPERVENIENTE IMPEDITIVO DA HABILITAÇÃO** da mesma, ciente da obrigatoriedade de comunicar ocorrências posteriores.

Por ser expressão da verdade, firmamos a presente.

Pontal do Paraná, dd de mm de 2009.

(Assinatura do representante legal da empresa proponente)

Carimbo do CNPJ da empresa

EM BRANCO



PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTAL DO PARANÁ

Comissão Permanente de Licitação

PROCESSO LICITATÓRIO.- PMPPR.....
TOMADA DE PREÇO.....

TOMADA DE PREÇOS N.º 001/2009 – PMPPR
ANEXO III

Proc. 733505	1114
Fls. 387	
Proc. 733505	
046/2009	
001/2009	
Fls. 385	
Proc. 733505	
Rubrica	

TERMO DE RENÚNCIA

À COMISSÃO MUNICIPAL PERMANENTE DE LICITAÇÃO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTAL DO PARANÁ:

O representante da empresa _____, Sr. _____, com plenos poderes para decidir sobre assuntos relativos ao Edital de Tomada de Preços n.º 001/2009 - PMPPR, vem respeitosamente a Vossa Senhoria, renunciar expressamente ao seu direito em interpor recurso e a todos os meios cabíveis para a reargumentação de qualquer razão, quanto à fase de habilitação da presente licitação.

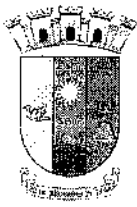
Pontal do Paraná, dd de mm de 2009.

(carimbo, nome e assinatura do responsável)

(carteira de identidade, número e órgão emissor)

Carimbo CNPJ da empresa

EM BRANCO

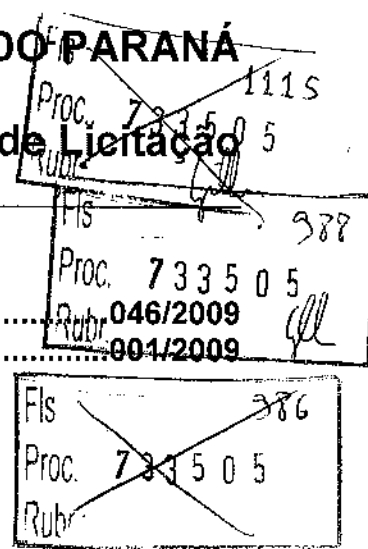


PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTAL DO PARANÁ

Comissão Permanente de Licitação

PROCESSO LICITATÓRIO.- PMPPR.....
TOMADA DE PREÇO.....

TOMADA DE PREÇOS N.º 001/2009 – PMPPR
ANEXO IV



DECLARAÇÃO DE RETIRADA DO EDITAL

Declaramos que retiramos o Edital de Licitação referente a Tomada de Preços nº 001/2009 - PMPPR, bem seus anexos e, Plano Diretor do Município em meio magnético (CD), junto a Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná - PR -- Comissão Municipal Permanente de Licitação.

Empresa:

End.:

CEP:

Telefone: ()

Fax: ()

e-mail:

CNPJ/MF:

Representante:

Pontal do Paraná, de de 2009.

Representante Legal da Empresa

EM BRANCO



PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTAL DO PARANÁ

Comissão Permanente de Licitação

Fis. 1116
 Proc. 733505
 Rubr. *all*

PROCESSO LICITATÓRIO.- PMPPR.....046/2009

TOMADA DE PREÇOS MENOR PREÇO Nº 001/2009

ANEXO V

À Comissão de Licitação do Município de PONTAL DO PARANÁ – PR

Fis. 387
 Proc. 733505
 Rubr. *all*

Fis. 389
 Proc. 733505
 Rubr. *all*

PROPOSTA DE PREÇOS

A empresa _____ estabelecida à

nº _____, Cidade _____, Estado _____, CNPJ/MF sob nº _____ apresenta a sua proposta comercial relativa à licitação, modalidade **TOMADA DE PREÇOS – MENOR PREÇO Nº 001/2009** conforme edital de licitação e seus anexos, nas seguintes condições:

a) Orçamento discriminado em preços unitários, bem como seus totais e somatórios:

Descrição dos Produtos	Valor Estimado (R\$)
Contratação de serviços especializados para elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), organização e participação de Audiências Públicas para subsidiar o licenciamento ambiental do empreendimento Corredor Viário Industrial Oeste – Via Arterial 1 no Município de Pontal do Paraná.	R\$ 250.000,00

b) Preço global dos serviços: (_____)

c) Cronograma de Execução dos Serviços:

(Anexar o Plano de Trabalho e o Cronograma de Execução dos serviços)

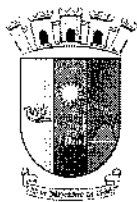
A presente proposta tem o prazo de validade de _____ (_____) dias úteis, a contar da data do protocolo constante no envelope 2.

As condições de pagamento são as constantes no edital de licitação modalidade **TOMADA DE PREÇOS Nº001/2009**

_____, em _____ de _____ de _____

(assinatura do representante legal da proponente)

EM BRANCO



Proc. 733505 1417
Rubr. *[assinatura]*

PROCESSO LICITATÓRIO.- PMPPR.....046/2009

TOMADA DE PREÇOS
MENOR PREÇO Nº 001/2009

Fls. 388
Proc. 733505
Rubr. *[assinatura]*
Fls. 390
Proc. 733505
Rubr. *[assinatura]*

ANEXO VI

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

1. INTRODUÇÃO

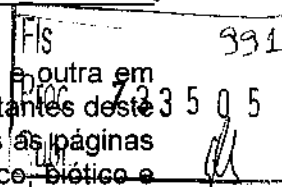
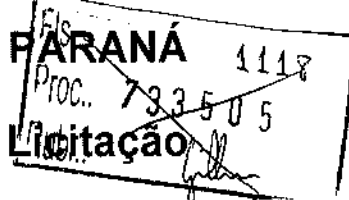
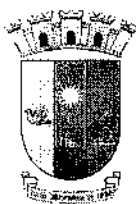
Este documento estabelece os requisitos mínimos a serem atendidos na elaboração e/ou execução dos serviços e produtos referentes à Elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental, organização e participação em audiências públicas definidas pelo órgão ambiental competente para subsidiar o licenciamento ambiental do Corredor Viário Industrial Oeste (Arterial 1) a ser construído no Município de Pontal do Paraná. Caberá ainda a empresa executora dos estudos ambientais a organização, participação e coordenação das Audiências Públicas exigidas pelo órgão ambiental competente, para o cumprimento do rito legal exigido para o licenciamento ambiental do empreendimento citado. Para a plena compreensão do objeto para o qual as empresas licitantes apresentarão suas propostas, além do Termo de Referência para Elaboração do EIA/RIMA, as mesmas deverão realizar uma análise detalhada dos documentos a seguir listados. Aspectos como localização e extensão da rodovia, interferências com malha viária urbana e hidrografia serão esclarecidos com o manuseio dos referidos documentos.

- a) Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Pontal do Paraná - PDDIPP;
- b) Plano Viário Municipal - Pontal do Paraná - PVMPP;
- c) Relatório do Estudo – Corredor Viário Industrial Oeste de Pontal do Paraná;

2. TERMO DE REFERÊNCIA

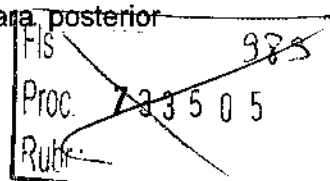
Este Termo de Referência - TR tem como objetivo determinar a abrangência, os procedimentos e os critérios para a elaboração do EIA/RIMA, instrumento que subsidiará a avaliação da viabilidade ambiental para a implantação da Via Arterial 1 – Corredor Viário Industrial Oeste localizado no Município de Pontal do Paraná/PR .

EM BRANCO



Deverão ser apresentadas duas cópias do EIA/RIMA, uma em formato impresso e outra em formato digital, para análise preliminar e verificação do atendimento dos itens constantes deste Termo de Referência (*check list*). A cópia impressa deverá ser rubricada em todas as páginas pelo coordenador geral e os coordenadores de área (no mínimo, os do meios físico, biótico e socioeconômico)s integrantes da equipe técnica responsável pelos estudos e elaboração dos documentos.

Posteriormente a esta análise preliminar, caso se revele adequado o estudo, será definido o número de cópias necessárias do EIA/RIMA a ser apresentado ao Instituto, para posterior encaminhamento aos demais órgãos interessados



PROCEDIMENTOS DE LICENCIAMENTO

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), procederá ao licenciamento ambiental do empreendimento, de acordo com o Art. 10, § 4º da Lei nº 6.938/81 e o Decreto nº 99.274 de 06.06.90 no seu Art. 19, § 5º, dentre outras normas legais aplicáveis, obrigatoriamente agregadas ao processo de licenciamento ambiental. Eventualmente o órgão licenciador poderá ser o Instituto Ambiental do Paraná para o caso de delegação de competência por parte do IBAMA. A expedição deste Termo de Referência não exime o IBAMA e/ou o IAP de solicitar, a qualquer momento da análise do EIA/RIMA, complementações que se fizerem necessárias para melhor entendimento do projeto e de suas consequências

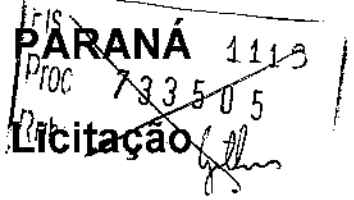
Deverá ser considerado, ainda, a Resolução CONAMA Nº 237/97 em seu Art. 10º, § 1º "no procedimento de licenciamento ambiental deverá constar, obrigatoriamente, a certidão da Prefeitura Municipal, declarando que o local e o tipo de empreendimento ou atividade estão em conformidade com a legislação aplicável ao uso e ocupação do solo".

Legislação Ambiental Aplicável

O EIA/RIMA deverá atender as seguintes regulamentações:

- Resoluções nº 001/86, 006/86, 020/86, 009/87, 005/93, 009/93, 237/97, 293/01, 303/02, 306/02, 344/04, 357/05 e 371/06 do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, dentre outras;
- Resolução nº 031/1998 da Secretaria de Estado do Meio Ambiente – SEMA.
- Lei 9985/2000 que dispõe sobre o Sistema Nacional de Unidades de Conservação SNUC e Decreto de regulamentação nº 4340/2002;
- Lei 9966/2000 que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências;
- Lei nº 4.771/65 e alterações, que institui o Código Florestal, estabelecendo as florestas e demais formas de vegetação consideradas de preservação permanente;
- Lei nº 11.428/2006 que dispõe sobre a utilização e proteção da vegetação nativa do Bioma Mata Atlântica;
- Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988, que institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro – PNGC e sua regulamentação – Decreto Federal nº 5.300/2004;
- Portaria IPHAN nº 230/2002, para subsídio das ações de Prospecção e Resgate Arqueológico;
- Planos e programas governamentais propostos e em implantação na área de influência do empreendimento, considerando-se as respectivas compatibilidades; e

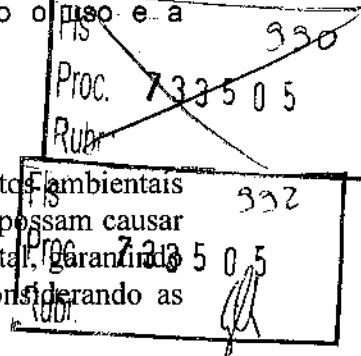
EM BRANCO



- Outros dispositivos legais em vigor em níveis Federal, Estadual e Municipal, referentes à utilização, proteção e conservação dos recursos ambientais, bem como o uso e a ocupação do solo.

Estudo de Impacto Ambiental - EIA

É um documento de natureza técnica, que tem como finalidade avaliar os impactos ambientais gerados por atividades e/ou empreendimentos potencialmente poluidores ou que possam causar degradação ambiental. Deverá propor medidas mitigadoras e de controle ambiental, assim o uso sustentável dos recursos naturais. Este estudo se desenvolverá considerando as seguintes abordagens técnicas:



Abordagem Metodológica

Os estudos ambientais deverão ser elaborados antes do início da atividade, através de análises integradas, multi e interdisciplinarmente, a partir de levantamentos primários e secundários.

Os levantamentos de dados e informações deverão ser realizados, tendo como base fontes primárias. Estas informações poderão ser complementadas com o uso de fontes secundárias (referências bibliográficas, documentais, cartográficas, estatísticas, imagens de satélite etc) obtidas junto a órgãos públicos e agências governamentais especializadas, universidades e instituições de pesquisa.

As metodologias adotadas deverão estar de acordo com as normas específicas, com os anexos constantes neste Termo de Referência ou com práticas científicas consagradas, explicitadas e justificadas nos capítulos correspondentes.

O prognóstico ambiental deverá ser elaborado considerando as alternativas de execução e de não execução da atividade. Este prognóstico deverá considerar, também, a proposição e a existência de outras atividades e empreendimentos no entorno do projeto proposto.

Os programas de controle ambiental apresentados deverão ser capazes de minimizar e compensar as conseqüências negativas da atividade e potencializar os reflexos positivos. Os planos de monitoramento e de controle da poluição deverão receber um enfoque especial.

Apresentação do EIA/RIMA

O estudo deve ser bem ilustrado com figuras, mapas e fotos explicativas e elucidativas de modo a facilitar seu entendimento. Todos os mapas desse estudo deverão estar apresentados numa escala compatível com as dimensões das áreas de influência direta e indireta da atividade.

Deverão ser utilizados dados de sensoriamento remoto (imagens de satélite ou aerofotografias), assim como mapas temáticos de informações ambientais da região (mapa de cobertura vegetal, solos, geologia, geomorfologia e pedologia), em escala adequada. Técnicas de geoprocessamento deverão ser empregadas na avaliação integrada das informações temáticas ambientais.

O Estudo de Impacto Ambiental deverá ser apresentado em conformidade com os itens listados, incluindo sua estrutura organizacional, e atendendo todas as exigências abordadas.

Este estudo desenvolver-se-á conforme os tópicos listados a seguir, respeitando as numerações, títulos e subtítulos, exceto em caso de inserção de itens complementares.

EM BRANCO



Fis. 1120
Proc. 733505
Rubr. [assinatura]

Fis. 333
Proc. 733505
Rubr. [assinatura]

Fis. 331
Proc. 733505
Rubr. [assinatura]

Caso exista algum tipo de impedimento, limitação ou discordância para o atendimento de qualquer dos itens propostos, sua omissão ou insuficiência deve ser justificada com argumentação objetiva, porém bem fundamentada.

Todos os dados com informações espaciais levantados durante a fase de diagnóstico deverão ser apresentados em mapas georreferenciados de acordo com os critérios a seguir:

► **Textos**

Deverá ser entregue ao menos uma via do EIA estudo em meio digital (CD), em formato PDF e/ou documento de texto, preferentemente em arquivo único, devendo ser evitada a subdivisão do estudo em excessivos arquivos.

► **Dados**

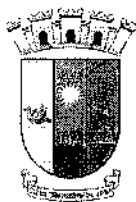
Os dados gerados e/ou utilizados pelos estudos devem ser apresentados em formato digital (CD) em forma de tabelas completas, nas quais os resultados físico-químicos, listas de fauna e flora e dados sócio-econômicos, entre outros, devem constar com seus respectivos pontos ou vértices das áreas geográficas amostradas.

As localizações geográficas dos pontos ou das áreas devem ser apresentadas preferencialmente no datum WGS 84 ou SAD69 no formato de coordenadas planas ou geográficas e os dados físico-químicos devem ser apresentados em conformidade com as Resoluções CONAMA nº 344/04 e 357/05.

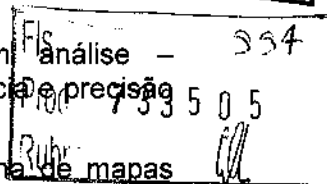
► **Mapas**

- Todos os mapas desse estudo deverão estar georreferenciados preferentemente no datum WGS84 ou SAD69, no formato de coordenadas planas ou geográficas e apresentados em escala compatível com as dimensões das áreas de influência direta e indireta da atividade, devendo ser claramente indicada e justificada a sua escolha.
- Deverão ser seguidos padrões e normas técnicas em cartografia adotadas, propostas e referendadas pelo CONCAR – Conselho Nacional de Cartografia.
- O referenciamento geodésico deverá ser efetuado tomando como referência padrão segundo definição do IBGE – referencia quanto a Datum Vertical e horizontal e demais padrões cartográficos. Deve-se especificar claramente qual sistema de projeção foi utilizado – seja UTM, WGS84 ou outro compatível com sistema adotado no Brasil.
- Os mapas vetoriais deverão ser entregues nos formatos passíveis de exportação para sistema ArcGis ou compatíveis com padrão OpenGIS.
- Imagens georreferenciadas, se apresentadas, deverão ser entregues em formato GEOTIFF.
- Quando apresentados os arquivos em formato CAD deverão apresentar níveis de informação de acordo com a natureza temática - rios, estradas, limites, etc.
- Os atributos relacionados a cada elemento gráfico que não puderem ser identificados através de níveis de informação, deverão ser armazenados em bancos de dados, planilhas ou formatos compatíveis.
- As feições cartográficas apresentadas deverão estar consistidas quanto à sua topologia e toponímias.
- Adotar padrão de legenda vigente segundo normas CONCAR, IBGE, DSG.

EM BRANCO

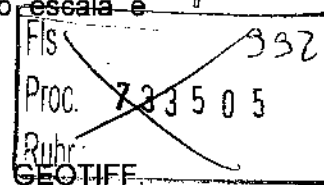


- A escala deverá ser condicionada ao tipo de empreendimento em predominantemente linear, espacial, pontual, por nível de exigência de acurácia e precisão específicas de cada classe de empreendimento.
- Deverá ser considerada quando da representação de informações na forma de mapas temáticos o fator unidade mínima de mapeamento, a ser definida segundo a escala e acurácia requerida.



► **Dados no formato RASTER**

Dados do tipo RASTER (imagens) deverão ser entregues em formato geometricamente corrigidos segundo projeção adotada no projeto.



► **Observações Complementares**

Informações relativas ao memorial descritivo poderão ser apresentadas em arquivos metadados anexos aos principais.

Os metadados deverão conter obrigatoriamente formato, acurácia, precisão e origem dos dados utilizados, assim como descrição detalhada dos procedimentos (processamento digital e analítico) dos dados e informações constantes nas bases de dados.

Diagnóstico Ambiental

O diagnóstico deverá caracterizar a situação ambiental atual das Áreas de Influência da atividade, nos aspectos físicos, bióticos e socioeconômicos. Dessa forma, o conhecimento prévio da região antes da atividade servirá de referência para a avaliação dos impactos advindos da mesma. Os resultados dos levantamentos e dos estudos deverão ser apresentados com o apoio de mapas, gráficos e tabelas.

Para possibilitar uma visão sistemática da Área de Influência, a caracterização dos diversos meios deverá ser apresentada, inicialmente, em separado e, posteriormente, de forma multi e interdisciplinar no item Análise Integrada.

Devem constar as metodologias utilizadas para coletas e determinação dos parâmetros, identificando os Laboratórios que analisaram as amostras.

Para efeito de avaliação de impacto, a conformação final da área dragada e de descarte passará a fazer parte como elemento potencialmente impactante a ser abordado no âmbito dos estudos de impacto ambiental.

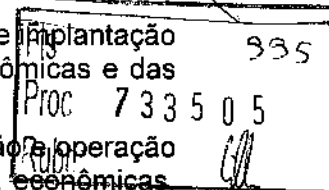
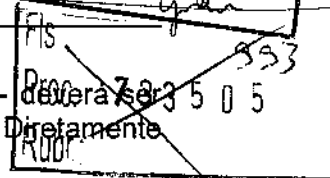
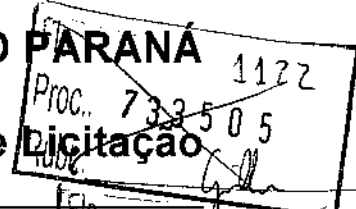
Áreas de influência da atividade

A área da influência da atividade deverá ser estabelecida pela equipe responsável pela execução dos estudos, a partir dos estudos preliminares.

O Estudo de Impacto Ambiental deverá definir os limites da área geográfica a ser afetada diretamente pela atividade e das áreas que sofrerão influência, direta ou indiretamente. Além das delimitações, essas áreas deverão ser caracterizadas segundo suas peculiaridades e impactos a que serão submetidas.

Para o atendimento a esse item do Estudo de Impacto Ambiental, deverão ser considerados parâmetros como bacia hidrográfica, uso e ocupação do solo, bem como indicadores sociais, ecossistemas predominantes, populações fragmentadas, e indicadores mais relevantes para a conservação da biodiversidade encontrada na região, onde deverão ser desenvolvidos os estudos ambientais.

EM BRANCO



Para cada um dos fatores ambientais – meio físico, biótico e sócio-econômico - definida e caracterizada cada uma das áreas de abrangência específica – Área Diretamente Afetada (ADA), Área de Influência Direta (AID) e Área de Influência Indireta (AII).

- Área diretamente afetada (ADA) - área que sofre diretamente as intervenções de implantação e operação da atividade, considerando alterações físicas, biológicas, socioeconômicas e das particularidades da atividade.

- Área de influência direta (AID) – área sujeita aos impactos diretos da implantação e operação da atividade. A sua delimitação deverá ser em função das características sociais, econômicas, físicas e biológicas dos sistemas a serem executados e das características da atividade; e

- Área de influência indireta (AII) – área real ou potencialmente ameaçada pelos impactos indiretos da implantação e operação da atividade, abrangendo os ecossistemas e o sistema sócio-econômico que podem ser impactados por alterações ocorridas na área de influência da atividade.

O EIA a ser elaborado deverá obrigatoriamente atender a itemização apresentada a seguir neste Termo de Referência, sendo que esta condição será observada quando da realização do check list.

1. IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDEDOR E EMPRESA CONSULTORA

1.1 - Identificação do empreendedor

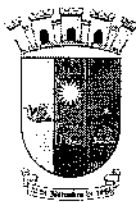
- a) Nome ou razão social;
- b) Número do CNPJ;
- c) Endereço completo;
- d) Telefone e fax;
- e) Representantes legais (nome, CPF, endereço, fone, fax e e-mail);
- f) Pessoa de contato (nome, CPF, endereço, fone, fax e e-mail);
- g) Certidão Negativa de Débitos Ambientais junto ao IAP;
- h) Registros no Cadastro Técnico Federal (IBAMA);
- i) Apresentar uma breve descrição do empreendedor, com o perfil da empresa ou do grupo empresarial.

1.2 - Identificação da empresa consultora

- j) Nome ou razão social;
- k) Número do CNPJ;
- l) Endereço completo;
- m) Telefone e fax;
- n) Representantes legais (nome, CPF, endereço, fone, fax e e-mail); e
- o) Pessoa de contato (nome, CPF, endereço, fone, fax e e-mail);
- p) Registro no Cadastro Técnico Federal (IBAMA);
- q) Deverá ser apresentada uma breve descrição da empresa contratada para elaboração do EIA/RIMA, incluindo o perfil da empresa e experiência anterior no desenvolvimento de estudos ambientais.

1.3 - Dados da equipe técnica multidisciplinar

EM BRANCO



Fls 1123
Proc. 733505
Rubr.: [assinatura]

Fls 334
Proc. 733505
Rubr.: [assinatura]

Fls 336
Proc. 733505
Rubr.: [assinatura]

Identificação dos profissionais responsáveis pela elaboração do EA:

- r) Nome;
- s) Área profissional;
- t) Número do registro no respectivo Conselho de Classe, justificando eventual ausência;
- u) Apresentação de anexo com a ART – Anotação de Responsabilidade Técnica emitida pelo respectivo Conselho da Classe;
- v) Número do Cadastro Técnico Federal (IBAMA); e
- w) Assinatura da equipe em uma das páginas do EIA, e rubrica dos mesmos em todas as páginas de uma cópia do EIA apresentado.

2. DADOS DO EMPREENDIMENTO

2.1 - Caracterização do Empreendimento

2.1.1 - Histórico do Empreendimento

Neste tópico deverá ser feito um breve relato do empreendimento desde a concepção inicial até a situação atual, abordando as modificações realizadas, licenças e autorizações concedidas por este e outros órgãos.

2.1.2 - Objetivos e Justificativas do Empreendimento

Apresentar os objetivos e justificativas para o empreendimento, abordando os aspectos técnicos, ambientais, econômicos, sociais e políticos-governamentais.

2.1.3 - Localização Geográfica

Apresentar carta-imagem ou foto-carta, em escala e resolução adequadas, devidamente georreferenciada, indicando o empreendimento e os seguintes itens:

- a) Malha viária existente;
- b) Principais núcleos urbanos (vilas, povoados) da Área de Influência;
- c) Principais áreas produtivas e comunidades afetadas;
- d) Principais cursos d'água (quando couber);
- e) Indicação e limites das Unidades de Conservação na Área de Protegidas (como áreas Ramsar, Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, Áreas Indígenas, etc) na área de Influência;
- f) Todas as áreas legalmente protegidas (Áreas de Preservação Permanente e Reservas Legais) existentes;
- g) Indicação de outras interferências consideradas relevantes.

2.1.4 - Caracterização do empreendimento

2.1.4.1 - Descrição da rodovia proposta

- a) Planta planialtimétrica do empreendimento, em escala compatível com a melhor representação cartográfica;

EM BRANCO



1124
Proc. 733505
FIS 995
Publ: 505
337
Proc. 733505
Publ: cercas

- b) Anteprojeto do empreendimento, com descrição e representação das características técnicas das obras (classe da rodovia, extensão, características da seção transversal), especificando o número de faixas e larguras previstas inclusive nos locais de obras especiais, inclinações/ alturas de corte/ aterro, obras de arte previstas e obras especiais, estrutura de drenagem superficial e profunda, o(s) tipo(s) de pavimento(s) previsto(s) e seu dimensionamento; etc.; das áreas de acostamentos, pistas de rodagem, obras de arte e sistemas de drenagem;
- c) Os dispositivos de segurança (sinalizações, etc) e as obras complementares (cercas, paisagismo, etc.);
- d) Os tratamentos previstos para recuperação de áreas terraplenadas (cortes, aterros, etc.)
- e) Apresentação das diretrizes recomendadas para a sua manutenção adequada;
- f) Demanda de transportes e tipos de carga e a atual situação do sistema viário municipal;
 - Quantitativos previstos de carga a ser transportada;
 - Descrição do fluxo viário previsto.
- g) Descrição de demandas de utilização de canteiro de obra, jazidas comerciais, botaforas, usinas de asfalto para execução das obras, com identificação e localização destes;
- h) A origem, quantificação e qualificação de mão-de-obra (estimativa) a ser empregada nas diferentes etapas da atividade;
- i) Apresentar informações sobre todas as etapas de implantação do empreendimento, as quais deverão se referir aos aspectos técnicos e à infra-estrutura necessária.
- j) Identificação e caracterização de possíveis áreas e projetos de expansão.
- k) Outras informações técnicas julgadas importantes.

2.1.5 - Resíduos Sólidos

- a) Identificar as fontes de geração, estimativas quantitativas e seus respectivos resíduos sólidos a serem gerados na implantação e operação do empreendimento;
- b) Indicar os pontos de acondicionamento e de estocagem temporária dos resíduos sólidos gerados, bem como locais de disposição final;
- c) Caracterizar os sistemas de controle e os procedimentos adotados associados às fontes identificadas, indicando as formas e locais de disposição final dos resíduos.

2.1.6 - Inserção Regional

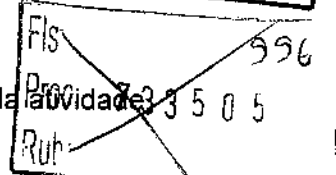
- h) Análise das inter-relações do empreendimento com os programas em andamento e/ou propostos na área de influência.
- i) Análise da compatibilização do empreendimento com o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Pontal do Paraná – PDDIPP.
- j) Análise da compatibilização do empreendimento com os possíveis corpos d’água na área de influência direta.
- k) Análise de compatibilidade do empreendimento com a legislação federal, estadual e municipal.

EM BRANCO



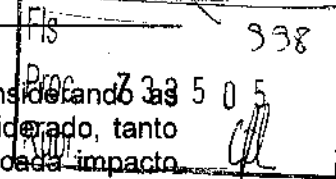
2.1.7 - Órgão financiador e valor da atividade

Informar as fontes dos recursos financeiros a serem utilizados e os custos da atividade.



3 - ALTERNATIVAS TECNOLÓGICAS E LOCACIONAIS

Apresentar as alternativas tecnológicas e locacionais do empreendimento, considerando as interferências ambientais vinculadas a cada alternativa e para cada meio considerado, tanto físico, como biótico e sócio econômico, indicando, inclusive, a magnitude de cada impacto considerado.



Considerar também a alternativa de não realização do empreendimento.

4. ÁREA DE INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO

Definição dos limites da área geográfica a ser direta e indiretamente afetada pelos impactos ambientais do empreendimento, de acordo com a metodologia de trabalho adotada no EIA, a ser descrita sumariamente para cada um dos meios estudados no Diagnóstico Ambiental (sócio-econômico/antrópico, físico e biótico).

Para o atendimento a esse item do EIA, deverão ser considerados parâmetros como bacia hidrográfica e uso/ocupação do solo, bem como de indicadores sociais e de conservação da biodiversidade, ecossistemas predominantes; populações fragmentadas e indicadores mais relevantes para a conservação da biodiversidade encontrada na região (bacias, cobertura vegetal, fragmentos vegetais, entre outras).

4.1 Área diretamente afetada – ADA - área que sofrerá intervenções diretas em função das atividades de implantação e operação do empreendimento, considerando as alterações físicas, biológicas, socioeconômicas e das particularidades da atividade.

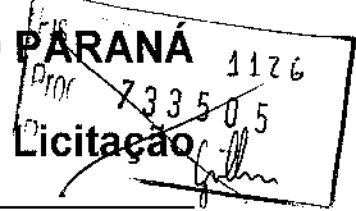
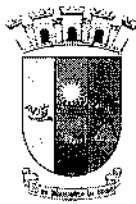
4.2. Área de Influência Direta – AID - área sujeita aos impactos diretos da implantação e operação do empreendimento. A sua delimitação deverá ser em função das características sociais, econômicas, físicas e biológicas dos sistemas a serem estudados e das particularidades do empreendimento, considerando-se para o caso deste empreendimento, no tocante aos meios físico e biótico, a área sujeita as intervenções físicas (obras e serviços operacionais). Para os estudos sócios econômicos, será considerada como AID a extensão territorial do município em que desenvolve o projeto.

4.3. Área de Influência Indireta – AII - é aquela real ou potencialmente ameaçada pelos impactos indiretos da implantação e operação do empreendimento, abrangendo os ecossistemas e o sistema sócio-econômico que podem ser impactados por alterações ocorridas na área de influência direta.

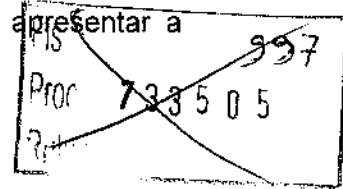
5. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

O Diagnóstico Ambiental deverá retratar a qualidade ambiental atual da área de abrangência dos estudos, indicando as características dos diversos fatores que compõem o sistema ambiental, de forma a permitir o pleno entendimento da dinâmica e das interações existentes

EM BRANCO



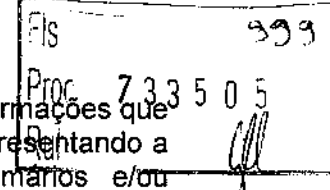
entre meio físico, meio biótico e meio sócio-econômico. O diagnóstico deve apresentar a seguinte seqüência:



5.1 - MEIO FÍSICO

5.1.1 - Metodologia aplicada

- Apresentar a metodologia empregada para levantamento dos dados e informações que subsidiaram o detalhamento de cada item relacionado ao Meio Físico, apresentando a forma e andamento dos trabalhos de levantamento de dados primários e/ou secundários.
- Deverá ser apresentado, para cada item subseqüente a ser detalhado, o correspondente mapeamento com as delimitações das Áreas de Influência, com escala e resolução adequadas para melhor visualização.



5.1.2 - Clima e Condições Meteorológicas

- Caracterização climática da região em que se insere o empreendimento, acompanhada do levantamento de dados de temperatura (mínima, média e máxima), regime pluviométrico, umidade relativa do ar e ventos (direção e velocidade).

5.1.3 – Geologia

- Levantamento geológico apresentado em escala regional, englobando as principais unidades estratigráficas e suas feições estruturais; em escala local, identificar as características geotécnicas das unidades aflorantes na área de influência direta do empreendimento, identificando o potencial erosivo e os mecanismos condicionantes de movimentos de massa (escorregamentos).
- Deverá ser apresentado mapa geológico em escala adequada para as principais feições observadas.
- Apresentação dos perfis estratigráficos e hidrogeológicos representativos da área de influência direta;
- Apresentar as possíveis interferências, na área de influência direta, com recursos minerais identificados, ou mesmo atividades minerárias.
- Identificar os sedimentos ocorrentes na porção da Plataforma Continental influenciada pelo empreendimento, descrevendo suas características granulométricas e geoquímicas, considerando sempre os padrões estabelecidos pela Resolução CONAMA nº 344/2004
- Caracterizar áreas de empréstimo passíveis de utilização pelo empreendimento, bem como áreas de bota-fora.

5.1.4 – Geomorfologia e Geotecnia

IN BRANCO



1127
Proc. 733505
FIS 1000
Empedimento 505
RUBR: [assinatura]

- Descrição geomorfológica da área de implantação do empreendimento compreendendo as formas e a dinâmica de relevo, indicando a declividade das vertentes e a presença ou a propensão à erosão e assoreamento.
- Caracterização topográfica, com levantamento planialtimético da área diretamente afetada em escala adequada.
- Deverá ser apresentado mapa geomorfológico em escala adequada para as principais feições observadas.

FIS 338
Proc 733505
RUBR: [assinatura]

5.1.5 - Pedologia

- descrição e mapeamento das classes de solo (de acordo com o Sistema de Classificação da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária – EMBRAPA), com indicação de grau de erodibilidade, em escala compatível, para a Área de Influência Direta.
- Para a Área Diretamente Afetada, apresentar as características geotécnicas dos solos em que se desenvolveram as obras (fundações, cortes e aterros).

5.1.6 - Recursos Hídricos

Hidrologia e Hidrogeologia

- Caracterização do sistema hidrográfico da área de influência, com detalhamento da área de influência direta, englobando águas interiores e costeiras;
- Caracterização hidrogeológica da área do empreendimento, compreendendo levantamentos do nível (oscilação) e fluxo do lençol freático;
- Caracterização sucinta da hidrogeologia regional identificando os usos dos recursos hídricos subterrâneos na Área de Influência Direta, e possíveis interferências das atividades propostas nesses recursos;

Qualidade da água

- Avaliar a qualidade física e química e microbiológica das águas em pontos de amostragem de cursos d'água e áreas marinhas da Área de Influência Direta, segundo Resolução CONAMA nº 357/2005, com justificativas para os critérios de escolha dos pontos e parâmetros de amostragem, visando o respectivo controle e monitoramento.
- Apresentar os dados de qualidade de água com medições em 3 níveis - superfície, meio e fundo, e abrangência comparativa com dados pretéritos;
- Identificar as possíveis fontes poluidoras desses recursos hídricos, na área de Influência Direta, bem como as áreas críticas a serem afetadas por acidentes.
- Relacionar os impactos de operação do empreendimento sobre os recursos hídricos locais (qualidade e uso da água).

5.1.7 - Níveis de Ruído

- Caracterizar os tipos e intensidades de ruídos gerados durante a implantação e operação da rodovia - Via Arterial 1.

5.1.8 - Qualidade do Ar

- Caso couber, descrever e estimar a emissão atmosférica prevista para a operação da rodovia, de acordo com a Resolução CONAMA nº 03 de 1990 e as normas similares e complementares do Estado do Paraná.

EM BRANCO



1128
Proc. 733505
100L
Proc. 733505

5.2 - MEIO BIÓTICO

5.2.1 - Metodologia aplicada

- Apresentar a metodologia empregada para levantamento dos dados e informações que subsidiaram o detalhamento de cada item relacionado ao Meio Biótico, apresentando a forma e andamento dos trabalhos de levantamento de dados primários e/ou secundários.
- Deverá ser feita uma descrição dos procedimentos metodológicos utilizados com justificativa, caracterizando as estações de coleta e a similaridade entre os pontos, mapeando a sua localização, justificando a escolha dos pontos e a análise de cada parâmetro;
- Deverá ser apresentado para cada item subsequente a ser detalhado o correspondente mapeamento com as delimitações das áreas de influência, com escala e resolução adequadas para melhor visualização;
- Levantamentos primários devem ser as fontes principais das informações, devendo-se descrever a metodologia científica aplicada;
- Todas as fontes de informação secundária devem ser identificadas, assim como todas as publicações relativas à ecologia da região, seguindo as normas da ABNT.

5.2.2 - Biota Terrestre

5.2.2.1 - Flora

- Caracterizar e elaborar mapas da vegetação das Áreas de Influência Direta e Indireta, utilizando-se da interpretação de imagens de satélite ou, ainda, de estudos eventualmente existentes, de forma a classificar as formações nativas apresentando seu estágio de sucessão.
- Caracterizar os remanescentes florestais e outras formas de vegetação natural que serão diretamente impactados pelo empreendimento. Deverão ser abordados os seguintes temas: florística, fitofisionomia, corredores entre remanescentes e estado de conservação e regeneração.
- Fazer um levantamento florístico contendo a classificação taxonômica, nome vulgar e científico, e caracterização fitofisionômica de todos os compartimentos existentes na Área de Influência Direta. Destaque deve ser dado a espécies endêmicas, raras, ameaçadas de extinção, bioindicadoras, de interesse medicinal e econômico.
- Apresentar quadro das Áreas de Preservação Permanente - APP na Área Diretamente Afetada pelo empreendimento (margens de córregos, manguezal, restingas à 300m do preamar máximo, etc), contemplando a tipologia da cobertura vegetal, a área (m²) de intervenção e o tipo de estrutura a ser instalada. Essas áreas deverão ser indicadas em mapeamento, devidamente georreferenciado.
- Apresentar estimativa da área em que ocorrerá supressão de vegetação (APP's e outras áreas), caracterizando qualitativamente e quantitativamente a vegetação a ser suprimida.

5.2.2.2 – Fauna

EM BRANCO



1129
Proc. 733505
Fis. [assinatura]
Proc 733505
Rub. [assinatura]

- Caracterização da fauna na Área de Influência Direta do empreendimento, seus "habitats", sua distribuição geográfica e diversidade, descrevendo o estado de conservação da fauna local e a integridade dos processos ecológicos.
- Levantamento de riqueza e abundância de espécies da fauna da área de influência, ressaltando-se as espécies raras, endêmicas, ameaçadas de extinção, caçadas pela população local, migratórias e aquelas protegidas por legislação federal, estadual e municipal. Deverão ser caracterizados os seguintes grupos: herpetofauna, ictiofauna, avifauna e mastofauna.
- Apresentar, para cada grupo taxonômico amostrado, a curva de esforço amostral estabilizada, bem como as metodologias adotadas para coleta e análise dos dados, com justificativas.
- As listas de espécies deverão ser apresentadas contendo os nomes científicos e populares, as referências e/ou especialistas reportados na identificação dos espécimes.
- Identificar possíveis corredores ecológicos interceptados pelo empreendimento.
- Identificar as principais ameaças à conservação das espécies de interesse preservacionista na região;
- Analisar hipóteses de interrupção de rotas de migração dos animais.

5.2.3 - Biota aquática

Caracterização da biota aquática (organismos planctônicos e bentônicos) na Área de Influência do empreendimento, seus "habitats", sua distribuição geográfica e diversidade, descrevendo o estado de conservação e a integridade dos processos ecológicos.

- Caracterização da ictiofauna da área de estudo, com lista de espécies e composição quantitativa da comunidade como um todo, considerando a representatividade dos diferentes grupos;
- Levantamento de riqueza e abundância de espécies da biota aquática da área de influência, ressaltando-se as espécies raras, endêmicas, migratórias, ameaçadas de extinção e aquelas protegidas por legislação federal, estadual e municipal.
- As listas de espécies deverão ser apresentadas contendo os nomes científicos e populares, as referências e/ou especialistas reportados na identificação dos espécimes.
- Descrever o estado de conservação das comunidades aquáticas na área de influência do empreendimento, relacionando-as aos aspectos de interferência da qualidade da água e assoreamento, assim como ao uso do solo e dos recursos hídricos.
- Identificação dos Cetáceos e Quelônios que ocorrem na área de atividade, considerando potenciais ameaças à conservação destas espécies na região;
- Descrição das espécies utilizadas como recursos pesqueiros, incluindo eventuais estatísticas pesqueiras disponíveis sobre a região e consulta aos pescadores sobre a ocorrência das espécies ao longo do ano e a dinâmica das pescarias.

5.2.4 – Bioindicadores

- Após o diagnóstico da biota, deverão ser propostos, com as devidas justificativas técnicas, os bioindicadores, ou seja, as espécies, ou grupos de espécies que poderão ser utilizados como indicadores de alterações da qualidade ambiental em programas de monitoramento, na fase de operação.

5.2.5 - Unidades de Conservação e Áreas Pretegidas

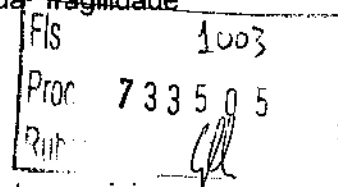
EM BRANCO



- Identificar e mapear, no âmbito Federal, Estadual e Municipal, as possíveis Unidades de Conservação e Áreas Protegidas existentes na área de influência do empreendimento.
- Verificar e caracterizar a possibilidade de interferências do aumento do tráfego e do fluxo viários de cargas nas áreas próximas as Unidades de Conservação na área de Influência do empreendimento.

5.2.6 – Síntese

- Ao final, deverá ser feita uma síntese para toda a biota, inter-relacionando as análises dos vários grupos taxonômicos, e contendo discussões sobre a biodiversidade da Área de Influência, sua importância na dinâmica dos ecossistemas e sua fragilidade ambiental.



5.3 - MEIO SÓCIO-ECONÔMICO

O estudo do Meio Sócio-Econômico deverá ser constituído da análise dos aspectos sociais e econômicos afetados e passíveis de sofrerem interferências da operação do empreendimento.

5.3.1 - Metodologia aplicada

- Apresentar a Metodologia empregada para levantamento dos dados e informações que subsidiaram o detalhamento de cada item relacionado ao Meio Sócio-econômico, apresentando a forma e andamento dos trabalhos de levantamento de dados primários e/ou secundários.
- Deverá ser apresentado o correspondente mapeamento com as delimitações das áreas de influência, com escala e resolução adequadas para melhor visualização.

5.3.2 – População

- Apresentar, para a Área de Influência Direta: demografia, nível de renda, distribuição e mapeamento da população; localização das aglomerações urbanas e rurais; áreas de expansão urbana; zoneamentos existentes, etc.
- Caracterizar as condições gerais de habitação e infra-estrutura de serviços públicos na área de influência direta, bem como descrever as demandas em relação à serviços de transporte, de energia elétrica, comunicação, abastecimento de água, coleta e tratamento de esgoto, coleta e disposição de lixo.
- Identificar e caracterizar as possíveis populações tradicionais na área interferente ao empreendimento, principalmente pescadores artesanais, coletores/catadores de moluscos e crustáceos.
- Verificação da ocorrência de comunidades quilombolas ou indígenas na área interferente ao empreendimento, com caracterização quando couber.
- Expectativas da população do entorno em relação ao empreendimento.

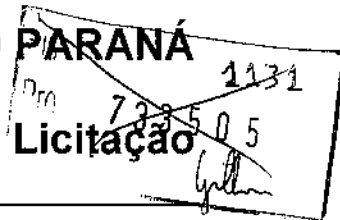
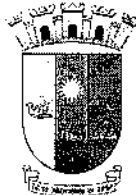
5.3.3 – Saúde Pública/Saneamento

Diagnostico das endemias que ocorrem na região, que poderão ocorrer ou se expandir com a implantação do empreendimento;

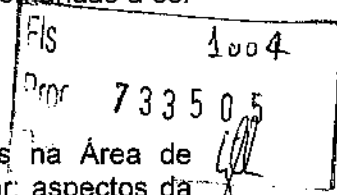
Oferta de serviços de saúde, hospitais públicos, particulares e postos de saúde;

Informações relacionadas a infra-estrutura de saneamento(abastecimento d'água, esgotos sanitários, disposição de resíduos sólidos);

EM BRANCO



Avaliação do sistema de saúde e saneamento tendo em vista possíveis demandas a ser geradas pelo empreendimento.



5.3.4 Atividades Produtivas

- Apresentar e caracterizar a estrutura produtiva e serviços exercidos na Área de Influência Direta: contribuição de cada setor; nível tecnológico por setor; aspectos da economia informal; e relação de troca entre as economias local, regional e nacional, incluindo a destinação da produção;
- Deverão ser considerados os eventuais conflitos do projeto com o uso atual do ambiente a ser afetado, abrangendo os seguintes aspectos e suas relações: adensamento demográfico, atividade pesqueira, uso turístico, atividades de lazer e outros possíveis usos na área de influência direta;

5.3.4 - Uso e Ocupação do Solo e entorno

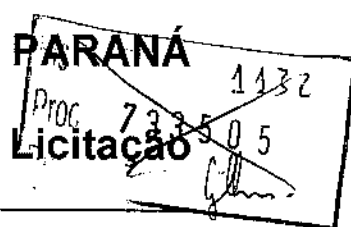
- Caracterização da paisagem através de análise descritiva e histórica da ocupação humana na área de influência.
- Caracterização e mapeamento do uso e ocupação do solo na área de influência do empreendimento.
- Levantamento da compatibilização do empreendimento com o zoneamento de uso e ocupação do solo do município, identificando a existência de possíveis conflitos.
- Caracterização das áreas urbanas e rurais do entorno do empreendimento, com mapeamento das vias de acesso ao empreendimento (parte terrestre) e aglomerados populacionais.
- Caracterização do entorno do projeto, com enfoque nas atividades industriais ou outras (saneamento) com lançamento de efluentes, e com potenciais interferências na qualidade da água.
- Apresentação e mapeamento da malha viária existente, os tipos e números de veículos/dia, e quais serão as interferências no fluxo diário e mensal de veículos na região de entorno do empreendimento.
- Em caso de necessidade da adequação da malha de transportes existente, deverão ser apresentadas as alternativas técnicas e locacionais para viabilização dos acessos a rodovia Via Arterial 1 - Corredor Viário Industrial Oeste, prevendo readequação ou implantação de novas vias de acesso.

5.3.5 - Cadastramento, Indenização e Reassentamento de Populações

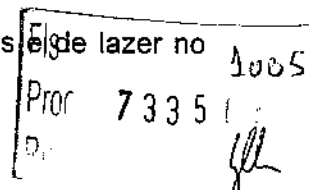
- Identificação e mapeamento de todas as áreas previstas para indenização de posses e benfeitorias devido às intervenções realizadas para implantação do empreendimento;
- Apresentação e caracterização de populações, comunidades ou famílias a serem reassentadas (quantidade e número de famílias, condições de moradia, nível de emprego e renda, cadastro das propriedades e benfeitorias, tamanho das áreas a serem desocupadas, entre outras informações relevantes).
- Apresentar procedimentos e medidas para indenização e reassentamento das populações atingidas.

5.3.6 - Lazer e Turismo

EM BRANCO



- Caracterizar a importância regional e local das atividades turísticas e de lazer existentes na área de influência do empreendimento.
- Apresentar mapeamento das áreas de fluxo de uso para fins turísticos e de lazer no entorno do empreendimento.



5.3.7 - Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico.

- Histórico da ocupação territorial da região afetada pelo empreendimento, caracterizando o contexto etno-histórico e arqueológico regional.
- Identificação do patrimônio arqueológico que contemple: a contextualização arqueológica e etno-histórica da área de influência do empreendimento, por meio de levantamento exaustivo de dados secundários e levantamento arqueológico de campo, visando subsidiar Programa de Prospecção e Resgate Arqueológico, de acordo com as exigências do IPHAN, conforme legislação vigente (Portaria IPHAN nº 230/2002).
- Identificação e caracterização, com mapeamento, quando existentes, dos sítios históricos ou culturais, locais de relevante beleza cênica ou quaisquer outros considerados como patrimônio pela população, na Área de Influência Direta.
- Considerações sobre os eventos sociais e culturais mais significativos.

6. ANÁLISE INTEGRADA

Este tópico deverá contemplar as relações e interações existentes entre os meios físico, biótico e antrópico levantados, considerando-se as interferências da operação do empreendimento.

Para tanto, deverão ser analisadas as condições ambientais e suas tendências evolutivas, de forma a elucidar a dinâmica ambiental da região, contemplando, inclusive, futuras projetos de expansão.

Descrever as inter-relações dos componentes abióticos, bióticos e antrópicos, com o objetivo de embasar a identificação e avaliação dos impactos decorrentes do empreendimento, bem como o entendimento de possíveis alterações na qualidade ambiental da região.

7. IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DE IMPACTO AMBIENTAL

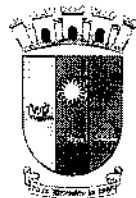
Deverão ser analisados os impactos do empreendimento sobre o meio ambiente, de forma integrada, considerando a operação do empreendimento. Essa avaliação preliminar, abrangendo os impactos benéficos e desfavoráveis do empreendimento, levará em conta o fator tempo, determinando, na medida do possível, uma projeção dos impactos imediatos, a médio e longo prazos: temporários, permanentes e cíclicos, reversíveis e irreversíveis; locais, regionais e estratégicos.

Deverão ser consideradas, na elaboração desse prognóstico, as condições emergentes advindas da operação do empreendimento, conduzindo à proposição de medidas destinadas ao equacionamento dos impactos ambientais.

Na apresentação dos resultados, constarão:

- a metodologia de identificação dos impactos, a técnica de previsão de suas magnitudes e os critérios adotados para a interpretação e análise de suas alterações;
- descrição detalhada dos impactos sobre cada fator ambiental relevante, considerado no diagnóstico ambiental, com valoração, magnitude e importância dos impactos;

EM BRANCO



FIS 1133
Proc: 733505
Rubr: [assinatura]

- descrição detalhada dos impactos sobre cada fator ambiental relevante, considerado no diagnóstico ambiental;
- síntese conclusiva dos impactos relevantes que poderão ocorrer nas fases de implantação e operação, acompanhada de suas interações.

Ao final deste item, deverá ser apresentado um resumo na forma de planilha contendo o levantamento de impactos relacionados às atividades do empreendimento. Esta planilha deverá conter as condições de ocorrência dos impactos, suas magnitudes, grau de importância e as medidas necessárias para o seu controle.

FIS 1006
Proc: 733505
Rubr: [assinatura]

8. Medidas Preventivas, Mitigadoras, Reparadoras e Compensatórias e Programas de Controle e de Monitoramento

8.1 Medidas Compensatórias e Mitigadoras:

Com base na avaliação dos possíveis impactos ambientais do empreendimento e as medidas recomendadas que venham a minimizá-los, maximizá-los, compensá-los ou eliminá-los.

As medidas mitigadoras e compensatórias devem ser instituídas no âmbito de programas, os quais deverão ser materializados com o objetivo de garantir eficiência ações a serem executadas.

8.2 - Programas de Controle e Monitoramento

Deverão ser propostos programas integrados para o monitoramento ambiental na área de influência direta, visando acompanhar a evolução da qualidade ambiental e permitir a adoção de medidas complementares de controle.

Os programas ambientais de controle deverão considerar:

- o componente ambiental afetado;
- a fase do empreendimento em que deverão ser implementadas;
- o caráter preventivo ou corretivo e sua eficácia;
- o agente executor, com definição de responsabilidades e;
- o cronograma de execução das medidas segundo a duração do impacto.

Os programas de monitoramento e acompanhamento dos impactos deverão indicar e justificar:

- parâmetros selecionados para a avaliação dos impactos sobre cada um dos fatores ambientais considerados;
- rede de amostragens, incluindo seu dimensionamento e distribuição espacial;
- métodos de coleta e análise das amostras;
- periodicidade das amostragens para cada parâmetro, segundo diversos fatores ambientais.

Além dos programas considerados básicos, torna-se obrigatória a proposição de outros programas ambientais, decorrentes dos cenários do prognóstico ambiental e dos resultados da avaliação de impactos ambientais.

Alguns dos principais programas a serem desenvolvidos, sem esgotar a série de programas que poderão ser propostos, são:

- Programa de Gestão Ambiental do empreendimento, estabelecendo uma estrutura administrativa de coordenação e implementação das ações e procedimentos, apresentando seu organograma, com definição de hierarquia e atribuições;

EM BRANCO



Proc.	733505	1134
Sub.		
Fls	1007	
Proc.	733505	
Sub.		

- Programa de Monitoramento da Qualidade das Águas.
- Programa de Monitoramento da Biota Aquática;
- Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos - PGRS,
- Programa de Gerenciamento de Riscos;
- Programa de Cadastramento, Indenização e Reassentamento de Populações;
- Programa de Segurança Viária e de Mitigação das Interferências no Sistema Viário Municipal;
- Programa de Educação Ambiental;
- Programa de Comunicação Social;
- Programa de Saúde;;
- Programa de Recuperação Ambiental das Áreas Afetadas;;
- Programa de Mitigação das Interferências no Sistema Viário Municipal;
- Programa de Monitoramento de Ruídos;
- Programa de Resgate do Patrimônio Histórico-Cultural e Arqueológico.

9. CONCLUSÕES

Deverão ser apresentadas as conclusões sobre os resultados dos Estudos Ambiental - EIA, enfocando os seguintes pontos:

- Prováveis modificações ambientais na área de influência, sobre os meios físico, biótico e sócio-econômico decorrentes do empreendimento, considerando a adoção das medidas mitigadoras e compensatórias propostas.
- Benefícios sociais, econômicos e ambientais decorrentes do empreendimento.
- Avaliação do prognóstico realizado quanto à viabilidade ambiental do projeto.

10. BIBLIOGRAFIA

Deverá constar a bibliografia consultada para a realização dos estudos, devendo ser especificada por área de abrangência do conhecimento, seguindo as normas da ABNT.

11. GLOSSÁRIO

Deverá constar uma listagem dos termos técnicos utilizados no estudo.

12 – RELATORIO DE IMPACTO AMBIENTAL- RIMA

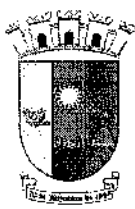
O Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, apresentado em volume separado, deverá conter as informações técnicas geradas em linguagem clara e objetiva, de fácil entendimento e acessível ao público em geral.

Este relatório deverá ser ilustrado por mapas, quadros, gráficos, tabelas e demais técnicas de informação e comunicação visual auto-explicativas, de modo que a população em geral possa entender claramente as conseqüências ambientais do projeto e suas alternativas, comparando as vantagens de cada uma delas.

O RIMA deverá ser elaborado de acordo com o disposto na Resolução CONAMA nº 001/86, contemplando necessariamente os tópicos constantes do Art. 9º.

Para tanto o Relatório de Impacto Ambiental refletirá as conclusões do Estudo de Impacto Ambiental e conterá, no mínimo:

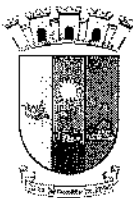
EM BRANCO



Proc. 733505	1135
1008	
FIS	1008
Proc. 733505	
Rubr:	

- Os objetivos e justificativas do projeto, sua relação e compatibilidade com as políticas setoriais, planos e programas governamentais;
- A descrição das atividades, especificando a área de influência, mão-de-obra, os processos e técnicas operacionais, os empregos diretos e indiretos a serem gerados;
- A síntese dos resultados dos estudos de diagnóstico ambiental da área de influência do projeto;
- A descrição dos prováveis impactos ambientais da atividade, considerando o projeto, suas alternativas, os horizontes de tempo de incidência dos impactos e indicando os métodos, técnicas e critérios adotados para sua identificação, quantificação e interpretação;
- A caracterização da qualidade ambiental futura da área de influência, comparando as diferentes situações da adoção do projeto e suas alternativas, bem como com a hipótese de sua não realização;
- A descrição do efeito esperado das medidas mitigadoras previstas em relação aos impactos negativos, mencionando aqueles que não puderam ser evitados, e o grau de alteração esperado;
- Os programas ambientais de acompanhamento e monitoramento dos impactos;
- Avaliação da região com e sem o empreendimento, comparando benefícios e impactos negativos que trará para a região.

EM BRANCO



Proc. 7335/05
1136
1003
Pror 7335/05
Ror

Minuta do Contrato

CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS, QUE ENTRE SI FAZEM O MUNICÍPIO DE PONTAL DO PARANÁ E A EMPRESA _____.

O **MUNICÍPIO DE PONTAL DO PARANÁ**, Estado do Paraná, pessoa jurídica de direito público interno, inscrito no CNPJ sob n.º 01.609.843/0001-52, com sede administrativa à Rod.PR 407 – km 19, Balneário Praia de Leste, Município de Pontal do Paraná (PR), Estado do Paraná, neste ato representado por seu Prefeito Municipal, senhor Rudisney Gimenes, brasileiro, casado, empresário, portador da cédula de identidade RG n.º 670.879 SSP/PR e do CPF/MF n.º 230.979.739-15, doravante denominada CONTRATANTE; e de outro lado a empresa _____, CNPJ n.º _____, estabelecida à _____, registrada no CREA sob n.º _____, neste ato representada por _____, portador do RG n.º _____ e do CPF n.º _____, residente e domiciliado à _____ doravante denominada CONTRATADA, e perante as testemunhas abaixo firmadas, pactuam o presente contrato, cuja celebração foi autorizada pelo despacho exarado no processo licitatório n.º 046/2009, e que se regerá pela Lei n.º 8.666/93 e suas alterações, na modalidade Tomada de Preços sob n.º 001/2009-PMPPR.

CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO

Contratação de Empresa especializada para a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental, organização e participação em audiências públicas definidas pelo órgão ambiental competente para subsidiar o licenciamento ambiental do Corredor Viário Industrial Oeste – Via Arterial 1.

CLÁUSULA SEGUNDA - REGIME DE EXECUÇÃO

O objeto deste contrato será executado na forma de execução indireta por empreitada por preço global do lote.

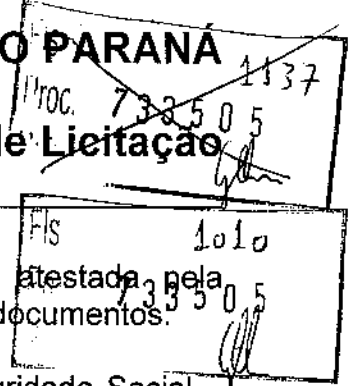
Parágrafo Primeiro: Fazem parte integrante deste contrato, como se nele estivessem transcritos, todos os despachos exarados no processo licitatório n.º 046/2009

CLÁUSULA TERCEIRA - DO PREÇO E CONDIÇÕES DE PAGAMENTO

Dá-se a este contrato, o valor global por lote de R\$ _____ (_____), para a execução dos serviços previstos na cláusula 1.ª e para a totalidade do período mencionado na cláusula 4.ª, dando-se o pagamento conforme cronograma e de acordo com os pareceres do responsável técnico indicado para acompanhamento da execução do objeto..

Parágrafo primeiro - Os pagamentos serão efetuados pelo CONTRATANTE a CONTRATADA, de acordo com cronograma físico financeiro, através de requerimento

EM BRANCO



protocolado na Prefeitura com a Nota fiscal/fatura, devidamente atestada pela Secretaria Municipal de Recursos Naturais, uma cópia, e os seguintes documentos.

- Cópia do comprovante de inscrição da Obra junto ao INSS
- Prova de situação regular perante o Instituto Nacional de Seguridade Social – apresentando a CND
- Certidão de Regularidade de Situação e Prova de regularidade para com o FGTS – Fundo de Garantia de Tempo de Serviço; sempre relativo ao mês imediatamente anterior á data da Nota Fiscal.

CLÁUSULA QUARTA - DO PRAZO

O prazo de execução e entrega do objeto do presente contrato é de 12 (doze) meses a partir da assinatura do presente contrato .

Parágrafo primeiro: O prazo de vigência do contrato poderá sofrer prorrogação mediante fatos imprevisíveis previamente autorizado pela CONTRATANTE.

CLÁUSULA QUINTA - DAS DESPESAS

13.3 Os recursos decorrentes da contratação correrão por conta da dotação orçamentária de 2009, nos seguintes elementos:

Dotação Orçamentaria	Conta reduzida	Fonte de Recursos	Orgão
12.01.154510033.2.049.3390.39.0000- Outros Serviços de Terceiros – P. Jurídica	204	01000	Secretaria Municipal de Obras e Urbanismo

CLÁUSULA SEXTA - DA FISCALIZAÇÃO

A Secretaria Municipal de Recursos Naturais através de seu responsável técnico, será o responsável pela fiscalização e acompanhamento do EIA/RIMA, cabendo a este a emissão de termo de aceitação das etapas na elaboração do estudo e relatório, os quais farão parte integrante para habilitar a quitação conforme contratado.

CLÁUSULA SETIMA – DA ACEITAÇÃO

A contratada declara aceitar integralmente todos os métodos e processos de inspeção, verificação e controle a serem adotados pelo contratante.

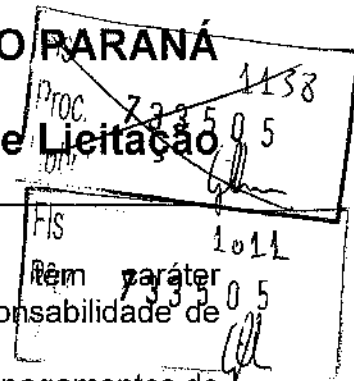
Parágrafo Segundo – A existência e a atuação da fiscalização do contratante em nada restringe as responsabilidades únicas, integrais e exclusivas da contratada, no que concerne ao serviço contratado, e às suas conseqüências e implicações próximas ou remotas.

CLÁUSULA OITAVA - DAS PENALIDADES

O descumprimento total ou parcial de qualquer das obrigações ora estabelecida sujeitará a contratada às sanções previstas na Lei n. ° 8.666/93, garantida prévia e ampla defesa em processo administrativo.

Parágrafo primeiro –O valor das multas corresponderá à gravidade da infração, até o máximo 10% (dez por cento) do valor total do contrato.

EM BRANCO



Parágrafo Segundo-As multas previstas nesta cláusula não compensatório e o seu pagamento não eximirá a contratada da responsabilidade de perdas e danos decorrentes das infrações cometidas.

Parágrafo Terceiro - Constituirá encargos exclusivos da contratada os pagamentos de tributos, taxas, tarifas, emolumentos e despesas decorrentes da formalização deste contrato e da execução de seu objeto.

CLÁUSULA NONA - DA RESCISÃO

O CONTRATANTE se reserva o direito de rescindir o Contrato, independente de interpelação judicial ou extra judicial, sem que o (a) CONTRATADO (A) caiba o direito de indenização de qualquer espécie, nos seguintes casos:

- a) Transferir no todo ou em parte o contrato, sem prévia autorização da CONTRATANTE;
- b) Não cumprir ou cumprir irregularmente qualquer obrigação contratual;
- c) Falir, dissolver a sociedade ou modificar sua finalidade de modo que, a juízo do CONTRATANTE, prejudique a execução do contrato.

Parágrafo Primeiro - Ocorrendo motivo que justifique e aconselhe, atendido em especial interesse do CONTRATANTE, poderá o presente contrato ser rescindido, excluída sempre qualquer indenização por parte do CONTRATANTE.

Parágrafo Segundo - Quando o CONTRATADO (A) der causa à rescisão do contrato, além da multa de 20% (vinte por cento) do valor contratual e demais penalidades previstas, fica sujeita a uma das seguintes sanções:

- a) Advertência;
- b) Suspensão temporária de participação em licitação e impedimento de contratar com o CONTRATANTE, pelo prazo de até 02 (dois) anos.

CLÁUSULA DÉCIMA - DA CESSÃO OU TRANSFERÊNCIA

O presente contrato poderá ser objeto de cessão ou transferência, mediante anuência expressa do CONTRATANTE no seu todo ou em parte, em sendo autorizado ficará a mesma solidariamente responsável por toda e qualquer divergência técnica, operacional, tributária, fiscal e trabalhista que possa ocorrer, em decorrência de intervenção de sub-empregada ficando isenta a CONTRATANTE de qualquer responsabilidade.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA - DAS RESPONSABILIDADES

A contratada assume como exclusivamente seus, os riscos e as despesas decorrentes do fornecimento do material, mão-de-obra, aparelhos e equipamentos necessários à boa e perfeita execução dos serviços ora contratados. Responsabiliza-se também pela idoneidade e pelo comportamento de seus empregados, prepostos ou subordinados e, ainda, por quaisquer prejuízos que sejam causados ao contratante ou a terceiros.

EM BRANCO



1133
PROC. 733505
1012
733505

Parágrafo primeiro – Os danos e prejuízos serão ressarcidos ao contratante no prazo máximo de 48 (quarenta e oito) horas, contado da notificação administrativa à contratada, sob pena de multa.

Parágrafo Segundo – O contratante não responderá por quaisquer ônus, direitos ou obrigações vinculadas à legislação tributária, trabalhista, previdenciária ou securitária, e decorrentes da execução do presente contrato, cujo cumprimento e responsabilidade caberão exclusivamente à contratada.

Parágrafo Terceiro – O contratante não responderá por quaisquer compromissos assumidos pela contratada com terceiros, ainda que vinculados à execução do presente contrato, bem como por qualquer dano causado a terceiros em decorrência de ato da contratada, de seus empregados, prepostos ou subordinados.

Parágrafo Quarto – Executado o objeto contratual, a contratada responderá pela veracidade das informações contidas no Estudo e no respectivo Relatório, durante o prazo de cinco anos.

Parágrafo Quinto – O (a) CONTRATADO (a) fica obrigada a manter durante toda a execução deste contrato, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas no edital.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA - LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

O presente instrumento contratual rege-se pelas disposições expressas na Lei Federal n.º 8.666 de 21 de junho de 1993 e suas alterações, e pelos preceitos de direito público, aplicando-se supletivamente, a Lei Federal n.º 8078/90, bem como os princípios da Teoria Geral dos Contratos e as disposições de direito privado.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA – TOLERÂNCIA

Se qualquer das partes contratantes, em benefício da outra, permitir, mesmo por omissão, a inobservância no todo ou em parte, de qualquer dos itens e condições deste contrato e/ou de seus anexos, tal fato não poderá liberar, desonerar ou de qualquer forma afetar ou prejudicar esses mesmos itens e condições, os quais permanecerão inalterados, como se nenhuma tolerância houvesse ocorrido.

CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA – CASOS OMISSOS

Os casos omissos serão resolvidos à luz da Lei n.º 8.666/93, e dos princípios gerais de direito.

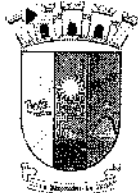
CLAUSULA DÉCIMA QUINTA – DAS GARANTIAS

A **CONTRATADA** se compromete a executar os serviços, conforme proposta de preço apresentada, nas mesmas especificações contidas no Edital e seus Anexos, atender o Padrão de qualidade e obedecendo ao Código de Defesa do Consumidor

CLAUSULA DÉCIMA SEXTA – FORO

As partes contratantes elegem o Foro da Comarca de Matinhos, Estado do Paraná, como o único competente para dirimir dúvidas acaso surgidas, renunciando a qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

EM BRANCO

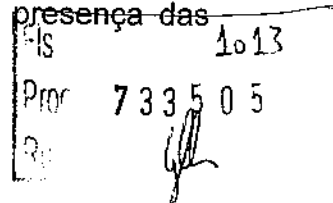


PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTAL DO PARANÁ

Comissão Permanente de Licitação



E, por estarem de perfeito e comum acordo, justas e contratadas, assinam e rubricam o presente contrato em 4 (quatro) vias de iguais e teor e forma, na presença das testemunhas abaixo, para todos os fins de direito.
Pontal do Paraná, dd/mm/2009.



RUDISNEY GIMENES
Prefeito Municipal de Pontal do Paraná
CONTRATANTE

CONTRATADA

Testemunhas:

EM BRANCO



INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATU
Superintendência do IBAMA no Estado do Paraná
Rua General Carneiro, 481 - Cep 80.060-150 - Curitiba-PR - Fone: (41) 336

1141
Proc. 733505
Rubr. [assinatura]
PROTOCOLO/IBAMA

DILIC/DIQUA

Nº: 3868

DATA: 31/03/09

RECEBIDO:

MEMORANDO Nº. 056/09/GAB/IBAMA/PR

DA: Superintendência do IBAMA no Estado do Paraná

PARA: Sr. Diretor de Licenciamento Ambiental – Dr. Sebastião C. Pires

C/C: Sergio Xavier - NLA

DATA: 23/03/2009

Fis 1014
Proc 733505
Rubr. [assinatura]

Senhor Diretor,

Revendo papéis, descobri que o parecer anexo, emitido em 13/10/2008 pela SUPES/PR não foi anexado ao processo 02001.007335/05-97, razão pela qual, solicito sua imediata juntada e apreciação, bem como este memorando.

Como é de conhecimento, aconteceu nova audiência pública, em 09 de dezembro de 2008 sobre o Porto de Pontal. Nela viram-se reforçados os condicionantes mencionados no referido anexo, ou seja, o empreendimento e suas interferências sobre o meio só poderão ser corretamente avaliados se:

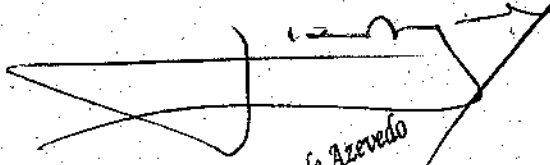
- a) O projeto do Porto estiver integrado ao projeto de acesso rodoviário entre a BR – 277 e o local do pretendido empreendimento.
- b) Que este projeto que integre porto e acesso, perceba com clareza as suas interferências, seja na vida da comunidade, seja nos importantes ativos biológicos regionais e,
- c) que o projeto evidencie percepção integrada da movimentação de navios (com aqueles que já frequentam a Baía de Paranaguá), indicando as medidas que serão tomadas para segurança de navegação relacionadas a prevenção de acidentes.

O projeto de um novo porto para Pontal do Paraná, mudará o destino daquela porção do território paranaense. Para bem perceber sua viabilidade sócio-ambiental, o projeto precisa considerar esses três pontos, pois se não o

[assinatura]

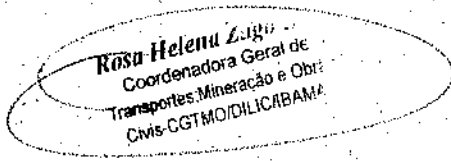
A/C CGTMO

Em 2.4.2009



Júlio Herricks de Azevedo
Assessor Técnico
Matricula nº 1364891
DILIC/IBAMA

A COTRA
de manifestação
6/4/09



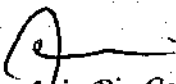
Ao

Ar. Mandatei

Para ciência e demais

providências

Att


Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

13/04/2009


fizer, estará incorrendo em grave equívoco que poderá comprometer a natureza local e a qualidade de vida daqueles que freqüentam a região. Assim, somos pela revisão do projeto, complementando-o com os quesitos citados para que o processo de licenciamento seja retomado. Entendo ainda que após a complementação aqui solicitada, nova audiência pública deverá ser realizada.

Fis 1142
Proc 23350-5
Assim
Fis supra 1015
Proc 23350-5
Assim

Lembro ainda que o licenciamento da APPA (Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina) foi suspenso e que seria adequado que o IBAMA percebesse este projeto como parte integrante do modal portuário oficial de Paranaguá. A avaliação deste empreendimento deveria estar integrada com a do Porto, pois só assim saberemos avaliar a capacidade de suporte do ambiente, no extremo sul do Complexo Estuarino - lacunar Iguape - Paranaguá.

Ressalto que na forma como hoje se apresenta, somos pela inviabilidade sócio-ambiental do empreendimento.

Atenciosamente,



José Álvaro Carneiro
Superintendente - IBAMA/PR

EM BRANCO

is	1143
Proc.	733505
Rubr.	<i>[assinatura]</i>
Fls	1016
Proc.	733505
Rubr.	<i>[assinatura]</i>

PORTO PONTAL

Processo nº 02001.007335/05-97

1 - ANTECEDENTES DA AUDIÊNCIA

O licenciamento se inicia em 2005 e depois das tratativas iniciais, o EIA-RIMA é entregue em julho de 2008 ao IBAMA Brasília, que segue com o processo sem consultas ao NLA ou Supes/PR e marca no dia 11 de agosto corrente a Audiência Pública para o último dia do mês de setembro. O NLA (Núcleo de Licenciamento Ambiental) da Superintendência do Paraná, ao tomar ciência e constatar que uma série de instituições regionais não haviam sido contactadas, traz o caso a instância superior, e decide-se pelo envio de informações aos atores locais, mesmo não havendo obrigação formal do IBAMA em fazê-lo. Decide-se ir além e em acordo com o empreendedor, os principais órgãos estaduais, Ong's e MP são convidados para reuniões prévias onde o projeto seria apresentado.

O IBAMA Brasília foi alertado pela Supes-PR do posicionamento do Governo do Estado do Paraná quanto ao tema, contrário ao porto privado e voltado a desapropriação da área para ali empreender porto público. Ainda, que as autoridades estaduais manifestaram-se contra a realização da audiência pública. Formalizaram esta posição a PGE (Procuradoria Geral do Estado) e a APPA (Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina).

A Supes-PR formalizou solicitações a DILIC (Diretoria de Licenciamento Ambiental) quanto a isto, ainda alertando quanto a realização do encontro as vésperas das eleições municipais, por conta da possibilidade de seu uso como palanque político. Após consenso técnico quanto a necessidade de perceber a viabilidade ambiental do pretense porto sempre em conjunto e simultaneamente com acesso rodoviário, devendo o projeto unificado passar por Audiência Pública específica, consensuou-se também que a Audiência Pública já convocada deveria se realizar e isto foi formalizado a DILIC.

[assinatura]

EM BRANCO

2 - UM "PORTO" EM PONTAL

Fls	1144
Proc.	733505
Subr.	<i>[assinatura]</i>
Fls	1017
Proc.	733505
Subr.	<i>[assinatura]</i>

O lugar "Pontal do Paraná" e nele a "Ponta do Poço" tem uma vantagem conhecida há mais de século: um calado natural maior que 20 metros. Por conta disto especula-se há muitas décadas que o ponto deveria abrigar um porto.

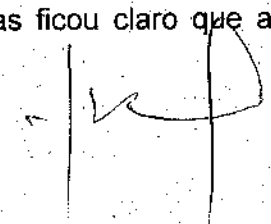
A primeira iniciativa de grande porte relacionada a esta vantagem, acontece nos anos 80, com a instalação de grande canteiro de obras da TÊNENGE para execução de parte da plataforma de petróleo. Mais de 3.000 operários desembarcaram em lugar com menos de 10.000 habitantes, deixando seqüelas sociais que perduraram por décadas. Na seqüência e mais recentemente, a TECHINT em 2004 inicia montagem também de parte de plataforma, com emprego de cerca de 700 pessoas. Nesta última, aconteceram vantagens para o Município, fruto de licenciamento ambiental bem feito. É possível afirmar, portanto, que a comunidade de Pontal tem consciência do potencial natural da área e ainda, que os empreendimentos de porte precisam ser percebidos em todos os seus detalhes para poder alavancar efetivo e sustentável processo de desenvolvimento. A atual iniciativa é especial, pois tem caráter permanente e portanto precisa percepção muito eficaz.

O Município de Pontal tem características relevantes, de conhecimento de todos os paranaenses que gostam da natureza, por conta de ser ponto obrigatório de acesso a Ilha do Mel, conhecido destino turístico brasileiro.

Com extensão muito pequena, o litoral do Paraná é uma espécie de "clube" de todos os paranaenses, para ele afluindo 1,5 milhões de pessoas no período de verão. Nos últimos anos, Pontal se destaca como ponto de atração.

Por conta disto, todos os paranaenses sabem que a atual estrada tem limitações para cargas pesadas e é congestionadíssima entre o natal e o carnaval. Da mesma forma, não tem quem não perceba a ocupação da orla para veraneio e os importantes remanescentes de restinga enfeitando a paisagem. É neste contexto que a sociedade local, regional e estadual, percebe um eventual empreendimento perene na região, que seja "abre alas" da inserção de uma nova vocação local, uma cidade portuária.

Entendo que o projeto apresentado não despertou curiosidade em seus detalhes objetivos, tais como extensão dos "dolphins", área por desmatar, tamanho dos guindastes, etc. Nas reuniões prévias ficou claro que as maiores



EM BRANCO

Fis	1145
Proc.	723505
Rubr.	
Fis	1018
Proc.	723505
Rubr.	

preocupações seriam o acesso, a proteção da restinga, as salvaguardas quanto aos serviços públicos locais (um bom plano diretor incluindo as atividades portuárias), a manutenção das condições do balneário (turismo portuário) e a segurança da navegação.

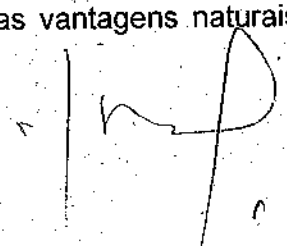
As autoridades ambientais e a presença da UFPR no litoral e um campus em Pontal, permite afirmar que existe pleno e detalhado conhecimento para levantar os condicionantes de eventual licenciamento.

Aconteceram conversas internas quanto à postura do Governo Estadual. Para isto, abordou-se o momento ambiental da APPA, sem licenciamento ambiental e com baixa performance quanto ao protagonismo em novos projetos ou mesmo questões convencionais como manutenção de bóias, dragagens, etc. Foi consenso que seria importante dar início às análises sócio ambientais, relativos a ampliação do modal portuário com foco em Pontal do Paraná, pois assim a sociedade e as autoridades estariam mais preparadas para um processo de avaliação de viabilidade ambiental de boa qualidade. Avançando-se nos estudos, a própria APPA poderia se beneficiar.

Importante uma última lembrança. Há quatro anos, em novembro de 2004 aconteceu a explosão do navio Vicunã em plena Baía de Paranaguá, no dia de Nossa Senhora do Rocio, na presença de milhares de pessoas. Não é todo dia que explode um navio e a questão necessariamente nos remete a segurança da navegação e aos planos de resposta à acidentes. Em se tratando de um porto novo, é certo que modernos sistemas de localização e posicionamento, que orientem a entrada na barra e evolução para atracamento, deverão ser adotados, de forma a salvaguardar a natureza e as atividades que dela dependem. Um projeto para melhorar a segurança da navegação deve ser apresentado pelo empreendedor, pois é um "ganha-ganha" que trás como efeito colateral baixar o custo do seguro para ingresso no novo porto e mesmo em Paranaguá.

3 - POSTURA DA SUPES/PR ANTES DA AUDIÊNCIA

Pessoalmente e publicamente, foi assumido nas reuniões prévias que a Superintendência alinhava-se com as indicações do Governo do Estado do Paraná e do Governo Federal quanto a necessidade de ampliação do modal portuário paranaense e brasileiro, fazendo uso das vantagens naturais que um



EM BRANCO

Fis	1146
Proc	733505
Dir	<i>[Handwritten Signature]</i>
Fis	1013
Proc	733505
Dir	<i>[Handwritten Signature]</i>

porto em Pontal do Paraná oferece. Declarou-se também que a evolução da percepção da viabilidade sócio-ambiental de um empreendimento em Pontal, realizando-se uma audiência pública, seria benéfica para todos os atores interessados. Uma audiência pública realizada com base em estudo técnico de boa qualidade tem potencial para indicar a grande maioria dos condicionantes para o licenciamento.

Frizo que sempre fui favorável a realização de Audiências Públicas, por conta da participação na elaboração das regras que as definiram (Conama 9) e por ter convicção pessoal na necessidade de avanço da democracia participativa, prevista na Legislação Ambiental brasileira.

4 – A AUDIÊNCIA PÚBLICA

Aconteceu ampla divulgação do evento e o empreendedor preparou-se para receber 1.000 pessoas, aproximadamente 15% da população economicamente ativa no Município. O local escolhido já foi usado dezenas de vezes para organização de reuniões de porte.

O acontecimento atraiu muito mais gente do que previsto, tendo comparecido ao local cerca de 1500 pessoas.

Mesmo com o início dos trabalhos começando com uma hora de atraso, a organização das instalações e a segurança aos presentes não conseguiram comportar todos os que chegavam. Aconteceu início de jogo de pressão, pois todos queriam participar. Um conjunto de cerca de 50 estudantes questionou a ausência das pessoas e foi importante para forçar uma decisão. O MPE (Ministério público Estadual) e MPF (Ministério Público Federal) argumentaram com propriedade quanto a presença de todos que para ali afluíram e ainda a segurança dos convidados. A equipe do IBAMA deu a devida escuta. A audiência foi interrompida por 30 minutos e conseguiu-se a acomodação de todos, viabilizando-se o reinício dos trabalhos.

A segurança do encontro foi feita pela Polícia Federal com 04 agentes e segurança privada contratada pelo empreendedor, tendo o Governo do Estado contribuído com 02 policiais militares. Na medida da insuficiência, foi solicitado direta e pessoalmente ao secretário de segurança Luiz Fernando Delazari um reforço, no que fomos atendidos.

[Handwritten Signature]

EM BRANCO

1147
Proc: 733505
Rubr: [assinatura]
1020
Proc: 733505
Rubr: foi [assinatura]

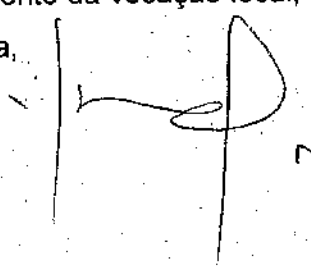
Mesmo com os habituais e convencionais atritos, vaias, aplausos, intervenções e uma outra alteração na platéia, a reunião conseguiu realizar seu intuito de informar e proporcionar o registro dos anseios e dúvidas da comunidade. Para que a organização dos próximos eventos possa melhorar, foi solicitado a cada um dos servidores do IBAMA e/ou ICMBio que compareceram uma avaliação crítica por ser enviada ao NLA.

Compareceram e preencheram ficha com dados pessoais para a Audiência Pública 1350 pessoas, das quais 76 se inscreveram para formular questionamentos ou declarar posicionamentos e 24 documentos foram protocolados. O encontro foi filmado e gravado, em toda a sua realização.

5 - POSTURA QUANTO AO LICENCIAMENTO

Considerando posturas publicamente assumidas nos últimos muitos anos quanto ao litoral paranaense e ainda o conjunto de informações contidas no EIA-RIMA e os anseios, dúvidas e dados levantados na Audiência Pública, concluo que um Porto em Pontal do Paraná, com as características apresentadas (movimentação de 800.000 containers ano), só pode receber análise apurada que determine sua viabilidade sócio ambiental se for percebido em conjunto ou de forma integrada com:

1. Projeto de Acesso rodoviário entre a Br 277 e o empreendimento, integrado a,
2. Projeto de proteção de remanescentes de mangues e restingas, previsto em,
3. Plano Diretor que perceba as necessidades dos serviços públicos associados ao aumento da demanda ocasionada pelo empreendimento (lembrando que ele é apenas o primeiro de uma série), devidamente aprovado pelas regras do Estado do Paraná para a região, ou seja o "Pleno" do Conselho do Litoral. É certo que o Plano Diretor precisa respeitar a vocação local como balneário e ponto de turismo de veraneio, compatibilizando e tirando proveito desta situação para alavanca-la com o novo empreendimento e o redirecionamento da vocação local, que também passa a contemplar a atividade portuária,



EM BRANCO

Fis	1148
Proc.	733505
Rubr.	1021
Fis	1021
Proc.	733505
Rubr.	1021

4. Projeto de aproximação dos navios, com controles automáticos e proteção especial em momento de reabastecimento, com o conjunto fazendo parte de PEI que salvaguarde as águas e a biodiversidade da Baía de Paranaguá, melhorando a segurança da navegação.

Os demais condicionantes para percepção da viabilidade ambiental já estão colocados no EIA-RIMA.

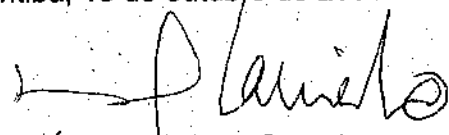
Sem a percepção integrada destes projetos, a viabilidade sócio ambiental do empreendimento não pode ser bem percebida.

6 - CONCLUSÃO

Este é um grande projeto, com múltiplas instâncias por cumprir para sua aprovação. Sua implantação e operacionalização mudarão a feição do litoral paranaense, pois os destinos de Pontal do Paraná, Paranaguá e Antonina mudam. Por decorrência disto, o empreendedor deve complementar o estudo, com os 4 (quatro) projetos aqui indicados. Apenas a sua percepção integrada poderá garantir efetivo ganho da sociedade local, contemplando os pilares do socialmente justo e ambientalmente sustentável.

O porte do projeto garante viabilidade para a elaboração dos estudos integrados aqui mencionados. Feito isto, a análise deve prosseguir. Em caso contrário, sou pela inviabilidade do empreendimento.

Curitiba, 13 de outubro de 2008


José Álvaro da Silva Carneiro
Superintendente IBAMA/PR

EM BRANCO



INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Superintendência do IBAMA no Estado do Paraná
Rua General Carneiro, 481 - Cep 80.060-150 - Curitiba-PR - Fone: (41) 3360-6172 Fax: (41) 3360-6192

Proc	1145
Sub	733505
Fis	1022
Proc	733505
Sub	

MEMORANDO Nº 65/09 /GAB/IBAMA/PR
DA: Superintendência do IBAMA no Estado do Paraná
PARA: Dr. Sebastião Custódio Pires – Diretor DILIC
DATA: 27/03/2009

Almeida
PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 4232
DATA 07/04/09
RECEBIDO:

Prezado Senhor,

Cumprimentando-o cordialmente, venho através do presente solicitar a juntada da informação técnica nº006/09-NLA/IBAMA-PR (anexa), ao procedimento administrativo 02017.007335/05-97, com carga para essa Diretoria de Licenciamento Ambiental.

Atenciosamente,

José Álvaro da Silva Carneiro

José Álvaro da Silva Carneiro
Superintendente
IBAMA/PR

À CGTMO,

Para análise e providências.

09/04/09

Gustavo H. S. Peres
Gustavo Henrique Silva Peres
Analista Ambiental
Matricula 2448661
DILIC/IBAMA

A COMAR
de conhecimento e
providências
13/4/09

Rosa Helena Zaga
Coordenadora Geral
Transportes, Mineração e
CNS-COTRAC/DILIC/IBAMA

AO

Dr. Wanderlei

Para providências

Atte

Eugênio Pio Costa
Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA

15/04/2009



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SUPERINTENDÊNCIA DO ESTADO DO PARANÁ - SUPES/PR

Fis.	1150
Proc.	733505
Rubr.	
Fis.	1023
Proc.	733505
Rubr.	

INFORMAÇÃO TÉCNICA Nº 006/2009 – NLA/IBAMA-PR

Processo : 02001.007335/2005-97

Interessado(a) : Porto Pontal Importação e Exportação Ltda (Terminal de Contêineres)

Após análise do EIA-RIMA e com deduções tiradas das audiências públicas realizadas, houve consenso por parte dos técnicos do NLA-PR quanto à inviabilidade de licenciar o referido empreendimento com a estrutura rodoviária atual que dá acesso ao pretense porto, especificamente na PR-412 e também na PR-407 que interliga a BR-476.

Note-se que os acessos ao porto foram objeto de questionamento não somente nas audiências, como também protocolados posteriormente, a exemplo do Ministério Público Estadual, da Secretaria Especial para Assuntos Rodoviários - Departamento de Estradas de Rodagem – DER e outros documentos protocolados por entidades ambientalistas.

Logo, entendemos que a viabilidade ambiental do empreendimento dependerá, dentre outros aspectos, da factibilidade de dois aspectos :

1. Da viabilidade da execução de uma estrada paralela às rodovias PR-412 e PR-407, que durante a época de veraneio nos balneários serviria para desafogar o tráfego destas. A nova estrada deveria contar com estrutura de apoio aos veículos, com áreas de escape, acostamento, descanso, etc. Para tanto, deverá ser apresentado uma EIA-RIMA específico para tal que seja integrado ao estudo já existente.
2. Da viabilidade de execução de um cronograma físico-financeiro a ser apresentado pelas instituições indicadas para a execução dos programas. Experiências anteriores dão conta, por exemplo, que a execução de alguns programas acabam sendo atribuídos às prefeituras municipais, que muitas vezes não têm dotação orçamentária, ou mesmo não é sua prioridade naquele momento.

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SUPERINTENDÊNCIA DO ESTADO DO PARANÁ - SUPES/PR

Fls:	1151
Proc:	733505
Out:	<i>[assinatura]</i>
Fls:	1024
Proc:	733505
Rubr.:	<i>[assinatura]</i>

3. Que as instalações de apoio ao porto (retroárea) sejam implantadas pelos seus empreendedores seguindo um planejamento e zoneamento aprovado pela autoridade portuária e a administração municipal.

Sendo o que se tinha a informar no momento, submetemos o presente documento à apreciação superior.

Curitiba, 20 de março de 2009.

MICHEL MARCUSSO KAWASHITA
Analista Ambiental - IBAMA/PR
Mat. 1407770

IVAN BROCARDO PAIVA
Analista Ambiental - IBAMA/PR
Mat. 667760

SÉRGIO ROBERTO XAVIER
Coordenador de Licenciamento Ambiental - IBAMA/PR
Mat. 679367

EM BRANCO

Processo 02001.007335/2005-97

Interessado: Terpar-terminais Portuarios de Pontal do Parana S/a.
 Cgc/cpf/matr:
 Telefone:
 Endereço:
 Bairro:
 Cep:
 Municipio:
 Tipo Interessado: Pessoa Física

Resumo Assunto: Req Licenca Previa (p)
 Assunto: Licenca Em Geral
 Data Protocolo: 02-12-2005 10:43:09
 Documento Original: Memo N°144/05 Dilig

Referente a Viab Mais.
 FIS 1152
 Proc. 733505
 Rubr:
 FIS 1025
 Proc. 733505
 Rubr:

Seq	Destino	Tipo Destino	Data	Tipo Movimento	Despacho	Movimentado por
6	Arquivo_dilic	Ibama	17-02-2009 14:43:24	Andamento		Aucilene
5	Cotra	Ibama	17-02-2009 14:40:53	Andamento	Mov Rec Aucilene	Fluciana
4	4ccr	Externo	13-02-2009 12:14:21	Andamento	6 Volumes, Em Atendimento Ao Oficio n° 0 Mais..	Ojmaria
3	Dilic	Ibama	13-02-2009 11:27:23	Andamento	Mov. Rec. a Pedido de Maria Jose	Rayane
2	Coair	Ibama	05-12-2005 11:56:02	Andamento		Kana
1	Xxx	Ibama	02-12-2005 10:43:09	Entrada		Mailton

EM BRANCO

Fls.: 1153
Proc.: 7335/05
Rubr.: *[assinatura]*



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

Fls 1026
Proc 7335/05
Rubr: *[assinatura]*

SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071 Fax: (0xx) 61 3307-1326 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

MEMÓRIA DE REUNIÃO

Local: IBAMA - Sede
Data: 09/05/2009
Horário: 15:00
Assunto: PORTO PONTAL
Participantes: Lista Anexa

1 - O EMPREENDEDOR PROTOCOLOU DOCUMENTAÇÃO REFERENTE À ANÁLISE DE INCREMENTO DE TRÁFEGO DE VEÍCULOS PESADOS DURANTE A INSTALAÇÃO DO PORTO, CONCLUINDO PELA VIABILIDADE DO SUPORTE ESTRUTURAL DAS RODOVIAS PR-407 E PR-412.

2 - O IBAMA INFORMOU QUE ESTES DOCUMENTOS SERÃO INCORPORADOS ÀS ANÁLISES DO EIA/RIMA DO PORTO, NO ENTANTO, OS PRAZOS DE LICENCIAMENTO DEVERÃO SER COMPATIBILIZADOS ENTRE O PORTO E SUAS RESPECTIVAS VIAS DE ACESSO RODOVIÁRIO.

3 - O EMPREENDEDOR INFORMOU QUE A PREFEITURA DE PONTAL DO PARANÁ ENTRARÁ COM REQUERIMENTO DA VIA ARTERIAL (PR-412) PARA O ACESSO AO PORTO E DESAFOGAR O FLUXO DE TRÂNSITO URBANO.
* PARAVELA

4 - O IBAMA RECOMENDOU AO EMPREENDEDOR A FORMALIZAÇÃO DE CARTA DE INTENÇÕES OU TERMO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA COM A PREFEITURA PARA SANAR ESSAS PENDÊNCIAS QUANTO ÀS VIAS DE ACESSO AO PORTO.

[Assinaturas e rubricas]

EM BRANCO



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

PARTICIPANTES DE REUNIÃO

Local: BRASÍLIA/DF
 Data: 05/05/2009
 Assunto: PORTO FONTAL

NOME	INSTITUIÇÃO	TELEFONE	E-MAIL
WANDERLEI REINECKE	IBAMA/DILC	61 3396 1071	WANDERLEI.REINECKE@IBAMA.GOV.BR
LEANDRO MARTINS CARDOSO	IBAMA/DILC	61 3316 1392	leandro.cardoso@ibama.gov.br
MARUS VINICIUS L. C. de MELO	IBAMA/DILC	61 3396 1295	MARUS.VINICIUS@IBAMA.GOV.BR
JOÃO GUILHERME RICHMANN REISER	PORTO FONTAL	41 33608140	joao.guilherme@portofontal.com.br
Edmundo Felga Gabriel	UFRR	41 95842253	efelgab@ufrr.br
JONEL CARRENO IURH	Porto FONTAL	41 3381 7614	jonel@portofontal.com.br

Fis 1154
 Proc. 733505
 Rubr. *[assinatura]*

Fis 1077
 Proc. 733505
 Rubr. *[assinatura]*

EM BRANCO



Carta nº 005/2009 PPPIE

Curitiba, 23 de abril de 2009.

Ilmo. Sr.

Eugênio Pio Costa,

MD Coordenador Geral de Transporte, Mineração e Obras Civis - CGTMO

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis

DILIC - IBAMA

SCEN - Trecho 2, Edif. Sede, Bloco "C"

Brasília/DF

Assunto: Licenciamento Ambiental do Terminal de Contêineres de Porto Pontal.

Referência: a) Estudo de Impacto Ambiental - EIA do TCPP; e

b) Item 02 da Memória de Reunião, do dia 19/03/2009.

Ilmo. Sr. Coordenador,

Transmito, em anexo, uma cópia da "Análise do Incremento do Tráfego Rodoviário durante a Instalação do Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná", elaborada para ajuste dos dados contidos no documento da referência a), em cumprimento ao estabelecido no item 02, da Memória de Reunião, Dilic/Ibama, realizada em Brasília, no dia 19/03/2009.

Colocamo-nos à vossa inteira disposição para as informações e os dados complementares, que se fizerem necessários, sobre os estudos mencionados.

Atenciosamente,

João Carlos Ribeiro

Presidente

PORTO PONTAL PARANÁ IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO LTDA.

Anexo: Uma cópia da "Análise do Incremento do Tráfego Rodoviário durante a Instalação do Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná".

1155
Proc 733505
Rubr
Fis 1028
Proc 733505
Rubr

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA

Nº: 5386

DATA: 05/05/09

RECEBIDO: F10-7

A COTNB
PI manifestação
7/5/09

Rosa Helena Zago Loes
Coordenadora Geral de
Transportes, Mineração e Obras
Cans. CGTMO/DILIC/IBAMA

À

Dr. Wanderlei

Para providências.

Att. Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA

(2/05/2009)

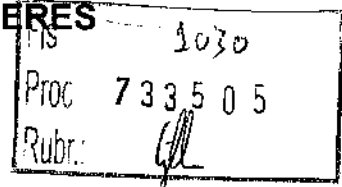
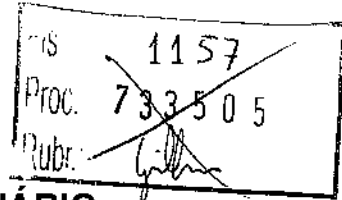
Fis 1156
Proc. 733505
Rubr. *[assinatura]*

Fis 1023
Proc 733505
Rubr. *[assinatura]*

**ANÁLISE DO INCREMENTO DO TRÁFEGO
RODOVIÁRIO DURANTE A INSTALAÇÃO DO
TERMINAL DE CONTÊINERES DE PONTAL
DO PARANÁ – TCPP**

EM BRANCO

**ANÁLISE DO INCREMENTO DO TRÁFEGO RODOVIÁRIO
DURANTE A INSTALAÇÃO DO TERMINAL DE CONTÊINERES
DE PONTAL DO PARANÁ – TCPP**



A - OBJETIVO

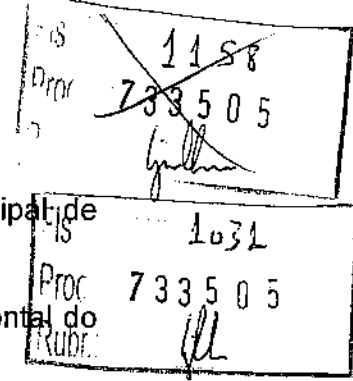
O presente estudo tem como objetivo analisar o incremento sobre os atuais volumes de tráfego existentes nas Rodovias PR-412 e PR-407 devido ao tráfego a ser gerado pelo transporte de materiais e equipamentos durante a instalação do Terminal de Contêineres na localidade de Ponta do Poço no Município de Pontal do Paraná / PR. Para tanto, serão considerados as condições físicas, estruturais e operacionais daquelas Rodovias de modo a subsidiar o Empreendedor do TCPP na elaboração de Planos de Logística de Transportes e de Construção.

B - DOCUMENTAÇÃO E ESTUDOS

Os documentos e trabalhos utilizados como fontes e referencias para a análise:

1. Estudo de Impacto Ambiental – EIA do Terminal de Contêineres do Porto Pontal – EIA/TCPP (AMB 2007).
2. Plano Viário Municipal de Pontal do Paraná – Relatório Volume 1 (UNIDEC 2008).
3. Corredor Viário Industrial Oeste de Pontal do Paraná – Relatório de Estudo (PMPP 2008).
4. Estudos de Viabilidade Ambiental Prévia – EVAP - da Construção de uma Estrada Alternativa à PR-412 entre a Ponta do Poço e a PR 407 (AMB 2007).
5. Estudos de Capacidade – PR-407 (ECOVIA 2006).
6. Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Paranaguá (FUNPAR 2006)

EM BRANCO



7. Lei Municipal de Sistema Viário n° 642/2006 (Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná)
8. Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de Pontal do Paraná (2006)
9. Documento (em anexo) com informações do Empreendedor sobre estimativa do número de operários e de veículos de carga a serem alocados na construção do TCPP

C - CONDIÇÕES FÍSICAS, ESTRUTURAIS E OPERACIONAIS DAS RODOVIAS PR-412 E PR-407.

C.1 - RODOVIA PR -407

A Rodovia Estadual PR-407 possui uma extensão de 18,8Km e está sobre responsabilidade da Concessionária ECOVIA Caminhos do Mar para fins de manutenção, restauração e, principalmente, aumento de Capacidade de Tráfego, o qual está previsto no Contrato da Concessionária com o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná - DER/PR sob a forma de duplicação da atual pista simples no segmento compreendido entre as suas intersecções com as Rodovias BR-277 e PR-412 no Balneário de Praia de Leste em Pontal do Paraná.

A imposição contratual de duplicação da PR-407 foi motivada tanto pelos altos volumes de tráfego que ocorrem nos meses de Verão (Dezembro, Janeiro e Fevereiro) e durante os feriados prolongados, provocando durante estes períodos a adoção de medidas especiais (inversão da faixa no sentido Pontal do Paraná - BR-277), quanto pelos conflitos laterais existentes (atropelamentos de pedestres e ciclistas em especial) em função da intensa urbanização que ocorre às suas margens no Município de Paranaguá entre a intersecção com BR 277 e o km 4 (extensão de 4 km) e, em menor grau, entre os Km 16,5 e 20 (extensão de 3,5 km) em Praia de Leste.

Segundo os Estudos de Capacidade desenvolvidos pela Concessionária ECOVIA com intuito de avaliar a viabilidade técnica e econômica da duplicação da Rodovia, atualmente os segmentos urbanos já atingiram a Capacidade, ou seja, requerem intervenções, porém os segmentos rurais, os quais são em maior extensão, encontram-se em Nível de Serviço "C" (segmento de 10 km) e

EM BRANCO

1159
Proc 733505
Rubr. <i>[assinatura]</i>
1032
Proc 733505
Rubr. <i>[assinatura]</i>

em Nível de Serviço "C", muito próximo do Nível de Serviço "D" (segmento de 1,5 km), significando que a Rodovia como um todo se encontra em Nível de Serviço "D", ou seja, fluxo de tráfego estável, porém denso, existência de restrições na escolha da velocidade e restrições nas manobras de mudança de faixa, no entanto, aquém da Capacidade da Via. Estas condições deverão permanecer constantes até o ano de 2015 e são aceitáveis nos termos do Contrato de Concessão, o qual estabelece que as intervenções na Rodovia para aumento da capacidade devem ser implantadas quando o tráfego provocar um Nível de Serviço superior ao "D" em mais de 200 horas no ano. Como o Nível de Serviço projetado para a Rodovia para o ano de 2015 será o Nível E (Capacidade da Via), significa que soluções de aumento de capacidade deverão ser implantadas a partir deste ano.

Isto posto, tem-se que a duplicação da Rodovia em toda a sua extensão é justificável, necessária e possível, pois a mesma possui extensa faixa de domínio, sendo que alguns trechos são adjacentes às áreas da faixa de domínio das linhas de transmissão de energia, o que proporciona opções de implantação sem necessidade de desmatamento e elevadas movimentações de terra, porém o trecho urbanizado no Município de Paranaguá, entre a intersecção com BR 277 e o km 4, não permite duplicação devido ao altos custos sociais e de desapropriações, situação esta apontada no Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Paranaguá (FUNPAR 2006). Como solução, este Plano sugeriu a implantação de uma via de contorno ao longo da faixa de domínio da linha de transmissão localizada à Oeste desta área urbanizada e considerada a mais viável sob o ponto de vista técnico e ambiental.

As atuais condições estruturais do pavimento são consideradas como boas tendo em vista as manutenções, periódicas e rotineiras, e as recentes intervenções para reforço e adequação das obras de arte (pontes) promovidas pela Concessionária. O limite de carga por eixo está estabelecido em 8,2 toneladas.

C.2 - RODOVIA PR -412

O trecho da PR-412 considerado na presente análise tem uma extensão de 21,9 Km em pista simples, está situado no Município de Pontal do Paraná entre a sua intersecção com a PR-407 no Balneário de Praia de Leste e a localidade

EM BRANCO

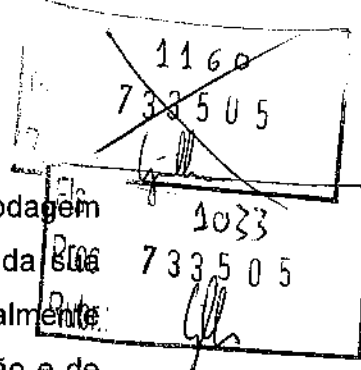
de Ponta do Poço e sob jurisdição do Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná – DER/PR. A classificação funcional da Rodovia quando da implantação foi estabelecida como Rodovia de Ligação, no entanto, atualmente opera como Avenida Urbana nos seus segmentos de maior urbanização e de maior variedade de usos e ocupação do solo.

De acordo com diagnóstico apresentado no Estudo de Impacto Ambiental – EIA do Terminal de Contêineres do Porto Pontal – EIA/TCPP (AMB 2007) a Rodovia apresenta acostamentos inadequados, sinalização deficiente e ausência de iluminação em praticamente toda a sua extensão, gerando graves conflitos entre veículos, ciclistas e pedestres principalmente entre os Balneários de Praia de Leste e Shangri-lá nos períodos de Verão e de feriados prolongados.

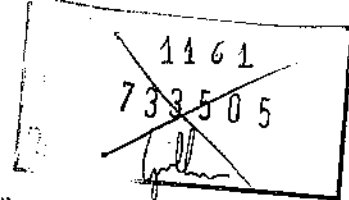
Quanto às condições de operação do tráfego, os levantamentos efetuados quando da realização dos Estudos de Tráfego e de Capacidade constantes no Plano Viário Municipal de Pontal do Paraná – Relatório Volume 1 (UNIDEC 2008), apontaram que em função dos trechos da Rodovia com existência de Zonas de Ultrapassagem Proibidas, de baixas velocidades de operação (no máximo 40 Km/hora), da densidade de tráfego (veículos/Km) e das horas de pico, a PR-412 opera na Capacidade ao longo do ano e em Nível de Serviço F (onde o fluxo de tráfego é forçado ou congestionado, ocorrendo sempre que o volume de tráfego que chega em um ponto é superior ao volume que consegue ultrapassá-lo) durante os períodos de Verão e de feriados prolongados no trecho compreendido entre os Balneários de Praia de Leste e Atami. Entre Balneário Atami e a localidade de Ponta do Poço a operação se caracteriza como estável e com certo grau de conforto (Nível de Serviço C) durante o ano todo.

Com o intuito de minorar as condições acima e estruturar o Sistema Viário do Município, a Prefeitura de Pontal do Paraná propôs através da Lei Municipal de Sistema Viário nº 642/2006 e do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, as seguintes medidas:

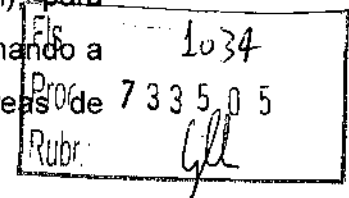
- Implantação da Via Arterial 1 (Corredor Viário Industrial Oeste), com o objetivo de separar o tráfego de longa distância (rodoviário) do tráfego local (urbano) gerado internamente aos balneários do município.



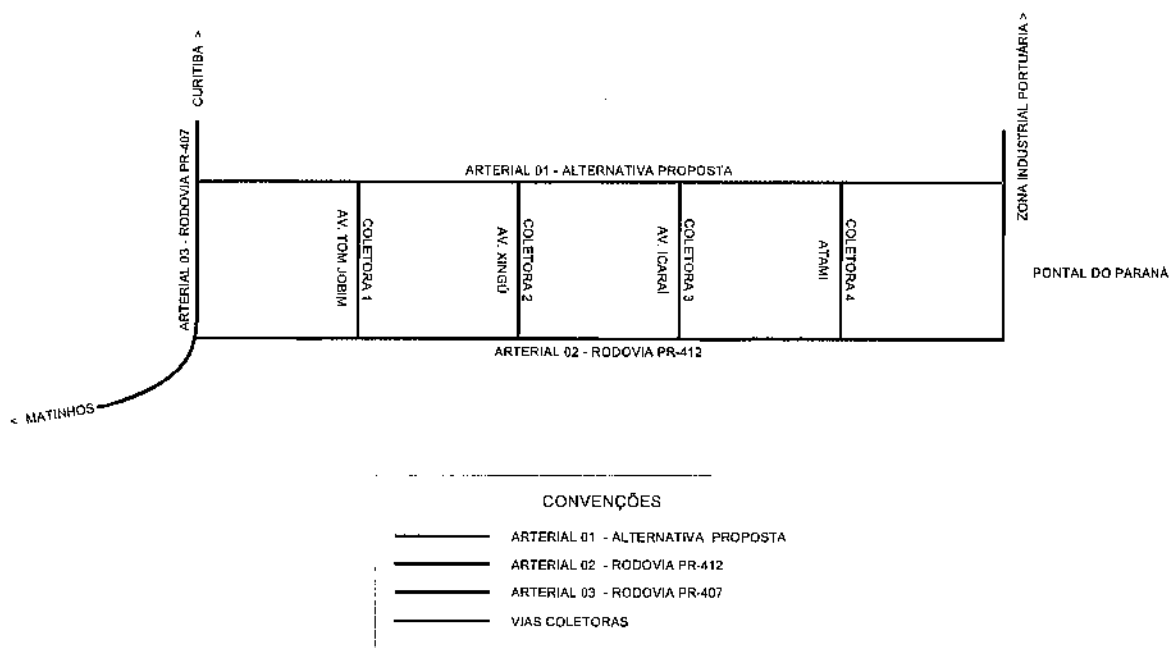
EM BRANCO



- Reestruturação da Via Arterial 2 (PR-412 /Avenida Comercial), para adequá-la às funções de corredor comercial e de serviços, ordenando a circulação de veículos e pedestres e regulamentando as áreas de estacionamento.
- Implantação de quatro Vias Coletoras de articulação entre a Via Arterial 1 e a Via Arterial 2 para facilitar os acessos aos balneários do município.



A Figura a seguir mostra o diagrama para a implantação das vias arteriais e coletoras propostas no Plano citado.



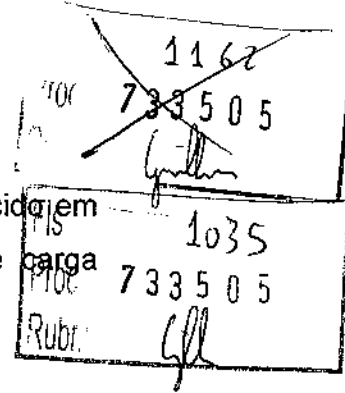
Com o mesmo objetivo, a Prefeitura de Pontal do Paraná estabeleceu um primeiro conjunto de obras a serem implantadas em curto prazo, quais sejam:

- Fase I: Implantação de Binário de Tráfego de 1,7 Km de extensão entre a Rua Iguazu e a interseção da PR-412 com a PR-407;
- Fase II: Ampliação e melhoramentos da PR-412 com implantação de estacionamentos, calçadas, ciclovias e iluminação em toda a sua extensão além de duas faixas por sentido de tráfego entre os Balneários de Canoas e Atami e reconfiguração geométrica das intersecções;
- Fase III: Construção da Via Arterial 1 (Corredor Viário Industrial Oeste)

As condições estruturais do pavimento são consideradas como boas segundo o DER/PR, o qual realiza manutenções periódicas e rotineiras e, recentemente

EM BRANCO

promoveu um recapeamento. O limite de carga por eixo está estabelecido em 8,2 toneladas, porém a circulação está autorizada para veículos de carga constituídos por até 3 eixos.



D - ESTIMATIVAS DE TRÁFEGO A SER GERADO PELAS OBRAS DE INSTALAÇÃO DO TERMINAL DE CONTÊINERES DO PORTO PONTAL – TCPP.

De acordo com documento emitido pelo Empreendedor (em anexo), as obras para instalação do TCPP demandarão um prazo de 2 (dois) anos para serem concluídas e um contingente de pessoal da seguinte ordem:

- 1º ano: 470 operários e 30 funcionários administrativos ;
- 2º ano: 370 operários e 30 funcionários administrativos.

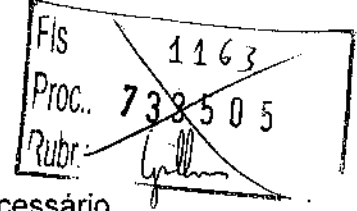
Segundo estimativas, este contingente poderá gerar o seguinte tráfego na Rodovia PR-412:

- 1º ano: fluxo de **12 ônibus (24 em ambos os sentidos)** para o transporte de 470 operários e **30 automóveis (60 em ambos os sentidos)** referentes aos 30 funcionários;
- 2º ano: fluxo de **10 ônibus (20 em ambos os sentidos)** para o transporte de 370 operários e **30 automóveis (60 em ambos os sentidos)** referentes aos 30 funcionários;

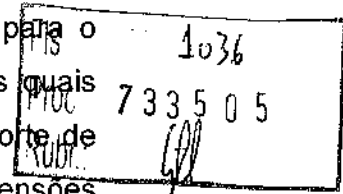
Avalia-se que o fluxo acima quando alocado na Rodovia PR-407 deverá sofrer uma redução da ordem de no mínimo 50% tendo vista que o este mesmo percentual de operários e de funcionários provavelmente terão como origem o Município de Paranaguá, produzindo os seguintes dados:

- 1º ano: fluxo de **6 ônibus (12 em ambos os sentidos)** para o transporte de 235 operários e **15 automóveis (30 em ambos os sentidos)** referentes a 30 funcionários;
- 2º ano: fluxo de **10 ônibus (20 em ambos os sentidos)** para o transporte de 370 operários e **30 automóveis (60 em ambos os sentidos)** referentes aos 30 funcionários;

EM BRANCO



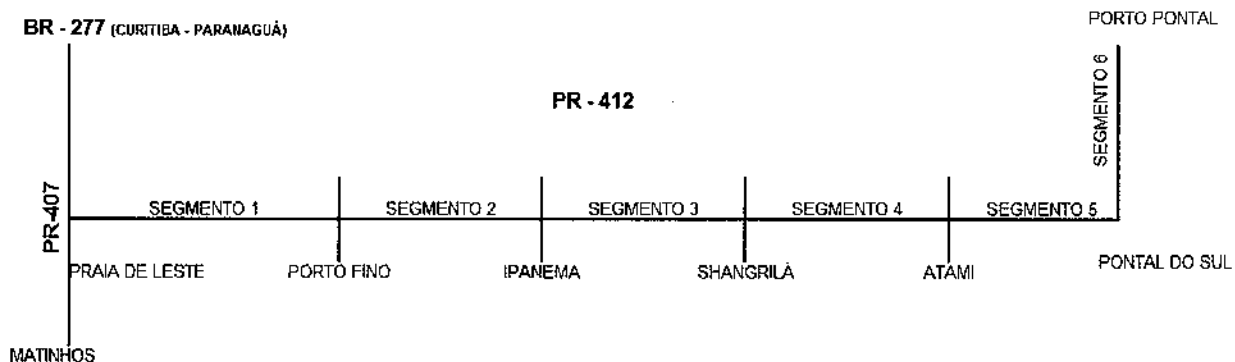
Com relação ao tráfego de veículos de carga, estima-se que será necessário um máximo de **30 caminhões por dia (60 em ambos os sentidos)** para o transporte de materiais durante o período de construção (2 anos), os quais deverão circular em ambas as Rodovias (PR-412 e PR-407). O transporte de equipamentos de maior porte e que demandem veículos com dimensões superiores a 3 eixos deverá ser efetuado por meio de embarcações a partir do Porto de Paranaguá.



E – PROJEÇÕES PARA O TRÁFEGO EXISTENTE (NORMAL) E GERADO DURANTE A INSTALAÇÃO DO TCPP

Ao se adicionar o maior volume de tráfego gerado (1º ano) devido à instalação do TCPP aos dados dos Estudos de Tráfego e de Capacidade já efetuados, descritos no item anterior, e considerando o ano de **2010** como início das obras, obteve-se as seguintes projeções de tráfego:

1 – PROJEÇÃO DE TRÁFEGO PARA A PR -412



EMI BRANCO

PROJEÇÃO DE TRÁFEGO PARA A RODOVIA PR-412
SEGMENTO 1: PRAIA DE LESTE - PORTO FINO

Fis 1164
Proc. 733505
Rubr. 1037
Fis 1037
Proc. 733505

ANO	TRÁFEGO NORMAL				TRÁFEGO GERADO NA INSTALAÇÃO				TRÁFEGO TOTAL			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2008	8107	158	499	8764	0	0	0	0	8.107	158	499	8.764
2009	8385	163	523	9071	0	0	0	0	8.385	163	523	9.071
2010	8673	169	548	9390	60	24	60	144	8.733	193	608	9.534
2011	8970	175	574	9719	60	24	60	144	9.030	199	634	9.863
2012	9278	181	601	10060	60	24	60	144	9.338	205	661	10.204

TAXAS DE CRESCIMENTO		
AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES
3,43%	3,44%	4,74%

ANO	INCREMENTO DEVIDO AO TRÁFEGO GERADO			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2008	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2009	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2010	0,69%	14,20%	10,95%	1,53%
2011	0,67%	13,71%	10,45%	1,48%
2012	0,65%	13,25%	9,98%	1,43%

AUTO(*)= Automóveis + Pick Ups + Vans + 50% do fluxo de motocicletas

PROJEÇÃO DE TRÁFEGO PARA A RODOVIA PR-412
SEGMENTO 2: PORTO FINO - IPANEMA

ANO	TRÁFEGO NORMAL				TRÁFEGO GERADO NA FASE DE INSTALAÇÃO				TRÁFEGO TOTAL			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2008	7573	153	385	8111	0	0	0	0	7.573	153	385	8.111
2009	7833	158	403	8394	0	0	0	0	7.833	158	403	8.394
2010	8102	163	422	8687	60	24	60	144	8.162	187	482	8.831
2011	8380	169	442	8991	60	24	60	144	8.440	193	502	9.135
2012	8667	175	463	9305	60	24	60	144	8.727	199	523	9.449

TAXAS DE CRESCIMENTO		
AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES
3,43%	3,44%	4,74%

ANO	INCREMENTO DEVIDO AO TRÁFEGO GERADO			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2008	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2009	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2010	0,74%	14,72%	14,22%	1,66%
2011	0,72%	14,20%	13,57%	1,60%
2012	0,69%	13,71%	12,98%	1,55%

AUTO(*)= Automóveis + Pick Ups + Vans + 50% do fluxo de motocicletas

PROJEÇÃO DE TRÁFEGO PARA A RODOVIA PR-412
SEGMENTO 3: IPANEMA - SHANGRILÁ

ANO	TRÁFEGO NORMAL				TRÁFEGO GERADO NA FASE DE INSTALAÇÃO				TRÁFEGO TOTAL			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2008	4778	128	257	5163	0	0	0	0	4.778	128	257	5.163
2009	4941	132	269	5342	0	0	0	0	4.941	132	269	5.342
2010	5110	137	282	5529	60	24	60	144	5.170	161	342	5.673
2011	5285	142	295	5722	60	24	60	144	5.345	166	355	5.866
2012	5466	147	309	5922	60	24	60	144	5.526	171	369	6.066

TAXAS DE CRESCIMENTO		
AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES
3,43%	3,44%	4,74%

ANO	INCREMENTO DEVIDO AO TRÁFEGO GERADO			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2008	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2009	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2010	1,17%	17,52%	21,28%	2,60%
2011	1,14%	16,90%	20,34%	2,52%
2012	1,10%	16,33%	19,42%	2,43%

AUTO(*)= Automóveis + Pick Ups + Vans + 50% do fluxo de motocicletas

EM BRANCO

PROJEÇÃO DE TRÁFEGO PARA A RODOVIA PR-412
SEGMENTO 4: SHANGRILÁ - ATAMI

FIS 1165
Proc. 733505
Rubr:
FIS 1038
Proc. 733505

ANO	TRÁFEGO NORMAL				TRÁFEGO GERADO NA FASE DE INSTALAÇÃO				TRÁFEGO TOTAL			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2008	3027	123	206	3356	0	0	0	0	3.027	123	206	3.356
2009	3131	127	216	3474	0	0	0	0	3.131	127	216	3.474
2010	3238	131	226	3595	60	24	60	144	3.298	155	286	3.739
2011	3349	136	237	3722	60	24	60	144	3.409	160	297	3.866
2012	3464	141	248	3853	60	24	60	144	3.524	165	308	3.997

TAXAS DE CRESCIMENTO		
AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES
3,43%	3,44%	4,74%

ANO	INCREMENTO DEVIDO AO TRÁFEGO GERADO			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2008	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2009	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2010	1,85%	18,32%	26,55%	4,01%
2011	1,79%	17,65%	25,32%	3,87%
2012	1,73%	17,02%	24,19%	3,74%

AUTO(*)= Automóveis + Pick Ups + Vans + 50% do fluxo de motocicletas

PROJEÇÃO DE TRÁFEGO PARA A RODOVIA PR-412
SEGMENTO 5: ATAMI - PONTAL DO SUL (BALNEÁRIO)

ANO	TRÁFEGO NORMAL				TRÁFEGO GERADO NA FASE DE INSTALAÇÃO				TRÁFEGO TOTAL			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2008	4978	208	348	5534	0	0	0	0	4.978	208	348	5.534
2009	5149	215	364	5728	0	0	0	0	5.149	215	364	5.728
2010	5326	222	381	5929	60	24	60	144	5.386	246	441	6.073
2011	5509	230	399	6138	60	24	60	144	5.569	254	459	6.282
2012	5698	238	418	6354	60	24	60	144	5.758	262	478	6.498

TAXAS DE CRESCIMENTO		
AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES
3,43%	3,44%	4,74%

ANO	INCREMENTO DEVIDO AO TRÁFEGO GERADO			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2008	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2009	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2010	1,13%	10,81%	15,75%	2,43%
2011	1,09%	10,43%	15,04%	2,35%
2012	1,05%	10,08%	14,35%	2,27%

AUTO(*)= Automóveis + Pick Ups + Vans + 50% do fluxo de motocicletas

PROJEÇÃO DE TRÁFEGO PARA A RODOVIA PR-412
SEGMENTO 6: PONTAL DO SUL (BALNEÁRIO) - PORTO PONTAL

ANO	TRÁFEGO NORMAL				TRÁFEGO GERADO NA FASE DE INSTALAÇÃO				TRÁFEGO TOTAL			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2008	360	15	150	525	0	0	0	0	360	15	150	525
2009	372	16	157	545	0	0	0	0	372	16	157	545
2010	385	17	164	566	60	24	60	144	445	41	224	710
2011	398	18	172	588	60	24	60	144	458	42	232	732
2012	412	19	180	611	60	24	60	144	472	43	240	755

TAXAS DE CRESCIMENTO		
AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES
3,43%	3,44%	4,74%

ANO	INCREMENTO DEVIDO AO TRÁFEGO GERADO			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2008	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2009	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2010	15,58%	141,18%	36,59%	25,44%
2011	15,08%	133,33%	34,88%	24,49%
2012	14,56%	126,32%	33,33%	23,57%

AUTO(*)= Automóveis + Pick Ups + Vans + 50% do fluxo de motocicletas

EM BRANCO

2 – PROJEÇÃO DE TRÁFEGO PARA A PR -407

IS 1166
Proc. 733505
Rubr. *[assinatura]*

Fls 1039
Proc 733505
Rubr. *[assinatura]*

PROJEÇÃO DE TRÁFEGO PARA A RODOVIA PR-407 SEGMENTO : BR-277 / PRAIA DE LESTE

ANO	TRÁFEGO NORMAL				TRÁFEGO GERADO NA INSTALAÇÃO				TRÁFEGO TOTAL			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2006	4017	192	281	4490	0	0	0	0	4.017	192	281	4.490
2007	4267	195	288	4750	0	0	0	0	4.267	195	288	4.750
2008	4473	199	295	4967	0	0	0	0	4.473	199	295	4.967
2009	4690	203	302	5195	0	0	0	0	4.690	203	302	5.195
2010	4918	207	309	5434	30	12	60	102	4.948	219	369	5.536
2011	5159	211	316	5686	30	12	60	102	5.189	223	376	5.788
2012	5412	215	324	5951	30	12	60	102	5.442	227	384	6.053

TAXAS DE CRESCIMENTO		
AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES
4,47%	2,14%	2,54%

ANO	INCREMENTO DEVIDO AO TRÁFEGO GERADO			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2010	0,61%	5,80%	19,42%	1,88%
2011	0,58%	5,69%	18,99%	1,79%
2012	0,55%	5,58%	18,52%	1,71%

AUTO(*)= Automóveis + Pick Ups + Vans + 50% do fluxo de motocicletas

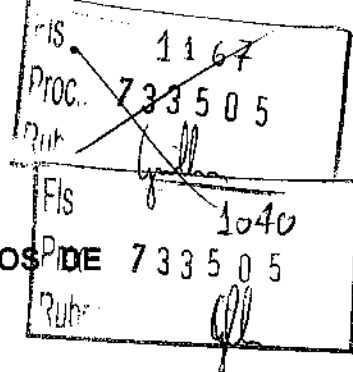
E – ANÁLISE DO INCREMENTO DOS VOLUMES TOTAIS DE TRÁFEGO EM FUNÇÃO DO TRÁFEGO GERADO

Como demonstrado através das tabelas anteriores, o **Tráfego Gerado** durante o período de instalação do TCPP causará um incremento médio anual sobre o **Tráfego Total** de **1,5%** no período de construção (anos de 2010 e 2011) no segmento de maior volume de tráfego da PR-412 (segmento 1: Praia de Leste – Porto Fino) e de **1,8%** na PR-407.

Portanto, estes incrementos não produzirão alterações significativas na operação das Rodovias de modo a afetar os Níveis de Serviço e a Capacidade das Vias anteriormente citados.

No entanto, ao se analisar isoladamente o incremento do tráfego de caminhões ao longo de toda a extensão de ambas as Rodovias sugere-se que medidas especiais devam ser aplicadas com o intuito de minimizar os efeitos desta circulação, como por exemplo, o estabelecimento de faixas horárias mais adequadas para o tráfego de caminhões vinculados ao TCPP de maneira a não interferir na circulação normal, ou seja, fora dos horários onde ocorrem os maiores volumes de tráfego de acordo com o item seguinte, além de outras medidas adiante assinaladas.

EM BRANCO



F – FAIXAS HORÁRIAS DE OCORRÊNCIA DE MAIORES FLUXOS DE VEÍCULOS

A partir da análise das contagens volumétricas realizadas nas PR's 412 e 407, e constantes do EIA/RIMA e dos Estudos de Tráfego, obteve-se as faixas horárias onde foram registrados os maiores volumes de tráfego (Volumes de Pico) naquelas Rodovias, ou seja:

DIAS DA SEMANA	FAIXAS HORÁRIAS DE MAIOR VOLUME DE TRÁFEGO DE VEÍCULOS MISTOS (Automóveis, Ônibus e Caminhões) NOS DOIS SENTIDOS	
	RODOVIA	
	PR-407	PR-412
Segunda - Feira	15 - 16	10 --13
Terça – Feira	15 -16	16 -17
Quarta-Feira	16 - 17	15 - 16
Quinta-Feira	18 - 19	16 - 17
Sexta-Feira	17 - 18	19 - 20
Sábado	17 - 18	11 - 12
Domingo	18 - 19	17 - 18

Como consequência, sugere-se que a operação de caminhões seja realizada de acordo com as seguintes indicações:

1. Circulação em faixas horárias distintas das apontadas na tabela acima;
2. Evitar a faixa das 17 às 19 horas em função do transporte de escolares e intensas movimentações de pedestres e ciclistas;
3. Não circular aos Sábados, Domingos, Segundas – Feira pela manhã e Sextas – Feira à tarde;
4. Evitar totalmente o período de férias de Verão (a partir de 15 de Dezembro até o fim das férias escolares do Ensino Médio) e os períodos de feriados prolongados (considerando a véspera e o dia posterior).

EM BRANCO

Fis	1168
Proc.	733505
Rubr.	

G – MEDIDAS DEMANDADAS EM FUNÇÃO DO TRÁFEGO GERADO DURANTE A INSTALAÇÃO DO TCPP.

Fis	1041
Proc.	733505
Rubr.	

Como assinalado anteriormente, o tráfego gerado de automóveis não causará impactos significativos sobre os volumes de tráfego existentes nas PR's 412 e 407, e o pequeno volume de tráfego de ônibus é facilmente absorvido desde que o Empreendedor não altere os volumes estimados e determine que o transporte de operários seja feito exclusivamente através de veículos coletivos, ou seja, que os mesmos não se desloquem até o canteiro de obras por outros meios (p.ex. bicicletas e motos).

Com relação à circulação do volume estimado de caminhões, a mesma demandará a adoção, além das relativas às faixas horárias e períodos de circulação, das seguintes regras e medidas:

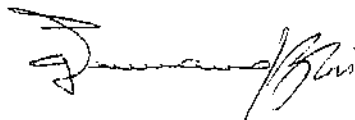
1. As cargas a serem transportadas não deverão exceder o limite de 8,2 toneladas/eixo e devem estar limitadas ao tipo de veículo de carga constituído no máximo por 3 (três) eixos;
2. Os veículos de carga de maiores dimensões e com cargas brutas acima de 26 toneladas não deverão circular;
3. A circulação de caminhões deverá ser distribuída ao longo do dia de maneira a evitar a formação de comboios;
4. A sinalização ao longo da PR-412, e nas áreas de intersecção com as vias locais, deverá ser readequada e reprojetaada tendo em vista as atuais deficiências;
5. Os acostamentos ao longo da PR-412 deverão ser pavimentados, e/ou recuperados e/ou implantados de maneira a ficar em nível com a pista de rolamento;
6. É fortemente recomendável a implantação de iluminação e de redutores eletrônicos de velocidade nos trechos urbanizados, de intenso uso do solo e de áreas escolares;
7. Recomenda-se que o Empreendedor, em conjunto com a Concessionária Ecovia, o DER/PR e a Prefeitura de Pontal do Paraná, implante um Sistema de Gerenciamento de Pavimentos para as PR's 412 e 407 durante todo o período de obras.

EM BRANCO

H – CONCLUSÕES

A presente análise permite concluir que é possível a utilização das PR-412 e 407 para a circulação do tráfego estimado para o transporte de materiais e pessoal para a **Fase de Instalação** do TCPP por um prazo **não superior a 2 anos** para a conclusão da obra, uma vez que o Empreendedor adote as medidas anteriormente propostas no sentido de minimizar o impacto sobre os atuais volumes e evitar alterações significativas nos atuais níveis de operação. Quanto à **Fase de Operação** do TCPP, para que a mesma seja iniciada, recomendamos que as propostas preconizadas no Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Prefeitura de Pontal do Paraná (item C.2 anterior) sejam implementadas, principalmente a implantação da Via Arterial 1, bem como que as intervenções para aumento de Capacidade da PR-407 sejam executadas.

Curitiba, 22 de abril de 2009



Gilza Fernandes Blasi
Engenheira Civil
CREA 9279-D / PR

Fis	1169
Proc.	733505
Rubr.	Gilza
FIS	1642
Proc	733505
Rubr.	cll

EM BRANCO

FIS 1043
 Proc. 733505
 Rubr. *cl*

FIS 1170
 Proc. 733505
 Rubr. *cl*



CREA-PR Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e
 Agronomia do Estado do Paraná
 Anotação de Responsabilidade Técnica Lei Fed 6496/77
Valorize sua Profissão; Mantenha os Projetos na Obra
3ª VIA - ÓRGÃOS PÚBLICOS



ART Nº 20091402320
 Obra ou Serviço Técnico
 ART Principal

Profissional Contratado: **GILZA FERNANDES BLASI**
 Título Formação Prof.: **ENGENHEIRA CIVIL**
 Empresa contratada:

Nº Carteira: PR-9279/D
 Nº Visto Crea: -
 Nº Registro:

Contratante: **PORTO PONTAL PARANÁ IMP. E EXP. LTDA**
 Endereço: **AVENIDA ATLÂNTICA 7777**
 CEP: **83255000 PONTAL DO PARANÁ PR Fone: 0XX4133608400**

CPF/CNPJ: **01.183.440/0001-94**

Local da Obra: **AVENIDA ATLÂNTICA 7777**
- PONTAL DO PARANÁ PR

Quadra: Lote:
 CEP: **83255000**

Tipo de Contrato **4 PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS**
 Ativ. Técnica **4 ASSISTÊNCIA, ACESSORIA E CONSULTORIA**
 Área de Comp. **1102 OBRAS RODOVIÁRIAS/FERROVIÁRIAS**
 Tipo Obra/Serv **046 OUTROS (TRANSPORTES)**
 Serviços **130 OUTROS**
 contratados

Dimensão **40 KM**

Dados Compl. **0**

Guia B
 ART Nº
 20091402320

Data Início **01/04/2009**
 Data Conclusão **20/04/2009**

Vir Obra R\$ **0,00** Vir Serviço R\$ **5.000,00** Vir Taxa R\$ **30,00** Entidade de Classe **0**

Base de cálculo: **TABELA VALOR DO SERVIÇO**

Outras Informações sobre a natureza dos serviços contratados, dimensões, ARTs vinculadas, ARTs substituídas, contratantes, etc
ANALISE DO INCREMENTO SOBRE OS VOLUMES DE TRÁFEGO EXISTENTES NAS RODOVIAS PR-412 E PR-407 DEVIDO AO TRÁFEGO A SER GERADO PELO TRANSPORTE DE MATERIAIS E EQUIPAMENTOS DURANTE A INSTALAÇÃO DO TERMINAL DE CONTÊINERES NA LOCALIDADE DE PONTA DO POÇO NO MUNICÍPIO DE PONTAL DO PARANÁ / PR. Insp.: **9**
 29/04/2009
 CreaWeb 1.08

[Assinatura]
 Assinatura do Contratante

[Assinatura]
 Assinatura do Profissional

3ª VIA - ÓRGÃOS PÚBLICOS Destina-se à apresentação nos órgãos de administração pública, cartórios e outros.
A autenticação deste documento poderá ser consultada através do site www.crea-pr.org.br

EM BRANCO

Fis: 1171
Proc.: 733505
Rubr: *[assinatura]*

Fis: 1044
Proc: 733505
Rubr: *[assinatura]*

ANEXO

À

**ANÁLISE DO INCREMENTO DE TRÁFEGO RODOVIÁRIO DURANTE
A INSTALAÇÃO DO TERMINAL DE CONTÊINERES DE PONTAL DO
PARANÁ – TCPP**

**RELATÓRIO
ESTIMATIVA DE EFETIVO DE PESSOAL
PARA IMPLANTAÇÃO DO
TERMINAL**

EM BRANCO

~~Fis 1172
Proc 733505
Rubr: [assinatura]~~

Fis 1045
Proc 733505
Rubr: [assinatura]

**RELATÓRIO
ESTIMATIVA DE EFETIVO DE PESSOAL
PARA IMPLANTAÇÃO DO
TERMINAL**

ABRIL/2009

EM BRANCO

1173
 Proc. 733505
 REVISÃO DAS FOLHAS
 Rubr. *[assinatura]*

Fis 5046
 Proc 733505
 Rubr. *[assinatura]*

Nº	REVISÃO DAS FOLHAS	Nº	REVISÃO DAS FOLHAS	Nº
1	0	26		51
2	0	27		52
3	0	28		53
4		29		54
5		30		55
6		31		56
7		32		57
8		33		58
9		34		59
10		35		60
11		36		61
12		37		62
13		38		63
14		39		64
15		40		65
16		41		66
17		42		67
18		43		68
19		44		69
20		45		70
21		46		71
22		47		72
23		48		73
24		49		74
25		50		75


AS SOLUÇÕES E INFORMAÇÕES, TOTAIS OU PARCIAIS, CONTIDAS NESTE DOCUMENTO FORAM CONCEBIDAS E DESENVOLVIDAS PELA EXE ENGENHARIA E PERMANECEM DE PROPRIEDADE DA MESMA.

TODAS AS INFORMAÇÕES AQUI CONTIDAS E A PROPRIEDADE INTELECTUAL DO PROJETO SÃO DE PROPRIEDADE DA EXE ENGENHARIA E NÃO PODEM SER UTILIZADAS OU REPRODUZIDAS SEM A AUTORIZAÇÃO POR ESCRITO.

0	C	04/05/2009	RS	AM	AM	-	-	EMISSÃO INICIAL
REVISÃO	EMISSÃO	DATA	ELABORADO	VERIFICADO	APROVADO	POR	DATA	DESCRIÇÃO DAS REVISÕES
						VALIDADO CLIENTE		

TIPO DE EMISSÃO	(A) PRELIMINAR (B) PARA APROVAÇÃO (C) PARA INFORMAÇÃO	(D) PARA COTAÇÃO (E) APROVADO / PARA CONSTRUÇÃO (F) COMO COMPRADO	(G) COMO CONSTRUÍDO (H) CANCELADO
-----------------	---	---	--------------------------------------

TERMINAL DE CONTÊINERES DE PONTAL DO PARANÁ

	<p>RELATÓRIO ESTIMATIVA DE EFETIVO DE PESSOAL PARA IMPLANTAÇÃO DO TERMINAL</p>
---	--

NÚMERO CLIENTE: -	NÚMERO EXE ENGENHARIA: RE-3700-00-00-001	REVISÃO: 0
-------------------	--	------------

EM BRANCO

DOCUMENTO Nº: RE-3700-00-00-001
REV.: 0

15	1174
Proc.	733505
Fls	1047
Proc	733505
Rubr	

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO.....	2
2.	CRONOGRAMA DE IMPLANTAÇÃO.....	2
3.	PLANILHAS	3
3.1.	A distribuição dos serviços no tempo e apresentada no quando abaixo:.....	3
3.2.	A distribuição da mão de obra encontra-se no quadro abaixo:.....	3

EM BRANCO

FIS	1175
Proc	733505
Página 2	
FIS	1048
Proc	733505
de	

1. INTRODUÇÃO

O presente estudo visa estabelecer uma previsão da quantidade de pessoal que trabalhará as obras de implantação do terminal.

A estimativa apresentada neste documento leva em consideração todos os trabalhos de campo e inclui obras civis, dragagem, instalações eletromecânicas e obras viárias no interior do terminal.

As previsões foram baseadas na experiência em obras similares e considera o prazo total de implantação de 24 meses.

2. CRONOGRAMA DE IMPLANTAÇÃO

O cronograma básico de implantação está definido como segue:

- Mobilização para obras civis – Mês 1 ao mês 5;
- Instalações provisórias para construção – mês 1 ao mês 3;
- Dragagem – mês 3 ao mês 12;
- Investigações complementares para projeto – mês 1 ao mês 3;
- Movimento de terras – mês 4 ao mês 11;
- Construção do Cais de Acostagem (600m) - mês 6 ao mês 19;
- Terraplenagem e pavimentação da Retro-área – mês 8 ao mês 20;
- Drenagem e efluentes – mês 8 ao mês 20;
- Armazéns – mês 4 ao mês 15;
- Sistema viário – mês 15 ao mês 22;
- Centro administrativo – mês 3 ao mês 14;
- Estacionamento – mês 6 ao mês 11;
- Urbanização – mês 19 ao mês 24.

EM BRANCO

Fis 1176
Proc 733505
Rubr: [assinatura]
Fis 1049
Proc 733505
Rubr: [assinatura]

3. PLANILHAS

3.1. A distribuição dos serviços no tempo e apresentada quando abaixo:

TERMINAL DE CONTÊINERES DE PONTAL DO PARANÁ

ITEM	DESCRICAÇÃO	MES 1																								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
1	Mobilização para obras civis	20%	20%	40%	20%	20%																				
2	Instalações provisórias	20%	40%	40%																						
3	Dragagem		10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	
4	Investigações complementares	20%	40%	40%																						
5	Movimento de terras			10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	
6	Cais de Acostagem						2%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	
7	Terraplenagem e Pavimentação								2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	
8	Drenagem e efluentes								2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	
9	Armazéns					5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	
10	Sistema viário																20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	
11	Centro administrativo			5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	
12	Estacionamento						15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	
13	Urbanização																						15%	15%	15%	15%

3.2. A distribuição da mão de obra encontra-se no quadro abaixo:

TERMINAL DE CONTÊINERES DE PONTAL DO PARANÁ

ITEM	DESCRICAÇÃO	TOTAL PUN DISCIPLINA	MES 1																							
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	Mobilização para obras civis	45	45	45	45	45	45																			
2	Instalações provisórias	30	30	30	30																					
3	Dragagem	15		15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	
4	Investigações complementares	8	8	8	8																					
5	Movimento de terras	45			45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	
6	Cais de Acostagem	190					190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	
7	Terraplenagem e Pavimentação	20							20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	
8	Drenagem e efluentes	45							45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	
9	Armazéns	75			75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	
10	Sistema viário	32															32	32	32	32	32	32	32	32	32	
11	Centro administrativo	70			70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	
12	Estacionamento	40					40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	
13	Urbanização	18																					18	18	18	
		633	63	63	168	230	230	435	480	500	500	500	500	500	415	400	400	362	287	287	287	305	70	50	18	18

[assinatura]
RUBENS SABINO
EXE Engenharia

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3307-1801 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

FIS	1187
Proc.	733505
Rubr.	
FIS	1050
Proc.	733505
AVEIS - IBAMA	
Rubr.	

OFÍCIO Nº ¹⁹⁶ /2009-DILIC/IBAMA

Brasília, 18 de maio de 2009

A sua Senhoria o Sr.

Fernando Antonio Brito Fialho

Diretor-Geral

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários

SEPN - Quadra 514 - Conjunto "E" - Edifício ANTAQ

70760-545 Brasília/DF

Fone: (61) 3447-1118 Fax: (61) 3447-1040

Assunto: **licenciamento ambiental do Porto Pontal, em Pontal do Paraná / PR.**

Senhor Diretor-Geral,

1. Tendo em vista a realização das análises referentes ao licenciamento ambiental do empreendimento Porto Pontal, na cidade de Pontal do Paraná/PR, bem como algumas dúvidas suscitadas pela APPA - Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina quanto à situação administrativa do empreendimento junto a essa ANTAQ, venho reiterar a solicitação contida no Ofício 822/2008/DILIC/IBAMA de 13/10/2008, em anexo.
2. Tal solicitação refere-se à necessidade ou não da anuência da APPA para o empreendimento, devido esta administrar o respectivo Porto Organizado dos Portos de Paranaguá e de Antonina, ou tal aprovação deve ser dada por essa ANTAQ, conforme a Lei 10.233/2001, em seu artigo 27, inciso XXII.
3. Além disso, peço também informações sobre a situação de regularidade e validade do contrato de adesão portuária desse empreendimento Porto Pontal.

Atenciosamente,

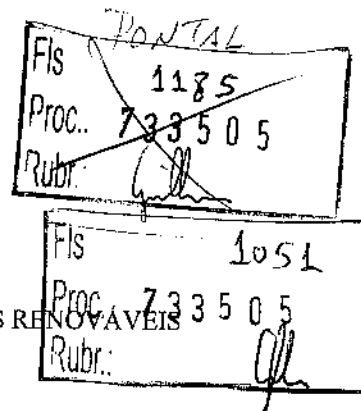
Sebastião Custódio Pires
Diretor de Licenciamento Ambiental
IBAMA

Recebido original
18.05.09
Amanda Gomide

EMI DRANCO



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



MEMO Nº 249/2009-COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 25 de maio de 2009

Ao Arquivo da Diretoria de Licenciamento Ambiental .

Assunto: arquivamento de materiais impressos e estudos ambientais

1. Solicito à Vossa Senhoria o arquivamento de materiais impressos e estudos ambientais seguintes:


Empreendimento	Materiais/Estudos	Data de referência
Rodovia BR-050/MG – Uberlândia/Divisa MG/GO	EIA/RIMA composto de 08 volumes	Dezembro de 2007
Rodovia MT-235/MT	- 03 conjuntos do EIA com volumes 1 a 4; - 02 Relatórios de Componente Indígena com Volumes 1 e 2 - Volume do RIMA	Outubro de 2007
	Volume Único - Programa de Prospecções e Monitoramento Arqueológico	Fevereiro de 2009
Porto de Paranaguá	Plano de Emergência Individual	Junho de 2006
BR-116 / Concessionária Rio Teresópolis	- Documento "Resposta ao Of. 135/2008/DILIC/IBAMA" - volumes 1 e 2	Abril/maio de 2008
	- Levantamento Arqueológico – Relatório Final	Outubro de 2008
	Prad Km 87,3	Outubro de 2005
	PBA – Plano Básico Ambiental	Julho de 2007
	Anexos/Projetos – Volumes 1 e 2	Abril/maio de 2008
Terminal Portuário de Cotegipe	Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos	Novembro de 2005
Porto da Ford – Terminal Miguel de Oliveira	02 volumes do Programa de Educação Ambiental e Comunicação Social	Março/Junho de 2008
	Documento "Solicitação de Análise Prévia"	Setembro de 2008
	Programa de Monitoramento de Efluente Líquidos	Março de 2008
	Documento "Anexo – nº de Protocolo 11267/IBAMA-DILIC", com Plano de Controle Ambiental	Agosto de 2007
	Relatórios Semestrais - PBA	Abril de 2008

EM BRANCO

FOSPAR – Terminal de Fertilizantes

Relatório de Auditoria Ambiental Compulsória – Volume único e Anexos 1, 2 e 3	Julho de 2005	Fis 1186 Proc. 733505
Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos	Novembro de 2005	Fis 1052 Proc. 733505
Plano de Emergência Individual	Novembro de 2005	
Manual de Procedimentos Interno de Gerenciamento de Risco de Poluição	2006	
Plano de Recuperação do Manguezal	Fevereiro de 1999	
02 cópias do Plano de Dragagem	Junho de 2007	
03 Ofícios s/nº – com anexos “Registros de Gerenciamento de Água de Lastro”	2007	
01 volume Parecer Técnico CEM/UFPR “Dragagem” e 02 volumes de Ofícios/Anexos sobre LO da FOSPAR	2006/2007	
02 volumes - Programa “Viva o Mangue”	Janeiro de 2008	
CD - Auditoria Ambiental Compulsória	2005	
Cabo Óptico – Alto Paraíso/GO - São Jorge/GO	01 volume de Projeto	2006
Porto do Forno - RJ	EIA – 02 volumes RIMA – 02 cópias	2008
Porto Pontal	Audiência Pública – 30/SET - Documento “Respostas Temáticas do Questionamento”	Outubro de 2008
BR-070 / Águas Lindas	Avulsos - Projetos de Drenagem de Travessia Urbana	2008

Atenciosamente,


Eugenio Pio Costa
Coordenador de Transportes
DILIC/IBAMA

EM BRANCO



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

1177
733505
Fis 1053
Proc. 733505
Rubr:

INFORMAÇÃO Nº 079/2009-COTRA/CGTMO/DILIC

Assunto: listagem simplificada e situação atual dos processos de licenciamento ambiental no âmbito dos Portos no Estado do Paraná: Porto de Paranaguá, Porto de Antonina e Porto Pontal.

Data: 27/08/2009

SITUAÇÃO ATUAL DOS PROCESSOS DE LICENCIAMENTO

- A - Processo 02001.007338/2004-40 - Regularização ambiental do Porto de Paranaguá:** aguarda-se desde 02/02/2007 que a APPA – Administração dos Portos de Paranaguá e de Antonina apresente as complementações requisitadas para o Plano de Controle Ambiental de 2006, e analisado pelo IBAMA em fevereiro de 2007.
- Após diversas cobranças do IBAMA, a APPA somente neste ano de 2009 realizou tratativas junto a este Instituto para retomada da regularização ambiental do Porto de Paranaguá.
- Em vista do longo prazo desde a apresentação e análise do Plano de Controle Ambiental, e conforme acordado com representantes da APPA, este IBAMA encontra-se elaborando o Termo de Referência para elaboração de novo Estudo Ambiental, abrangendo as complementações anteriores.
- B - Processo 02001.007337/2004-03 - Regularização ambiental do Porto de Antonina:** também neste processo aguarda-se desde 02/02/2007 que a APPA apresente as complementações requisitadas para o Plano de Controle Ambiental de 2006, e analisado pelo IBAMA em fevereiro de 2007.
- Após diversas cobranças do IBAMA, a APPA somente neste ano de 2009 realizou tratativas junto a este Instituto para retomada da regularização ambiental do Porto de Antonina.
- Em vista do longo prazo desde a apresentação e análise do Plano de Controle Ambiental, e conforme acordado com representantes da APPA, este IBAMA encontra-se elaborando o Termo de Referência para elaboração de novo Estudo Ambiental, abrangendo as complementações anteriores.
- C – Processo 02001.002206/2009-36 - Dragagem de Aprofundamento dos Portos de Paranaguá e de Antonina:** o IBAMA enviou Termo de Referência definitivo para o Estudo de Impacto Ambiental em 20/07/2009. Aguarda-se a elaboração e envio do Estudo de Impacto Ambiental pela APPA.
- D - Dragagem de Manutenção dos Portos de Paranaguá e de Antonina:** o licenciamento ambiental desta dragagem de manutenção foi excepcionalmente repassado (não houve delegação) ao IAP – Instituto Ambiental do Paraná, em maio de 2006, por decisão do IBAMA considerando informações do próprio empreendedor sobre o caráter emergencial da dragagem para a operação regular desses portos, bem como a situação de greve instaurada neste Instituto naquele momento. Somente, em dezembro de 2006, o IAP expediu Licença de Operação para a dragagem, com validade até 20 de dezembro de 2010, sendo as intervenções possivelmente iniciadas somente neste ano de 2009, ainda carecendo de confirmação pela APPA.
- Posteriormente em 2009, devido à emissão de Licença pelo IAP fora do prazo de validade acordado com o IBAMA, esta Diretoria informou ao IAP e à APPA "da invalidade das licenças ambientais que já tenham sido expedidas para as referidas obras/atividades pelo IAP, ressalvada aquela excepcionalmente repassada pelo IBAMA ao IAP por meio do Ofício nº 317/06-DILIQ/IBAMA".

EM BRANCO

Fis 1054
Proc. 733505
Rubr. [assinatura]

1178
Proc. 733505
Rubr. [assinatura]

de caráter emergencial, com validade restrita ao período entre 29 de maio de 2006 (data do fim da greve do IBAMA) e 17 de julho de 2006 (data do fim da greve do IBAMA)".

10. Este entendimento foi reafirmado recentemente pelo MEMO 514/2009/DILIC/IBAMA, de 11/08/2009, com indicação da necessidade de retomada do licenciamento ambiental por este IBAMA da dragagem de manutenção dos Portos, em vista do caráter indissociável da dragagem das demais operações portuárias também em licenciamento pelo IBAMA, inclusive a futura dragagem de aprofundamento.

11. Será dada continuidade do licenciamento neste IBAMA, em com reunião ainda a ser realizada com o empreendedor.

12. E – Processo 02001.003381/2009-41- Terminal Oeste de Granéis Sólidos do Porto de Paranaguá: requerimento recente de licenciamento apresentado pela APPA. Encontra-se neste IBAMA em fase final de elaboração da minuta de termo de referência para o Estudo de Impacto Ambiental, a ser enviado ao empreendedor e outros Órgãos para sugestões/contribuições.

13. F – Processo 02001.008253/2009-93 - Ampliação do Cais Leste do Porto de Paranaguá / TCP - Terminal de Contêineres de Paranaguá: requerimento recente de licenciamento apresentado pela TCP - Terminal de Contêineres de Paranaguá. A minuta de termo de referência para o Estudo de Impacto Ambiental foi enviada em 31/07/2009 ao empreendedor e outros Órgãos para sugestões/contribuições. Aguarda-se manifestação dos mesmos para emissão do termo de referência definitivo.

14. G - Processo 02001.007335/2005-97 – Porto Pontal, no Município de Pontal do Paraná: sob responsabilidade da empresa Porto Pontal: encontra-se em análise neste IBAMA o Estudo de Impacto Ambiental do empreendimento. Aguarda-se entendimento entre o empreendedor, Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná para solução dos problemas de acesso rodoviário ao porto (consta no processo a negativa do DER/PR ao acesso pretendido pelo empreendedor). O Instituto Ambiental do Paraná ainda não emitiu anuência ao projeto quanto às Unidades de Conservação estaduais próximas ao empreendimento.


Wanderlei Reinecke
Analista Ambiental

EM BRANCO



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

FIS	1188
Proc	733505
Rubr.	1055

Ofício nº *306*/2009-CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, *03 de Setembro* de 2009


Ao Senhor
Rudisney Gimenes
Prefeito Municipal de Pontal do Paraná
Rua Noêmio Gabriel Simas, 675
Cep 83.255-000 Pontal do Paraná / PR
Tel/Fax: (41) 3972-7002 / 3972-7017

Assunto: licenciamento ambiental do Porto Pontal, no Município de Pontal do Paraná/PR - necessidade de avaliação da emissão de anuência.

Senhor Prefeito,

1. Tendo em vista o licenciamento ambiental do Porto Pontal, no Município de Pontal do Paraná/PR, informo que há necessidade de avaliação por parte dessa Prefeitura Municipal da possibilidade de emissão de anuência para o empreendimento, conforme previsão do artigo 36 da Lei 9985/2000 e Resolução CONAMA 013/1990, devido a existência das Unidades de Conservação Municipais Parque Municipal Manguezal do rio Perequê e Parque Municipal da Restinga a menos de 10 km da localização prevista do empreendimento.
2. Lembro que o EIA/RIMA desse empreendimento foi disponibilizado a essa Prefeitura desde 2008, e, desta forma, venho solicitar o envio dessa resposta quanto à possibilidade de emissão de anuência para continuidade do licenciamento.

Atenciosamente,


Eugênio Pio Costa
Coordenador-Geral - Substituto
CGTMO/DILIC/IBAMA

EM BRANCO



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

Fls.	1183
Proc.	733505
Rub.	<i>[assinatura]</i>

Fls.	1056
Proc.	733505
Rubr.	<i>[assinatura]</i>

Ofício nº 307/2009-CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 03 de setembro de 2009

Ao Senhor
Vitor Hugo Ribeiro Burko
Diretor- Presidente
IAP - Instituto Ambiental do Paraná
Rua Engenheiro Rebouças, 1206
80215-100 Curitiba- PR
Fone: (41) 3213-3700 - Fax: (41) 3333-6161

Assunto: licenciamento ambiental do Porto Pontal, no Município de Pontal do Paraná/PR - necessidade de avaliação da emissão de anuência.

Senhor Diretor,

1. Tendo em vista o licenciamento ambiental do Porto Pontal, no Município de Pontal do Paraná/PR, informo que há necessidade de avaliação por parte desse Instituto da possibilidade de emissão de anuência para o empreendimento, conforme previsão do artigo 36 da Lei 9985/2000 e Resolução CONAMA 013/1990, devido a existência das Unidades de Conservação Estaduais Estação Ecológica da Ilha do Mel e Parque Estadual da Ilha do Mel a menos de 10 km da localização prevista do empreendimento.
2. Lembro que o EIA/RIMA desse empreendimento foi disponibilizado a esse Instituto desde 2008, e, desta forma, venho solicitar o envio dessa resposta quanto à possibilidade de emissão de anuência para continuidade do licenciamento.

Atenciosamente,

[assinatura]
Eugênio Pio Costa
Coordenador-Geral - Substituto
CGTMO/DILIC/IBAMA

EM BRANCO



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

1150
 PROC.: 733505
 Rubr.:
 FIS 1057
 Proc. - IBAMA 733505
 Rubr.:
[Assinaturas]

Ofício nº 308/2009-CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 09 de setembro de 2009

Ao Senhor
 Rogério Wallbach Tizzot
 Diretor-Geral
 DER/PR - Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná
 Avenida Iguazu, nº 420
 80230-020 Curitiba/PR
 Tel/fax: (41) 3304-8000

Assunto: licenciamento ambiental do Porto Pontal, no Município de Pontal do Paraná/PR – necessidade de manifestação quanto ao acesso terrestre do empreendimento.

Senhor Diretor-Geral,

1. Tendo em vista o licenciamento ambiental do Porto Pontal, no Município de Pontal do Paraná/PR, informo que há necessidade de avaliação por parte desse Departamento quanto às condições do acesso terrestre do empreendimento. Tal demanda de manifestação decorre das dúvidas e questionamentos suscitados quanto às condições das rodovias estaduais para suportarem o volume de tráfego de veículos pesados na movimentação futura do terminal.

2. Segundo o Estudo de Impacto Ambiental apresentado pelo empreendedor, as condições atualmente existentes para o acesso terrestre ao terminal portuário referem-se às seguintes rodovias:

Rodovia	Trecho	Extensão
PR-407	Paranaguá/PR – Pontal do Paraná/PR (entroncamento PR-412)	18 km
PR-412	Pontal do Paraná/PR (entroncamento PR-407) – Zona Industrial Portuária / Ponta do Poço	20 km

3. Segundo o empreendedor, há proposta de duplicação da rodovia PR-407 no trecho acima, em interface entre o Governo do Estado do Paraná e a concessionária ECOVIA. Também para a rodovia PR-412, já foi enviada proposta pela Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná para a construção do chamado também Corredor Viário Industrial Oeste, e interligando a rodovia PR-407 até o terminal portuário, sendo previstas três fases de implantação: Fase 1 – Construção/adequação do trecho Binário Rua Iguazu – PR-412; Fase 2 – Ampliação/adequação da PR-412; Fase 3 – Implantação da Via Arterial 1 e vias coletoras entre esta e a PR-412.

4. Assim solicito manifestação desse Departamento quanto às condições de suporte estrutural das rodovias PR-412 e PR-407 para ~~para~~ atendimento do Porto Pontal, analisando as propostas de ampliação da capacidade dessas rodovias.

Atenciosamente,

[Assinatura]
 Eugênio Pío Costa
 Coordenador-Geral - Substituto
 CGTMO/DILIC/IBAMA

EM BRANCO



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

Proc:	1179
Rub:	733505
Fls:	1058
Proc:	733505
Rubr:	

Ofício nº 303 /2009- DILIC/IBAMA

Brasília, 30 de Setembro de 2008

Ao Senhor

João Carlos Ribeiro

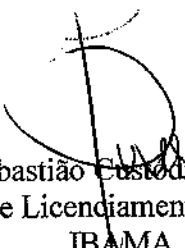
Porto Pontal Paraná Importação e Exportação Ltda
Rua Fernandes de Barros, 514 - Bairro Alto da XV
80040-200 Curitiba - PR
Fone: (41) 3360-8400 / Fax: (41) 3060-8449

Assunto: licenciamento ambiental do Porto Pontal, em Pontal do Paraná/PR.

Caro Senhor,

1. Em atendimento de solicitação de informações sobre a situação atual do processo de licenciamento ambiental do Porto Pontal, em Pontal do Paraná/PR, venho informar que o Estudo de Impacto Ambiental encontra-se em análise neste IBAMA, estando em elaboração o parecer conclusivo sobre a viabilidade ambiental do empreendimento.
2. Vale destacar que este Instituto realizou recentemente consulta ao DER/PR - Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná para enviar manifestação quanto às soluções apresentadas para os problemas do acesso rodoviário ao porto (rodovias estaduais PR-407 e PR-412), bem como oficiou o IAP - Instituto Ambiental do Paraná e a Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná quanto à anuência relativa as Unidades de Conservação estaduais e municipais próximas ao empreendimento.
3. Comunico que, além das anuências citada acima, são necessárias as manifestações positivas do IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional para a questão do patrimônio histórico-arqueológico e do SPU - Secretaria de Patrimônio da União, em vista do projeto abranger apropriação de áreas consideradas Bens da União (terrenos de marinha e áreas marinhas), na retroárea e aterro hidráulico projetado.

Atenciosamente,


Sebastião Custódio Pires
Diretor de Licenciamento Ambiental
IBAMA

EM BRANCO



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

Fis.	1131
Proc.	733505
Rubr.	
Fis.	1059
Proc.	733505
Rubr.	

Ofício nº 923 /2009- DILIC/IBAMA

Brasília, 10 de Setembro de 2008

Ao Senhor

João Carlos Ribeiro

Porto Pontal Paraná Importação e Exportação Ltda
Rua Fernandes de Barros, 514 - Bairro Alto da XV
80040-200 Curitiba - PR
Fone: (41) 3360-8400 / Fax: (41) 3060-8449

Assunto: licenciamento ambiental do Porto Pontal, em Pontal do Paraná/PR.

Caro Senhor,

1. Em atendimento de solicitação de informações sobre a situação atual do processo de licenciamento ambiental do Porto Pontal, em Pontal do Paraná/PR, venho informar que o Estudo de Impacto Ambiental encontra-se em análise neste IBAMA, estando em elaboração o parecer conclusivo sobre a viabilidade ambiental do empreendimento.
2. Vale destacar que este Instituto realizou recentemente consulta ao DER/PR - Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná para enviar manifestação quanto às soluções apresentadas para os problemas do acesso rodoviário ao porto (rodovias estaduais PR-407 e PR-412), bem como oficiou o IAP - Instituto Ambiental do Paraná e a Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná quanto à anuência relativa as Unidades de Conservação estaduais e municipais próximas ao empreendimento.
3. Comunico que, além das anuências citada acima, são necessárias as manifestações positivas do IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional para a questão do patrimônio histórico-arqueológico e do SPU - Secretaria de Patrimônio da União, em vista do projeto abranger apropriação de áreas consideradas Bens da União (terrenos de marinha e áreas marinhas), na retroárea e aterro hidráulico projetado.

Atenciosamente,

Sebastião Custódio Pires
Diretor de Licenciamento Ambiental
IBAMA

EMI BRANCO



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

Fls	1132
Proc	733505
Rub	

FIS	1060
PROC	733505
Rubr	

Ofício nº *960* /2009- DILIC/IBAMA

Brasília, *16* de setembro de 2009

Ao Senhor

João Carlos Ribeiro

Porto Pontal Paraná Importação e Exportação Ltda
Rua Fernandes de Barros, 514 - Bairro Alto da XV
80040-200 Curitiba - PR
Fone: (41) 3360-8400 / Fax: (41) 3060-8449

Assunto: licenciamento ambiental do Porto Pontal, em Pontal do Paraná/PR.

Caro Senhor,

1. Em complementação ao Ofício anteriormente enviado à Vossa Senhoria para apresentar a situação atual do processo de licenciamento ambiental do Porto Pontal, em Pontal do Paraná/PR, venho informar que o Estudo de Impacto Ambiental encontra-se em análise neste IBAMA, estando em elaboração o parecer conclusivo sobre a viabilidade ambiental do empreendimento
2. No entanto, tal manifestação final poderá demorar entre 02 a 12 meses, de acordo com o cronograma de trabalhos desta Diretoria.

Atenciosamente,

Sebastião Custódio Pires
Diretor de Licenciamento Ambiental
IBAMA

RECEBIDO
Em *16/09/09*
Ass. *[Signature]*

EM BRANCO



Carta nº 009/2009 PP

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 11.644
DATA: 16/09/09
RECEBIDO: J

Fis	1180
Proc	733505
Rubr:	(1)
Fis	1061
Proc	733505
Rubr:	(1)

Curitiba, 15 de setembro de 2009.

Ilmo. Senhor Diretor
SEBASTIÃO CUSTÓDIO PIRES
MD. Diretor de Licenciamento Ambiental
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis
DILIC - IBAMA
SCEN – Trecho 2, Edif. Sede, Bloco “C”
Brasília/DF

Assunto: Licenciamento Ambiental do Porto Pontal, em Pontal do Paraná/PR
Referência: Ofício Nº 923/2009 – DILIC/IBAMA, datado de 10/SET/2009.

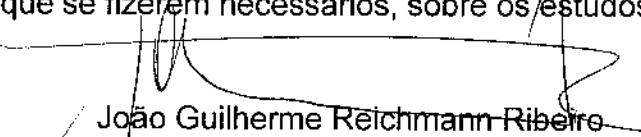
Ilmo. Senhor Diretor,

Transmito, em anexo, o Termo de Anuência Prévia da Prefeitura de Pontal do Paraná, relativo às Unidades de Conservação Municipais denominadas Parque Natural Municipal da Restinga e do Mangue, e a manifestação positiva da 10ª Superintendência Regional – IPHAN/PR, ao Relatório de Diagnóstico do Levantamento Arqueológico realizado na área do Projeto do Terminal Portuário Porto Pontal, em atendimento às solicitações contidas nos itens 2 e 3 do documento da referência.

Participo a V.Sa. que o processo para a obtenção da Autorização para a Ocupação de Águas Públicas junto à Gerência Regional do Patrimônio da União - GRPU/PR encontra-se em andamento, tendo sido encaminhado para a avaliação e aprovação do Exmo. Sr. Ministro do Planejamento, após manifestação positiva por parte da Secretaria Especial de Portos – SEP.

Colocamo-nos à vossa inteira disposição para as informações e os dados complementares, que se fizerem necessários, sobre os estudos mencionados.

Atenciosamente,


João Guilherme Reichmann Ribeiro
Vice - Presidente

PORTO PONTAL PARANÁ IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO LTDA.

Anexos: A) Uma cópia do Termo de Anuência Prévia da Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná, datada de 14/SET/2009; e
B) Uma cópia do Ofício Nº 104/2009, da 10ª SR/IPHAN, datado de 30/ABR/2009.

A CGTMO

De 6102

Em 17.9.09


Júlio Henriques de Fozvedo
Assessor Técnico
Matrícula nº 1354891
DILIC/IBAMA

A Cotra

pl providências

Em 21/9/09




A

DEA. FLÁVIA

Para providências.

Att.

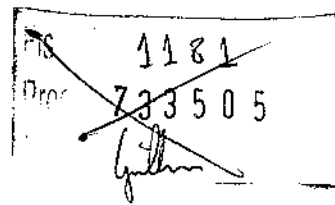

Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA

23/09/2009

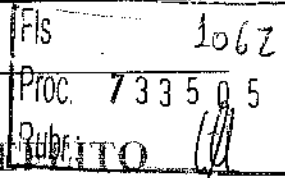


Prefeitura Municipal
de
Pontal do Paraná

GABINETE DO PREFEITO



ANEXO A)



ANUÊNCIA PRÉVIA

A Prefeitura de Pontal do Paraná firma a anuência para os procedimentos de licenciamento ambiental do empreendimento Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná (TCPP) , pretendido pela Empresa Porto Pontal do Paraná Importação e Exportação Ltda. Esta anuência é referente às unidades de conservação municipais denominadas de Parque Natural Municipal da Restinga e do Mangue (Decreto nº 1120/02).

Esta anuência atende os termos do Artigo 36, & 3º da Lei Federal 9.985/2000 e Resolução CONAMA nº 13, de 6 de Dezembro de 1990, visto que, parcialmente o empreendimento pretendido esta inserido dentro da zona de amortecimento das unidades de conservação referidas.

Informamos ainda que, o referido empreendimento esta em acordo com a Legislação Municipal existente.

Pontal do Paraná, 14 de Setembro de 2009.



RUDISNEY GIMENES

Prefeito Pontal do Paraná

EM BRANCO



IPHAN

INSTITUTO DO
PATRIMÔNIO
HISTÓRICO E
ARTÍSTICO
NACIONAL

Fis. ~~1182~~
Proc. ~~733505~~
[Handwritten signature]

ANEXO B)

Fis. 1063
Proc. 733505
Rubr. *[Handwritten signature]*

Of. n° 104/09

Curitiba, 30 de ab

Da 10ª Superintendência Regional do IPHAN

Para Sr. João Carlos Ribeiro
Presidente da Porto Pontal Paraná Importação e Exportação Ltda

Assunto: Documento: 01508.000117/2009-91
EIA-RIMA - TCPP Terminal de Contêineres de Porto Pontal

Prezado Senhor,

Em atenção a sua carta n° 003/2009-PPPH, de 11/03/2009, referente ao documento em epígrafe, enviamos cópia da Informação Técnica n° 18/2009, elaborada pela equipe de Arqueologia desta Superintendência.


Atenciosamente

[Handwritten signature]
José La Prática Filho
Superintendente Regional
10ª SR/IPHAN

EM BRANCO

Informação Técnica nº 18/2009

Curitiba, 29 de abril de 2009

Fis 1064
Proc. 733505
Rubr.: 

De: Alessandra Spitz G. A. Lourenço
Tec. Arqueologia 10ª SR/IPHAN/PR

Para: José La Pastina Filho
Superintendente Regional 10ªSR/IPHAN/PR

Assunto: Documento: 01508.000117/2009-91
EIA-RIMA - Terminal de Contêineres de Porto Pontal - TCPP

Senhor Superintendente,

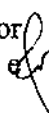
Esta Informação Técnica foi orientada a partir da leitura do documento em epígrafe. Com relação ao Patrimônio Arqueológico na área de abrangência deste empreendimento, foram observados os seguintes aspectos:

- a) Foi realizado levantamento preliminar do potencial arqueológico, autorizado pela GEPAN/DEPAM/IPHAN (Portaria nº 166 de 30 de julho de 2007), que posteriormente demonstrou-se favorável ao relatório de diagnóstico apresentado pelo profissional André Essenfelder Borges (Memorando 0618/2008);
- b) A Informação Técnica nº 08/2009 de 20 de fevereiro de 2009, da Superintendência do IPHAN no Paraná também aprovou a documentação apresentada pelo arqueólogo responsável;
- c) Nas prospecções não-interventivas, foram localizadas três áreas de dispersão de material arqueológico:
 - Coleção Tronco: ocorrências PP-16, PP-17, PP-22, PP-23, PP-24, PP-25 e PP-27;
 - Uma segunda área de concentração denominada PP-18; e,
 - Coleção Vila: ocorrências PP-19, PP-20, PP-21 e PP-28.

O EIA-RIMA apresenta o diagnóstico preliminar, no item 7.2.3.12 – Componente histórico arqueológico (Capítulo 6 – Análise Integrada):

“A partir destas coletas superficiais e amostrais é possível afirmar a existência destas três áreas de concentração e dispersão de material histórico e arqueológico na ADA e que requerem uma complementação dos trabalhos com programas de salvamento arqueológico efetivados antes do início das obras de dragagem e aterramento e o monitoramento desenvolvido durante a execução das obras para a implantação do empreendimento” (p.7-99).

No item 8.2.2.14, é apresentado o **Programa histórico-arqueológico (PHA)**, composto de quatro subprogramas:

- **8.2.2.14.1 Subprograma de salvamento e resgate:** Prevê o resgate do material por meio de métodos de coleta superficial periódica, erosão regressiva e controlada e 

EM BRANCO

Continuação da Informação Técnica nº 18/2009
peneiramento de sedimento nas três áreas de concentração e dispersão de material,
além de monitoramento nas áreas de dispersão (p.8-39);

Pror	1174
	733505
Fis	
Proc.	733505
Rubr:	


- **8.2.2.14.2 Subprograma de salvaguarda de material:** Define que o material encontrado ficará sob a salvaguarda do CEP/UFPR, passando pelos trabalhos de laboratório (limpeza, triagem, registro, indexação, análise, interpretação e acondicionamento). Também prevê que a salvaguarda definitiva retorne aos seus locais de origem, se houver disponibilidade, segurança e infraestrutura adequada em instituições locais (p.8-40);
- **8.2.2.14.3 Subprograma de Educação Patrimonial:** Relata que as pesquisas e os materiais documentais subsidiarão a confecção de material de divulgação relacionado ao tema, junto à população local (p.8-40);
- **8.2.2.14.4 Subprograma de musealização e divulgação de informação:** Prevê a produção de artigos e textos acadêmicos para validação dos dados junto às instituições científicas, adaptação das informações para distribuição nos estabelecimentos de ensino no município de Pontal do Paraná, palestras e seminários com professores e alunos e incentivo à produção e registro da história oral pelos grupos locais. Este subprograma ainda define que todas as atividades realizadas, desde o processo de levantamento serão compiladas em um vídeo documentário, a ser distribuído para instituições parceiras e biblioteca da escola mais próxima ao empreendimento, além de exposições museológicas realizadas com planejamento e cautela (p.8-43).


O Terminal de Contêineres Porto Pontal – TCPP acarretará além da implantação do canteiro de obras nas antigas instalações da empresa CBC/Mitsubishi, a remoção da vegetação e do horizonte superficial do solo, escavação de galerias destinadas às redes hidráulicas, de drenagem, de esgotos, elétrica e lógica, valas de fundações, tubulações dos sistemas de abastecimento de água potável, de coleta e tratamento de esgotos construção de vias de acesso e barreiras de segurança e edificação do prédio administrativo, refeitórios e poços de elevadores (p.2-65 a 2-71).

Dessa forma, os trabalhos de engenharia poderão revelar grande quantidade de material arqueológico, já que município de Pontal do Paraná encerra um grande potencial – 79 ocorrências, incluindo às das fontes bibliográficas. Estas áreas só poderão ser liberadas após a realização dos trabalhos de Arqueologia preventiva e estes devem ser compatíveis com o cronograma das obras.

Diante do exposto, a equipe de arqueologia da superintendência do IPHAN no Paraná informa que o empreendedor deve contratar equipe de arqueólogos para apresentação de um Projeto de Prospecção e Resgate Arqueológico nas ADA e AID do TCPP, de acordo com as Portarias SPHAN nº 07/1988 e IPHAN nº 230/2002, para análise e autorização das pesquisas por parte deste Instituto.

De acordo,




Alessandra Spitz Guedes Alcóforado Lourenço
Tec. Arqueologia
10ºSR/IPHAN/PR

EM BRANCO



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

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

1152
Proc. 733505
FIS 1066
Proc. 733505
Rubr. IBAMA

Ofício nº 344/2009-CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 02 de outubro de 2009

Ao Senhor
Rudisney Gimenes
Prefeito Municipal de Pontal do Paraná
Rua Noêmio Gabriel Simas, 675
Cep 83.255-000 Pontal do Paraná / PR
Tel/Fax: (41) 3972-7002 / 3972-7017

Assunto: licenciamento ambiental do Porto Pontal, no Município de Pontal do Paraná/PR – necessidade de avaliação da emissão de anuência.

Senhor Prefeito,

1. Tendo em vista o licenciamento ambiental do Porto Pontal, no Município de Pontal do Paraná/PR, venho reiterar a solicitação de avaliação por parte dessa Prefeitura Municipal da possibilidade de emissão de anuência para o empreendimento, conforme previsão do artigo 36 da Lei 9985/2000 e Resolução CONAMA 013/1990, devido a existência das Unidades de Conservação Municipais Parque Municipal Manguezal do rio Perequê e Parque Municipal da Restinga a menos de 10 km da localização prevista do empreendimento.
2. Lembro que o EIA/RIMA desse empreendimento foi disponibilizado a essa Prefeitura desde 2008, e, desta forma, venho solicitar o envio dessa resposta quanto à possibilidade de emissão de anuência para continuidade do licenciamento.

Atenciosamente,

Rosa Helena Zago Loes
Coordenadora-Geral
CGTMO/DILIC/IBAMA

EM BRANCO



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

Fis	1134
Proc	733505
Fis	1067
Proc	733505
MEIS - IBAMA	
Subj.	

Ofício nº 345/2009-CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 02 de outubro de 2009

Ao Senhor
Rogério Wallbach Tizzot
Diretor-Geral
DER/PR - Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná
Avenida Iguaçu, nº 420
80230-020 Curitiba/PR
Tel/fax: (41) 3304-8000

Assunto: licenciamento ambiental do Porto Pontal, no Município de Pontal do Paraná/PR - necessidade de manifestação quanto ao acesso terrestre do empreendimento.

Senhor Diretor-Geral,

1. Tendo em vista o licenciamento ambiental do Porto Pontal, no Município de Pontal do Paraná/PR, venho reiterar a solicitação de avaliação por parte desse Departamento quanto às condições do acesso terrestre do empreendimento. Tal demanda de manifestação decorre das dúvidas e questionamentos suscitados quanto às condições das rodovias estaduais para suportarem o volume de tráfego de veículos pesados na movimentação futura do terminal.
2. Segundo o Estudo de Impacto Ambiental apresentado pelo empreendedor, as condições atualmente existentes para o acesso terrestre ao terminal portuário referem-se às seguintes rodovias:

Rodovia	Trecho	Extensão
PR-407	Paranaguá/PR - Pontal do Paraná/PR (entroncamento PR-412)	18 km
PR-412	Pontal do Paraná/PR (entroncamento PR-407) - Zona Industrial Portuária / Ponta do Poço	20 km

3. Segundo o empreendedor, há proposta de duplicação da rodovia PR-407 no trecho acima, em interface entre o Governo do Estado do Paraná e a concessionária ECOVIA. Também para a rodovia PR-412, já foi enviada proposta pela Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná para a construção do chamada também Corredor Viário Industrial Oeste, e interligando a rodovia PR-407 até o terminal portuário, sendo previstas três fases de implantação: Fase 1 - Construção/adequação do trecho Binário Rua Iguaçu - PR-412; Fase 2 - Ampliação/adequação da PR-412; Fase 3 - Implantação da Via Arterial 1 e vias coletoras entre esta e a PR-412.
4. Assim solicito manifestação desse Departamento quanto às condições de suporte estrutural das rodovias PR-412 e PR-407 para atendimento do Porto Pontal, analisando as propostas de ampliação da capacidade dessas rodovias.

Atenciosamente,

Rosa Helena Zago Loes
Coordenadora-Geral
CGTMO/DILIC/IBAMA

EM BRANCO



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

1135
733505
FIS 1068
Proc. 733505
EIS - IBAMA
Rubr.:

Ofício nº *43*2009-CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, *02* de *outubro* de 2009

Ao Senhor
Vitor Hugo Ribeiro Burko
Diretor- Presidente
IAP - Instituto Ambiental do Paraná
Rua Engenheiro Rebouças, 1206
80215-100 Curitiba- PR
Fone: (41) 3213-3700 - Fax: (41) 3333-6161

Assunto: licenciamento ambiental do Porto Pontal, no Município de Pontal do Paraná/PR - necessidade de avaliação da emissão de anuência.

Senhor Diretor,

1. Tendo em vista o licenciamento ambiental do Porto Pontal, no Município de Pontal do Paraná/PR, venho reiterar a solicitação de avaliação por parte desse Instituto da possibilidade de emissão de anuência para o empreendimento, conforme previsão do artigo 36 da Lei 9985/2000 e Resolução CONAMA 013/1990, devido a existência das Unidades de Conservação Estaduais Estação Ecológica da Ilha do Mel e Parque Estadual da Ilha do Mel a menos de 10 km da localização prevista do empreendimento.
2. Lembro que o EIA/RIMA desse empreendimento foi disponibilizado a esse Instituto desde 2008, e, desta forma, venho solicitar o envio dessa resposta quanto à possibilidade de emissão de anuência para continuidade do licenciamento.

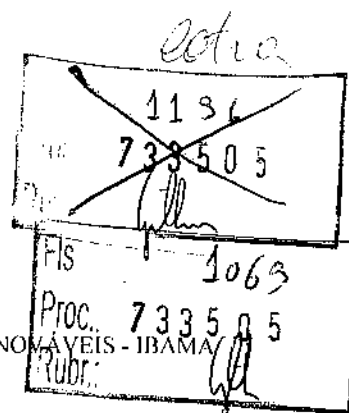
Atenciosamente,

Rosa Helena Zago Loes
Coordenadora-Geral
CGTMO/DILIC/IBAMA

EM BRANCO



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



Memo nº ⁶⁶⁹ /2009 - ~~CGTMO~~/DILIC/IBAMA

Brasília, 30 de Outubro de 2009.

Ao Procurador Geral do IBAMA.

ASSUNTO: Consulta acerca da necessidade no aguardo da anuência do Instituto Ambiental do Paraná sobre a interferência do Porto Pontal em Unidades de Conservação Estaduais.

1. Em atenção ao empreendimento denominado Porto Pontal Paraná Importação e Exportação Ltda., empreendimento proposto para ser implantado no município de Pontal do Paraná/PR e sob procedimento de licenciamento ambiental neste IBAMA, utiliza-se do presente expediente para informar que este Instituto está em fase de conclusão do parecer técnica que avalia a viabilidade ambiental de implantação do empreendimento (análise do EIA/RIMA). Verificou-se na análise que tal empreendimento encontra-se na área de influência (raio de 10 km) de quatro unidades de conservação, duas municipais e duas estaduais, a saber: Estação Ecológica da Ilha do Mel e Parque Estadual da Ilha do Mel (estaduais), e Parque Municipal Manguezal do Rio Perequê e Parque Municipal da Restinga (municipais).
2. Para tanto, foram encaminhados a Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná e ao Instituto Ambiental do Paraná, entidades gestoras das respectivas unidades, os ofícios nº 306/2009 e 307/2009 – CGTMO/DILIC/IBAMA, datados de 03 de setembro de 2009, solicitando manifestação formal de tais instituições quanto a anuência das mesmas para o empreendimento, a fim de dar sequência ao procedimento de licenciamento, com a finalização do parecer técnico.
3. Neste sentido, apenas a prefeitura municipal manifestou-se favoravelmente, informando não haver interferências do empreendimento com a legislação municipal vigente, incluindo-se aí as UC's municipais. Entretanto, até o presente momento, o IAP não encaminhou sua manifestação.
4. Tendo em vista a necessidade que este IBAMA encontra na finalização desta etapa do licenciamento, solicita-se desta PROGE manifestação acerca do prazo que esta DILIC deve aguardar para dar continuidade ao processo, na forma de manifestação acerca da viabilidade ambiental do empreendimento.

Atenciosamente,


SEBASTIÃO CUSTÓDIO PIRES
Diretor de Licenciamento

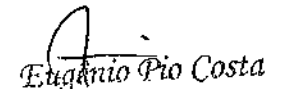

RECEBIDO
Em 29/10/2009
Ass. [Handwritten Signature]
29/10/2009

À

Dr. Wanderlei

Para providências

Att.


Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA

06.11.2009

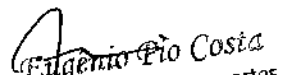
Em tempo,

À

Dr. Myran Vinícius

Para providências

Att.


Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA

09.11.2009



SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
GABINETE DO DIRETOR GERAL



Fis 1199
Proc 733505
1070
GOVERNO DO PARANÁ
Proc 733505
1200
Proc 733505

Of. DG-298

Curitiba, 27 de novembro

Ref.: Acesso terrestre ao terminal portuário

PROCOLO/IBAMA

DILIC

Nº: 14.097

DATA: 10/12/09

RECEBIDO:

F107

Senhor Coordenador:

Em atenção ao Ofício n.º 308/2009, protocolado sob n.º 7.714.416-1, encaminhamos em anexo, as informações prestadas pela Diretoria de Operações deste Departamento, bem como cópias dos ofícios 238/DG e 111/DG-AP, já encaminhados a esse Instituto.

Atenciosamente,

Rogério Wallbach Pizzot
Rogério Wallbach Pizzot,
Secretário de Estado dos Transportes e
Diretor-Geral do DER/PR

Ao Senhor
Eugênio Pio Costa
Coordenador Geral – Substituto
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e
dos Recursos Renováveis – IBAMA
Brasília - DF

Avenida Iguaçu, 420 – Rebouças
CEP. 80230-902 – Curitiba – Paraná – Brasil
Fone: 41 3304 8140 Fax: 41 3304 8130
e-mail: derpr@pr.gov.br
www.pr.gov.br/derpr

A como
em 10/12/09
7

A COM
p/ conhecimentos
11.12.09

Rosa Helena Zago Loes
Coordenadora Geral de
Transportes, Mineração e Obras
COTRA/CGTMO/DILIC/BAMA

As Análises

Euilhami

Fabio

para providências.

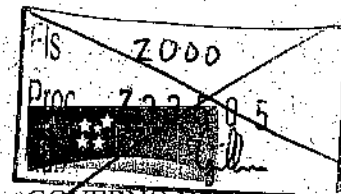
Em 15/12/09

Tatiana Veil

Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transporte
Substituta / Matrícula 1319417
COTRA/CGTMO/DILIC/BAMA



SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM-DER
DIRETORIA DE OPERAÇÕES - DOP



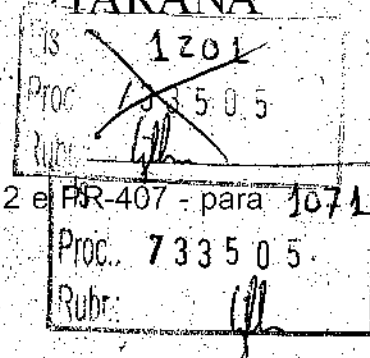
GOVERNO DO
PARANÁ

INFORMAÇÃO: 920/2009

PROTOCOLO: 7.714.416-1

INTERESSADO: Instituto Brasileiro de Meio Ambiente

ASSUNTO: Condições de Suporte Estrutural das Rodovias PR-412 e PR-407 - para atendimento do Porto Pontal



A CCPR

Em atenção ao solicitado pelo Senhor Diretor de Operações (fls.26) passamos a relatar o que segue:

I - Descrição.

A Rodovia PR 407, situada na região litorânea do estado, serve de ligação entre a Rodovia BR 277 e Praia de Leste, Município de Pontal do Paraná. Sua implantação ocorreu em 1970, sendo construída em planície de solos sedimentares compostos por camadas de depósitos de areia e de solos argilosos, às vezes com mistura de materiais orgânicos. Nesta região de planície, próxima a faixa de praia, o lençol freático está praticamente na superfície do terreno, com profundidades da ordem de 1,0 metro. Por atravessar terrenos alagadiços, a via foi construída em aterro de baixa altura, ao longo de toda sua extensão, conservando o greide praticamente horizontal e colado ao terreno existente.

Para implantação da pista atual, foi utilizado o traçado de um caminho Municipal existente, sendo a estrutura do pavimento composta de um reforço de brita graduada com espessura de 20,0 centímetros, e um revestimento em CBUQ com 7,00 centímetros de espessura. Não foram realizados serviços de tratamento e reforço do sub-leito local, sendo que a base foi lançada sobre o material do caminho existente. Em sondagens realizadas no ano de 2005, pela Concessionária Ecovia, constatou-se que em quase toda sua extensão existe uma camada de argila orgânica com aproximadamente 1,70 metros de espessura, e a 1,0 metro de profundidade. Na implantação não foram também realizados serviços de correção do greide. Desta forma, as condições de drenagem da Rodovia existente são bastante

EM BRANCO

~~118 2001
Proc 733505
Rub L.O.~~

precárias, pois como seu nível atual esta praticamente colado ao terreno existente, este é alagadiço e os Rios que cortam a Rodovia sobrem influencia das marés, o nível da água no local permanece sempre entre o sub-leito existente a base granular, prejudicando o desempenho da estrutura do pavimento existente.

~~118 1072
Proc 733505
Rub a base~~

~~118 1202
Proc 733505
Rub~~

II - Tráfego.

O tráfego característico é composto de veículos leves e caminhões médios, sendo que os veículos comerciais com PBT acima de 26,00 T. utilizam a PR 508 como alternativa de acesso. Em 2006 a Concessionária Ecovia realizou pesquisa de tráfego, com contagem realizada em sete dias, por 24:00 HRS. O VDM com base nos dados obtidos situa-se em torno de 3.500 veículos/dia, sendo 85% deste de veículos leves.


III - Geometria.

A seção transversal existente e composta de duas pistas de rolamento com largura de 3,30 metros e acostamento em ambos os lados com 2,00 metros de largura. Esta configuração não permite o tráfego de CVCs. do tipo bi-trem e rodotrem. Além da questão geométrica, a estrutura do pavimento existente e acostamentos não comportam tal tipo de tráfego.

Na análise dos dados acima, concluímos que a Rodovia PR 407, não possui características para atendimento ao acréscimo de tráfego gerado pelo empreendimento proposto. Esta Rodovia caracteriza-se pelo atendimento de tráfego de veículos de passeio, em sua maioria turistas.

Segundo informações da Concessionária, a duplicação deste segmento não resolveria a questão, pois não está prevista no seu Plano de Investimentos a adequação da pista existente e a alteração de sua característica.

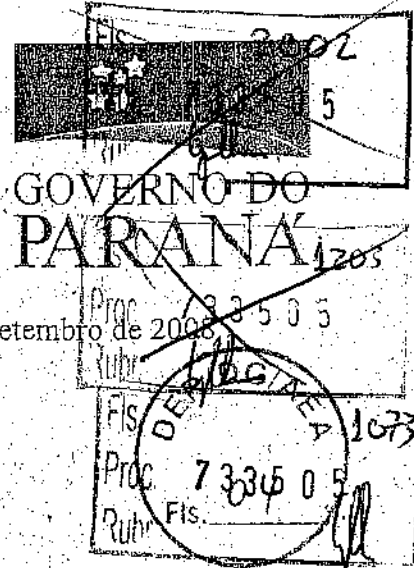
Curitiba, 20 de outubro de 2009


Luiz Alberto Burmester
Gerente de Obras e Serviços do Lote 06

EM BRANCO



SECRETARIA ESPECIAL PARA ASSUNTOS RODOVIÁRIOS
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
GABINETE DO DIRETOR-GERAL



OF. 238-DG

Curitiba, 22 de setembro de 2008

Senhor Superintendente,

Conforme consta no EIA/RIMA do Terminal de Contêineres Porto Pontal - TCPP, apresentado nos dias 12 e 16 do corrente, todo o movimento do terminal passará pelas rodovias BR-277, PR-407 e PR-412, sob responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem - DER/PR. Portanto, nas fases de implantação e operação do empreendimento, haverá um aumento do fluxo de veículos nessas rodovias, principalmente de transporte de cargas, sendo necessária uma avaliação técnica da influência desse incremento nas estruturas da via, bem como na capacidade e conflito de tráfego, especialmente nas rodovias PR-407 e PR-412.

Na reunião pública do dia 12-09-2008 o DER/PR solicitou uma cópia do EIA/RIMA apresentado, porém não foi atendido até a presente data, razão pela qual cumpre-nos solicitar a suspensão da Audiência Pública marcada para 30-09-2008 a fim de possibilitar aos técnicos do Departamento, uma análise criteriosa do documento no que tange às questões ligadas à infraestrutura rodoviária, com devida contribuição nesse processo democrático.

Solicitamos ainda, uma cópia das atas das reuniões públicas realizadas, caso tenham sido lavradas.

Na expectativa do pronto atendimento às nossas reivindicações, apresentamos protestos de apreço e consideração.

Rogério Wallbach Tizzot
Secretário Especial para Assuntos
Rodoviários/Diretor-Geral do DER/PR.

Ao Senhor
José Alvaro da Silva Carneiro
Superintendente do IBAMA no Estado do Paraná
Nesta Capital
ico

Recebi em 23/09
Inútil da / Gab/PR
thanna

EM BRANCO

SECRETARIA ESPECIAL PARA ASSU

FIS 2003
Proc 733505
gll

DERIV/GIA/EA
FIS 05

MS 10

FIS Suato/Sec 1074
Proc 733505
Rubr

Of. DG/AP nº 111/2008

Curitiba, 15 de outubro de 2008.

1204
Proc 733505
Rubr

Senhor Superintendente,

O Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA do Terminal Portuário Porto Pontal apresenta em seu diagnóstico ambiental, como sua principal rota de acesso a Rodovia Federal BR-277 (Curitiba - Litoral do Paraná) e as Rodovias Estaduais PR-407 (BR-277 - Praia de Leste) e PR-412 (Praia de Leste - Ponta do Poço) e propõe várias medidas para mitigar os impactos negativos decorrentes do aumento de circulação de veículos principalmente nas rodovias estaduais.

Como responsável pela operação, manutenção e conservação das rodovias acima mencionadas, cabe a esta Secretaria ressaltar que:

1. As rodovias estaduais PR-412, trecho Divisa PR/SC - Guaratuba - Matinhos - Praia de Leste - Ponta do Poço e PR-407, trecho BR-277 - Praia de Leste foram construídas para atender apenas o tráfego de veranistas, turistas e de moradores dos balneários do litoral paranaense;
2. No Plano Plurianual do Estado referente ao período de 2008 a 2011 não estão previstos: obras de melhorias, estudos e projetos de nova alternativa para a rodovia PR-412 nem a sua implantação;
3. O início dos estudos e projetos para duplicação da Rodovia PR-407 a ser executada pela Concessionária ECOVIA, está previsto para 2014 e tem por objetivo atender somente o tráfego de veranistas, turistas e dos moradores dos municípios do litoral paranaense;
4. As limitações estabelecidas na Portaria nº 398/1999 e a Lei Estadual nº 14.055, de 27/05/2003 ao tráfego de veículos com carga pesada na Rodovia PR-412 e na travessia do ferry-boat, devem ser respeitadas, sendo necessária a implantação de sistema de controle compatível com a demanda quando da operação do terminal;
5. A proposição de aumento da capacidade de fluxo da rodovia PR-412 através da execução do Binário da Rua Iguaçu e das obras de melhorias na Rodovia PR-412, previstas no Plano Viário do Município de Pontal do Paraná, não atende o volume e categoria de tráfego gerado pelo empreendimento. O aumento da capacidade de fluxo da rodovia PR-412, no trecho Praia de Leste - Ponta do Poço, poderá ser obtida somente com a implantação de nova rodovia paralela a PR-412 e PR-407;

Ao Senhor
José Alvaro da Silva Carneiro
Superintendente do IBAMA no Estado do Paraná
Nesta Capital
al.

EM BRANCO

1205
Proc. 733505
Fis 2004
Proc. 733505
Rubr. [assinatura]

SECRETARIA ESPECIAL PARA ASSUNTOS RODOVIÁRIOS

GOVERNO DO
PARANÁ

Of. DG/AP nº 111/2008.(Cont.)

1075
Proc. 733505
Rubr. [assinatura]

6. A proposição apresentada no EIA/RIMA para ampliação da Rodovia PR-412, através da implantação de seis pistas de rolamento, passeios e ciclovia, fica inviabilizada tanto pela largura da faixa de domínio de 20,00 metros, como pela existência de áreas urbanizadas às margens da via, além do suporte do subleito na área do entorno desta via não permitir a custos razoáveis a implantação da duplicação, ou seja, deve ser executada nova via com diretriz aproximadamente paralela à PR-412.

Em face do exposto, e com a finalidade de garantir a atual condição do sistema rodoviário existente na região do litoral paranaense, é imprescindível a realização de estudos técnicos considerando o tráfego de veículos gerado diretamente e indiretamente, inclusive na fase de implantação do Terminal Portuário, tudo em plena consonância com os planos e programas governamentais a níveis federal, estadual e municipal.

Na oportunidade apresentamos a Vossa Senhoria as nossas expressões de consideração e apreço.

[assinatura]
Oscar Gayer

Assessor de Planejamento-DG/DER

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
 SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
 Tel.: (0xx) 61 3316-1071 Fax: (0xx) 61 3307-1328 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

1076
 Proc. 7335/05
[assinatura]

MEMÓRIA DE REUNIÃO

Local: IBAMA - Sede
Data: 16/11/2009
Horário: 14:30h
Assunto: Esclarecimentos sobre licenciamento do Terminal Portuário de Pontal do Paraná.
Participantes: Lista Anexa

- A reunião iniciou com questionamentos deste IBAMA a respeito da anuência por parte das unidades de conservação estaduais. O empreendedor ressaltou os entraves políticos existentes para emissão das anuências e foi informado de que o IBAMA consulte a PROGE acerca do prazo necessário para que o órgão estadual se manifeste.
- O IBAMA questionou também sobre a anuência do SPU, e foi informado pelo empreendedor de que este possui a incumbência ao IBAMA um documento de manifestação do SPU de que somente poderá manifestar-se após posicionamento deste IBAMA quanto à viabilidade ambiental do empreendimento.
- Em relação ao acesso rodoviário ao porto, o empreendedor, ao ser consultado, comunicou a possibilidade de tentar firmar compromisso com o município para a recuperação da obra referente a PR-412, bem como com a empresa responsável ECOVIA, referente à obra da PR-407, caso considerado necessário pelo IBAMA.
- Ureletivo à manifestação do DER/PR sobre a capacidade de suporte das vias PR-412 e PR-407, o empreendedor afirmou que esta manifestação não ocorrerá, tendo em vista as questões políticas envolvidas no processo.
- A respeito da manifestação da ANTAQ sobre a necessidade de anuência da APPA (autoridade portuária) ou da própria ANTAQ para instalação do empreendimento, o IBAMA informou que a referida agência ainda não se manifestou quanto a isso; foi solicitado também a situação

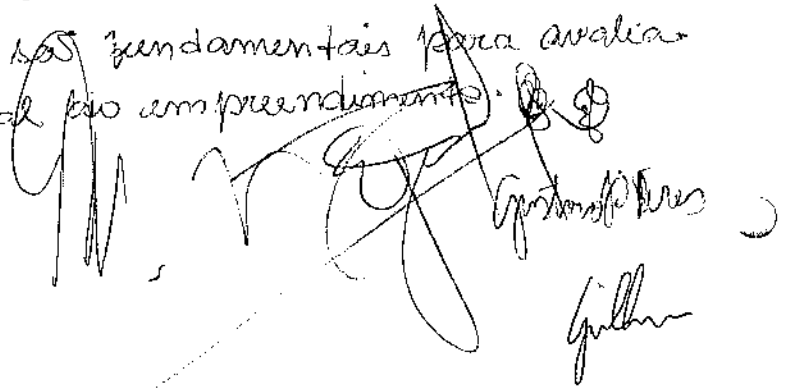
[assinaturas]

→ de regularidade e validade do contrato de adesão pertencente a este empreendimento. Foi emitida cópia do ofício relativo a este assunto ao empreendedor.

- Foi informado também ao empreendedor a mais cadastramento do processo referente ao empreendimento no SISLIC (Sistema de Licenciamento).

- O IBAMA informou que após a emissão do parecer ser encaminhadas as complementações que deveras ser atendidas antes da LP. O empreendedor solicitou a realização de uma reunião técnica para discussões de tais complementações a ser marcada no período de janeiro de 2010.

- Por fim, o IBAMA informou ^{que} os assuntos abordados na reunião e constantes nesta ata são fundamentais para avaliações da viabilidade ambiental do empreendimento.

The bottom right of the page contains several handwritten signatures and initials. One signature is clearly legible as 'Guilherme'. There are also several other scribbled-out or partially legible signatures and initials, including what appears to be 'Gustavo' and 'Pires'.

EM BRANCO



Serviço Público Federal
Ministério do Meio Ambiente – MMA
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental – DILIC
Coordenação Geral de Transportes, Mineração e Obras Civas – CGTMO
Coordenação de Transportes – COTRA

Fis.: 2030
Proc.: 7335/05
Rubr.: <i>[assinatura]</i>
1281
133505
FIS 1078
Proc. 733505
Rubr.: <i>[assinatura]</i>

PARECER TÉCNICO nº 231/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Análise do EIA/RIMA do empreendimento denominado Terminal Portuário Porto Pontal, localizado em Pontal do Paraná/PR. Processo nº: 02001.007335/2005-97.

INTRODUÇÃO

Este parecer apresenta o resultado da análise do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) para as obras de implantação do Porto Pontal, proposto para o Município de Pontal do Paraná, no Estado do Paraná. O empreendimento está sob responsabilidade da empresa Porto Pontal Exportação e Importação Ltda, anteriormente denominada TERPAR – Terminais Portuários de Pontal do Paraná S/A.

Segundo o requerimento de licenciamento, o empreendimento portuário visa principalmente a movimentação de contêineres, carga seca geral (unitizada) e veículos. Para carga geral é previsto o transbordo de diversos produtos, como madeira/produtos florestais, papel, carnes, autopeças, bobinas de aço, couro, café, vestuário e ainda a possibilidade de vários outros itens, excluindo-se dessa listagem os grãos sólidos (grãos) e líquidos (combustíveis).

A estrutura portuária projetada prevê construção de área de acostagem com plataforma de concreto sobre estacas metálicas, abrangendo uma profundidade na área de acostagem de 16 metros, necessária às operações dos navios de grande porte. Na retroárea são previstos pátios e armazéns para o manuseio e estocagem provisória das cargas/contêineres, estruturas administrativas, vias internas, etc. A retroárea será executada parcialmente por meio de aterro de área marinha, com material procedente das dragagens para formação do canal de acesso e área de acostagem. O detalhamento das demais características técnicas do empreendimento, bem como os quantitativos das intervenções necessárias serão apresentados em item posterior neste Parecer.

Para realização deste Parecer, além das informações contidas no EIA do empreendimento, foram considerados os temas abordados nas duas Audiências Públicas realizadas, e ainda das vistorias técnicas efetivadas no local pretendido para sua instalação.

HISTÓRICO DO PROCESSO

A seguir, serão apresentados os eventos principais ocorridos no processo de licenciamento 02001.007335/2005-97, desde o requerimento inicial de Licença Prévia efetuados pelo empreendedor:

- 30/11/2005 – abertura do processo de licenciamento ambiental, após requerimento apresentado pelo empreendedor em 26/10/2005;
- 27/04/2006 – realização de vistoria desta DILIC/IBAMA no local pretendido pelo empreendimento na região da Ponta do Poço, Pontal do Paraná, para subsidiar a elaboração do termo de referência para o EIA/RIMA;

[Assinaturas manuscritas]

- 24/08/2006 – envio ao empreendedor e instituições interessadas de minuta de termo de referência para o EIA/RIMA;
- 30/01/2007 – após várias sugestões / esclarecimentos oriundos dos diversos órgãos consultados, foi enviado ao empreendedor o termo de referência definitivo para o EIA/RIMA;
- 15/03/2007 – o empreendedor informa da mudança na denominação e personalidade jurídica da empresa (de TERPAR – Terminais Portuários de Pontal do Paraná S/A para Porto Pontal Exportação e Importação Ltda);
- 06/08/2007 – realizada reunião entre o IBAMA e empreendedor para discussão sobre vários itens a serem levantados no EIA, como origem do material para o aterro de área marinha (dragagem), demandas de indenização/reassentamento de ocupantes irregulares da área (informação prévia de 68 famílias) e articulação com outros Órgãos governamentais para viabilização das vias de acesso ao porto.
- 06/08/2007 – o empreendedor apresenta ficha de caracterização do empreendimento, com algumas informações atualizadas sobre o projeto e questões ambientais;
- 08/08/2007 – o empreendedor informa ao IBAMA sobre a necessidade de construção de novo acesso rodoviário e consulta este IBAMA quanto aos procedimentos de licenciamento do mesmo;
- 03/10/2007 – o IBAMA informa ao empreendedor sobre a necessidade de licenciamento do novo acesso rodoviário de forma separada do porto, e solicita o envio das alternativas locais dessa via, e determina a necessidade de EIA/RIMA específico devido à supressão de vegetação de restinga (Bioma Mata Atlântica);
- 22/04/2008 – em reunião, o empreendedor afirma que a alternativa preferencial de acesso rodoviário está na construção, pela Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná, de uma Via Arterial, possivelmente em parceria com o empreendedor, sendo informado pelo IBAMA da necessidade de compatibilização do porto e do acesso para possibilitar a viabilidade ambiental do empreendimento;
- 14/07/2008 – enviado o EIA/RIMA pelo empreendedor, sendo realizado pelo IBAMA o *check-list* em reunião, e determinado ao empreendedor quais as instituições interessadas para a disponibilização do EIA;
- 24/07/2008 – o empreendedor envia ao IBAMA os comprovantes de protocolos de cópias do EIA nas instituições interessadas, possibilitando a publicação do Edital de recebimento do EIA e início do prazo de solicitação de Audiência Pública;
- 11/08/2008 – publicação do Edital de convocação de Audiência Pública para o dia 30 de setembro de 2008;
- 14/08/2008 – envio do documento “Projeto Conceitual do Plano Viário” da Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná, aprovando a previsão de construção da Via Arterial I, entre a rodovia PR-407 e a Zona Industrial Portuária (local proposto para o porto);
- 10/09/2008 – inclusão no processo dos documentos; 1- Decretos Estaduais de desapropriação da área do Porto Pontal; 2- Decisão Judicial da 22ª Vara da Justiça Federal/DF suspendendo os efeitos desses Decretos;
- 11 e 12/09/2008 – a Procuradoria-Geral do Estado do Paraná e depois a APPA – Administração dos Portos de Paranaguá e de Antonina solicita o adiamento da Audiência Pública, argumentando pela necessidade de maior tempo de análise do EIA pela APPA, IAP – Instituto Ambiental do Paraná e COLIT – Conselho do Litoral Paranaense;
- 12 e 16/09/2008 – realização de reuniões prévias promovidas pelo SUPES/IBAMA/PR e empreendedor, nas cidades de Curitiba/PR e Pontal do Paraná/PR, para apresentação do projeto a várias Instituições convidadas;
- 23/09/2008 – envio pela DILIC/IBAMA de convites para diversas Instituições interessadas para participação na Audiência Pública;

SIS 1073
Proc 733505

1252
733505

Hs.: 2084
Proc. 7335/05
Dir.:

- 24/09/2008 – envio de Ofício 238/DG/DER/PR solicitando a suspensão da Audiência Pública, pedindo maior tempo de análise do EIA quanto às alternativas de acesso rodoviário ao empreendimento;
- 30/09/2008 – Audiência Pública realizada na cidade de Pontal do Paraná/PR, com grande participação da população, vários questionamentos e dúvidas apresentadas, além de alguns documentos protocolados durante a Audiência. Entre os principais temas do questionamentos apresentados estavam: Impactos sobre a pesca artesanal e o turismo / aumento populacional / geração de emprego / aumento da demanda de serviços públicos / aumento da criminalidade; impactos sobre indígenas da Ilha da Cotonga; esclarecimentos quanto ao cálculo dos volumes de dragagem e posterior despejo no canal de acesso, área de manobras e área de deposição; dúvidas quanto à titularidade/registo dos imóveis do projeto; existência de Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário; existência de anuência da Marinha e APPA; e alternativas de acesso rodoviário e ferroviário;
- 09/10/2008 – a DILIC/IBAMA encaminha resposta aos questionamentos apresentados pela APPA e COLIT, além de enviar ao empreendedor os questionamentos não respondidos em Audiência Pública para o devido retorno ao IBAMA e reenvio dos esclarecimentos aos interessados;
- 27/10/2008 – envio à DILIC/IBAMA de vários documentos protocolados na SUPES/IBAMA/PR sobre alguns posicionamentos quanto à Avaliação de Impactos Ambientais, sobre impactos sobre a Saúde Pública, sobre o Sistema Viário, sobre o Turismo e geração de empregos, patrimônio arqueológico, sobre as Unidades de Conservação, fauna/flora, e desenvolvimento desordenado do Municípios e aumento da demanda de serviços públicos, etc.
- 30/10/2008 – envio de Ofício DG/AP 111/2008, da Secretaria Especial de Assuntos Rodoviários do Paraná, informando que nas condições atuais de suporte das rodovias PR-412 e PR-407 para o tráfego de veículos pesados para atendimento do Porto Pontal, sendo requerida construção de vias paralelas a essas rodovias, com capacidade estrutural para este tráfego;
- 30/10/2008 – o empreendedor envia a este IBAMA o documento: “Respostas aos Temas de Questionamento”, para posterior envio ao interessados;
- 04/11/2008 – envio à DILIC/IBAMA do documento contendo considerações do Escritório do IBAMA em Paranaguá, quanto ao EIA/RIMA;
- 19/11/2008 – publicação do Edital de convocação da segunda Audiência Pública para o dia 09 de dezembro de 2008;
- 19/11/2008 – envio de MEMO 164/08/NUC/ICMBIO/PR, com Parecer 01/2008-UC's-Litoral/PR, requisitando várias medidas compensatórias para as Unidades de Conservação (obs.: esta manifestação não se trata de anuência do Instituto Chico Mendes, que não consta do processo até o fechamento deste Parecer);
- 03/12/2008 – envio de MEMO 077/08/NLA/IBAMA/PR, anexando ao processo o Parecer do EIA elaborado pelo Centro de Apoio Operacional do Ministério Público do Paraná, demonstrando entendimento sobre a necessidade de complementação do EIA para atendimento de itens falhos ou insuficientes;
- 09/12/2008 – Audiência Pública realizada na cidade de Pontal do Paraná/PR, com vários questionamentos e dúvidas apresentadas, sendo respondidas durante a Audiência;
- 19/12/2008 – Ofício MN 088/2008 da ONG Mater Natura, opinando sobre a demanda de complementações do EIA no Meio Biótico, quanto ao levantamento de espécies ameaçadas;
- 20/01/2009 – anexação do Relatório de Vistoria desta DILIC/IBAMA, realizada no dia 30/09/2008, no local pretendido pelo empreendimento;
- 27/01/2009 – envio de cópia de Mandado de Citação/Intimação da Justiça Federal-Curitiba/PR, em decorrência da solicitação da APPA de abertura de Ação Civil Pública 2008.70.08.001440-0/PR, em desfavor do IBAMA, para cancelamento da primeira Audiência Pública, pedido este negado pela Justiça à época;

- 04/02/2009 – anexada a Nota Técnica nº018/2009COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, com as razões justificadas para comprovação da regularidade das Audiências Públicas realizadas pelo IBAMA;
- 10/02/2009 – envio de Ofício 028/209 do Ministério Público Federal de Paranaguá/PR, com Parecer do EIA elaborado por analista pericial do 6ª Câmara de Coordenação e Revisão do MPF, apresentando opiniões quanto a itens insuficientes do Meio Socioeconômico no EIA;
- 19/03/2009 – reunião realizada entre IBAMA e empreendedor, com apresentação de documento da Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná sobre a licitação do EIA/RIMA da Via Arterial, sendo informado pelo IBAMA sobre a necessidade de solução do acesso rodoviário para a viabilidade ambiental do porto. O IBAMA recomendou ao empreendedor avaliar a possibilidade de Acordo de Cooperação Técnica com a Prefeitura para desenvolvimento dos Estudos Ambientais e projetos;
- 23/03/2009 – envio do MEMO 056/2009/GAB/IBAMA/PR, destacando a importância de estudos complementares ao EIA para garantir a viabilidade ambiental do empreendimento, como solução do Acesso Rodoviário; Projeto de proteção de remanescentes de Manguezais e Restingas; adequação/elaboração do Plano Diretor do Litoral Paranaense; e Projeto de aproximação de navios, com controles automáticos e medidas de proteção adicional durante o reabastecimento, em conjunto com o Plano de Emergência Individual;
- 27/03/2009 – envio do MEMO 065/2009/GAB/IBAMA/PR, com Informação Técnica 006/2009/NLA/IBAMA/PR, indicando para a viabilidade ambiental do porto a necessidade de solucionar as questões sobre a Acesso Rodoviário do porto, com indicação de projeto de rodovia e EIA/RIMA específico; e efetivação de “Cronograma Físico-Financeiro a ser apresentado pelas instituições indicadas para execução dos programas”, e ainda instalação da retroárea e demais estruturas obedecendo planejamento/zonamento aprovado pela autoridade portuária e Prefeitura Municipal;
- 24/04/2009 – envio pelo empreendedor do documento “Análise do Incremento de Tráfego Rodoviário durante a instalação do Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná”, que conclui pela possibilidade de capacidade estrutural das vias de acesso somente durante a fase de instalação do porto.
- 05/05/2009 – reunião realizada entre IBAMA e empreendedor, com apresentação dos dados do documentos citado acima, onde este IBAMA reafirma a necessidade de solução do acesso rodoviário para a viabilidade ambiental do porto, recomendando novamente um possível Acordo de Cooperação Técnica entre este e a Prefeitura para desenvolvimento dos Estudos Ambientais e projetos de vias de acesso.
- 14/05/2009- Ofício nº 496/2009- DILIC/IBAMA à ANTAQ, reiterando o Ofício nº 822/2008- DILIC/IBAMA quanto à necessidade ou não da anuência da APPA para o empreendimento, em razão desta administrar o Porto Organizado dos Portos de Paranaguá e Antonina, ou se tal aprovação deverá ser dada pela ANTAQ. Foi solicitado também informações sobre a regularidade e validade do contrato de adesão portuária desse empreendimento.
- 27/08/2009- Foi emitida a Informação nº 079/2009 com a listagem simplificada e situação atual dos processos de licenciamento ambiental dos Portos no Estado do Paraná, dentre estes o Porto Pontal. Foi informado que se estava aguardando entendimento entre o empreendedor e o Departamento de Estradas e Rodagem do Paraná para solução dos problemas de acesso rodoviário ao porto, pois consta no processo a negativa do DER/PR ao acesso pretendido pelo empreendedor. Não havia sido emitido pelo Instituto Ambiental do Paraná- IAP a anuência ao projeto quanto às Unidades de Conservação Estaduais próximas ao empreendimento.
- 03/09/2009- Ofício nº 306/2009- CGTMO/DILIC/IBAMA encaminhado à Prefeitura de Pontal informando a necessidade de manifestação com relação ao empreendimento, devido a existência das Unidades de Conservação Municipais: Parque Municipal Manguezal do Rio Perequê e Parque Municipal da Restinga, a menos de 10 Km da localização prevista para o empreendimento.

Fis. 1080
 Proc. 733505
 CGTMO/DILIC/IBAMA

1233
 733505

HIS: 2032
 Proc: 7335/05
 Rubr: [assinatura]

- 03/09/2009- Ofício nº 307/2009- CGTMO/DILIC/IBAMA encaminhado ao IAP informando a necessidade de manifestação com relação ao empreendimento, devido a existência das Unidades de Conservação Estaduais: Estação Ecológica da Ilha do Mel e Parque Estadual da Ilha do Mel, a menos de 10 Km da localização prevista para o empreendimento.
- 03/09/2009- Ofício nº 308/2009- CGTMO/DILIC/IBAMA ao Departamento de Estradas e Rodagem do Paraná- DER/PR solicitando avaliação por parte deste Departamento quanto às condições de suporte estrutural do acesso terrestre do empreendimento (rodovias PR-412 e PR-407), analisando as propostas de ampliação da capacidade dessas rodovias.
- 10/09/2009- Ofício nº 923/2009- COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA encaminhado ao empreendedor informando a situação atual do processo, bem como comunicando a necessidade das manifestações positivas do IPHAN e SPU ao empreendimento.
- 16/09/2009- Em resposta ao Ofício supracitado o empreendedor encaminha Termo de Anuência Prévia da Prefeitura de Pontal do Paraná, relativo às Unidades de Conservação Municipais denominadas Parque Natural Municipal da Restinga e do Mangue; bem como a manifestação positiva da 10ª Superintendência Regional- IPHAN/PR. Foi informado que o processo para a obtenção da Autorização para Ocupação de Águas Públicas junto ao SPU encontrava-se em andamento.
- 02/10/2009- Ofício nº 344/2009- CGTMO/DILIC/IBAMA encaminhado à Prefeitura Municipal de Pontal reiterando o Ofício nº 306/2009- CGTMO/DILIC/IBAMA.
- 02/10/2009- Ofício nº 345/2009- CGTMO/DILIC/IBAMA encaminhado ao DER/PR reiterando o Ofício nº 308/2009- CGTMO/DILIC/IBAMA.
- 02/10/2009- Ofício nº 343/2009- CGTMO/DILIC/IBAMA encaminhado ao IAP reiterando o Ofício nº 307/2009- CGTMO/DILIC/IBAMA.
- 29/10/2009- Memorando nº 669/2009- DILIC/IBAMA encaminhando à PROGE do Ibama consulta acerca do prazo que a DILIC deve aguardar a anuência do IAP sobre a interferência do Porto Pontal em Unidades de Conservação Estaduais.

DESCRIÇÃO DO EMPREENDIMENTO

O Porto Pontal, ou Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná (TCPP), como denominado no EIA, possui objetivos relacionados ao atendimento da expansão do comércio marítimo internacional, principalmente da movimentação de contêineres. Há indicativo ainda de saturação da capacidade operacional de ocupação do cais e movimentação de cargas dos terminais atualmente existentes na Baía de Paranaguá, como o próprio Terminal de Contêineres de Paranaguá, e assim o empreendimento proposto apresentar-se-ia como alternativa a estes terminais, podendo ser um fator de redução dos custos dos serviços de movimentação portuária. Além disso, o recebimento e distribuição de contêineres para outros portos (*hub port*) está previsto como uma possibilidade dentro do rol de serviços a serem prestados pelo terminal.

No EIA, o projeto do empreendimento é composto por “estruturas de acostagem, áreas de armazenagem descobertas (pátios) e vias internas, armazéns e estruturas administrativas e de apoio às operações”. Segundo os dados retirados do EIA, no item “Caracterização do Empreendimento”, podem ser apresentadas a seguir as principais características técnicas-descritivas previstas para o Porto Portal:

Partes integrantes do Projeto	Características técnicas principais
Área total do conjunto portuário	Área total de 486.065,5 m², incluindo parte terrestre e cais de acostagem. Parte terrestre: composta de 450.065,50 m², com duas áreas de 12.000 m² de armazéns cobertos, 12.166,79 m² de prédios administrativos e 413.898,71 m² de áreas de armazenagem descobertas e vias internas.
Cais de acostagem	Comprimento total de 01 km e largura de 36 m, com 03 berços de

	atracação, e com alinhamento paralelo ao Canal da Galheta.
Aterro de retaguarda	Aterro em área marinha localizada entre a área terrestre atualmente existente e a linha de cais projetado de 204.644 m ² (20,4 hectares), com volume máximo de 1.655.701 m ³
Terraplanagem	Movimentação de solo na área atual de 68.200 m ³ (camada superficial do solo)
Pátios de armazenagem	Capacidade de 86.816 contêineres de carga geral, 1.944 contêineres de "reefers"/cargas refrigeradas e 2.016 contêineres de cargas perigosas, com pavimentação em concreto (placas e blocos), localizados em áreas terrestre a serem ocupadas e parcialmente em aterro de área marinha, com utilização dos sedimentos oriundos da dragagem da área de acostagem.
Estruturas administrativas	Com centro administrativo com previsão atual de 2000 m ² e quatro pavimentos, refeitórios/vestiários, estacionamento e ambulatório.
Estruturas de apoio às operações portuárias	Com guaritas/portões de acesso, vias externas com pavimentação em CBUQ, instalações para manutenção de máquinas/equipamentos, e estrutura para brigada de emergência.
Dragagem da área de acostagem	Cota atual de 09 m de profundidade, com dragagem prevista para a cota de 16 m de profundidade na área de acostagem (volume máximo calculado de 1.580.322 m ³ de sedimentos).
Cargas previstas	Contêineres com cargas diversas, incluindo cargas refrigeradas, produtos perigosos (neste caso com área específica com prevenção de incêndios e vazamentos), cargas unitizadas (não transportadas em contêineres), e outras. Obs.: a descrição dos produtos não lista a movimentação de granéis sólidos e líquidos.
Canteiro de obras	No local do empreendimento (antiga CBC Mitsubishi para montagem de equipamentos / plataformas de petróleo), usando área com cais provisório já implantado. Inclui instalações administrativa e funcionais, estruturas de manutenção, áreas de apoio às obras incluindo centrais de concreto e formas/armação, depósitos de cimento/agregados, depósitos de estacas e pré-moldados, além de instalações de armazenagem de óleos e combustíveis.
Materiais de empréstimo	jazidas comerciais (pedra britada, rochas e areia) em volume total de 250.000 m ³ .

Apesar de no requerimento de licenciamento, na descrição dos produtos, não serem apresentados os granéis sólidos e líquidos como possibilidade de carga, no item "Áreas e projetos de expansão" é apresentada a possibilidade do Porto Pontal movimentar esse tipo de carga caso haja saturação do Porto Paranaguá e a construção de um ramal ferroviário até a região do terminal, o que não é cogitado a curto e a médio prazo.

Na descrição da área de acostagem foram inseridas informações sobre a elevação de +04 m (em relação ao nível de redução / DHN) da plataforma do cais de atracação, em concreto inclusive na pavimentação de sua superfície, sendo ainda realizada a contenção do aterro da retaguarda através de enrocamento e muro de contenção de concreto armado em sua parte superior. Na parte inferior do cais são projetadas camadas de rochas graduadas como medidas de proteção de erosão marinha e anteparo da propulsão dos navios.

No item sobre equipamentos portuários para movimentação de contêineres, são listados guindastes específicos tipo portêineres, com bitola de 30,48 m, deslocados por meio de trilhos, e suportados por vigas da própria estrutura dos cais de acostagem. Nesse cais haverá cabeços de atracação e amarração de navios a cada 18 m, além de defensas mistas metálicas e de borracha.

A Ponta do Poço, local pretendido para a instalação do terminal portuário, possui vantagens quanto ao acesso marítimo, em vista da localização no trecho inicial da baía de Paranaguá, que diminui as distâncias percorridas pelos navios, como em frente ao Canal da Galheta, que já apresenta-se como canal de acesso à baía e já é utilizado pelos demais portos. Existe ainda a previsão de dragagem de manutenção – em andamento pela APPA / Administração dos Portos de Paranaguá e de Antonina – e também de aprofundamento – prevista e em licenciamento neste IBAMA. Adicionalmente, a região oferece grandes profundidades no local contíguo à área do porto, permitindo a atracação de navios de elevado calado.

De acordo com o item “Alternativas locais no litoral paranaense”, o “principal problema atual da implantação de um porto em Ponta do Poço (local do empreendimento) refere-se ao precário acesso rodoviário, que precisará ser significativamente melhorado ou substituído por novo acesso para atender satisfatoriamente o porto e não causar impactos socioeconômicos graves”. As condições atualmente existentes para o acesso terrestre ao terminal portuário referem-se às seguintes rodovias:

Rodovia	Trecho	Extensão	Situação Atual
BR-277 (federal)	Curitiba/PR – Paranaguá/PR	80 km	Trecho pavimentado e duplicado
PR-407 (estadual)	Paranaguá/PR – Pontal do Paraná/PR (entroncamento PR-412)	18 km	Trecho pavimentado em pista simples
PR-412 (estadual)	Pontal do Paraná/PR (entroncamento PR-407) – Zona Industrial Portuária / Ponta do Poço	20 km	Trecho pavimentado em pista simples (em área urbana)

As rodovias BR-277 e PR-407 são concessionadas pelo Governo do Estado do Paraná para a empresa ECOVIA. Segundo o EIA, em entrevista aos técnicos da Secretaria Estadual de Transporte e da Concessionária ECOVIA, as duas principais limitações da PR-407 são a pista simples, que se torna insuficiente em épocas de alta temporada devido ao elevado fluxo de turistas/veranistas, e o fato de atravessar um trecho urbano em Paranaguá, o que contribui para a baixa fluidez do trânsito na região.

Existe o Programa de Exploração Rodoviária assinado em ocasião do contrato de concessão, que prevê a duplicação da PR-407 a ser realizada pela ECOVIA. De acordo com o EIA, em maio de 2008 a duplicação da PR-407 e a construção de um contorno que evite passar pelo bairro de Paranaguá estavam sendo discutidos entre as instituições envolvidas para decidir quem financiará e executará as obras. No entanto, o próprio EIA, considerando a entrevista aos técnicos da Secretaria Estadual de Transporte e da Concessionária ECOVIA, afirma que independente da sua duplicação, a PR-407 não tem estrutura adequada para o trânsito permanente de veículos de carga pesada. Ainda de acordo com os técnicos da ECOVIA, essa adequação estrutural não constitui parte dos compromissos firmados no contrato de concessão.

Corroborando com tal conclusão, a Secretaria Especial Para Assuntos Rodoviários do Paraná enviou o ofício DG/AP nº 111/2008, protocolado em 15/10/2008 na Superintendência Estadual do Paraná com nº 02017.006636/08-23, no qual afirma que “o início dos estudos e projetos para duplicação da Rodovia PR-407 a ser executada pela Concessionária ECOVIA está previsto para 2014 e tem por objetivo atender somente o tráfego de veranistas, turistas e dos moradores dos municípios do litoral paranaense.”

Dessa forma, considerando o exposto acima, conclui-se que para a instalação e operação do empreendimento, não basta apenas a duplicação e a construção de um contorno desviando da área urbana de Paranaguá. É necessária a ampliação e adequação estrutural da rodovia ou a construção de uma nova que atenda os veículos de carga pesada.

Já a PR-412, que liga a PR-407 ao local do empreendimento, passa por áreas urbanizadas, com grande fluxo de pedestres e bicicletas, tornando frequentes os acidentes e congestionamentos. Atualmente, é a principal avenida de circulação urbana dos balneários da região. Além dessa situação, a PR-412 também não suportaria em sua estrutura atual a movimentação de veículos de carga pesada.

Neste sentido, o EIA conclui que a única opção para a PR-412 é a construção de uma nova via paralela destinada principalmente ao fluxo de veículos de carga pesada.

No sentido de resolver os problemas inerentes ao acesso terrestre ao terminal, o EIA apresenta propostas já elaboradas pela Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná (como a Lei Municipal 642/2006, Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Pontal do Paraná e Plano Viário Municipal e Corredor Viário Industrial Oeste, e ainda o Decreto Municipal 2809/2008). Tais documentos e atos normativos realizados/contratados pela Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná visam a efetivação do planejamento e posterior construção da Via Arterial 1 (chamada também de Corredor Viário Industrial Oeste Municipal de Pontal do Paraná), de forma a estabelecer-se de forma paralela à rodovia PR-412, atuando como via alternativa à essa rodovia, e interligando a rodovia PR-407 ao Terminal Portuário.

Em relação ao Corredor Viário Industrial Oeste, foi aberto o processo nº 02001.009701/2009-78 nesta DILIC/IBAMA no dia 23/09/2009, cujo interessado é a Prefeitura Municipal do Pontal do Paraná, visando o licenciamento ambiental do empreendimento rodoviário. Atualmente o processo encontra-se na fase de definição do Termo de Referência. Como já foi explicado anteriormente, a construção dessa rodovia é fundamental para o fluxo de caminhões que irão atender o Porto Pontal.

O EIA demonstra um fluxo de veículos de carga de 185.380 viagens de caminhão carregados com contêineres somente para o 1º ano de operação, o que equivale a 508 viagens por dia ou trânsito de 21 caminhões por hora. Neste volume de transportes estão considerados um quantitativo de 149.500 contêineres transportados em direção ao terminal, mais um total de 35.880 viagens de retorno de contêineres vazios. Deve-se ressaltar que são projetados aumentos significativos na movimentação de contêineres, chegando a 337.239 unidades no 11º ano de operação.

Segundo o EIA, o navio-tipo de projeto demanda um calado máximo de 12,1 m, dispensando a realização de dragagem de aprofundamento entre o Canal da Galheta e as áreas de manobra (bacia de evolução), que já possui profundidades de 12,9 a 24 m. Deve-se ressaltar que o calado máximo estipulado leva em consideração 69% dos contêineres cheios em um navio do tipo *Post-Panamax*, situação considerada normal no Porto de Paranaguá. No entanto, no item "Porte das embarcações" é apresentado um calado máximo de 14,50 m com o navio cheio, ou seja, um navio com esse calado e totalmente carregado não poderia ser atendido pelas condições atuais de calado no Canal da Galheta.

Dessa forma, deve-se solicitar maiores esclarecimentos ao empreendedor em relação à compatibilização entre o calado máximo disponível na bacia de evolução com a previsão da demanda de navios do tipo *Post-Panamax* com mais de 69% de contêineres cheios (e o seu respectivo calado máximo). Caso não seja atendido, o Porto Pontal estaria restrito a receber navios do tipo *Post-Panamax* com no máximo 69% dos contêineres cheios. Ainda com relação ao calado máximo disponível entre o Canal da Galheta e o cais (sugerido em 12,9 m), deve-se verificar a possível contradição existente no item "Alternativas locacionais" onde é apresentado que um dos fatores determinantes para a escolha da Baía de Paranaguá para abrigar o Porto Pontal é a sua capacidade de receber navios com calado de até 16 m.

Já a área de acostagem (cais), no local projetado, possui 07 a 12 m de profundidade, sendo prevista a dragagem para aprofundamento para 16 m, com uma retirada de 1.580.322 m³ de sedimentos (incluindo taxas de variação/tolerância na execução dos serviços), numa área calculada de 250.000 m² (com 01 km de comprimento de cais por 250 m de largura). No entanto, não ficou claro o motivo para a dragagem de aprofundamento até a cota de 16 m, sendo que o calado máximo disponível na bacia de evolução é de 12,9 m.

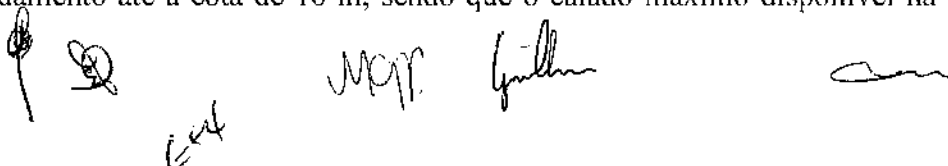
Handwritten signatures and initials, including 'E-14', 'MPP', and others.



Figura 1: localização do porto proposto, com indicação do canal de acesso (Canal da Galheta) e Ilha do Mel, contraposta ao empreendimento.
 Obs.: Fonte da imagem: <http://earth.google.com>

As plantas/croquis apresentados indicam a execução de aterro de retaguarda (até a cota +4 m) em área marinha localizada entre a área terrestre atualmente existente e a linha de cais projetado de 204.644 m² (20,4 hectares), com volume máximo demandado de 1.655.701 m³, que são adequados para dispor o material dragado. No entanto, considerando os valores mínimos de 1.065.357 m³ de aterro, haveria um excedente de sedimentos de 514.373 m³ (material dragado), para o qual o empreendedor propõe as seguintes alternativas: 1 - a execução de aterro de área marinha entre o contíguo pier da empresa Techint e o Porto Pontal, 2 - aterro de parte do pátio do terminal, 3 - realização de estocagem na área portuária para possíveis recomposição de aterros devido a recalques, 4 - uso na construção da Via Arterial 1 em conjunto com a Prefeitura Municipal.

É importante ressaltar que o armazenamento temporário do material dragado na área do empreendimento deve ser evitado, já que existe uma grande probabilidade desse material atingir os canais de drenagem e a água estuarina. Dessa forma, devem ser propostos os procedimentos e o local de destino final e imediato para este material. Para o material dragado ser disposto de forma definitiva em solo, deve ser observada a norma da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental – CETESB, “Estabelecimento de Valores Orientadores para Solos e Águas Subterrâneas no Estado de São Paulo”, de acordo com a CONAMA 344/04. Caso seja inviável a disposição final em solo, deve ser avaliada a possibilidade de descarte no oceano.

De acordo com o EIA, as características dos navios considerados no projeto do Porto Pontal são as seguintes:

Características dos navios	Berço 301	Berço 302 e 303
Comprimento (m)	334	300
Calado com navio carregado (m)	14,5	13,5
Capacidade de carga (TEU)	8200	4500

Já em relação à movimentação de contêineres, para 2011 são estimados 237.302 unidades, dos quais 63.033 estariam vazios, enquanto que em 2021 são previstos 661.252 contêineres, dos quais 198.000 estariam vazios. É importante ressaltar que 63% do total de contêineres previstos em 2011 seriam transportados por modal rodoviário. Essa porcentagem está prevista para cair a 51% em 2021 devido ao aumento da cabotagem. Com relação à projeção de fluxo de embarcações, são estimados 415 navios no ano de 2011, dos quais 17 teriam capacidade para transportar mais de 4.500 contêineres. Já para o ano de 2021, são previstos 1.160 navios, dos quais 154 seriam navios de maior capacidade.

De acordo com o EIA, o canteiro de obras do Porto do Pontal será implantado na mesma área das antigas instalações da empresa CBC/Mitsubishi, que eram utilizadas na construção de componentes de plataformas marítimas de exploração de petróleo. Serão necessárias a limpeza e a remoção da vegetação (1.644,5 m³ de madeira) e do horizonte superficial do solo (68.200 m³ de solo) e nivelamento. No entanto, não foram informados os procedimentos e os possíveis destinos destes materiais.

Assim como para o material dragado, o armazenamento temporário do material resultante da limpeza da vegetação e do horizonte superficial do solo na área do empreendimento deve ser evitado, já que existe uma grande probabilidade desse material atingir os canais de drenagem e a água estuarina. Dessa forma, devem ser propostos os procedimentos e o local de destino final e imediato para este material.

O sistema de abastecimento de água potável do porto será realizado a partir de um reservatório elevado de 300 m³ que receberá água diretamente da rede da SANEPAR. Já o esgoto será coletado e direcionado à uma Estação de Tratamento Compacta com Sistema Biológico e, posteriormente, o efluente tratado será lançado na baía de Paranaguá. Existe a possibilidade de no futuro o sistema de esgoto do Porto Pontal ser conectado ao interceptor projetado pela SANEPAR. O sistema de drenagem pluvial, por sua vez, apresentará tratamento primário composto por gradçamento, caixa de areia e caixa de gordura antes do lançamento na baía. Outro ponto importante é que estão previstos reservatórios de contenção para o sistema de drenagem que poderão ser fechados em caso de suspeita de contaminação.

Conforme o cronograma de instalação do terminal são calculados 930 empregos diretos e indiretos em 2010, durante o 4º ano de obras (pico durante a fase de construção); chegando a 1.992 empregos em 2012 nas fases de operação e construção, e reduzindo à 1.982 empregos diretos e indiretos a partir de 2013.

ANÁLISE E CONSIDERAÇÕES SOBRE O ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL

Alternativas Técnicas e Locacionais

Como alternativas locacionais, o EIA avalia a possibilidade de implantação do Porto Pontal na baía de Guaratuba, na baía das Laranjeiras, na baía dos Pinheiros, em mar aberto, Ilha das Pedras, margem norte da baía de Paranaguá, setor entre Pontal do Sul e Paranaguá e Ilha do Mel. Todas essas áreas são descartadas devido ao estágio avançado de conservação ambiental ou devido ao difícil acesso terrestre. No entanto, a visualização dessas áreas ficou comprometida já que não foram apresentados mapas com as possíveis localizações do empreendimento, identificando os locais de preservação ambiental.

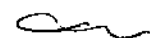
Foram também analisadas diversas áreas na baía de Paranaguá. Os locais avaliados e as suas respectivas restrições foram as seguintes: terminais dos Portos de Antonina e Ponta do Félix (calado máximo de apenas 7,8 m), distrito industrial de Paranaguá (área de preservação ambiental e grande volume de dragagem), área da APPA entre o terminal de inflamáveis e o Rio Emboguaçu (ocupações irregulares, calado máximo limitado), área a leste do cais público de Paranaguá (grande volume de dragagem, manguezais e ocupações irregulares) e Ponta do Poço em Pontal do Paraná.

A região de Ponta do Poço foi escolhida para a implantação do empreendimento devido, principalmente, a suas características hidrodinâmicas e ambientais, calado natural adequado, e pelo fato do Plano Diretor Municipal (PDM) já prever essa área como zona para a expansão portuária. Não foi apresentado, entretanto, o PDM e outros planos, como o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos do Paraná, que indiquem tal previsão.

Foram também abordadas três alternativas de *layout* das áreas de acostagem. Essas alternativas e suas respectivas restrições são as seguintes: píers às margens da linha de costa atual (grande volume de dragagem), plataforma lançada nas áreas de maior profundidade (dificuldade de execução, elevação dos custos e do risco de acidentes), e plataforma com aterro, que foi a solução proposta. É importante ressaltar que o *layout* com plataforma lançada no mar demandaria volume significativamente menor de dragagem, apesar do aumento dos custos de implantação e operação, enquanto que a solução proposta de aterro demandará um volume de dragagem de 1.580.322 m³ e de aterro (máximo) de 1.655.701 m³, provocando um aumento do impacto ambiental. Deve-se avaliar junto ao empreendedor e ao consultor ambiental qual o volume estimado de dragagem e o custo total da opção de plataforma lançada ao mar e o real custo/benefício ambiental de se adotar uma ou outra opção de *layout*.

Diagnóstico Ambiental

Meio Físico



FIS: 1073
Proc: 733505
Rubr: *[assinatura]*

~~FIS: 1296
Proc: 733505
Rubr: *[assinatura]*~~

FIS: 7085
Proc: 7335/05
Rubr: *[assinatura]*

Inicialmente, o estudo apresentou delimitação das áreas de influência do empreendimento para o meio físico, considerando:

- Área diretamente afetada (ADA): a faixa de acostagem, a área da infra-estrutura terrestre do porto, a área entre a faixa de acostagem e a infra-estrutura terrestre, o canal de acesso e a bacia de evolução. Para o componente ruído foi considerada uma faixa de 200 m ao redor das áreas supracitadas.
- Área de influência direta (AID): setor externo da baía de Paranaguá e parte terrestre (acesso entre o empreendimento e a PR-412, a entrada da PR-412 e a PR-407 entre o trevo de Praia de Leste e o trevo de acesso à BR-277. Para o componente ruído foi considerada uma faixa de 200 m ao redor vias supracitadas.
- Área de influência indireta (AII): bacia hidrográfica do complexo estuarino de Paranaguá, o próprio complexo e a plataforma interna próxima, até aproximadamente 10 km das desembocaduras do estuário e 20 m de profundidade. Para o componente ruído foi considerada uma faixa de 200 m ao redor das vias de acesso.

Analisando as descrições dos limites propostos para as três diferentes áreas de influência do meio físico, verificou-se que, aparentemente, esses limites foram estabelecidos de forma adequada. No entanto, os mapas apresentados não contêm as delimitações indicadas no texto, impedindo uma análise mais consistente dos dados apresentados.

Para a caracterização das condições ambientais da área de influência do empreendimento proposto, no que se refere ao meio físico, o estudo aborda temas relacionados aos aspectos de clima, qualidade do ar, geologia, geomorfologia, pedologia, hidrologia, hidrogeologia, ruídos, hidrodinâmica, além de qualidade das águas e dos sedimentos, a partir da utilização de dados bibliográficos e de incursões de campo.

No diagnóstico climatológico da região de inserção do empreendimento, foi apresentada uma abordagem acerca do padrão climático dominante, classificado como Pluvial Temperado (com clima sempre úmido e chuvas em todos os meses do ano), a partir da caracterização dos parâmetros meteorológicos temperatura do ar, umidade relativa do ar, precipitação, pressão atmosférica, velocidade e direção dos ventos. O comportamento do clima ao longo do ano é relativamente homogêneo em termos de umidade relativa do ar (bastante alta durante todo o ano – cerca de 80%). A temperatura também é relativamente constante e amena durante o ano: varia de 17°C em agosto a 28°C em janeiro e fevereiro. Em relação à pluviosidade, o estudo não apresenta dados históricos mensais, apenas anuais, comprometendo a interpretação dos dados climáticos. A série histórica de precipitações médias mensais é essencial para avaliação e validação do diagnóstico do meio biótico.

A área de influência diretamente afetada se caracteriza na parte emersa por um setor da planície costeira com cordões litorâneos. A costa onde será implantado o empreendimento pode ser dividida em dois setores: um estuarino a oeste da Ponta da Coroazinha e um com influência da desembocadura da baía de Paranaguá ao sul da ponta. Segundo o EIA, este último setor, que é dominado por correntes de maré e ondas, sofreu significativas modificações devido à construção de um canal de drenagem (Canal do DNOS) e de um píer transversal à costa (Pier da *Techint*). Tais estruturas provocaram uma aceleração do processo erosivo em direção à área do empreendimento, causando um intenso recuo da costa, que por sua vez iniciou a formação de uma planície arenosa intermaré.

Os perfis das sondagens geotécnicas (11 em terra e 3 no estuário) permitiram identificar três unidades a partir da profundidade de 7 m: uma espessa camada de areia (cerca de 19 m), uma camada de argila com espessura de 2 a 3 m e uma segunda camada de areia até o limite da sondagem (35,5 m). Nas áreas de maior profundidade (27 m), observa-se a camada de argila aflorando no fundo do estuário. Os resultados de granulometria demonstraram que os sedimentos da superfície são constituídos principalmente por areia fina. Próximo à costa predominam as areias muito finas e finas. A concentração de lama é maior no posto 6 (cerca de 37%), que provavelmente corresponde ao afloramento descrito acima.

Em relação aos recursos hídricos, foi realizada uma breve caracterização da rede hidrográfica da região. No entanto, não houve um detalhamento da área de influência direta do empreendimento, onde

[assinaturas]

deveriam ser apresentados em um mapa com escala adequada os principais cursos d'água do entorno do empreendimento (AID). Esse mapa, porém, foi apresentado na parte inicial do estudo.

Para a caracterização hidrogeológica, foi implantada uma rede de sete poços piezométricos e três poços de monitoramento da qualidade da água, em profundidades variando entre 3,18 m a 5,25 m. O aquífero local é do tipo livre, com características hidrogeológicas homogêneas e isotrópicas, e sua recarga ocorre, principalmente, com as precipitações pluviométricas. A partir do mapa potenciométrico gerado, evidencia-se que a descarga ocorre ao longo de toda a costa em direção ao mar. As linhas isopotenciais variam de 1 m nas proximidades da linha da praia a 2,6 m no limite com os terrenos vizinhos.

Para a determinação da qualidade da água subterrânea, foram avaliados diversos parâmetros físicos e químicos. As concentrações foram comparadas com os padrões estipulados pela CONAMA 357/05, no entanto, seria mais apropriado considerar os padrões da CONAMA 396/08, que dispõe sobre a classificação e diretrizes ambientais para o enquadramento, prevenção e controle da poluição das águas subterrâneas. De maneira geral, a água subterrânea apresenta-se com boa qualidade: a maioria dos parâmetros monitorados não foi nem detectada. Cabe observar que os parâmetros berílio, manganês, molibdênio e níquel foram monitorados com limites de detecção acima dos padrões preconizados pela CONAMA 396/08 (classe 3), indicando metodologia inadequada.

Os únicos parâmetros que apresentaram concentrações acima dos limites da referida legislação foram: fenóis totais, alumínio, tolueno e 1,1-dicloroetano (PM-2), 1,1-dicloroetano (PM-5) e fenóis totais, alumínio, manganês e 1,1-dicloroetano (PM-7). O estudo justifica que a contaminação de fenóis foi, possivelmente, proveniente de terrenos vizinhos, principalmente da Techint (situada a sudeste), a partir de atividades realizadas há algum tempo. Toda a avaliação foi realizada com base nos resultados apresentados pelo laboratório responsável pela análise (em anexo no EIA), já que o estudo, no capítulo de diagnóstico, apresentou os resultados de monitoramento de maneira muito simplificada. É importante ressaltar ainda que, de acordo com a CONAMA 396/08, os parâmetros sólidos totais dissolvidos, coliformes termotolerantes e nitrato devem ser obrigatoriamente monitorados, porém, os dois primeiros parâmetros não foram avaliados.

Com relação à qualidade da água do Complexo Estuarino de Paranaguá, o EIA apresenta alguns estudos secundários que caracterizam as regiões mediana e interna da baía como mesotrófica a eutrófica devido, principalmente, ao impacto antropogênico das cidades de Antonina e Paranaguá. No entanto, para os metais pesados e contaminantes orgânicos, o EIA diz que não existem estudos relevantes que permitam elaborar um diagnóstico do grau de contaminação.

Para a área diretamente afetada do empreendimento, foram realizadas duas campanhas de monitoramento (13/02/07 e 16/03/07). Na primeira campanha foram analisados 17 pontos para os seguintes parâmetros: salinidade, temperatura, pH, transparência da água, oxigênio dissolvido, nitrato, nitrito, nitrogênio amoniacal, fosfato, polifosfato e material particulado em suspensão. De maneira geral, o estuário se mostrou em boa qualidade, com níveis elevados de oxigênio dissolvido (acima de 6 mg/l), pH variando entre 7,1 e 7,8 e com baixa concentração de nutrientes, abaixo dos limites preconizados pela CONAMA 357/05. No entanto, para o parâmetro coliformes totais foram apresentados alguns dados secundários com valores bastante variáveis e sem a localização exata de onde ocorreram os monitoramentos. É importante que se faça um monitoramento de coliformes termotolerantes, segundo a CONAMA 357/05, uma vez que está previsto o lançamento de efluentes domésticos no estuário pelo terminal portuário. Deve-se destacar ainda que não foi apresentado o laudo laboratorial contendo os resultados desta campanha de fevereiro.

Na campanha de março, foram amostrados 10 pontos em três diferentes profundidades para vários contaminantes previstos na CONAMA 357/05. Os resultados foram apresentados em uma tabela contendo uma única concentração para cada parâmetro monitorado. Dessa forma, os resultados se mostraram coerentes apenas para aqueles que obtiveram uma única concentração para as 30 amostras, ou ficaram abaixo do limite de detecção para todas elas, o que aconteceu para a maioria. No entanto, a partir de uma exaustiva comparação com os laudos laboratoriais, foram constadas algumas incoerências, como por exemplo: (a) o cloro foi monitorado, várias amostras apresentaram concentrações acima do padrão, mas os resultados desse parâmetro não foram mostrados na tabela; (b) a amostra 10S obteve concentração de cobre acima do padrão, no entanto não foi apresentado na tabela; (c) cobre, mercúrio e zinco apresentaram limites de detecção acima dos respectivos padrões, indicando metodologia

Fis. 1084
Proc. 733505
Rubr. *[assinatura]*

~~Fis. 1257
Proc. 733505
Rubr. *[assinatura]*~~

~~Fis. 7086
Proc. 7335/05
Rubr. *[assinatura]*~~

inadequada; (c) outros parâmetros, como por exemplo, carbono orgânico total, óleos e graxas, TBTs, tolueno (que apresentou concentração acima do padrão no monitoramento das águas subterrâneas) não foram monitorados e (d) o EIA enquadrou o corpo d'água superficial da área de influência diretamente afetada como salobra classe 2. No entanto, de acordo com a CONAMA 357/05, nos locais de água salobra ou salina onde não houver enquadramento oficial devem ser considerados classe 1.

De acordo com o exposto acima, os resultados de qualidade de água do estuário devem ser reapresentados, considerando o enquadramento como classe 1 de águas salobras. Nesse caso, é importante atentar para que as concentrações dos limites de detecção não fiquem acima dos padrões estipulados pela legislação. Adicionalmente, devem ser reapresentados os resultados das 30 amostras para todos os parâmetros analisados, com uma clara identificação de cada uma delas, uma vez que nem todas as amostras apresentaram a mesma concentração para um determinado parâmetro. Por fim, devem ser considerados no monitoramento todos os parâmetros estipulados pela CONAMA 357/05, principalmente os relacionados aos compostos de petróleo (óleos e graxas, tolueno, fenóis totais, etc) e TBTs (devido ao fluxo de navios na região). Aqueles que não forem monitorados, devem ser justificados em relação aos usos do corpo d'água, e não somente em relação à dificuldade de análise.

O resultado da simulação hidrodinâmica para o período de sizígia permitiu identificar que o período de maré de vazante apresenta velocidades mais intensas que o período de enchente. Especificamente na área diretamente afetada pelo empreendimento, as velocidades são muito baixas, tanto no período de sizígia como, principalmente, no período de quadratura, gerando condições de deposição de sedimento na região. Existe apenas uma pequena possibilidade de erosão em uma região muito limitada no ponto de inflexão da linha da costa, ao norte do empreendimento. Já na região ao sul da Techint as velocidades se tornam mais intensas, indicando a existência de área mais propícia à erosão.

Em relação à caracterização da qualidade dos sedimentos, foram apresentadas as metodologias de análise para algumas dragagens já realizadas na região, no entanto, não foram mostrados os resultados dessas análises. Em atendimento à CONAMA 344/04, foi avaliada a qualidade dos sedimentos da área diretamente afetada pelo empreendimento. Apesar do EIA apresentar a localização de 30 pontos amostrados (Tabela 5.1.2), os resultados laboratoriais mostram os resultados de apenas 20 pontos. Esses resultados demonstraram que na grande maioria das amostras não foi detectada a presença de HPAs ou PCBs. Para esses dois tipos de compostos, a estação de coleta que obteve pior resultado foi a P9, mas, mesmo nesse caso, as concentrações de compostos individuais ou da somatória de HPAs (21,54 µg/kg) ou da somatória de PCBs (6,17 µg/kg) estiveram bem abaixo dos limites nível 1 (3000 µg/kg para HPAs e 22,7 µg/kg para PCBs) estipulados pela CONAMA 344/04.

Resultado semelhante foi encontrado para os metais e arsênio. As concentrações desses compostos em vários pontos de coleta estiveram abaixo do limite de detecção do método empregado na análise. Na amostra que foi possível identificar um determinado composto, este esteve sempre abaixo do limite do nível 1 preconizado pela legislação.

As concentrações de COT e nitrogênio total também estiveram bem abaixo do valor de alerta. Os resultados de fósforo total devem ser revistos, já que no texto (seção 5.1.8.1.3) é dito que este parâmetro também ficou abaixo do valor de alerta, mas no gráfico (Figura 5.1.128) a sua concentração em algumas amostras ultrapassa esse mesmo valor. Deve-se verificar, portanto, se houve um erro de escala do gráfico ou de redação. Também não foi apresentado o laudo laboratorial para as análises de carbono orgânico total, nitrogênio Kjeldahl total e fósforo total.

Nesse estudo não foram realizadas análises do estrato sedimentar. De acordo com o EIA, a área é constituída de areia em quase toda a sua abrangência, dificultando a coleta de testemunhos. Além disso, em um estudo realizado em 2006, somente arsênio e níquel apresentaram concentrações superiores ao nível 1, mas em uma área restrita à contaminação proveniente das cidades de Paranaguá e Antonina. No entanto, deve-se destacar que as camadas subsuperficiais de sedimentos podem apresentar contaminação proveniente de fontes existentes no passado, mesmo que a qualidade dos sedimentos superficiais seja boa. Dessa forma, pede-se que sejam também realizadas a coleta e a avaliação da qualidade dos sedimentos de meio e de fundo da região, considerando a profundidade total estimada para a dragagem.

Com a finalidade de se verificar os níveis de ruído gerados na área de influência direta do empreendimento, foram realizadas duas campanhas de medição, cada uma com 2 amostragens com

[assinaturas]

duração de 1 minuto. A primeira campanha foi realizada no dia 18/03/07 (domingo) entre 18 e 19 horas em 5 pontos, enquanto que a segunda foi feita no dia 19/03/07 (segunda-feira) entre 10 e 12 horas em 9 locais. De maneira geral, observa-se um aumento da intensidade dos ruídos do local do empreendimento em direção aos centros urbanos, devido ao aumento de tráfego de veículos na região. Quando uma campanha é comparada com a outra, observa-se um crescimento da intensidade dos ruídos nas proximidades da área do empreendimento e diminuição dos ruídos na área urbana de domingo à noite para segunda-feira pela manhã.

Em relação à qualidade do ar, foi realizada uma única campanha de monitoramento entre os dias 28/04/07 e 04/05/07 apenas para o parâmetro PTS. A estação foi instalada no campus da UFPR em Pontal do Sul, numa região muito próxima à praia, sofrendo ação direta dos aerossóis marinhos e areia. A coleta foi realizada em dias com chuva fraca, o que reduz substancialmente o levantamento de particulados nas vias não pavimentadas. Dessa forma, o monitoramento da qualidade do ar deve ser revisto nos seguintes quesitos: (a) outras estações de monitoramento de PTS devem ser utilizadas, especialmente uma localizada na futura área do empreendimento e outra na via de acesso ao empreendimento, próxima de residências, e (b) realizar mais de uma campanha ao longo do ano, considerando principalmente períodos secos e com grande movimentação de veículos.

Meio biótico

Áreas de influência

O estudo de impacto ambiental referente a implantação de terminal portuário no município de Pontal do Paraná (TCPP) reservou parte de sua estrutura à apresentação de diagnóstico ambiental relativo ao meio biótico.

Inicialmente, o estudo apresentou delimitação das áreas de influência do empreendimento para o meio biótico, considerando:

- Área diretamente afetada (ADA): a parte terrestre do empreendimento em si, os fundos estuarinos, o corpo aquático adjacente às instalações do TCPP, além dos remanescentes de vegetação natural (restingas e brejos de intercordão).
- Área de influência direta (AID): área afetada pelas instalações físicas, setor externo da baía de Paranaguá (área afetada pelas manifestações conseqüentes da dragagem – setor cuhalino do estuário), e os sítios que receberão material dragado dos berços.
- Área de influência indireta (AII): complexo estuarino de Paranaguá e setores da plataforma interna a 10 Km a sul, e a norte até a desembocadura da baía de Paranaguá até a isóbata de 20m. Para flora, considerou todas as áreas de manguezais incluídas num raio de 14 Km, nos rios Perequê, Penedo, Maciel, Guaraguaçu, Almeidas e Correias, nas ilhas Cotinga, Rasa da cotinga, Papagaios, Mingu, Sucuriçu e da Ilha do Mel. No meio terrestre, considerou toda a extensão entre a rodovia PR-412 e rio Guaraguaçu, desde o local provável do empreendimento até a PR-407.

Analisando os mapas disponíveis no estudo, esta equipe conclui por apresentarem-se deficientes e dificultosos para as análises subseqüentes, dado o fato de não constarem delimitações específicas para as áreas de influência propostas para o meio biótico, não identificando de forma evidente as áreas de vegetação a serem contempladas no estudo (manguezais e remanescentes naturais de restinga e brejos), os limites definidos do complexo estuarino e os locais possivelmente afetados pelas plumas de dispersão provocadas pela dragagem. Sendo assim, sugere-se que os mapas sejam apresentados de forma mais clara e objetiva, uma vez que impedem uma análise mais consistente dos dados apresentados.

Flora

Os estudos de flora tiveram como objetivo descrever as comunidades vegetais existentes na área de influência do empreendimento, tanto na AII como na AID. O estudo foi realizado utilizando-se de dados secundários e primários.

A amostragem de dados primários foi realizada somente na AID do empreendimento. Foram implantadas 14 parcelas, sendo oito em restinga arbórea e seis em restinga arbustiva-arbórea. As

Fis. 1085	1238	Fis.: 2057
Proc. 733505	733505	Proc. 7335/05
Rubr.		Rubr.

dimensões das unidades amostrais foram de 10x5m (50m²) para restinga arbórea e de 5x5m (25m²) para restinga arbustiva-arbórea. Todas as parcelas tiveram suas coordenadas registradas no estudo.

Os parâmetros fitossociológicos considerados foram: frequência, densidade e dominância. Além desses parâmetros também foi calculado o índice de diversidade de Shannon e a estimativa do volume de madeira resultante da supressão da vegetação.

O empreendimento se insere no Bioma Mata Atlântica, sendo que de um modo geral, o nível de alteração das comunidades vegetais nativas, tanto na AII quanto na AID, é bastante elevado nas proximidades imediatas de aglomerados humanos e estradas, tendendo a reduzir-se à medida que se avança em sentido contrário. Desta forma grande parte da AII e uma porção da AID ainda apresentam comunidades vegetais nativas em bom estado de conservação.

A AII abrange diversas fisionomias vegetais, predominando a Floresta Ombrófila Densa de terras baixas. As formações Pioneiras tem grande importância na AII, considerando que grande parte da planície litorânea se caracteriza como ambiente jovem.

Dentre as formações pioneiras, destacam-se a de influência Marinha (Restinga), as de influência Flúvio-Marinha (Mangues) e as de influência Fluvial (várzeas, brejos de intercórdão e taboais, entre outros).

De acordo com o estudo, a composição florística da AID segue o mesmo padrão da AII, no entanto, na AID a existência de manguezais é inexpressiva e não ocorre a Floresta Ombrófila Densa de terras baixas. No que se refere à cobertura vegetal nativa, predominam as restingas arbóreas, as restingas arbustivas e os brejos de intercórdão. Existem ainda alguns trechos de restinga herbácea, já bastante alterados e uma pequena área de manguezal que foi totalmente suprimido, mas que se encontra atualmente em estado de brotação nas bases dos tocos. Essa área ocupa cerca de 600m² e deverá ser objeto de um programa de monitoramento da regeneração desta fisionomia.

Das incursões realizadas na ADA, bem como na região do entorno próximo, foi observado pelo estudo 337 espécies de plantas distribuídas em 83 famílias. Dentre as pteridófitas, foram listadas 32 espécies de 14 famílias. As angiospermas dicotiledôneas tiveram 204 espécies em 54 famílias. Para as monocotiledôneas 14 famílias representaram 100 espécies. Não foi apresentada no EIA a metodologia de levantamento destas espécies, nem o período de coleta de dados.

De acordo com o estudo, somente três espécies estão presentes em listas de ameaçadas de extinção: *Calyptanthes rubella*, *Pouteria beaurepairei* e *Rhipsalis eliptica*. Foram consideradas a Lista Vermelha de Plantas Ameaçadas de Extinção no Estado do Paraná (SEMA 1995), a lista Oficial da Flora Ameaçada de Extinção do Brasil (IBAMA 1992) e a IUCN Red List of Threatened Species (IUCN 2006). Não foi considerado, entretanto, no estudo a Instrução Normativa nº 06, de 2008 do MMA, que reconhece as espécies da flora brasileira ameaçadas de extinção. Essa lista deverá ser considerada, visto a presença de indivíduos ameaçados e não contemplados como *Euterpe edulis*.

No estudo ainda são elencadas as espécies de uso medicinal ou de interesse econômico. Para uso medicinal destacam-se a aroeira (*Schinus terebinthifolius*), macela (*Achyrocline satureoides*), guaco (*Mikania* spp), erva-baleeira (*Cordia verbenaceae*), guanandi (*Calophyllum brasiliense*) e sete-sangrias (*Cuphea carthagenensis*) dentre outras. Para as espécies de uso econômico destacam-se o guanandi (*C. brasiliense*) e a caxeta (*Tabebuia cassinoides*) de uso madeireiro; a camarinha (*Gaylussacia brasiliensis*), araçá (*Psidium cattleianum*), o palmitreiro (*Euterpe edulis*) e o tucum (*Bactris setosa*) de uso alimentício; a samambaia-preta (*Rumohra adiantiformis*), o olho-de-cabra (*Ormosia arborea*), a guaricana (*Geonoma schottiana*) e o imbé (*Philodendron* spp) usados como matéria prima em artesanatos.

Além dessas espécies, foi considerado no estudo a presença de espécies exóticas invasoras. Dentre elas, destacam-se a dracena (*Dracaena fragrans*), limoeiro (*Citrus limon*), mangueira (*Mangifera indica*), guapê (*Syzygium cumini*), goiabeira (*Psidium guajava*), sete-copas (*Terminalia catappa*), braquiária (*Brachiaria mutica*), capim-gordura (*Melinis minutiflora*) e capim-colônião (*Panicum maximum*).

Como resultado da fitossociologia das espécies encontradas nas comunidades de restinga arbórea, verifica-se a presença de 25 espécies divididas em 17 famílias, sendo as com maior IVI a *Ocotea pulchella*, *Ilex theezans*, *Tapirira guianensis*, *Ternstroemia brasiliensis* e *Ilex pseudobuxus*.

Para as áreas de fruticeto, foram encontradas 13 espécies divididas em 10 famílias, sendo as com maior IVI a *Ternstroemia brasiliensis*, *Ocotea pulchella*, *Andira antheimia*, *Ilex pseudobuxus*, e *Ilex theezans*. Para ambas as fitofisionomias não foram encontradas espécies ameaçadas de extinção.

No que se refere à riqueza e diversidade, ambas as fitofisionomias apresentaram valores relativamente baixos, tratando-se de formações pioneiras.

A seguir é apresentado um quadro do uso atual do solo e cobertura vegetal na AID do empreendimento:

Classe	Área (ha)	%
Áreas antropizadas	14,1	37,8
Floresta (restinga arbórea)	12,8	34,3
Campos (restinga herbácea e brejos)	6,9	18,5
Fruticeto (restinga arbustiva)	3,5	9,4
Total	37,4	100,0

No estudo foi considerado que toda a AID se encontra inserida em APP, considerando a faixa de restinga medidos a partir da linha de preamar, os brejos de intercórdão, afloramentos de lençol freático e a pequena área de manguezal. Deverá ser proposto um programa de compensação às intervenções em APP, de acordo com a Resolução CONAMA 369/06.

De acordo com o estudo, as unidades de conservação mais próximas da AID são: o Parque Municipal Natural do Manguezal do Rio Perequê (2,1km a sudeste), o Parque Municipal da Restinga (3,1km a sudeste), a Estação Ecológica da Ilha do Mel (3,1km a nordeste) e o Parque Estadual Ilha do Mel (5,1km a leste). Devido ao empreendimento estar inserido na zona de amortecimento destas Unidade de Conservação, os órgãos gestores destas UC's deverão ser ouvidos no processo de licenciamento, sendo a emissão da Licença Prévia vinculada a anuência destes órgãos.

Fauna

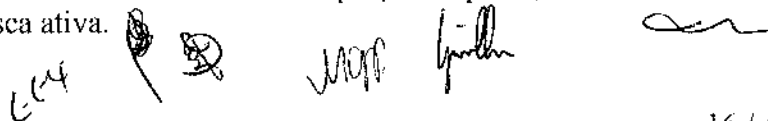
Vertebrados terrestres

O estudo informou que a metodologia utilizada baseou-se em dados primários e secundários, incluindo entrevistas com moradores da região. A coleta de dados primários ocorreu pela permanência integral da equipe de técnicos por 21 dias ao longo dos meses de janeiro e fevereiro de 2007, distribuídos em 7 dias em cada área de influência (ADA, AID e AII), do amanhecer ao entardecer. Como se pôde observar o estudo não avaliou os grupos faunísticos em termos de sazonalidade.

Para herpetofauna foram utilizadas armadilhas de interceptação e queda, com 4 grupos de 3 baldes de 30 litros em cada área, totalizando 12 baldes em cada área de influência. Os baldes distaram entre si 5m, formando "V". A lona que interligou as armadilhas possuiu 50 cm de altura. A permanência das armadilhas foi de 7 dias em cada área de influência (4 na primeira campanha e 3 na segunda), com intervalo de 3 semanas entre as campanhas. Foi informado também que as armadilhas foram revisadas no final da tarde e no início da manhã. Além deste métodos, foi informado que buscou-se registrar animais a pé, por observação direta, inclusive na ADA e AID, em caminhadas noturnas.

Para ornitofauna foram feitas amostragens na ADA e AID, utilizando censos por transectos na praia para comunidades do entre-marés percorrendo 500m, sendo o esforço de 9 amostragens na ADA e 8 na AID; e censos por ponto fixo ou de escuta no ambiente de floresta, com duração de 10 minutos e distância de 150m entre os pontos, com 30 pontos de amostragem para cada área de influência. O horário foi do amanhecer até as 10h. Foi realizado também amostragem por rede de neblina e anilhamento, tendo sido utilizadas 7 redes por 7 dias, totalizando o esforço de 392h/rede. Também foi informado ter havido observações naturalísticas durante a permanência na área.

Para mastofauna também foi utilizada armadilhas de interceptação e queda, além de caminhadas efetuadas a pé em trilhas e mata com busca ativa.

ELM


FIS 1076
Proc 733505
Rubr:

~~1295~~
~~733505~~

~~Ns.: 2038~~
~~Proc: 7335/05~~
~~Rubr:~~

Após analisar a metodologia proposta para amostragem de vertebrados terrestres, inúmeras lacunas podem ser apontadas. Quanto a escolha das metodologias conclui-se serem adequadas aos grupos propostos e às fitofisionomias em questão (floresta e praia). Entretanto, não são informados os dias exatos de permanência da equipe em cada área e nem mesmo o intervalo de horário em que as amostragens ocorreram, fato relevante tratando-se da amostragem de indivíduos que possuem uma ampla variedade de hábitos, variando de noturnos a diurnos. Quanto aos registros noturnos citados, o estudo não apresenta informações claras com relação à metodologia, os dias, localização e duração dos mesmos. Deve-se, pois, informar estes dados, bem como o desenho amostral utilizado para fins de garantia da aleatorização dos resultados e representatividade das amostras. Para a metodologia de armadilhas de interceptação e queda, sugere-se que a distância mínima entre os baldes em futuras amostragens seja de 10m. Para a metodologia de armadilhas de interceptação e queda, é necessário apresentar localização georreferenciada dos pontos de disposição das armadilhas, visando posteriores monitoramentos e/ou necessidade de repetição da amostragem.

Para ornitofauna verifica-se a necessidade de amostragens noturnas na região da AID e que a localização georreferenciada dos transectos e distribuição dos pontos do censo por ponto fixo sejam apresentados. Sugere-se também que as amostragens sejam repetidas no entardecer, período de grande atividade de algumas aves também. Quanto às redes de neblina, não foram apresentados dados sobre tamanho das redes utilizadas, número de horas que as redes ficaram abertas, distribuição e frequência de vistoria das mesmas. Também não ficou claro para esta equipe o cálculo efetuado para obter um esforço de 392 h/rede, necessitando de maiores esclarecimentos. Em razão do anilhamento das aves coletadas, deverá ser apresentada a Autorização de Anilhamento emitida pelo Centro Nacional de Pesquisa para Conservação das Aves Silvestres- CEMAVE/ICMBio.

Quanto à observação direta efetuada para o grupo de mastofauna, poucas informações foram dadas a respeito, não apresentando área amostrada, duração das caminhadas e período do dia em que ocorreram. De acordo com o estudo, os exemplares coletados de mastofauna e herpetofauna foram identificados, fotografados e soltos, não tendo ocorrido marcação destes.

Nos resultados apresentados, para a AII, os dados disponíveis foram da APA de Guaraqueçaba, e estes apontaram as aves como grupo mais rico. Foi citado que entre os anfíbios foram encontradas 37 espécies, que representam 70% do total registrado para todo o Estado. Em relação aos répteis, o número de espécies chega a 50, o que corresponde a 32,47% do registrado no Estado. Para as aves, as 341 espécies citadas para a área da APA representa 45% do total do Estado e os mamíferos conta com aproximadamente 70 espécies, representando 39,77% do total estadual.

Para os anfíbios foi constatada a ocorrência de 6 espécies na AID e ADA, sendo que em estudos realizados em 2006 identificaram pelo menos 18 espécies de ocorrência certa para estas regiões. Neste sentido, o próprio EIA reconhece "o baixo esforço amostral para a coleta de dados primários, fato que prejudica avaliações mais refinadas (...)". Foi apresentada lista destas espécies, e concluiu-se que a AII obteve o maior índice de captura e número de espécies, seguido da AID e então ADA (total foram 256). A espécie *Leptodactylus ocellatus* foi apontada como a mais frequente, principalmente na AID, com 111 capturas (43,36%), seguida de *Chaunus crucifer* (na AII) e *Elachistocleis ovalis* sendo característica da ADA. Nesta parte do estudo, ressalta-se que não foi apresentada curva de esforço amostral ou dados sobre abundância, não separando os dados brutos por área de influência. Também não foram mencionados dados de indicação das espécies raras, endêmicas, ameaçadas de extinção, caçadas pela população local, migratórias e aquelas protegidas por legislação federal, estadual e municipal, dados provenientes de entrevistas, e além disso, muitas das referências apenas constam ao longo do texto, sem apresentação de informações relacionadas a elas.

Para o grupo dos répteis, o esforço amostral obtido por meio de observação direta apontou 4 espécies, tendo surgido mais 6 a partir de entrevistas e mais 24 consideradas como certas segundo bibliografia consultada, totalizando 34 espécies apresentadas em lista, incluindo o status de conservação. A partir desta análise, foi apontada apenas 1 espécie ameaçada, a falsa coral (*Oxyrhopus clathratus*). As espécies observadas são de ocorrência mais comum, sendo elas o lagarto teiú (*Tupinambis merianae*), observado em todas as áreas de influência, e a lagartixa (*Hemidactylus mabouia*), além de 2 espécies de cobras d'água (*Liophis sp.*, observada na ADA e AID) e *Helicops sp.*, atropelada na AII. O estudo menciona ainda informações obtidas por membros da equipe consultora que confirmam a ocorrência do jacaré-de-papo-amarelo (*Caiman latirostris*), bem como nas entrevistas,

porém, ressalta que a espécie não encontra-se no Livro vermelho da fauna ameaçada no Estado do Paraná. Outra espécie também registrada foi o cágado *Hidromedusa tectifera*, o qual foi encaminhado ao projeto PROAMAR/CEM/UFPR para reabilitação.

Após analisar os resultados referentes ao grupo dos répteis, observa-se que as 4 espécies registradas por meio de dados primários, como citado no estudo, foram obtidas por meio de observação direta, questionando-se então a apresentação dos dados referentes às armadilhas de interceptação e queda, não constantes nos resultados. Outro fato relevante seria a ausência completa de informações sobre as amostragens ocorridas no período noturno, o que supostamente pode ter afetado a qualidade final dos resultados, caso tenha sido executada de forma inadequada. Diante destes fatos, destaca-se a ausência de curva de esforço amostral também para este grupo, impossibilitando a análise da eficácia da amostragem realizada, além da ausência de informações sobre a localidade de ocorrência das espécies registradas. Ressalta-se também que as espécies foram comparadas apenas com a Lista de Espécies Ameaçadas do Estado do Paraná, não tendo havido comparação com a lista federal.

Para o grupo das aves, foram registrados nas 3 áreas por meio de censos 137 espécies, apresentadas em lista. A ADA foi a área com maior número de espécies e quantidade de indivíduos, tendo sido atribuído a isso a presença de área úmida em seus limites, a presença de espécies invasoras de gramíneas e florestas de restinga em regeneração. Pela primeira vez, foi apresentada curva de estabilização, tendo sido apresentada também contribuição quantitativa de cada uma das 15 espécies mais representativas das 3 áreas de influência. A presença de algumas espécies restritas a AII é atribuída a sua vegetação de restinga em estágio avançado de recuperação, analisado por diagrama de dispersão. Para as redes de neblina, utilizadas na ADA e AID, foram capturadas 216 aves entre 40 espécies, predominando o sabiá-coleira (*Turdus albicollis*) com 17,2 % do total. A taxa de capturas na AID foi 3x maior que na ADA e AID para redes de neblina, atribuído às áreas mais arbóreas da AID em comparação às áreas abertas da ADA. É interessante ressaltar informação cedida pelo estudo de que a região da Ilha do Mel vem sendo monitorada quanto ao seu uso por aves, segundo dados de 2007, e que os registros tem demonstrado ser esta área um local de intenso uso, principalmente por batuínas e maçaricos, enquanto que a praia do Poço abriga poucos indivíduos.

Ao analisar os resultados referentes à ornitofauna, observa-se que não foram mencionados dados sobre possíveis espécies ameaçadas de extinção e os pontos utilizados no levantamento por censo não foram georreferenciados. É relevante também observar que, especialmente para este grupo, a área pretendida para o empreendimento e seu entorno trata-se de área de grande diversidade, necessitando de estudos minuciosos a fim de compor fidedignamente sua estrutura. Durante nossa análise, não ficaram evidentes as informações provenientes de levantamentos bibliográficos, não tendo sido contempladas também a identificação de aves migratórias por meio de dados primários. Como não foram apresentados os dados brutos, bem como da forma como a curva do coletor foi apresentada não foi possível avaliar quanto a adequação da amostragem realizada, deverá ser apresentada a curva do coletor para todos os grupos faunísticos amostrados, devendo constar no eixo y, o número cumulativo de espécies registradas, e no eixo x, o número de unidades amostrais(dias). Sendo assim, esta equipe conclui como incompletas as informações disponíveis, sendo necessária a realização de levantamentos em período diferente do efetuado neste estudo, contemplando portanto a sazonalidade, especialmente na estação de inverno, dado o fato de que é este período o de maior ocorrência de aves migratórias e até mesmo residentes também. Cabe frisar que o próprio estudo reconhece que um maior esforço amostral realizado em outras estações permitiria contabilizar maior número de espécies, o que poderia contribuir para melhor estabilização da curva de esforço amostral apresentada: “ (...) é certo que um estudo com maior esforço amostral e contemplando todas as estações do ano se refletirá num número maior de espécies. Isso é particularmente relevante para estação do inverno, não incluída na presente avaliação”.

Quanto à mastofauna estudada, os resultados obtidos foram de 29 espécies de pequeno e médio porte e mais 20 espécies apontadas pela bibliografia como de ocorrência certa, totalizando 49 espécies, apresentadas em lista incluindo seu status de ameaça. Consta na lista o indivíduo conhecido como boto-cinza (*Sotalia guianensis*), devendo este ser desconsiderado por estar presente em uma lista de biota terrestre, e não aquática. Das espécies listadas, 9 apresentaram certo grau de ameaça, de acordo com o Livro vermelho da fauna ameaçada de extinção no Estado do Paraná, a saber: morcego (*Chiroderma doriae* - vulnerável), lontra (*Lontra longicaudus* - vulnerável), jaguatirica (*Leopardus pardalis* - vulnerável), gato-do-mato-pequeno (*Leopardus tigrinus* - vulnerável), gato-maracajá (*Leopardus wiedii*

Fis 1087
Proc. 733505
Ruhr

1300
733505

Fis.: 7083
Proc.: 7335/05
Ruhr

- vulnerável), puma (*Puma concolor* - vulnerável), o boto-cinza (*Sotalia guianensis* - insuficientemente conhecida), cateto (*Pecari tajacu* - vulnerável), e paca (*Agouti paca* - vulnerável). Dentre os indivíduos mais frequentes, destacou-se o mão-pelada (*Procyon cancrivorus*) e os gambás (*Didelphis aurita* e *D. Albiventris*), que não foram observados mas são de ocorrência certa. Para as armadilhas de interceptação e queda obtiveram-se 21 contatos, entre 4 espécies. A ADA foi a área mais rica, com 4 espécies e 13 indivíduos, enquanto que na AID registrou-se 5 indivíduos de 1 gênero e na AII 3 indivíduos de 2 espécies.

Para a análise dos resultados da mastofauna, destaca-se ausência novamente de curva de esforço amostral referente às armadilhas de interceptação e de georreferenciamento dos pontos de disposição das armadilhas. Solicita-se também que o empreendedor apresente as datas de coleta, bem como a autorização de captura, coleta e transporte que permitiu a realização das coletas mencionadas no estudo.

Plâncton

Para a comunidade planctônica, a metodologia de amostragem consistiu em levantamentos de dados secundários para a baía de Paranaguá em 20 anos e dados primários datados de fevereiro de 2007. Neste caso, foram utilizadas 7 estações fixas, no setor euhalino na AID e 2 na ADA. As profundidades avaliadas foram dispostas em uma tabela, variando de 2,7m a 32m, feita a amostragem em maré de vazante, enchente, baixa e cheia. Em todas as estações foram obtidos dados de temperatura, salinidade, oxigênio dissolvido, sólidos totais e pH. A zona eufótica foi determinada por meio de disco de Secchi. O plâncton foi coletado em subsuperfície e no fundo das estações, por bombeamento amostral. Para separação entre fito e zooplâncton foi utilizada redes com malhas de diferentes aberturas (50 micras para fitoplâncton e 200 micras para zooplâncton). Ambos os grupos foram conservados em formol para posterior identificação.

Para o fitoplâncton especificamente, foram consideradas as diatomáceas como grupo representativo por sua conhecida dominância na baía, tendo sido estas analisadas em 50 mL de amostra. Os pontos foram georeferenciados e a concentração de clorofila a também foi determinada.

Para o zooplâncton especificamente, foram utilizados 10 mL da amostra para contagem e identificação de holo e meroplâncton.

Os resultados apresentados para a AII foram provenientes exclusivamente de fontes secundárias. Quanto ao fitoplâncton da área, os dados bibliográficos utilizados reafirmam o predomínio de diatomáceas e dinoflagelados (especificamente para a baía de Paranaguá predominam cerca de 70% de diatomáceas), exemplificando com organismos como *Skeletonema costatum*, *Chaetoceros*, *Rhizosolenia*, *Leptocylindrus*, e as diatomáceas *Thalassionema nitzschioides* e *Nitzschia spp.* Dos gêneros bentônicos predominam *Navicula*, *Cocconeis*, e *Diploneis*. Os estudos mais recentes utilizados, que datam de 2005, apontam como espécies dominantes *Coscinodiscus wailesii*, *C. Granii*, *C. Jonesianus*, *C. Oculus iridis*, *Odontella sinensis*, *Thalassiosira subtilis*, *Cyclotella stylonum*, *Hemiaulus membranaceus*, *Palmeria hardmaniana*, *Ceratium furca*, com riqueza variando entre 53 e 84 espécies. Quanto ao zooplâncton da AII, os dados secundários confirmam a dominância de copépodos e larvas de invertebrados. Os estudos recentes utilizados na bibliografia deste EIA apontam riqueza entre 8 e 17 táxons, principalmente de copépodos, variando pouco sazonalmente. Para o meroplâncton, foi citado o domínio de larvas de poliquetas e decápodos, larvas de ostras com pico no verão e larvas de cirripédios. Também são relatados larvas de moluscos, com padrão de variação sazonal bem definido, larvas de peixes das famílias *Gobiidae*, *Sciaenidae* e *Engraulidae*.

Para os resultados referentes à ADA e AID, baseados também em dados primários, o fitoplâncton registrou 125 táxons em 52 gêneros nas estações de coleta. Foi apresentada lista de espécies de diatomáceas, e observou-se que muitas das espécies mais frequentes detectadas condisseram com as relatadas na bibliografia. A densidade variou de 20.000 a 100.000 células/L, com pico na estação 4 (Canal de Galheta - porção interna da AID). A densidade total apresentou-se menor na ADA em relação à AID e a riqueza variou de 22 a 80 espécies, com máximo na estação 1 (entrada do Canal de Galheta). O índice de diversidade apresentou-se maior nas estações 1 e 3. O zooplâncton na ADA e AID registrou 17 táxons e 23 espécies de holoplâncton, com o mesozooplâncton dominado por copépoda. A espécie mais abundante foi *Temora turbinata*, com densidade de 1.442 organismos/m³. Outros gêneros também são citados, como *Acartia*, *Euterpina*, *Paracalanus*, *Pseudodiaptomus*, *Oithona*, mas sem densidade específica, apenas por estação. Pelo gráfico, a densidade foi maior nas estações 2, 6 e 7, e a

MMP

1

1

1

riqueza variou de 16 a 23 espécies, sendo maior no fundo da estação 2 e semelhante nas outras e nos pontos de profundidade. O índice de diversidade de Shannon foi baixo, atingindo no máximo 1,08, na estação 7.

Após análise dos resultados apresentados conclui-se que os pontos selecionados para amostragem encontram-se pertinentes, assim como a metodologia utilizada. Entretanto, notou-se a ausência de correlação dos dados obtidos para a comunidade planctônica com os parâmetros físicos analisados nas mesmas estações, ressaltando sua importância para o entendimento da dinâmica da região. Ainda, esta equipe entende que a análise foi prejudicada pela falta dos dados brutos para cada ponto, os quais ajudariam a entender os parâmetros da comunidade fitoplanctônica da área. Nos dados secundários apresentados foram feitas diversas considerações sobre esta comunidade na AII, porém, as mesmas não foram comparadas aos dados obtidos, sendo que a caracterização do fitoplâncton do empreendimento consistiu basicamente em descrição de resultados. Cabe salientar também que não foram mencionadas informações sobre espécies de diatomáceas possivelmente tóxicas, tendo como exemplo o gênero *Pseudo-nitzschia*, apontado na lista de diatomáceas fornecida pelo estudo e reconhecidamente contendo espécies produtoras de toxinas. Dado o fato, faz-se necessária identificação de possíveis espécies tóxicas, inclusive para fins de monitoramentos futuros. Por fim, o gráfico de diversidade de Shannon está confundido no texto com o de densidade.

Com relação aos resultados do levantamento do zooplâncton, o estudo aponta que a densidade e riqueza refletem a proximidade com áreas costeiras adjacentes. Foi informado, no entanto, que o número de organismos coletados foi inferior ao coletado por outros trabalhos da região, assim como a diversidade calculada nas estações. Foi sugerido que a metodologia aplicada, de levantamento por bombeamento, pode ter influenciado nos resultados, visto que este método possui menor capacidade de filtração do que as redes de plâncton. Ressalta-se que novamente não foram apresentados os dados por ponto de coleta, que dificulta, assim como informado anteriormente, a análise por parte da equipe. Tendo em vista que foi detectado que o tipo de amostragem pode ter prejudicado o levantamento, o estudo deveria trazer maiores informações de dados secundários da Baía, como forma de complementar os dados levantados e propiciar uma caracterização mais ampla do zooplâncton da região.

Ictiofauna

Para a ictiofauna a amostragem baseou-se no levantamento de dados secundários entre agosto de 1998 e setembro de 2006 nas planícies de maré e infralitoral na AII, AID e ADA. Nas planícies de maré da ADA foi informado ter havido sazonalidade por meio de 2 arrastos mensais na preamar e baixa mar diurnas e baixa mar noturna, com maré de sizígia e quadratura. Foi utilizada rede picaré com dimensão de 30m x 2m e 0,5cm de malhagem, e saco com 2m de comprimento. Os arrastos foram feitos no sentido da corrente, paralelo à costa em áreas com 100m de extensão demarcadas e intervaladas 30m. Para ictiofauna demersal do infralitoral raso da ADA foi usada rede de porta com 8m de boca, 6,6m de ensacador, 1cm de malha e 2 portas de madeira com 70cm x 47cm, com 8Kg cada. Os peixes foram então acondicionados e levados para identificação e biometria.

Quanto a esta metodologia utilizada para ictiofauna, observa-se que não houve clareza quanto a forma de descrição da amostragem. Após exaustiva análise, interpretou-se que os 8 pontos assinalados em mapa específico foram provenientes do estudo realizado por Falcão *et al.* (2006), já que ao longo da apresentação dos resultados faz-se menção a estes pontos citando esta referência. Quanto aos pontos A1 e A2 no mapa, estes identificam os pontos de amostragem das planícies de maré da Ilha do Mel, estudadas por Fávoro (2004). Observa-se que o modo de redação apresentado dificultou o entendimento de como a amostragem ocorreu, e somente após variadas releituras foi possível chegar a uma conclusão a respeito, ressaltando-se então que não houve levantamento de dados primários na região.

Os resultados apresentados para a ictiofauna da AII apontaram que do total de coletas das planícies de maré e do infralitoral raso e dados secundários para o complexo estuarino de Paranaguá (dados de 2002 a 2006) foram registradas 158 espécies de 54 famílias, com total de 133.727 exemplares. Foi apresentada lista de espécies separadas por área de influência e abundância. As 15 espécies com frequência superior a 1% foram caracterizadas. Outros dados apresentados para as margens, provenientes dos arrastos com rede picaré apontaram captura de 108.555 peixes, com as espécies mais abundantes sendo *Atherinella brasiliensis* (22,47%), seguida de *Anchoa tricolor* (20,32%), *Pomadasys corvinaeformis* (10,16%), *Harengula clupeiola* (8,73%), etc, sendo as famílias

foram obtidas por pegador tipo Petit Ponar, sendo realizadas em tréplica para cada ponto e triadas em peneiras de 0,5 mm. Os seguintes parâmetros foram então calculados: número de táxons em cada estação (riqueza), densidade total e densidade dos 8 taxa mais abundantes. Todas as análises subseqüentes foram feitas com as 8 espécies mais abundantes, responsáveis por mais de 72% da amostra. Foi apresentado também índice de similaridade e análise de agrupamento das estações de coleta.

Para os indivíduos de fundo consolidado foram consideradas alterações apenas na biota epilítica, na ADA e AID. Considerou a amostragem em 3 estações na baía de Paranaguá, na porção euhalina (Ponto 1 – Encantadas, de frente para a Ilha da Galheta; Ponto 2 – Cais do empreendimento; Ponto 3 – após porto de Paranaguá, leste da ilha de Gererês). As amostragens foram realizadas em 3 profundidades (1, 3 e 8m), com auxílio de *quadrat* de 945 cm², por mergulho autônomo e foto aquática. Em cada profundidade foram retiradas 3 amostras por censo visual, com coleta destrutiva para confirmações taxonômica nos dias 23/02/2007 e 17/03/2007. As espécies dominantes foram aquelas com densidade maior que 20% da cobertura total.

Como conclusão a respeito da metodologia utilizada, opina-se que os mapas com identificação dos pontos foram consistentes, assim como a metodologia utilizada. Entretanto, pede-se que os pontos sejam georreferenciados. Sugere-se também que seja realizada integração dos dados obtidos para a comunidade bentônica com os dados de ictiofauna, com a finalidade de verificar as interações tróficas da região.

Os resultados apresentados para os bentos de fundo não consolidado para a AII basearam-se em dados bibliográficos, evidenciando que a riqueza de espécies é maior em áreas de marismas, por estabilização do substrato, predominando poliquetas. Na AID predominam fundos arenosos, sedimentos mais complexos, incorporando fragmentos vegetais de manguezais e restingas adjacentes. A fauna entre-marés é menos rica pela ausência de deposição de matéria orgânica e de planícies de marés que sustentam manguezais. A fauna do sublitoral, apresentou em estudos anteriores baixa diversidade, pela ausência de matéria orgânica e condições anóxicas em algumas ocasiões. Houve maior registro de poliquetas e de larvas de dípteros. Atribui essa baixa diversidade na área à perturbação antrópica, além de dragagens que ocorreram na região. Quanto aos dados primários, os resultados foram: 102 táxons, totalizando 1549 organismos. Predominaram anelídeos poliquetas, crustáceos tanaidáceos e anfípodes, e bivalves. Restringindo-se aos 8 táxons mais dominantes, destacou-se o poliqueta *Aedicira sp* e o crustáceo *Kalliapseudes schubarti*, os quais apresentaram diversidade moderada e distribuição heterogênea.

Quanto à comunidade bentônica de fundo consolidado, o estudo alega que os dados relacionados a este tema são escassos. Para a AII, os dados secundários apontam espécies distribuídas entre os grupos dos invertebrados, tunicados e algas. É apresentada lista de grupos taxonômicos epilíticos datada de 2002. Nas áreas do porto foi encontrada menor diversidade e maior porcentagem de cobertura morta, o que indica maior degradação. Estudos recentes também apontaram potenciais introduções, o que reforça a necessidade de monitoramento da água de lastro dos navios. Na AII os dados indicaram que a fauna é rica, diversa e tem grande importância ecológica regional, principalmente entre as isóbatas de 10 a 30m, com as comunidades de profundidade intermediária sendo as mais ricas. A bibliografia citou 63 espécies para a região, predominando cnidários, esponjas, ascídias, moluscos, crustáceos e poliquetas. Para a ADA e AID os dados primários obtidos registraram 48 espécies, com os crustáceos cirripédios *Chatamalus sp* e *Megabalanus sp* sendo dominantes a 1m no ponto 1 (Encantada). Nessa profundidade, nos pontos 2 e 3, dominou o molusco bivalve *Crassostrea sp*. Nas profundidades de 3 e 8m dominaram esponjas. Em relação à análise de similaridade, as amostras a 1m de profundidade nos 3 pontos foram as mais similares. A menor riqueza foi registrada no ponto 3 a 8m de profundidade (9 espécies), a maior (15 espécies) no ponto 2 a 3m, e a maior equitabilidade no ponto 2 a 8m.

Como conclusão aos resultados apresentados para a comunidade bentônica de fundo não consolidado, observa-se que foi relatado no estudo que houve grande alteração na distribuição e dominância dos bentos de fundo não consolidado entre 1994 e 2007, sendo mais rica e abundante atualmente. À isso atribui-se a redução de obras na área, desativação de canteiros e menor movimentação das embarcações. É interessante ressaltar que os impactos de um novo porto podem resultar novamente em mudanças de estruturação dessas comunidades e em novos impactos decorrentes de sedimentos em suspensão, uma vez que a maioria destes organismos são filtradores, deposição de matéria orgânica, contaminantes, etc.

15 1083
Proc 733505
Rubr. [assinatura]

1302
733505
[assinatura]

Hs.: 2101
Proc: 7335/05
Rubr: [assinatura]

Vertebrados aquáticos

Para este grupo taxonômico foram obtidos dados primários e secundários, inclusive com entrevistas com moradores da região. Para obtenção de dados primários a equipe permaneceu por 21 dias, sendo 7 em cada área de influência, entre janeiro e fevereiro de 2007, do amanhecer ao anoitecer. Também foi relatado que em algumas oportunidades foram feitos registros noturnos. Para répteis aquáticos foram utilizados dados bibliográficos, entrevistas com praticantes de mergulho e observações diretas na ADA e AID. Para aves marinhas foi realizado censo por ponto fixo na praia nas 3 áreas de influência, controlando uma área a frente de 300m. O censo durou 10 minutos, totalizando 124 amostras na ADA, 44 na AID e 40 na AII. Para mastofauna aquática também foi realizado censo por ponto fixo na praia, direcionado ao boto cinza (*Sotalia guianensis*).

Com relação às metodologias escolhidas, novamente como ocorreu para a amostragem de biota terrestre, não foram informados os dias exatos de permanência da equipe em cada área e nem mesmo o intervalo de horário em que as amostragens ocorreram. Também não é apresentado qualquer tipo de informação sobre a localização dos pontos onde as amostragens ocorreram. Quanto aos registros noturnos citados, o estudo não apresenta informações claras como os dias, localização e duração dos mesmos.

Os resultados foram divididos entre dois corpos aquosos: da baía e da plataforma rasa. Para a baía, as aves foram o grupo de maior riqueza. Relata que no canal de acesso ao porto de Paranaguá e Antonina são encontradas regularmente 13 espécies. Ênfase é dada para as gaivotas rapineiras (*Catharacta spp*), que se reproduzem em outras latitudes e migram para a região nos meses frios. A partir de uma lista de aves associadas ao canal e os meses de permanência sazonal das mesmas é possível notar que a maioria permanece a maior parte do ano, sendo os meses de inverno os com maior presença. A entrada sul da baía de Paranaguá é apontada como de intensa movimentação de aves, principalmente atobá (*Sula leucogaster*) e tesoureiro (*Fregata magnificens*). Este fato é atribuído ao arquipélago de Currais, com a maior colônia de aves marinhas da costa sul do Brasil. Para os censos por ponto fixo é relatado que nenhum avistamento de tartaruga-marinha ocorreu e que há alto índice de atobá (*S. Leucogaster*), relatando também a presença da garça azul (*Egretta caerulea*) e de boto cinza. A análise concluiu que o número de espécies foi maior na AID, que é uma área com formação vegetal em melhor estado. Vale ressaltar que a oeste e sudeste desta região há áreas perturbadas, o que torna esta área de grande importância na recuperação do local e manutenção do habitat.

Avaliação dos Impactos

Meio físico

No documento apresentado pelo empreendedor para subsidiar a avaliação da viabilidade ambiental do empreendimento foram listados 24 impactos ambientais para a fase de implantação do empreendimento (sendo apenas 1 positivo) e 10 impactos para a fase de operação (apenas 1 positivo), todos relacionados ao meio físico, a serem gerados a partir de diversas ações do empreendimento.

Dentre os impactos negativos identificados para a fase de implantação, 6 foram considerados de média magnitude, 1 foi avaliado como alta magnitude, enquanto os demais foram considerados de pequena magnitude. Os impactos identificados como média magnitude foram: (a) modificação da costa, (b) aterro e construção sobre a planície intermaré arenosa, praia estuarina e planície costeira, (c) remoção de sedimentos de fundo para aprofundamento dos berços e atracação por dragagem seguida de despejo no retroporto, (d) remoção da camada superficial do solo, (e) modificação das correntes e (f) redução da transparência das águas estuarinas durante as dragagens. O impacto classificado como alta magnitude foi o aumento do ruído na área de influência direta do empreendimento.

Já em relação aos impactos negativos apresentados para a fase de operação, 4 foram considerados de média magnitude: (a) remoção de sedimentos de fundo para manutenção dos berços de atracação, (b) contaminação das águas estuarinas por esgoto doméstico, (c) aumento do ruído ao longo das vias de acesso marítimo e (d) aumento da concentração de gases e partículas atmosféricas na ADA e AID. Outros 2 impactos foram considerados como alta magnitude: aumento de ruído na ADA e aumento de ruído ao longo das vias de acesso terrestre.

[assinaturas]

Para a análise relacionada às possíveis modificações da costa e das correntes, foi realizada uma nova série de modelagens computacionais considerando o terminal portuário implantado na área proposta. A partir dos resultados, observa-se que o campo hidrodinâmico não apresenta alterações significativas na ADA. De uma forma geral, o local onde será implantado o empreendimento possui forma côncava, de baixa energia, protegida do intenso fluxo que se desloca ao longo do eixo principal do estuário. Verifica-se a intensificação das correntes resultantes no extremo norte do aterro e ao longo da margem (possíveis pontos de erosão), e o decréscimo da velocidade na região entre o final do empreendimento e o píer da Techint, indicando uma área de deposição de sedimentos, possivelmente de aterramento natural (cerca de 35.000 m²). De acordo com o EIA, por ser uma área rasa, o assoreamento deve ocorrer de forma rápida e provavelmente a área será colonizada por vegetação de marismas e manguezais. É importante ressaltar que, além dos impactos ambientais inerentes ao aterro, deve-se verificar o grau de interferência e os possíveis conflitos de uso que tal aterramento poderá gerar às pretensões de utilização do píer da Techint.

Considerando o tipo de draga prevista no projeto e a granulometria dos sedimentos da região (areia fina), os resultados das plumas de sedimentos geradas durante a dragagem e aterramento da área do empreendimento demonstraram que a baixa energia das correntes permite que o volume de areia fina ressuspensa se disperse em uma área muito pequena. Para uma situação extrema, com sedimentos compostos por areia muito fina, grande parte permanece em suspensão e se dispersa em uma área maior, no entanto, as regiões que distam mais de 2.000 metros do ponto de lançamento apresentam concentrações da mesma ordem de que as observadas em condições naturais da região. De acordo com o EIA, estão previstas dragagens de manutenção, porém não foram estimados a taxa de assoreamento, a periodicidade, método de execução e os volumes.

Foi também realizada uma modelagem para verificar o impacto que 41 m³/d de esgoto tratado com fossa séptica poderiam causar às águas estuarinas da baía de Paranaguá. Como dados de entrada para o modelo foram atribuídos os valores médios dos parâmetros apresentados no diagnóstico da área de influência diretamente afetada. Foi atribuída a ausência de coliformes totais para o corpo receptor, o que é bastante improvável levando-se em conta os dados secundários apresentados na fase de diagnóstico do presente EIA. Outro questionamento é em relação às características dos campos hidrodinâmicos implementados. Foram avaliadas as marés de enchente e vazante, no entanto, não ficou claro se os campos eram estáticos ou dinâmicos (variáveis no tempo). Dessa forma, não foi possível inferir se foram consideradas características, como o estágio da maré (sizígia ou quadratura), que propiciam diferentes condições de dispersão. Com relação aos resultados, de acordo com o EIA, não ocorreram alterações perceptíveis para os parâmetros OD, clorofila a, e compostos nitrogenados, porém, esses resultados não foram apresentados. DBO e fósforo acusaram impacto negativo, mas de baixa magnitude, enquanto que os coliformes totais apresentaram significativo impacto sobre a qualidade da água do estuário, considerando águas salobras classe I (CONAMA 357/05).

Levando-se em conta os resultados apresentados, a vazão estimada de esgoto e as alternativas tecnológicas para tratamento de esgoto disponíveis atualmente, deve-se utilizar um tratamento mais eficiente que as fossas sépticas, principalmente para a remoção de coliformes termotolerantes, enquanto o interceptor indicado pela SANEPAR não entrar em operação. Adicionalmente, todo o esgoto que sai das pias de cozinha, refeitórios e similares devem ser encaminhados às caixas de gorduras devidamente dimensionadas para, posteriormente, ser lançado na rede coletora do empreendimento. Essas caixas de gordura não foram apresentadas nas pranchas em anexo do EIA. Quanto ao setor de armazenamento de cargas perigosas, devem ser apresentados os sistemas de prevenção e contenção de vazamento de produtos.

Um importante impacto possível de ocorrer, principalmente durante a fase de implantação do empreendimento é o assoreamento dos recursos hídricos. Tal impacto se torna potencialmente significativo no decorrer das atividades de desmate e terraplanagem. Caso o projeto de construção de sistemas de drenagem não seja bem dimensionado e eficaz, e a proteção de taludes não seja feita de forma adequada, quantidades significativas de solo podem ser carregadas até os cursos d'água, especialmente após os períodos de chuva mais intensos.

Para o prognóstico dos impactos relacionados aos níveis de ruído na fase de operação, foram simulados três trechos da rodovia PR-412 a partir de três cenários: (a) atual com níveis médios de ruídos, (b) atual com níveis máximos de ruídos e (c) futuro com a implantação do terminal portuário.

Para o cenário futuro, foi considerado o ~~acréscimo de 20%~~ do tráfego de veículos em geral e um aumento de 16 caminhões por hora para o transporte de contêineres. No entanto, no capítulo "Fluxo previsto de caminhões relacionados ao TCPP" é estimado um fluxo de 21 caminhões por hora para o primeiro ano de operação do empreendimento, com previsão de aumento. Dessa forma, deve-se verificar qual a estimativa mais adequada já que os resultados da simulação podem estar sendo subdimensionados. Os principais resultados demonstraram que o maior aumento relativo nos níveis de ruído será no trecho de Pontal do Sul, com um valor de 6,29%, e o trecho de Ipanema apresentará o maior nível de ruído absoluto (72,5 dBA). Adicionalmente, está previsto um aumento significativo dos níveis de ruído na área diretamente afetada pelo porto, atingindo principalmente os trabalhadores, o que pode gerar insalubridade ocupacional.


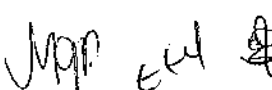
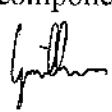
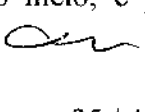
Foi realizada ainda uma modelagem da dispersão atmosférica considerando os impactos simultâneos da frota veicular, dos equipamentos do porto e dos navios para os cenários atual, ano de 2010 e ano de 2020. Os poluentes avaliados foram: material particulado, óxido de nitrogênio e óxido de enxofre. Os resultados mostram que em todos os 10 pontos receptores as concentrações dos três poluentes ficaram bem abaixo dos padrões primário ou mesmo secundário (mais rigoroso) de longo prazo e de curto prazo. Cabe observar que não ficou evidente a localização desses receptores na modelagem. As emissões mais significativas foram de óxido de nitrogênio proveniente, principalmente, da área do próprio porto. No entanto, as concentrações diminuem consideravelmente em um raio de 1 km.

Com relação aos Programas de Gestão e Controle Ambiental, a maioria foi relacionada de forma adequada, cabendo as seguintes observações:

- O Plano de Emergência Individual previsto no estudo deve se basear na Resolução CONAMA 398/08.
- É preciso acrescentar o Plano de Ação de Emergência, o qual deve fazer parte dos Programas de Gerenciamento de Riscos e Acidentes.
- Monitorar os parâmetros coliformes termotolerantes, sólidos totais dissolvidos e nitrato (CONAMA 396/08) nas águas subterrâneas, juntamente com os outros parâmetros definidos no PMQAS.
- Incluir um programa de prevenção, mitigação e monitoramento de assoreamento dos sistemas de drenagem e dos cursos d'água devido às obras de desmate, terraplanagem e movimentação do solo para implantação do empreendimento.
- Avaliar os sedimentos antes de qualquer dragagem realizada (manutenção e aprofundamento), de acordo com a CONAMA 344/04. Esse monitoramento, juntamente com a avaliação da dispersão da pluma de sedimentos e com o monitoramento da área de descarte, deve estar inserido em um programa ambiental.
- Para o Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar, deve ser indicada a localização das estações de monitoramento para as partículas totais em suspensão. Essa localização deve levar em conta a população vizinha ao empreendimento.

Meio Biótico

A análise dos possíveis impactos do empreendimento foi realizada em relação a parâmetros qualitativos e quantitativos, por especialistas de cada área. Os impactos foram classificados de acordo com o seguintes atributos: natureza (positivo/negativo); abrangência (local, regional ou global); probabilidade de ocorrência (certa ou incerta); prazo de início (imediato, curto prazo, médio prazo ou longo prazo); duração (temporário/sazonal; interanual; permanente, cíclico ou recorrente); reversibilidade (reversível, irreversível ou parcialmente reversível) e grau de reversibilidade; potencialização (potencializável ou não potencializável) e; sinergia (sinérgico ou não sinérgico). Quanto à abrangência, o impacto foi considerado "local" quando atingia a ADA ou AID, ou "regional" quando se estendia à AII. Os impactos foram valorados quanto ao significado e importância. Os impactos foram avaliados por fase do empreendimento; por atividade; por meio; por componente do meio; e por características dos impactos.

Quanto a fase de pré-implantação, não foram previstos impactos sobre o meio biótico. Para a **fase de implantação**, foram descritos os seguintes impactos:

Flora

Como impactos no meio biótico especificamente para a flora foram identificados dois impactos negativos e um positivo. Como negativos cita-se a Supressão da Vegetação e os danos às comunidades vegetais no entorno da AID e como positiva contribuição científica a partir de dados resultantes dos estudos de flora.

De acordo com o estudo, a implantação do referido empreendimento representa a intervenção em uma das poucas áreas onde a vegetação de restinga ainda ocorre próxima à orla marítima em todo trecho continental do litoral paranaense. Além disso, a área do porto está localizada em área definida como prioritária para a conservação da biodiversidade, considerada como de extrema importância biológica (MMA 2007). Salienta-se ainda que de acordo com a Resolução CONAMA nº 303, a AID do empreendimento encontra-se quase integralmente inserida dentro de Área de Preservação Permanente-APP.

Como medidas de mitigação desses impactos foram propostas a prevenção da supressão indevida de vegetação ou descaracterização da paisagem vegetal nativa da AID e o salvamento e aproveitamento científico da vegetação a ser suprimida. Os programas relacionados a essas medidas são o Programa de Educação Ambiental e o Programa de Salvamento e Aproveitamento Científico da Flora respectivamente.

Além desses programas, o empreendedor deverá implantar um Programa de monitoramento de manguezais na AID do empreendimento. Para as intervenções em APP, deverá ser realizado um projeto de plantio compensatório com, no mínimo, a mesma área que a que sofrerá intervenção.

Fauna de vertebrados

Danos à fauna em virtude da supressão de vegetação: conforme o projeto apresentado, será realizada supressão de vegetação na ADA, a qual irá afetar comunidades de vertebrados habitantes de formações de restinga e áreas alagadas. Serão suprimidos 23,3ha sendo que algumas espécies da flora são importantes fontes de alimento para a fauna. Foram ressaltados os resultados das campanhas de dados primários nas áreas de influência do empreendimento, os quais, apesar das inconsistências apontadas neste parecer, apresentaram dados sobre fauna de vertebrados da região, considerada rica e constituída por diversas espécies incluídas nas lista de espécies ameaçadas de extinção. Algumas destas espécies estão associadas as formações florestais de restinga. O estudo ressalta ainda que com a supressão serão perdidos nichos específicos, com perda de espaço para espécies com área de vida limitada. O estudo ressalta a possibilidade de invasão de espécies exóticas generalistas e a sobrevivência de algumas espécies nativas também generalistas. O impacto foi classificado como certo, não mitigável e permanente. Esta equipe entende que assim que forem encaminhados os dados brutos poderá avaliar com mais precisão a abrangência deste impacto.

Danos à fauna por aterro da região intermaré: este impacto, segundo o estudo, afetará populações que utilizam esta área secundariamente como árca de ocorrência e com mais intensidade sobre aquelas que têm adaptações particulares para este ambiente. Foi ressaltado que este impacto afetará significativamente as aves, que utilizam este ambiente como área de alimentação e descanso, em especial aquelas que realizam migração. Consta nesta análise que foram obtidos baixo índices de riqueza e abundância, entretanto, segundo dados do próprio estudo, a ADA foi a região na qual foi registrado maior número de espécies e quantidade de indivíduos registradas por censo visual. O estudo ressalta, no entanto, que a Ilha do Mel constitui um local significativo como habitat destas espécies. O estudo destaca ainda que a população de boto cinza poderá também ser afetada indiretamente, tendo em vista que esta espécie foi frequentemente avistada em atividade de pesca nesta área.

Danos à fauna por modificação do fundo decorrentes das dragagens: no que tange a fauna de vertebrados, o estudo informa que a topografia de fundo tem grande importância na ecologia comportamental de cetáceos pois interfere na concentração de peixes e estratégias de pesca. Segundo analisou o estudo, o aumento da profundidade irá diminuir a qualidade do ambiente para os botos.

Danos à fauna por aumento da turbidez decorrentes das dragagens e por deposição do material dragado: o estudo prevê efeitos diretos e indiretos sobre a fauna de vertebrados da região. O aumento da turbidez irá afetar diretamente a performance de predadores que se orientam por visão, a exemplo de aves como o atobá (*Sula leucogaster*). A deposição do material dragado é potencialmente causadora de turbidez. Este impacto foi considerado, no entanto, de pequena relevância, considerando que é temporário, imediato, reversível e sinérgico.

Danos à fauna por emissão de ruídos: os ruídos gerados por máquinas e equipamentos podem causar afastamento da fauna de vertebrados, ressaltando-se o impacto causado sobre mamíferos (em especial mamíferos aquáticos), aves e anfíbios na área, tendo em vista que diversas atividades executadas por estes animais dependem do sistema auditivo. Foi colocado que este impacto é mitigável com utilização de equipamentos que diminuam a intensidade dos ruídos e com a manutenção dos mesmos.

Danos à fauna por efluentes e resíduos: a liberação de efluentes e resíduos de construção pode afetar a fauna de vertebrados pela diminuição da qualidade ambiental. A mitigação deste impacto é executada com a adequação do projeto seguindo as normas das resoluções CONAMA e demais normas vigentes, as quais serão imputadas ao empreendedor.

Atropelamentos de animais: foi informado que o aumento do tráfego nas rodovias da área de influência direta pode ampliar o número de atropelamento de vertebrados. O estudo propõe implantação de passagens de fauna e instalação de cercas guia e placas de sinalização em pontos estratégicos. Entende-se que de fato o aumento do tráfego nas rodovias de acesso pode causar um aumento no número de atropelamentos da fauna terrestre. O empreendedor deverá, no entanto, detalhar a pertinência da adoção destas medidas no âmbito do processo do terminal, bem como, elaborar o projeto executivo para instalação das mesmas.

Biota aquática

Impactos da dragagem sobre o bentos: os impactos sobre a comunidade bentônica das áreas de influência resultarão da retirada de sedimentos, soterramento nos locais de deposição, aumento da turbidez e eventual liberação de substâncias tóxicas, constantes no sedimento. Segundo os levantamentos, a fauna bentônica de fundo inconsolidado possui diversidade moderada e distribuição heterogênea, e de acordo com dados pretéritos esta fauna apresentava baixa riqueza, em virtude de impactos antrópicos anteriores na região. Foi ressaltado que a fauna bentônica a ser mais impactada é a infauna detritívora, composta principalmente por anelídeos, moluscos e pequenos crustáceos. Ressalta-se ainda o impacto do aumento da turbidez sobre organismos bentônicos filtradores.

Prejuízos à comunidade epilítica por deterioração da qualidade do corpo d'água: este seria resultante da potencialização dos processos erosivos e ressuspensão de sólidos no mar. Como esta comunidade é composta principalmente por filtradores, o aumento de sólidos na água pode causar morte e supressão de espécies locais.

Perturbação e supressão das comunidades epilíticas locais: este impacto refere-se à comunidade incrustante já existente em habitats artificiais da área. O cais já existente onde habitam estas comunidades será reconstruído, o que implicará na supressão da mesma.

Incremento de habitats artificiais para a fauna epilítica: embora seja feita reconstrução do píer existente, o que implicará na supressão da comunidade que o habita, a instalação das novas estruturas também proporcionará novos habitats para incrustação de organismos.

Danos ao plâncton e cadeia trófica por emissão de efluentes líquidos: a liberação de efluentes líquidos pode acumular na comunidade planctônica e ser transferida pela cadeia trófica por meio da bioacumulação. Ressalta-se que a liberação de efluentes líquidos deverá controlada através de programas específicos.

Danos ao plâncton e fauna aquática por ressuspensão de sedimentos de fundo: o aumento da turbidez resultante da ressuspensão de sedimentos de fundo reduz a penetração de luz, causando diminuição na produção primária pelo fitoplâncton. Ainda, as partículas sólidas suspensas dificultam a sobrevivência de larvas de peixe e invertebrados.

MOP
EML
D
L
O

Danos à ictiofauna por emissão de efluentes líquidos: este impacto refere-se à fase de construção, entretanto, conforme informado anteriormente, este deve ser mitigado através de programas de controle. O resultado deste impacto seria danos orgânicos na comunidade de peixes e possível bioacumulação.

Danos à ictiofauna por resíduos sólidos: este impacto refere-se ao derramamento acidental de resíduos sólidos em corpos d'água, que poderia causar impactos sobre espécies de peixes em virtude de alteração de substrato e liberação de substâncias tóxicas. Este deverá ser mitigado através de programas de controle.

Danos à ictiofauna por efeito da dragagem e deposição de sedimentos: os efeitos causados pela dragagem, quais sejam: aumento da turbidez, diminuição do oxigênio dissolvido, dificuldade na oxigenação do sangue, ruído e efeito físico da sucção, podem resultar em morte e diminuição de taxa de sobrevivência de indivíduos. Estes efeitos, no entanto, são temporários.

Danos à ictiofauna por efeito sonoro: esse efeito seria decorrente das obras e maquinário, em especial na instalação das estruturas de atracação. Estes ruídos poderão ultrapassar o nível de tolerância dos peixes, porém, este impacto foi considerado de pequena a média importância.

Danos à ictiofauna por efeito da luminosidade: foram previstos efeitos de pequena monta em virtude da instalação de iluminação artificial, o que acarretaria na alteração no ritmo circadiano dos peixes. Este impacto porém seria de pequena importância.

Danos à ictiofauna por modificação do meio físico e biológico: este impacto seria decorrente de alterações nas propriedades do sedimento, soterramento de comunidades bentônicas, batimetria, padrão de circulação de água e parâmetros físico-químicos da água, os quais poderão alterar o padrão de interação entre os organismos e o habitat, bem como, as alterações nos níveis tróficos inferiores da cadeia podem acarretar em diminuição da capacidade de sobrevivência da ictiofauna. Foi destacado que as interferências sobre o plâncton são de pequena importância em virtude da reversibilidade. Porém, sobre o bentos e a ictiofauna, estes efeitos podem ser de difícil reversibilidade, o que ressalta a importância de programas de acompanhamentos destes impactos e implantação de medidas mitigadoras e compensatórias.

Danos à ictiofauna pelas estruturas submersas construídas: o estudo descreve este impacto como decorrente das estruturas a serem instaladas na área, as quais disponibilizam substrato para incrustação de organismos que geram novas áreas de alimentação. Este efeito causa atração de ictiofauna, que segundo o estudo estarão próximos à áreas com atividades potencialmente poluidoras. Foi colocado que as estruturas podem servir de abrigo a peixes de maior porte, o que poderia aumentar a pressão de predação sobre a ictiofauna original. Outra possibilidade é a atração de espécies pesqueira para as proximidades das estruturas, indisponibilizando-as para pesca. O estudo considera este impacto de efeito permanente e imprevisível em escala de tempo, porém considera de abrangência local. Ressaltou que o mesmo é de pequena importância. Esta equipe entende que de fato o impacto descrito é de pequena monta, considerando que os demais efeitos causados pela dragagem e instalação do terminal e que causarão alterações no meio físico descritos anteriormente são de maior importância. Os efeitos das estruturas foram considerados também como impacto positivo, em virtude do aumento da biodiversidade local, no entanto, devem ser observadas as ressalvas descritas neste item.

Danos à ictiofauna por acidentes com substâncias tóxicas: este impacto seria decorrente de eventuais acidentes que podem ocorrer na área do empreendimento, os quais podem causar danos severos às espécies locais. Este impacto, que na verdade poderia ser considerado como um risco, caso ocorra tem efeitos permanentes e grande importância.

Recursos Pesqueiros

Redução dos estoques de recursos pesqueiros: a redução nos estoques pesqueiros seria um efeito causado a partir dos impactos já previstos para o plâncton, ictiofauna e comunidade bentônica. Seriam resultantes das obras de instalação do terminal, bem como dos efeitos da dragagem prevista no empreendimento. Outra causa da possível redução nos estoques pesqueiros seria um efeito do aumento populacional na AID, decorrente do empreendimento, que elevará o contingente de pescadores não tradicionais e não especializados. Foi ressaltado no EIA que a quantificação deste efeito é difícil de ser realizada, em virtude do pouco conhecimento do funcionamento dos ecossistemas na AID, e da difícil quantificação da magnitude dos efeitos populacionais e de poluição. O estudo destaca a pressão já

1033
PROC. 733505
Subr.

~~1306
733505~~

~~Pls.: 2105
Proc.: 7335/05
Subr.~~

Incremento da biodiversidade e biomassa de habitats da fauna epilítica: este fato ocorreria em virtude de disponibilidade de novas estruturas para incrustação de organismos.

Efeitos no plâncton decorrentes das dragagens de manutenção: este impacto terá efeitos semelhantes aos indicados para a fase de instalação.

Efeito do aumento da oferta de habitat consolidado na estrutura do meroplâncton: este efeito acompanha a maior disponibilidade de estruturas para incrustação de organismos, da comunidade epilítica.

Quanto à ictiofauna, os impactos das atividades a serem realizadas na fase de operação repetem, em linhas gerais, os previstos para implantação quais sejam:

Danos à ictiofauna por resíduos sólidos

Danos à ictiofauna por efeito da dragagem e deposição de sedimentos

Danos à ictiofauna por efeito sonoro

Danos à ictiofauna por efeito da luminosidade:

Danos à ictiofauna por emissão de efluentes líquidos

Danos à ictiofauna por modificação do meio físico e biológico

Danos ictiofauna por ressuspensão de sedimentos de fundo

Recursos Pesqueiros

Os impactos sobre os recursos pesqueiros decorrem dos impactos previstos para a biota aquática. O estudo ressalta que os impactos advindos da instalação do Terminal pode ser pequeno, tendo em vista que a região já sofre efeitos das atividades portuárias dos Portos de Paranaguá e Antonina. Foram feitas, no entanto, duas considerações a respeito da instalação e operação do novo terminal: causará aumento no nível de ruído, em virtude do aumento do trânsito de navios; e pode ter causado efeitos amplificados ou inesperados, por estar localizado na entrada da Baía de Paranaguá.

Redução dos estoques pesqueiros: este impacto deverá ter efeitos tal qual previstos na instalação, entretanto, o estudo sugere que na fase de operação ele seja intensificado, em virtude da intensificação de três tipos de poluição: química, orgânica e sonora. Tal qual destacado anteriormente, colocou-se que a região já sofre impactos de atividades portuárias. Neste sentido, entende-se que a contribuição do terminal para tal impacto pode ser de pequena importância biológica, porém, sua localização na entrada da Baía pode amplificar seus impactos. O estudo ressalta o sinergismo com outras populações biológicas com as quais os recursos pesqueiros interagem, bem como seu efeito sobre impactos da socioeconomia.

Redução das capturas e/ou mudanças em sua composição: este efeito seria decorrente da alteração na composição dos recursos pesqueiros, afugentamento e redistribuição de algumas populações por causa dos ruídos. Destaca-se o efeito de bloqueio das populações que fazem migração entre o mar e o estuário, mantendo estoques fora da baía.

Contaminação dos recursos pesqueiros por poluição: este impacto já fora descrito para os outros grupos.

Unidades de Conservação

Os impactos sobre as Unidades de Conservação na fase de operação são semelhantes àqueles ora descritos para a fase de instalação, que são:

Impactos sobre as Unidades de Conservação por fragmentação de habitats terrestres;

Impactos sobre as Unidades de Conservação pelo aumento da pressão antrópica;

Impactos sobre as Unidades de Conservação causados por acidentes ambientais.

Medidas Preventivas, Corretivas e Compensatórias

MPP eul [assinatura] [assinatura] [assinatura]

Foram previstas 14 medidas preventivas, corretivas ou compensatórias para os meios físico e biótico durante a fase de instalação e duas para a fase de operação. As medidas seguem abaixo listadas:

- Utilização do horizonte superficial do solo para recomposição de áreas degradadas.
- Criação de áreas de infiltração para recarga do aquífero freático.
- Prevenção e mitigação da contaminação das águas estuarinas por efluentes líquidos.
- Prevenção e mitigação da contaminação por resíduos sólidos.
- Utilização do material dragado para recomposição de áreas degradadas ou outros usos.
- Mitigação dos impactos das dragagens.
- Mitigação do incremento de sólidos em suspensão.
- Prevenção da supressão indevida de vegetação ou descaracterização da paisagem vegetal nativa da AID.
- Salvamento e aproveitamento científico da vegetação a ser suprimida.
- Mitigação da eventual introdução de espécies exóticas invasoras.
- Criação, ampliação, melhoria e/ou manutenção de unidades de conservação.
- Mitigação da emissão de ruídos.
- Subsídios a estudos da fauna terrestre.
- Subsídios a estudos da avifauna da região entre marés.

As duas medidas referentes à fase de operação são:

- Mitigação da alteração da qualidade da água por contenção e tratamento de efluentes.
- Mitigação da introdução de espécies exóticas.

Os programas de controle propostos para os meios físico e biótico foram os seguintes:

- Programa de Gestão Ambiental: determina o conjunto de ações necessárias para evitar ou minimizar cada um dos impactos apresentados a partir de 16 programas de controle e 13 programas de monitoramento, os quais são apresentados a seguir.
- Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos: deve ser implantado durante as fases de implantação e operação do empreendimento. Tem como objetivo prevenir e mitigar os impactos decorrentes do lançamento de resíduos sólidos no ambiente.
- Programa de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil: será executado durante as obras do empreendimento, com o objetivo de destinar adequadamente ou reciclar esse tipo de resíduo.
- Programa de Gerenciamento de Efluentes: será executado a partir do monitoramento dos padrões de lançamento dos efluentes. Devem ser identificados os pontos de lançamento, os parâmetros e a frequência de monitoramento.
- Programa de Gerenciamento de Riscos e Acidentes: possui caráter preventivo e visa que os riscos a pessoas e ao meio ambiente estejam dentro de padrões toleráveis. Engloba dois programas:
 - Programa de Gerenciamento de Riscos e Acidentes na Construção.
 - Programa de Gerenciamento de Riscos e Acidentes na Operação.
- Plano de Emergência Individual: visa minimizar e evitar os acidentes envolvendo, principalmente, o manuseio de óleo e substâncias perigosas em geral. Inclui o estabelecimento de procedimentos de resposta e de identificação de responsabilidades. Deve ser elaborado de acordo com a CONAMA 398/08.
- Programa de Verificação do Gerenciamento da Água de Lastro dos Navios: tem por objetivo evitar a introdução de organismos exóticos e/ou patogênicos trazidos pela água de lastro das embarcações.

Pis 1034
Pror 733505
Sur

1307
733505

Fis.: 2106
Pror. 7335/05
Dir.:

- Programa de Utilização do Material Dragado: visa a utilização do material dragado para recomposição de áreas degradadas. Deve-se estudar e indicar a alternativa e os procedimentos de destinação mais adequada, de forma que o material não fique armazenado temporariamente no local do empreendimento.
- Programa de Controle de Ruídos: prevê o monitoramento e simulações dos níveis de ruído nas fases de implantação e operação do empreendimento. Deve-se incluir ainda rotinas de verificação e manutenção de máquinas, bem como estabelecimento de horários e procedimentos mais indicados para a movimentação de caminhões e para a construção de estruturas do empreendimento.
- Programa de Controle da Poluição do Ar, que inclui:
 - Programa de Manutenção e Inspeção de Máquinas e Equipamentos.
 - Programa de Inspeção Veicular: prevê a vistoria periódica e o controle das emissões de caminhões que atendem o porto.
- Programa de Reposição da Vegetação: programa que visa a compensação determinada em virtude da supressão de vegetação necessária à implantação do terminal.
- Programa de Salvamento e Aproveitamento Científico da Flora: prevê o aproveitamento do material botânico resultante da supressão de vegetação e salvamento do patrimônio genético através da coleta de sementes e relocação de plantas.
- Programa de Implantação e/ou melhoria de Unidade de Conservação: este programa foi elaborado com base na Resolução CONAMA 02/1996, entretanto, a mesma foi revogada pela Resolução CONAMA nº 371/2006, que trata do cálculo da compensação ambiental, instituída pela Lei nº 9985/2000. As ações de apoio a Unidades de Conservação serão discutidas no âmbito da compensação ambiental.
- Programa de Auditoria Ambiental: este programa visa atendimento à Lei 9.966/2000, que determina a realização de auditorias ambientais. Foi informado que será seguida as determinações da Resolução CONAMA 306/2002. .

Foi proposto, ainda, um programa integrado de monitoramento ambiental, que abrange:

- Programa de Monitoramento da Qualidade de Águas:
 - Programa de Monitoramento da Qualidade de Águas Subterrâneas: tem por objetivo verificar possíveis alterações químicas e no regime de fluxo em subsuperfícies, provocadas pelo empreendimento, principalmente as decorrentes de acidentes e vazamentos de substâncias capazes de infiltrar no solo. O monitoramento deve levar em consideração os procedimentos e parâmetros estabelecidos na CONAMA 396/08.
 - Programa de Monitoramento de Qualidade das Águas do Complexo Estuarino de Paranaguá: envolve o monitoramento da água, biota e sedimento da área de influência indireta do empreendimento, em associação com a APPA e outros empreendedores.
 - Programa de Monitoramento de Qualidade das Águas Estuarinas da AID do Terminal Porto Pontal: visa avaliar a qualidade da água e dos sedimentos da área de influência direta. O monitoramento da qualidade da água deve seguir as recomendações da CONAMA 357/05, enquanto que o monitoramento da qualidade dos sedimentos deve ser orientado pela CONAMA 344/04.
- Programa de Monitoramento das Profundidades: prevê o levantamento batimétrico sistemático de forma a determinar a taxa de assoreamento.
- Programa de Monitoramento da Pluma de Sedimentos Durante as Dragagens: envolve o monitoramento espacial da pluma de sedimentos e a concentração de material particulado na coluna d'água.
- Programa de Monitoramento das Mudanças Hidrodinâmicas: prevê o monitoramento dos campos de maré e das correntes com o objetivo de verificar possíveis alterações hidrodinâmicas provocadas pelo aterramento de parte da costa e pelo aprofundamento dos berços.

[Handwritten signatures]

- Programa de Monitoramento da Linha de Costa: visa monitorar os possíveis efeitos relacionados à erosão e deposição de sedimentos na linha de costa, a partir de observações *in situ* e remotas.
- Programa de Monitoramento de Ruídos, que engloba:
 - Programa de Monitoramento de Ruídos em Terra.
 - Programa de Monitoramento de Ruídos na Rodovia PR-412.
 - Programa de Monitoramento de Ruídos na Baía de Paranaguá.
- Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar: prevê o monitoramento de partículas totais em suspensão no entorno do empreendimento.
- Programas de Monitoramento da Biota Aquática, Bioindicadores e Ecotoxicologia.
 - Programa de Monitoramento da Comunidade Planctônica.
 - Programa de Monitoramento da Ictiofauna.
 - Programa de Monitoramento do Bentos, de Espécies Aquáticas Invasoras e da Bioincrustação do Casco de Navios.
 - Programa de Análises Ecotoxicológicas.
- Programa de Monitoramento de Vertebrados (anfíbios, aves e mamíferos marinhos).

Diagnóstico Ambiental e Avaliação de Impactos

Meio Sócio-econômico

Áreas de influência

A definição das áreas de influência do empreendimento foi feita a partir de um processo de aproximações sucessivas que considerou num primeiro momento, o conhecimento da equipe de elaboração do EIA, procedendo-se posteriormente a ajustes após a realização do diagnóstico e da avaliação de impactos, chegando-se a uma definição das áreas de influência para cada meio e, em alguns casos, para diferentes componentes de cada meio. Assim, para o meio socioeconômico, foram definidas as seguintes áreas:

- Área Diretamente Afetada – ADA: área do empreendimento em terra, área a ser aterrada, cais, bacia de evolução e novo canal de acesso;
- Área de Influência Direta – AID: para este meio, o estudo considerou os diferentes impactos do empreendimento. Assim, mesmo apontando para o município de Pontal do Paraná como AID, agregou à mesma os setores censitários atravessados pela rodovia PR-407 devido aos impactos relacionados ao aumento de tráfego na região. Além disto, para os impactos relacionados ao risco de acidentes no tráfego marítimo e à pesca artesanal, incluiu-se a Ilha do Mcl. Na água, considerou-se o setor externo da baía de Paranaguá e um setor da plataforma continental que abrange os principais pesqueiros utilizados pela frota paranaense. Em relação ao patrimônio histórico, considerou-se uma área de 720.000 m² no entorno terrestre imediato da ADA;
- Área de Influência Indireta – AII: Estado do Paraná. Para os impactos relacionados aos impactos econômicos, no entanto, considera-se o Brasil como AII. Para o componente patrimônio histórico, cultural e arqueológico delimitou-se o município de Pontal do Paraná.

A delimitação das áreas de influência feita desta forma facilita a análise do meio socioeconômico uma vez que inclui aspectos relacionados aos impactos e riscos (efetivos ou potenciais) para as populações que habitam essas áreas e/ou que dela se utilizam como espaço de trabalho ou lazer. Ao agregar à AID os setores censitários atravessados pela rodovia PR 407, por exemplo, dá visibilidade a um tipo de impacto e a determinados grupos sociais que, de outra maneira, ficariam invisíveis no processo de licenciamento ambiental do empreendimento, ainda que afetados pelo mesmo. Da mesma maneira, ao delimitar na água, o setor externo da baía de Paranaguá enquanto Área de Influência Direta e identificar os principais pesqueiros existentes, também dá visibilidade às comunidades de pesca que atuam naquela área.

IS	1095	1308	Fis.: 2107
Proc.	733505	733505	Proc. 7335/05
	<i>[assinatura]</i>	<i>[assinatura]</i>	Rubr.: <i>[assinatura]</i>

Análise

A avaliação do meio socioeconômico contempla aspectos demográficos, econômicos e sociais e sua principal base de informações foi o censo de 2000. Entretanto, sempre que possível, buscou-se atualizar/complementar tais informações com a utilização de informações do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado - PDDI, do Projeto Orla do município de Pontal do Paraná, de *sites* da Secretaria de Estado de Turismo, da Prefeitura Municipal e de empresas que operam serviços de transporte, e outras fontes. Além dos dados agregados para o Estado, o Estudo utilizou-se também de informações relativas aos setores censitários e, quando necessário, do questionário da amostra disponibilizado pelo arquivo de micro-dados, que contém um número maior de informações e permite uma série de cruzamentos. O EIA apresenta uma análise dos aspectos econômicos e sociais passíveis de sofrer interferência da implantação e operação do empreendimento, detalhando, sempre que possível o estudo da ADA e da AID.

Ainda que o Estudo apresente em detalhes a metodologia utilizada para análise dos diferentes temas demandados no Termo de Referência, registramos, de maneira mais detalhada, os aspectos relacionados à pesca artesanal por considerar ser este setor, o mais afetado pelos empreendimentos portuários. Quanto aos demais aspectos, estes serão considerados na análise.

Na explicitação da metodologia utilizada para o levantamento das populações tradicionais, notadamente, pescadores artesanais, o Estudo faz uma interessante discussão sobre o conceito de população tradicional e de pesca artesanal explicitando suas diferenças com a pesca industrial o que consideramos relevante para a análise do meio socioeconômico e para a proposição das medidas mitigadoras e/ou compensatórias aos grupos sociais afetados pelo empreendimento. Assim, com base, fundamentalmente em Diegues, chega-se a uma conceituação de população tradicional que considera os aspectos materiais e culturais que sintetizamos a seguir: conhecimento adquirido e experimentado através de gerações, para uso e manejo de recursos naturais e do território produtivo; formas específicas de apropriação e relação entre grupos sociais e destes com o ambiente natural; conhecimento baseado na transmissão oral; baixo nível tecnológico, baixa acumulação de capital, utilização de mão de obra familiar e reduzida divisão do trabalho; importância de elementos simbólicos ligados às atividades produtivas, organizacionais e culturais.

O Estudo faz, no entanto, uma ressalva: Ainda que a maioria dos pescadores existentes na região possam ser considerados artesanais, nem todos detêm os elementos tradicionais que os colocaria na categoria "populações tradicionais". Muitos deles incorporaram-se à atividade em períodos recentes devido às condições de desemprego e pobreza. O Estudo aponta ainda para o fato de que nem todos os pescadores da região podem ser considerados artesanais na medida em que existe um segmento mais industrial que *"mantém um nível importante de acumulação de capital, utiliza tecnologias mais complexas, e onde as relações de produção se estabelecem entre os proprietários das embarcações e dos apetrechos e pescadores contratados por estes para realizar a pesca com maior divisão do trabalho e especialização, caracterizando relações propriamente capitalistas."*

Na caracterização socioeconômica das áreas de influência o Estudo apresenta informações e análises que permitem entender a dinâmica de ocupação do Estado do Paraná que em sua história recente passa por um intenso processo de modernização de sua base produtiva com a concentração em alguns pólos regionais e consequente reforço das desigualdades. São apresentadas informações relativas à demografia, aos processos migratórios, à estrutura etária da população, ao Índice de Desenvolvimento Humano - IDH da região onde se localiza o empreendimento, à educação, saúde, renda e pobreza, mercado de trabalho, habitação, saneamento, transportes, etc.

Sobre a ocupação da parte terrestre da ADA, o Estudo informa sobre a existência, em 2004, de uma vila ocupada majoritariamente por pescadores, (68,8%) sob o sistema de posse. Estes pescadores foram realocados em outras áreas, a partir de acordos efetivados no marco de demandas e disputas que culminaram com a mudança das famílias para outras áreas a partir de uma negociação que envolveu a construção de novas residências em terrenos com titulação definitiva e acesso ao mar (essencial para a manutenção das atividades de pesca), construção de galpão para abrigar as embarcações, de igreja, de quadra de futebol e uma indenização em dinheiro. A percepção desta comunidade de pescadores em relação ao reassentamento foi pesquisada e demonstra certa divisão em relação aos ganhos e perdas ocorridas com o processo, o que é normal uma vez que a *"a população reassentada perdeu*

definitivamente o que era seu lugar de vida e de trabalho, na mesma hora em que ganharam importantes coisas materiais”.

Ainda que o processo de reassentamento dessas populações seja anterior e, de certa forma, desvinculado da construção do porto, o próprio Estudo reconhece a necessidade de medidas complementares voltadas ainda à mitigação/compensação dos danos morais, psicológicos e culturais sofridos por aquelas populações.

Em relação à pesca na AID o Estudo cita as comunidades de pescadores de Vila de Maciel, Pontal do Sul, Barrancos e Ilha do Mel como sendo as principais e apresenta uma descrição detalhada destas vilas. Além disso coloca que outras vilas da Baía de Paranaguá também praticam a pesca na AID (Comunidade da Ilha das Peças, Saco do Tambarutaca e Piassaguera).

Um dado interessante relativo à composição da população é o peso dos pescadores na população dos seis municípios pesqueiros do litoral do Paraná (Guaraqueçaba, Antonina, Guaratuba, Pontal do Paraná, Matinhos e Paranaguá) onde um de cada 54 habitantes é pescador profissional.

O EIA reporta ainda a existência de comunidades indígenas na AID. Trata-se de uma pequena grupo Guarani M'byá.

O EIA apresenta ainda o resultado de uma pesquisa onde se buscou identificar as expectativas da população em relação ao empreendimento. As entrevistas foram feitas com diferentes categorias funcionais e seus resultados apontam para uma polarização entre os moradores permanentes e moradores esporádicos (turistas, proprietários de segunda residência, etc). O primeiro grupo ainda se subdivide entre aqueles que optaram por fixar residência na região devido à tranquilidade e às belezas cênicas e aqueles nativos e/ou que se mudaram para Pontal por expectativas de trabalho. Assim, são apresentadas, três grandes grupos de opiniões:

- Grupo 1 – constituído por autoridades municipais e por moradores permanentes e com meio de vida no município, nativos ou migrantes que vieram em busca de trabalho. São favoráveis ao porto, pela possível dinamização econômica;
- Grupo 2 – Constituído por ecologistas ou moradores permanentes que optaram por viver em Pontal por suas características. São reticentes ao porto devido aos possíveis impactos ecológicos e sociais negativos;
- Grupo 3 – Constituído por moradores intermitentes que têm meio de vida fora do município e que vêm a Pontal em busca de tranquilidade e lazer. São contra o porto pela perda de tranquilidade e das belezas cênicas.

Na análise dos impactos sobre o meio socioeconômico, o Estudo relaciona tanto os considerados positivos como negativos nas etapas de implantação e operação do empreendimento. Os principais impactos apontados são os seguintes:

- Dano material e moral à população reassentada – mesmo que o processo de expulsão daquela população de seu local de vida e trabalho tenha se iniciado bem antes da formalização do projeto do porto, considera-se que este é um impacto relacionado à implantação do mesmo já que à medida em que a ideia de se implantar o porto naquele local foi tomando forma, a saída daquela comunidade passou a ser condição de sua viabilidade. Além disso, independentemente dos acordos efetuados para viabilizar a saída, considera-se que a *“remoção forçada constitui uma violência social porque impõe a desestruturação do espaço e do modo de vida das pessoas, com perda dos vínculos estabelecidos com o entorno natural e social e impõe a reestruturação num espaço novo, onde os vínculos também serão novos.”*
- Por outro lado, a realocação teve também, impactos positivos ao proporcionar melhores habitações em local com saída para o mar, além de alguns equipamentos sociais;
- Considerou-se como potencial impacto negativo, a inibição de novos investimentos na área de turismo da região devido ao aumento do tráfego nas vias de acesso aos balneários (maior possibilidade de acidentes), ao aumento da poluição do mar, ao esgotamento dos serviços públicos básicos, ao aumento da criminalidade e da prostituição;
- A implantação do porto poderá, por outro lado, atrair investimentos que alavanquem a economia local, com aumento de empregos, maior arrecadação de impostos, etc.;

FIS 1036
Proc 733505
Rubr: *[assinatura]*

~~FIS 1303
Proc 733505
Rubr: *[assinatura]*~~

FIS: 2108
Proc: 7335/05
Rubr: *[assinatura]*

- Prejuízo à população mais fragilizada pelo encarecimento dos imóveis;
- Benefícios aos proprietários de imóveis e da prefeitura;
- Aumento do recolhimento de impostos federais e estaduais;
- Aumento do trabalho infantil – avalia-se que poderá ocorrer este aumento devido ao fato de ser, o Estado do Paraná, um dos que mais se utiliza de mão de obra infantil juvenil. Os principais setores da economia que se utilizam dessa mão de obra são exatamente os que sofrerão incremento com a implantação do porto – comércio de produtos alimentícios, bebidas e fumo, construção de edifícios e obras de engenharia civil, outros serviços de alimentação e serviços domésticos;
- Geração de emprego e efeito renda;
- Aumento da população por efeito de migração temporária e permanente;
- Aumento do movimento pendular de trabalhadores, etc.

Como se pode observar, o mesmo impacto pode ser positivo para determinados segmentos da população e negativo para outros. Da mesma forma, a sua percepção pelos diferentes atores sociais expressa seus interesses e preocupações e relaciona-se com o lugar que estes ocupam na estrutura econômica e de poder. Assim, o que significa incremento de renda, de emprego e crescimento econômico para alguns pode significar perda do local de vida e de trabalho para outros. A mesma valorização dos imóveis que aumenta a renda de seus proprietários, expulsa populações de baixa renda. Estas questões devem ser consideradas na formulação dos Programas Básicos Ambientais voltados à mitigação e/ou compensação dos impactos, elegendo-se como sujeitos prioritários das ações propostas, aqueles segmentos mais fragilizados nesse processo.

Por fim, o EIA relaciona os impactos identificados às medidas mitigadoras e/ou compensatórias propostas. No meio socioeconômico, estas medidas se traduzem na proposição de sete Programas que ainda deverão ser detalhados na forma de projetos executivos e sobre os quais faremos algumas considerações.

- **Programa de Mitigação das Interferências no Sistema Viário – PMISV:** Consideramos que este programa se constitui em importante instrumento de mitigação aos impactos que ocorrerão em função do aumento do volume de tráfego que certamente ocorrerá em função da construção do porto. Assim, há que se considerar, além da questão da poluição decorrente, os riscos de acidentes associados e os grupos sociais que serão afetados. Por outro lado, admite-se que a responsabilidade pela implementação de ações voltadas à melhoria do tráfego encontra-se em outras instâncias sobre as quais nem sempre se tem governabilidade, sendo necessário, portanto que o planejamento de tais ações se dê de forma articulada com todas as instâncias e de forma coerente com as políticas públicas do setor. Necessário também que sejam mapeadas os grupos sociais existentes ao longo dessas vias e que se avalie a forma como são impactadas na perspectiva de sua inclusão no Programa.
- **Programa de Comunicação Social – PCS:** consideramos pertinente e necessária sua implementação, motivo pelo qual sempre se demanda sua elaboração, na perspectiva de viabilizar à comunidade na qual se insere o empreendimento, o acesso às informações que lhe são devidas. Entretanto é necessário que se coloque que este programa, diferentemente dos Programas de comunicação social usualmente executados pelas empresas não pode se confundir com marketing do empreendimento.
- **Programa de Assistência Social – PAS:** Este programa é o que está proposto para a mitigação da grande maioria dos impactos relacionados no Estudo. Trata-se daqueles impactos mais difusos, porém não menos importantes, como o aumento da pressão sobre os equipamentos urbanos, o aumento do valor dos imóveis (que beneficia alguns mas expulsa outros), o aumento do tráfego, o aumento da violência e outros impactos citados. O EIA também se refere ao impacto sobre a comunidade pesqueira que seria mitigado com este programa. Não é usual a apresentação de um Programa de Assistência Social no contexto dos licenciamentos, entretanto, não há como questionar sua formulação e implementação uma vez que, ainda que difusos, estes impactos de fato ocorrem. Neste sentido, consideramos que este programa necessita ser

detalhado explicitando-se, como serão implementadas as ações de mitigação para cada grupo social impactado, as articulações que serão feitas na perspectiva de sua implementação, etc. Também neste caso, considera-se que, em sua maioria, estes impactos envolvem outros atores governamentais (ou não) necessitando-se, portanto de um planejamento articulado que estabeleça os vínculos com as políticas públicas e programas governamentais pertinentes, dividindo e compartilhando responsabilidades. Por fim, em relação aos impactos sobre a pesca, recomenda-se que esta questão seja tratada no contexto de um outro Programa, este sim demandado rotineiramente nos processos de licenciamento ambiental que envolvem populações de pescadores artesanais, o Programa de Compensação da Atividade Pesqueira.

- **Programa de Capacitação Profissional – PCP:** Este Programa, depreende-se, está voltado àqueles grupos da comunidade que, afetados pela instalação do porto, necessitem algum tipo de capacitação para melhorar seus rendimentos. Nos processos de licenciamento ambiental, habitualmente, demanda-se a formulação de um **Programa de Educação Ambiental para os Trabalhadores** e outro programa de Educação Ambiental voltado para as comunidades afetadas. O primeiro, com o objetivo de preparar a mão de obra do empreendimento (em suas diferentes fases) para os cuidados relativos à saúde e segurança do trabalhador, ao contato com a comunidade local (incluindo-se aí as questões ligadas à violência, à prostituição, ao impacto sobre os equipamentos urbanos, etc) e, é claro, às questões ambientais. Já o Programa de Educação Ambiental (que também está proposto no escopo deste Estudo) deve voltar-se aos grupos sociais afetados pelo empreendimento. Assim, sugere-se que este Programa de Capacitação Profissional se volte ao público interno, trabalhando-se o público externo no Programa de Educação Ambiental já proposto.
- **Programa de Habitação para Funcionários – PHF:** Não fica claro no EIA como se organizará este Programa, nem sua dimensão, motivo pelo qual é necessária sua apresentação na forma de projeto executivo. De que forma se viabilizará estas habitações para funcionários? Serão construídas habitações? Em que local? Se viabilizará financiamentos? Em que condições? Estas são questões que necessitariam ser esclarecidas. Ainda assim, consideramos ser esta uma iniciativa bastante relevante do ponto de vista dos benefícios que pode trazer aos trabalhadores.
- **Programa de Responsabilidade Social – PRS:** A implementação de Programas de Responsabilidade Social, em sua grande maioria, decorrem da necessidade das empresas em melhorar sua imagem ou de alcançar determinados níveis ou padrões de qualidade. Neste sentido, são programas de adesão voluntária pela empresa, motivo pelo qual não são vistos como programas de mitigação de impactos de empreendimentos no contexto dos licenciamentos ambientais. Isto porque, neste contexto, os Programas Básicos Ambientais são demandados enquanto condicionantes de licença e, como tal são de execução obrigatória. Neste sentido avalia-se que este Programa, em que pese sua importância para a sociedade em que se insere o porto, não deve vincular-se ao processo de licenciamento ambiental.
- **Programa de Assistência à Saúde dos Funcionários – AAF:** Analisados os impactos (questão inerentes à prostituição e suas consequências no plano da saúde) que se pretende mitigar com este programa, avalia-se que seus objetivos poderão ser alcançados no contexto do Programa de Educação Ambiental para Trabalhadores, na disponibilização de atendimento médico aos trabalhadores dentro ou fora da empresa.
- **Programa de Educação Ambiental – PEA:** Este programa, de implementação obrigatória (Lei nº 9.795/99 e Decreto de regulamentação nº 4.281/02) deve voltar-se, como já colocado anteriormente, aos grupos sociais afetados pelo empreendimento em suas diferentes etapas (implantação, operação). Ao nos referirmos aos grupos sociais que deverão ser beneficiados por um Programa de Educação Ambiental, não estamos nos referindo, abstratamente à comunidade do entorno do empreendimento. Referimos-nos à grupos específicos (como, por exemplo, comunidades de pescadores, à grupos de marisqueiras, pequenos agricultores, etc) em situação de vulnerabilidade socioambiental que, afetados em seu modo de vida pelo empreendimento, necessitem de aportes conceituais, cognitivos ou mesmo organizativos (os conhecimentos, habilidades e competências a que se refere a Lei da Política Nacional de Educação Ambiental acima citada) para se posicionarem, de forma qualificada nos processos decisórios sobre as questões socioambientais que afetam sua qualidade de vida. Isto significa que o PEA no

Fis 1097
Proc. 7335/05
Rubr. [assinatura]

1310
100. 153000
Rubr. [assinatura]

Ms.: 2109
Proc.: 7335/05
Rubr.: [assinatura]

contexto do licenciamento ambiental deverá voltar-se, não necessariamente à comunidade escolar ou à sociedade em geral, mas aqueles grupos sociais que, afetados por problemas/conflitos socioambientais, não detêm as condições necessárias ao seu enfrentamento, dadas as assimetrias econômicas, cognitivas, organizativas, de poder de pressão, etc.

Consideramos o diagnóstico do meio socioeconômico constante deste Estudo de Impacto Ambiental adequado e suficiente na medida em que apresenta não só uma análise quantitativa, mas também qualitativa dos processos sociais e econômicos subjacentes à implantação de um porto. Por outro lado, ao propor uma série de programas voltados à mitigação/compensação dos impactos socioambientais e relacionando-os aos impactos identificados, o faz de forma superficial, inviabilizando a percepção de como se dará de fato a mitigação/compensação que se pretende. Esta questão, no entanto, não desqualifica o diagnóstico apresentado, uma vez que os Programas Básicos Ambientais devem ser apresentados em seu formato executivo na etapa subsequente a esta. Nesta perspectiva, demanda-se que sejam elaborados e apresentados os Programas acima apresentados enquanto "intenção", considerando as observações constantes deste Parecer Técnico, com exceção do Programa de Responsabilidade Social pelos motivos também explicitados acima. Além destes, demanda-se a apresentação de um Programa de Compensação da Atividade Pesqueira como sugerido nas observações referentes ao Programa de Assistência Social proposto.

Por fim, reitera-se a necessidade de que os processos subsequentes, sejam eles de levantamento e/ou complementação de dados para construção/implementação/acompanhamento dos Programas demandados, sejam feitos à partir de metodologias participativas na perspectiva de se contemplar aqueles grupos sociais que se encontrem em situação de vulnerabilidade socioambiental, com a proposição de ações compatíveis com suas realidades. Considera-se, nesta proposição, que estes grupos são portadores de valores, saberes e fazeres historicamente construídos, que dão sentido às suas práticas. Sua inserção, de forma qualificada nos processos de construção de alternativas aos problemas vivenciados e nas decisões acerca dos encaminhamentos necessários são a garantia de sustentabilidade dos Programas. As metodologias adotadas deverão ser detalhadas em cada Programa. Da mesma maneira, considera-se necessária a articulação entre os programas propostos e destes com outros programas em curso na região evitando-se sobreposições e conflitos, buscando trazer para esse processo, as entidades responsáveis pelas políticas públicas que fazem interface com as questões abordadas.

No que diz respeito ao meio sócio-econômico, avalia-se como adequado o diagnóstico apresentado. Em relação aos impactos sobre este meio, bem como às medidas mitigadoras propostas na forma de programas, caso seja verificada a viabilidade ambiental do empreendimento, estes devem ser detalhados e apresentados na forma de projetos executivos considerando-se as observações constantes neste Parecer Técnico. Desta maneira, devem ser elaborados e apresentados os seguintes programas:

- Programa de Mitigação das Interferências no Meio Viário – PMSVI;
- Programa de Comunicação Social – PCS;
- Programa de Assistência Social – PAS;
- Programa de Compensação da Atividade Pesqueira – PCAP;
- Programa de Educação Ambiental para Trabalhadores – PEAT;
- Programa de Educação Ambiental – PEA;
- Programa de Habitação para os Funcionários – PHF.

Por fim, considerando o exposto na análise relativa aos recursos pesqueiros, que apontam para problemas relacionados à sobrepesca e suas conseqüências sobre o meio socioeconômico, sugere-se que esta questão seja considerada na formulação dos diferentes programas voltados à comunidade pesqueira buscando-se sempre que possível, a proposição de ações que por um lado, viabilizem uma melhoria na qualidade de vida daqueles grupos, inclusive com a perspectiva de incremento de renda, mas que, por outro lado, não acarretem o aumento do esforço de pesca, o que poderia ser feito através de medidas voltadas à agregação de valor ao pescado.

[Assinaturas manuscritas]

CONCLUSÕES

Após a análise do EIA/RIMA referente ao Terminal Porto Pontal, bem como dos documentos constantes no processo administrativo, verificou-se que algumas pendências devem ser sanadas para conclusão da análise de viabilidade ambiental do empreendimento:

- O acesso rodoviário deve ser significativamente melhorado para permitir o aumento do fluxo de caminhões decorrentes da instalação e operação do empreendimento proposto. Dessa forma, a duplicação e a adequação estrutural da PR-407 (trecho compreendido entre o entrocamento da BR-277 em Paranaguá e o entrocamento da PR-412 em Pontal do Paraná) e a construção da Via Arterial 1 (paralela à PR-412, interligando a rodovia PR-407 ao Terminal Portuário) são condições essenciais para a viabilidade, instalação e operação do empreendimento.
- Deverá ser encaminhado a certidão da prefeitura municipal atestando conformidade referente ao uso e ocupação do solo.
- Deverão ser encaminhadas as anuências das Unidades de Conservação existentes no entorno do empreendimento, sendo elas a Estação Ecológica da Ilha do Mel (3,1km a nordeste) e o Parque Estadual Ilha do Mel (5,1km a leste).
- Deverá ser esclarecida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários-ANTAQ a questão da necessidade de anuência da Administração dos Portos de Paranaguá (APPA) ou da própria ANTAQ para o empreendimento, bem como informação sobre a regularidade e validade do contrato de adesão portuária do Porto Pontal.
- Atender as seguintes complementações:

Meio Físico

- Certificar que a dragagem será realizada apenas na área do cais do terminal, já que o local previsto para a bacia de evolução possui profundidade mínima de 12,9 m, o que permite a passagem de navios do tipo *Post-Panamax* com no máximo 69% dos contêineres cheios.
- Confirmar a profundidade máxima de dragagem na área do cais. O estudo sugere 16 m, mas não ficou claro a intenção de tal profundidade já que a bacia de evolução possui calado mínimo de 12,9 m.
- O armazenamento temporário do material dragado na área do empreendimento deve ser evitado (considerando a situação em que o volume dragado for maior que o volume a ser aterrado), já que existe uma grande probabilidade desse material atingir os canais de drenagem e a água estuarina. Dessa forma, devem ser propostos os procedimentos e o local de destino final e imediato para este material.
- O armazenamento temporário do material resultante da limpeza da vegetação e do horizonte superficial do solo na área do empreendimento também deve ser evitado. É essencial que sejam propostos os procedimentos e o local de destino final e imediato para este material.
- Em relação às alternativas de *layout*, deve-se avaliar e comparar a partir de uma análise mais detalhada, com ênfase na questão ambiental, o real custo/benefício de se adotar a plataforma com aterro (maior volume dragado, maior impacto ambiental e menor custo) com a opção de plataforma lançada ao mar.
- Reapresentar os mapas das áreas de influência de forma mais clara e objetiva, com as delimitações propostas no texto para cada uma das áreas (ADA, AID e AII).
- Apresentar a série histórica de precipitações médias mensais, indicando o período, as estações pluviométricas e suas respectivas localizações.
- Realizar uma campanha de monitoramento nas águas estuarinas para o parâmetro coliforme termotolerante na área diretamente afetada pelo empreendimento, baseando-se nos limites preconizados pela Resolução CONAMA 357/05 para água salobra classe 1, indicando os locais de amostragem.

FIS 1038
Proc. 733505
Rubr. *GL*

~~1311~~
~~733505~~

NS.: 2110
Proc. 7335/05
Rubr. *[assinatura]*

- Reapresentar os resultados de monitoramento de qualidade da água estuarina, agrupando para cada parâmetro os resultados das 30 análises realizadas. Os limites de detecção de cada parâmetro devem estar abaixo dos limites preconizados pela Resolução CONAMA 357/05 para água salobra classe 1.
- Apresentar justificativa para os parâmetros não monitorados nas águas estuarinas considerando as fontes de contaminação da região, e não somente em relação à dificuldade de análise. Parâmetros importantes como metais, óleos e graxas, tolueno (alta concentração nas águas subterrâneas) e fenóis totais, além do TBT, devem ser monitorados caso não haja justificativa plausível. Os resultados de monitoramento devem ser apresentados em conjunto com a identificação dos locais amostrados e comparados com os limites estabelecidos para águas salobras classe 1 (CONAMA 357/05).
- Verificar a identificação dos pontos amostrais de sedimentos. A Tabela 5.1.2 apresenta a localização de 30 pontos amostrais, porém, são listados os resultados de apenas 20 amostras. Dessa forma devem-se apresentar os resultados dos outros 10 pontos indicados.
- Confirmar os reais resultados para o parâmetro fósforo nos pontos divergentes do EIA, onde este parâmetro ficou abaixo do valor de alerta (seção 5.1.8.1.3), mas no gráfico (Figura 5.1.128) a sua concentração em várias amostras ultrapassa esse mesmo valor.
- Apresentar o laudo laboratorial para as análises de carbono orgânico total, nitrogênio Kjeldahl total e fósforo total nos sedimentos.
- Realizar a coleta e a avaliação da qualidade dos sedimentos de meio e de fundo da região, nos mesmos pontos analisados para a qualidade dos sedimentos superficiais, considerando a profundidade total estimada para a dragagem.
- Verificar o grau de interferência e os possíveis conflitos de uso que o assoreamento natural poderá gerar às pretensões de utilização do píer da *Techint*. Nesse caso, o empreendedor deve requerer uma anuência da empresa responsável pelo píer.
- Com relação à simulação da dispersão do esgoto tratado no estuário, valem as seguintes recomendações:
 - Os dados de entrada no modelo para o parâmetro coliforme devem estar em acordo com os resultados de monitoramento do estuário, na área de influência direta do empreendimento.
 - Deve-se indicar as características dos campos hidrodinâmicos e do estágio da maré (sizígia ou quadratura).
 - Considerando os resultados de dispersão para o parâmetro coliforme, sugere-se que seja adotada uma alternativa de tratamento de esgotos domésticos mais eficiente que as fossas sépticas, de forma a não alterar os padrões classe 1 para águas salobras do corpo receptor.
 - Apresentar os resultados de simulação dos parâmetros OD, compostos nitrogenados, DBO, fósforo e coliformes termotolerantes para a nova alternativa de tratamento proposta.
- Confirmar a previsão do fluxo de caminhões com a implantação do empreendimento. No capítulo "Fluxo previsto de caminhões relacionados ao TCPP" são estimados 21 caminhões por hora para o primeiro ano de operação do empreendimento, com previsão de aumento. No entanto, na simulação dos níveis de ruído, foram considerados apenas 16 caminhões por hora.
- Com relação aos programas ambientais propostos:
 - Apresentar um programa de prevenção, mitigação e monitoramento de assoreamento dos sistemas de drenagem e dos cursos d'água devido às obras de desmate, terraplanagem e movimentação do solo para implantação do empreendimento.
 - Acrescentar o Plano de Ação de Emergência, o qual deve fazer parte dos Programas de Gerenciamento de Riscos e Acidentes. O Plano de Emergência Individual previsto no estudo deve se basear na Resolução CONAMA 398/08.

[assinaturas]

- Monitorar os parâmetros coliformes termotolerantes, sólidos totais dissolvidos e nitrato (CONAMA 396/08) nas águas subterrâneas, juntamente com os outros parâmetros definidos no PMQAS.
- Acrescentar um programa relativo à avaliação dos sedimentos com o objetivo de analisar a qualidade desses sedimentos previamente a qualquer dragagem, de acordo com a CONAMA 344/04.
- Para o Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar (PMA), deve ser indicada a quantidade e a localização das estações de monitoramento para as partículas totais em suspensão. Essa localização deve levar em conta a população vizinha ao empreendimento. Ademais, devem ser seguidas as indicações do PMA.

Meio Biótico

Áreas de influência

- Reapresentar os mapas de forma mais clara e objetiva, com as delimitações propostas no texto para cada uma das áreas de influência (ADA, AID e AII).

Flora

- Propor programa de monitoramento da regeneração da área de 600m² de manguezal.
- Apresentar a metodologia de levantamento das espécies e o período de coleta de dados.
- Avaliar as espécies registradas quanto à sua inclusão na Instrução Normativa nº 06, de 2008 do MMA, que reconhece as espécies da flora brasileira ameaçadas de extinção.
- Propor um programa de compensação às intervenções em APP, de acordo com a Resolução CONAMA 369/06.

Fauna Terrestre

- Quanto ao levantamento de vertebrados terrestres, informar os dias exatos de permanência da equipe em cada área e o intervalo de horário em que as amostragens ocorreram. Quanto aos registros noturnos citados, apresentar informações claras com relação à metodologia, os dias, localização e duração dos mesmos. Deve-se, ainda, informar estes dados, bem como o desenho amostral utilizado para fins de garantia da aleatorização dos resultados e representatividade das amostras.
- Para a metodologia de armadilhas de interceptação e queda, apresentar a localização georreferenciada dos pontos de disposição das armadilhas, visando posteriores monitoramentos e/ou necessidade de repetição da amostragem.
- Para ornitofauna solicita-se que a localização georreferenciada dos transectos e distribuição dos pontos do censo por ponto fixo sejam apresentados. Quanto às redes de neblina, devem ser apresentados dados sobre tamanho das redes utilizadas, número de horas que as redes ficaram abertas, distribuição e frequência de vistoria das mesmas. Deverá ser esclarecido o cálculo efetuado para obter um esforço de 392 h/rede.
- Em razão do anilhamento das aves coletadas, deverá ser apresentada a Autorização de Anilhamento emitida pelo Centro Nacional de Pesquisa para Conservação das Aves Silvestres-CEMAVE/ICMBio.
- Quanto à observação direta efetuada para o grupo de mastofauna, apresentar a área amostrada, duração das caminhadas e período do dia em que ocorreram.
- No que se refere ao grupo dos anfíbios, deverá ser apresentada curva de esforço amostral e dados sobre abundância, separando os dados brutos por área de influência. Apresentar dados de indicação das espécies raras, endêmicas, ameaçadas de extinção, caçadas pela população local, migratórias e aquelas protegidas por legislação federal, estadual e municipal, dados provenientes de entrevistas, e além disso, apresentar as informações relacionadas as referências que constam ao longo do texto.

1033
Proc 733505
Rubr:

4311
733505

Fis.: 2111
Proc.: 7335/05
Rubr:

- Quanto aos répteis, esclarecer os dados referentes as armadilhas de interceptação e queda, não constantes nos resultados. Apresentar as informações sobre as amostragens ocorridas no período noturno. Apresentar, ainda, informações sobre a localidade de ocorrência das espécies registradas. Ressalta-se também que as espécies registradas no estudo devem ser comparadas com a lista federal (Livro Vermelho da Fauna Ameaçada de Extinção, revisão do MMA de 2008) de espécies ameaçadas de extinção.
- Para a ornitofauna, apresentar dados sobre possíveis espécies ameaçadas de extinção e georreferenciar os pontos utilizados no levantamento por censo. O empreendedor deverá, ainda, deixar claro no texto as informações provenientes de levantamentos bibliográficos e aquelas provenientes de levantamentos primários. Deverão ser apresentados ainda os dados brutos das campanhas.
- Deverá ser apresentada curva do coletor **para todos os grupos faunísticos** amostrados, devendo constar no eixo y, o número cumulativo de espécies registradas, e no eixo x, o número de unidades amostrais (dias).
- Deverão ser apresentadas as datas de coleta, bem como a autorização de captura, coleta e transporte que permitiu a realização das coletas mencionadas no estudo.

Biota Aquática

- No que tange a comunidade fitoplancônica, deverão ser apresentados os dados brutos para cada ponto. O empreendedor deverá também fazer uma análise comparativa dos dados obtidos aos dados secundários mencionados e aos parâmetros físicos detectados nas mesmas estações. Faz-se necessária, ainda, a identificação de possíveis espécies tóxicas, tendo em vista como exemplo o gênero *Pseudo-nitzschia*, apontado na lista de diatomáceas fornecida pelo estudo e reconhecidamente contendo espécies produtoras de toxinas.
- Com relação ao zooplâncton, deverão também ser apresentados os dados brutos das campanhas. Tendo em vista que foi detectado que o tipo de amostragem pode ter prejudicado o levantamento, o estudo deverá apresentar maiores informações de dados secundários da Baía, como forma de complementar os dados levantados, bem como realizar nova campanha com método de amostragem diferente do utilizado.
- Para a ictiofauna, deverão ser apresentados os dados de forma separada por pontos de amostragem e por método, e que sejam abordados dados sobre espécies ameaçadas. Será necessária também campanha sazonal de dados primários.
- Na comunidade bentônica, os pontos de amostragem plotados em mapa deverão ser georreferenciados. Solicita-se também que seja realizada integração dos dados obtidos para a comunidade bentônica com os dados de ictiofauna, com a finalidade de verificar as interações tróficas da região.
- Com relação aos vertebrados aquáticos, deverão ser informados os dias exatos de permanência da equipe em cada área e o intervalo de horário em que as amostragens ocorreram. Também deverão ser apresentadas informações sobre a localização dos pontos onde as amostragens ocorreram. Quanto aos registros noturnos citados, solicita-se apresentação de informações claras como os dias, localização e duração dos mesmos.
- Ainda no que tange a avaliação da viabilidade deste empreendimento, verificou-se que é necessária a realização de levantamentos em período diferente do efetuado neste estudo para todos os grupos tanto de biota aquática como fauna terrestre, neste caso as amostragens devem ser na estação de inverno, contemplando portanto a sazonalidade. Cabe frisar que o próprio estudo reconhece que um maior esforço amostral realizado em outras estações permitiria contabilizar maior número de espécies, o que poderia contribuir para melhor estabilização da curva de esforço amostral apresentada: "(..) é certo que um estudo com maior esforço amostral e contemplando todas as estações do ano se refletirá num número maior de espécies. Isso é particularmente relevante para estação do inverno, não incluída na presente avaliação".
- Na nova amostragem o empreendedor deverá seguir as orientações constantes neste parecer. Para a metodologia de armadilhas de interceptação e queda, sugere-se que a distância mínima

entre os baldes em futuras amostragens seja de 10m. Para a ornitofauna, verifica-se a necessidade de amostragens noturnas na região da AID. Sugere-se também que as amostragens sejam repetidas no entardecer, período de grande atividade de algumas aves também. As amostragens também deverão possibilitar a identificação de aves migratórias por meio de dados primários. Deverão também ser atendidas as demais solicitações explicitadas para todos os grupos.

- O empreendedor deverá detalhar a pertinência da adoção de medidas referentes ao atropelamento de fauna no âmbito do processo do terminal, bem como, elaborar o projeto executivo para instalação de passagens de fauna caso se mostrem adequadas a este licenciamento. Deverá apresentar também, caso houver, dados referentes a atropelamentos de fauna nos acessos ao Porto.

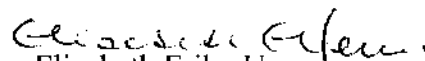
Unidades de Conservação

- Em atenção ao ofício MN nº 88/2008, que questiona a definição das Unidades de Conservação no raio de 10 Km do empreendimento, dentre outros questionamentos, solicita-se revisão da lista das UC's para adição de eventual unidade de conservação não contemplada.


Brasília, 23 de dezembro de 2009.



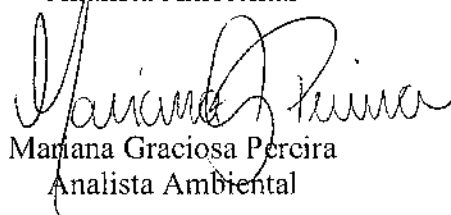
Daniel Santos Pinho
Analista Ambiental



Elizabeth Eriko Uema
Analista Ambiental



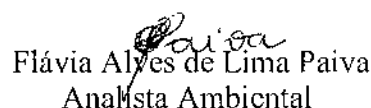
Fabíola Nunes Derossi
Analista Ambiental



Mariana Graciosa Pereira
Analista Ambiental



Guilherme Araújo Ribeiro
Analista Ambiental



Flávia Alves de Lima Paiva
Analista Ambiental

em Acordo.

Segue para oficial

o cumprimento.

Em 23/12/09

Tatiane

Adriana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transporte.
Substituta / Matrícula 1319417
COTRACGTMO/DMLIC/IBAMA

Fis	1100	No.	314
Proc.	733505	Proc.	7335105
Rubr.	111		Rubrica

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 TRANSPORTE, 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 3225-0564 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 434 /2009-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 30 de dezembro de 2009.

A Sua Excelência o Senhor

João Carlos Ribeiro

Porto Pontal Paraná Importação e Exportação Ltda

Rua Fernandes de Barros, 514 - Bairro Cristo Rei

80040-200 Curitiba - PR


Fonc/Fax: (41) 3360-8400 / 3360-8449

Assunto: Licenciamento Ambiental do Terminal Portuário Porto Pontal/PR.

Prezado Senhor,

1. Em atenção ao processo de licenciamento ambiental do empreendimento em epígrafe, informo que a equipe técnica deste Ibama finalizou a avaliação do EIA/RIMA através do Parecer Técnico nº 231/2009- COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA e constatou que algumas pendências necessitam ser sanadas para conclusão da análise da viabilidade ambiental do referido empreendimento. Dessa forma, encaminho, em anexo, o parecer supracitado, que contém as complementações que deverão ser enviadas a este Instituto para que a análise possa ser concluída.

Atenciosamente,


Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Transportes
Substituta

EM BRANCO



Prefeitura Municipal
 Pontal do Paraná

Ofício nº 011/10 – GAB

1313
 733505
 2112
 Proc 733505
 1101
 Proc 733505
 Rubr
 1348
 Proc 7335105
 Rubr

Pontal do Paraná, 14 de Janeiro de 2010.

PROCOLO/IBAMA

DILIC

Nº: 368

DATA: 20/01/10

RECEBIDO:

Ilma. Sra. Coordenadora

M/D TATIANA VEIL DE SOUZA

Coordenação de Transportes – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e recursos Naturais renováveis - IBAMA

SCEN – Trecho 2, Edif. Sede, Bloco "C" - Brasília/DF

Assunto: Certidão Atestando a Conformidade de Uso e Ocupação do Solo das Áreas do empreendimento do Terminal Portuário Porto Pontal.

Referência: Parecer Técnico nº 231/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 23/DEZ/2009, encaminhado, em 30/DEZ/2009 pelo Ofício Nº 434/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

Ilma. Sra. Coordenadora:

1. Em atendimento à solicitação da empresa Porto Pontal Paraná Importação e Exportação Ltda., transmito à V.Sa. o presente documento certificando e atestando a conformidade desta Prefeitura Municipal para o Uso e Ocupação do Solo das Áreas que irão ser utilizadas para a construção do Terminal Portuário Porto Pontal, na localidade de Ponta do Poço, do nosso município.
2. Participo que o empreendimento a ser implantado pela empresa Porto Pontal Paraná Importação e Exportação Ltda. está localizado na Zona Industrial Portuária de Pontal do Paraná, como parte integrante do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, de 2006, desta Prefeitura Municipal.

À cargo
 com o selo
 +

De ordem, a COTISA.

Em 30/01/10

Patrícia

Patrícia de Abreu

Secretária

COTISA/DILIC

Aos Analistas

~~Patrícia~~

Guilherme

Flória

Fabíola

para preenchimentos

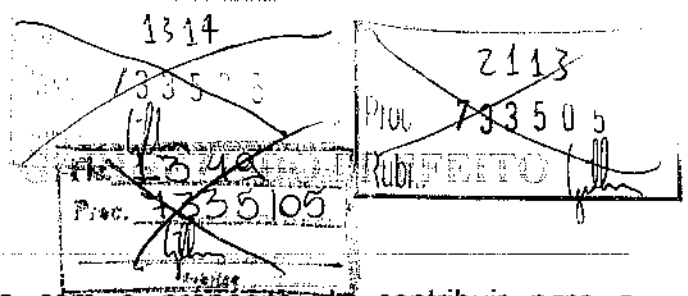
Em 21/01/2010

Tatiane Vil

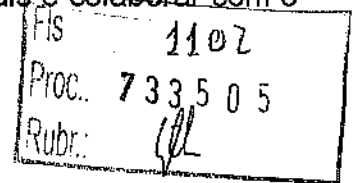
Tatiane Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transportes
Substitua Matricula 1319417
COTISA - R. JOYBAMA



Prefeitura Municipal
de
Pontal do Paraná



3. A referida Zona Industrial foi instituída com o propósito de contribuir para a modernização da infraestrutura, dinamizar as atividades comerciais e colaborar com o desenvolvimento sócio-econômico de Pontal do Paraná.



4. Submeto o presente documento à vossa análise e apreciação.

Aproveitamos a oportunidade para externar nossos protestos de elevada estima e distinguida consideração, colocando-nos à disposição para quaisquer outros esclarecimentos.

Atenciosamente,


RUDISNEY GIMENES
Prefeito

EM BRANCO



Fis.	1103
Proc.	733505
Rubr.	

Fis.	315
Proc.	7335105

PROTOCOLO/IBAMA

DILIC

Nº: 367

DATA: 20/01/10

RECEBIDO:

Francisco

Carta nº 002/2010 - PPPIE

Curitiba, 19 de janeiro de 2010.

Ilma. Sra. Coordenadora de Transportes

M/D Tatiana Veil de Souza

Coordenação Geral de Transportes, Mineração e Obras Civas

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis – IBAMA

SCEN – Trecho 2, Edif. Sede, Bloco “C”

Brasília/DF

Assunto: Encaminhamento de complementações ao EIA para Licenciamento Ambiental do Terminal Portuário Porto Pontal.

Referência: Parecer Técnico nº 231/2009, datado de 23/DEZ/2009, encaminhado pelo Ofício nº 434/2010, de 30/DEZ/2010, COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

Ilma. Sra. Coordenadora:

1. Transmito a V.Sa., em anexo, uma cópia da análise dos itens do Parecer Técnico da referência listados para complementação, necessárias ao Licenciamento Ambiental do Terminal Portuário Porto Pontal, com a indicação daqueles que poderão ser respondidos com brevidade, de acordo com os dados existentes no EIA. Participo, também, que na referida lista, Anexo A, estão indicados os itens para os quais foram solicitados estudos adicionais, que irão necessitar de prazo para serem complementados.
2. Com o propósito de possibilitar a emissão da Licença Ambiental do empreendimento, a ser implantado pela empresa Porto Pontal Paraná Importação e Exportação Ltda., solicitamos a reconsideração dos termos do referido Parecer Técnico, para que os itens, que necessitarão de prazo para complementação, sejam indicados como pendências a serem cumpridas entre a Licença Prévia - LP e a Licença de Instalação - LI.
3. Com relação aos acessos rodoviários, solicitamos que seja reconsiderado o posicionamento contido na análise de viabilidade do Parecer, de forma a indicar que a conclusão das obras de duplicação da PR-407 e da construção da Arterial 1., sejam julgadas como condições essenciais para a Licença de Operação do Empreendimento, e que sejam implementadas durante a Fase de Instalação (construção) do Terminal, após a emissão da Licença de Instalação - LI.

A CONTRA;
POM PERTINÊNCIA PARA ANÁLISE E DANECER

CONCLUSIVO

em 20/01/2010


Pedro Alberto Bignelli
Diretor de Licenciamento Ambiental
DU LICBAMA

Res Analistas

Flavia

Guilherme

Fabiela

para análise e medições

Em 21/01/2010

Tatiana Veil

Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transporte
Substância Matrícula 1119417
COTRA-CGDE-REPUBLICA/BAMA



Fis	1104
Proc.	733505
Rubr.	ll

Fis	1316
Proc.	7335105
Rubr.	

Para a utilização dos acessos rodoviários, solicitamos considerar que a viabilidade e a instalação do empreendimento, antes da Licença de Operação, seriam possíveis levando em conta as condições e sugestões do estudo para o controle do Fluxo de Tráfego, "Análise do Incremento do Tráfego Rodoviário durante a Instalação do Terminal", Anexo B, elaborado pela Eng^a Gilza Fernandes Blasi, e recebida pelo IBAMA em 24/04/2009, conforme consta da página 4 do Parecer da referência. No estudo verificamos a existência de dados de levantamentos efetuados sobre o Fluxo de Tráfego, que corroboram a possibilidade de utilização das PR-407 e PR-412, durante a Fase de Instalação, desde que cumpridas as condições e medidas sugeridas nos itens "F" e "G".

A "Conclusão", item "H", da referida análise, externa a possibilidade de utilização das PR-407 e PR-412, para transporte de material e pessoal, durante a Fase de Instalação (construção), desde que sejam executadas as sugestões mencionadas, com as restrições de horários, períodos e capacidade de carga, para disciplinar o fluxo de veículos destinados ao terminal, às quais, desde já, assumimos o compromisso irrevogável de cumpri-las integralmente.

*"A presente análise permite concluir que é possível a utilização das PR-412 e 407 para a circulação do tráfego estimado para o transporte de materiais e pessoal para a **Fase de Instalação** do TCPP por um prazo **não superior a 2 anos** para a conclusão da obra, uma vez que o Empreendedor adote as medidas anteriormente propostas no sentido de minimizar o impacto sobre os atuais volumes e evitar alterações significativas nos atuais níveis de operação. Quanto à **Fase de Operação** do TCPP, para que a mesma seja iniciada, recomendamos que as propostas preconizadas no Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná (item C.2 anterior) sejam implementadas, principalmente a implantação da Via Arterial 1, bem como que as intervenções para aumento de Capacidade da PR-407 sejam executadas."*

4. Em atendimento à solicitação de encaminhamento de Certidão atestando a conformidade da Prefeitura para o Uso e Ocupação do Solo, por parte do empreendimento do Terminal, transmito cópia da Carta nº 001/2010 – PPPIE, Anexo C, na qual a Porto Pontal realizou a solicitação à Prefeitura, e cópia do Ofício nº 011/10 - GAB, da Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná, Anexo D, contendo a referida Certidão de conformidade.
5. Participo que os esclarecimentos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, solicitados no Parecer Técnico, foram encaminhados por meio do Ofício nº 169/2009-DG/ANTAQ, datado de 22/MAI/2009, Anexo E, em resposta às solicitações contidas nos Ofícios nº 822/2008/DILIC/IBAMA e nº 496/2009/DILIC/IBAMA.

EM BRANCO

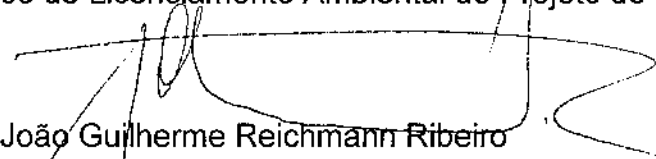


Fis	1105	Fis	1317
Proc	733505	Proc	733505
Subr	ell		

6. Submeto o presente documento à apreciação e consideração de V.Sa.

Colocamo-nos à vossa disposição para as informações julgadas necessárias para a continuidade do Processo de Licenciamento Ambiental do Projeto do Terminal.

Atenciosamente,


João Guilherme Reichmann Ribeiro
Vice Presidente

PORTO PONTAL PARANÁ IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO LTDA.

Anexos:

- A) Cópia de análise do Parecer Técnico, com indicação dos itens que serão cumpridos com brevidade e dos itens que necessitam de prazo, solicitados para serem complementados entre a LP e LI;
- B) Cópia do estudo de "Análise do Incremento do Tráfego Rodoviário durante a Instalação do Terminal", da Eng^a Gilza Fernandes Blasi;
- C) Carta nº 001/2010 – PPPIE, da Porto Pontal, datada de 13/JAN/2010;
- D) Ofício nº 011/10 - GAB, da Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná, datado de 14/JAN/2010, com Certidão atestando a conformidade da Prefeitura para o Uso e Ocupação do Solo; e
- E) Cópia do Ofício nº 169/2009-DG/ANTAQ, datado de 22/MAI/2009.

EM BRANCO



FIS 1106
Proc 733505
Rubr: *cl*

1318
7335105
ANEXO A

LISTA DE ITENS EXTRAÍDOS DO PARECER TÉCNICO Nº 231/2009 DO IBAMA (PÁGS. 40 à 44)

ITENS SOLICITADOS NO PARECER TÉCNICO, PARA CUMPRIMENTO, COM OBSERVAÇÕES DA EQUIPE TÉCNICA RESPONSÁVEL PELO EIA DO TERMINAL PORTUÁRIO PORTO PONTAL:

- 1 - INDICAÇÃO DOS ITENS QUE PODEM SER RESPONDIDOS COM BREVIDADE, COM OS DADOS EXISTENTES NO EIA.
- 2 - INDICAÇÃO DOS ITENS QUE NECESSITAM DE PRAZO PARA ELABORAÇÃO DE ESTUDOS COMPLEMENTARES, SOLICITANDO RECONSIDERAÇÃO PARA SEREM INSERIDOS NA LICENÇA PRÉVIA – LP, COMO EXIGÊNCIAS A SEREM CUMPRIDAS PARA A EMISSÃO DA LICENÇA DE INSTALAÇÃO – LI.

SUBSIDIADO NO TEXTO DO PARECER TÉCNICO

CONCLUSÕES

Após a análise do EIA/RIMA referente ao Terminal Porto Pontal, bem como dos documentos constantes no processo administrativo, verificou-se que algumas pendências devem ser sanadas para conclusão da análise de viabilidade ambiental do empreendimento:

- O acesso rodoviário deve ser significativamente melhorado para permitir o aumento do fluxo de caminhões decorrentes da instalação e operação do empreendimento proposto. Dessa forma, a duplicação e a adequação estrutural da PR-407 (trecho compreendido entre o entrocamento da BR-277 em Paranaguá e o entrocamento da PR-412 em Pontal do Paraná) e a construção da Via Arterial 1 (paralela à PR-412, interligando a rodovia PR-407 ao Terminal Portuário) são condições essenciais para a viabilidade, instalação e operação do empreendimento.
(Análise Eng^a Gilza Fernandes Blasi – Anexo B)
- Deverá ser encaminhado a certidão da prefeitura municipal atestando conformidade referente ao uso e ocupação do solo.
(Carta nº 001/20-10 – PPPIE, de 13/JAN/2010, Anexo C, e Ofício nº 011/10 – GAB PMPP, de 14/JAN/2010, Anexo D)
- Deverá ser esclarecida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários-ANTAQ a questão da necessidade de anuência da Administração dos Portos de Paranaguá (APPA) ou da própria ANTAQ para o empreendimento, bem como informação sobre a regularidade e validade do contrato de adesão portuária do Porto Pontal.
(Ofício ANTAQ – Anexo E)

EM BRANCO



1107	Fls. 1319
733505	Proc. 7335105
<i>CP</i>	<i>[Signature]</i>
	Rebilita

ATENDER AS SEGUINTES COMPLEMENTAÇÕES:

MEIO FÍSICO

- Certificar que a dragagem será realizada apenas na área do cais do terminal, já que o local previsto para a bacia de evolução possui profundidade mínima de 12,9 m, o que permite a passagem de navios do tipo Post-Panamax com no máximo 69% dos contêineres cheios.
(Será respondido)
- Confirmar a profundidade máxima de dragagem na área do cais. O estudo sugere 16 m, mas não ficou claro a intenção de tal profundidade já que a bacia de evolução possui calado mínimo de 12,9 m.
(Será respondido)
- O armazenamento temporário do material dragado na área do empreendimento deve ser evitado (considerando a situação em que o volume dragado for maior que o volume a ser aterrado), já que existe uma grande probabilidade desse material atingir os canais de drenagem e a água estuarina. Dessa forma, devem ser propostos os procedimentos e o local de destino final e imediato para este material.
(Será respondido)
- O armazenamento temporário do material resultante da limpeza da vegetação e do horizonte superficial do solo na área do empreendimento também deve ser evitado. É essencial que sejam propostos os procedimentos e o local de destino final e imediato para este material.
(Será respondido)
- Em relação às alternativas de layout, deve-se avaliar e comparar a partir de uma análise mais detalhada, com ênfase na questão ambiental, o real custo/benefício de se adotar a plataforma com aterro (maior volume dragado, maior impacto ambiental e menor custo) com a opção de plataforma lançada ao mar.
(Será respondido)
- Reapresentar os mapas das áreas de influência de forma mais clara e objetiva, com as delimitações propostas no texto para cada uma das áreas (ADA, AID e AII).
(Será respondido)
- Apresentar a série histórica de precipitações médias mensais, indicando o período, as estações pluviométricas e suas respectivas localizações.
(Será respondido)
- Realizar uma campanha de monitoramento nas águas estuarinas para o parâmetro coliforme termotolerante na área diretamente afetada pelo empreendimento, baseando-se nos limites preconizados pela Resolução CONAMA 357/05 para água salobra classe 1, indicando os locais de amostragem.
(Necessita prazo. Solicitação para inserir na LP)

EM BRANCO



Fis.	1108	Fls.	1320
Proc.	733505	Proc.	7335105
Rubr.	<i>gl</i>		

- Reapresentar os resultados de monitoramento de qualidade da água estuarina, agrupando para cada parâmetro os resultados das 30 análises realizadas.
(Será respondido)
- Os limites de detecção de cada parâmetro devem estar abaixo dos limites preconizados pela Resolução CONAMA 357/05 para água salobra classe 1.
(Será respondido parcialmente) (Necessita prazo para atendimento complementar. Solicitação para inserir na LP)
- Apresentar justificativa para os parâmetros não monitorados nas águas estuarinas considerando as fontes de contaminação da região, e não somente em relação à dificuldade de análise. Parâmetros importantes como metais, óleos e graxas, tolueno (alta concentração nas águas subterrâneas) e fenóis totais, além do TBT, devem ser monitorados caso não haja justificativa plausível. Os resultados de monitoramento devem ser apresentados em conjunto com a identificação dos locais amostrados e comparados com os limites estabelecidos para águas salobras classe 1 (CONAMA 357/05).
(Necessita prazo para atendimento complementar. Solicitação inserir na LP)
- Verificar a identificação dos pontos amostrais de sedimentos. A Tabela 5.1.2 apresenta a localização de 30 pontos amostrais, porém, são listados os resultados de apenas 20 amostras. Dessa forma devem-se apresentar os resultados dos outros 10 pontos indicados.
(Será respondido)
- Confirmar os reais resultados para o parâmetro fósforo nos pontos divergentes do EIA, onde este parâmetro ficou abaixo do valor de alerta (seção 5.1.8.1.3), mas no gráfico (Figura 5.1.128) a sua concentração em várias amostras ultrapassa esse mesmo valor.
(Será respondido)
- Apresentar o laudo laboratorial para as análises de carbono orgânico total, nitrogênio Kjeldahl total e fósforo total nos sedimentos.
(Será respondido)
- Realizar a coleta e a avaliação da qualidade dos sedimentos de meio e de fundo da região, nos mesmos pontos analisados para a qualidade dos sedimentos superficiais, considerando a profundidade total estimada para a dragagem.
(Necessita prazo. Solicitação inserir na LP)
- Verificar o grau de interferência e os possíveis conflitos de uso que o assoreamento natural poderá gerar às pretensões de utilização do píer da Techint. Nesse caso, o empreendedor deve requerer uma anuência da empresa responsável pelo píer.
(Será respondido)

EM BRANCO



FIS	1103
Proc	733505
Rubr	(11)

Fls.	321
Proc.	7335105
Rubrica	

COM RELAÇÃO À SIMULAÇÃO DA DISPERSÃO DO ESGOTO TRATADO NO ESTUÁRIO, VALEM AS SEGUINTE RECOMENDAÇÕES:

- Os dados de entrada no modelo para o parâmetro coliforme devem estar em acordo com os resultados de monitoramento do estuário, na área de influência direta do empreendimento.
(Será respondido)
- Deve-se indicar as características dos campos hidrodinâmicos e do estágio da maré (sizígia ou quadratura).
(Será respondido)
- Considerando os resultados de dispersão para o parâmetro coliforme, sugere-se que seja adotada uma alternativa de tratamento de esgotos domésticos mais eficiente que as fossas sépticas, de forma a não alterar os padrões classe 1 para águas salobras do corpo receptor.
(Será respondido)
- Apresentar os resultados de simulação dos parâmetros OD, compostos nitrogenados, DBO, fósforo e coliformes termotolerantes para a nova alternativa de tratamento proposta.
(Necessita prazo para atendimento complementar. Solicitação inserir na LP)
- Confirmar a previsão do fluxo de caminhões com a implantação do empreendimento. No capítulo "Fluxo previsto de caminhões relacionados ao TCPP" são estimados 21 caminhões por hora para o primeiro ano de operação do empreendimento, com previsão de aumento. No entanto, na simulação dos níveis de ruído, foram considerados apenas 16 caminhões por hora.
(Será respondido)

COM RELAÇÃO AOS PROGRAMAS AMBIENTAIS PROPOSTOS:

- Apresentar um programa de prevenção, mitigação e monitoramento de assoreamento dos sistemas de drenagem e dos cursos d'água devido às obras de desmate, terraplanagem e movimentação do solo para implantação do empreendimento.
(Será respondido)
- Acrescentar o Plano de Ação de Emergência, o qual deve fazer parte dos Programas de Gerenciamento de Riscos e Acidentes. O Plano de Emergência Individual previsto no estudo deve se basear na Resolução CONAMA 398/08.
(Será respondido)
- Monitorar os parâmetros coliformes termotolerantes, sólidos totais dissolvidos e nitrato (CONAMA 396/08) nas águas subterrâneas, juntamente com os outros parâmetros definidos no PMQAS.
(Será respondido)

EM BRANCO



Fis.	1110	Fis.	1322
Proc.	733505	Proc.	1335105
Rubr.	CP		Rubrica

- Acrescentar um programa relativo à avaliação dos sedimentos com o objetivo de analisar a qualidade desses sedimentos previamente a qualquer dragagem, de acordo com a CONAMA 344/04.
(Será respondido)
- Para o Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar (PMA), deve ser indicada a quantidade e a localização das estações de monitoramento para as partículas totais em suspensão. Essa localização deve levar em conta a população vizinha ao empreendimento. Ademais, devem ser seguidas as indicações do PMA.
(Será respondido)

MEIO BIÓTICO

Áreas de influência

- Reapresentar os mapas de forma mais clara e objetiva, com as delimitações propostas no texto para cada uma das áreas de influência (ADA, AID e AII).
(Será respondido)

Flora

- Propor programa de monitoramento da regeneração da área de 600m² de manguezal.
(Será respondido)
- Apresentar a metodologia de levantamento das espécies e o período de coleta de dados.
(Será respondido)
- Avaliar as espécies registradas quanto à sua inclusão na Instrução Normativa nº 06, de 2008 do MMA, que reconhece as espécies da flora brasileira ameaçadas de extinção.
(Será respondido)
- Propor um programa de compensação às intervenções em APP, de acordo com a Resolução CONAMA 369/06.
(Será respondido)

Fauna Terrestre

- Quanto ao levantamento de vertebrados terrestres, informar os dias exatos de permanência da equipe em cada área e o intervalo de horário em que as amostragens ocorreram. Quanto aos registros noturnos citados, apresentar informações claras com relação à metodologia, os dias, localização e duração dos mesmos. Deve-se, ainda, informar estes dados, bem como o desenho amostral utilizado para fins de garantia da aleatorização dos resultados e representatividade das amostras.
(Será respondido)

EM BRANCO



Fls. 1111	Fls. 1323
Proc. 733505	Proc. 7335105
Rub. 44	Publico

- Para a metodologia de armadilhas de interceptação e queda, apresentar a localização georreferenciada dos pontos de disposição das armadilhas, visando posteriores monitoramentos e/ou necessidade de repetição da amostragem.

(Será respondido)

- Para ornitofauna solicita-se que a localização georreferenciada dos transectos e distribuição dos pontos do censo por ponto fixo sejam apresentados. Quanto às redes de neblina, devem ser apresentados dados sobre tamanho das redes utilizadas, número de horas que as redes ficaram abertas, distribuição e frequência de vistoria das mesmas. Deverá ser esclarecido o cálculo efetuado para obter um esforço de 392 h/rede.

(Será respondido)

- Em razão do anilhamento das aves coletadas, deverá ser apresentada a Autorização de Anilhamento emitida pelo Centro Nacional de Pesquisa para Conservação das Aves Silvestres- CEMAVE/ICMBio.

(Será respondido)

- Quanto à observação direta efetuada para o grupo de mastofauna, apresentar a área amostrada, duração das caminhadas e período do dia em que ocorreram.

(Será respondido)

- No que se refere ao grupo dos anfíbios, deverá ser apresentada curva de esforço amostral e dados sobre abundância, separando os dados brutos por área de influência. Apresentar dados de indicação das espécies raras, endêmicas, ameaçadas de extinção, caçadas pela população local, migratórias e aquelas protegidas por legislação federal, estadual e municipal, dados provenientes de entrevistas, e além disso, apresentar as informações relacionadas as referências que constam ao longo do texto.

(Será respondido)

- Quanto aos répteis, esclarecer os dados referentes às armadilhas de interceptação e queda, não constantes nos resultados. Apresentar as informações sobre as amostragens ocorridas no período noturno. Apresentar, ainda, informações sobre a localidade de ocorrência das espécies registradas. Ressalta-se também que as espécies registradas no estudo devem ser comparadas com a lista federal (Livro Vermelho da Fauna Ameaçada de Extinção, revisão do MMA de 2008) de espécies ameaçadas de extinção.

(Será respondido)

EM BRANCO



Fis	1112	324
Proc.	733505	7335105
Rubr.	ll	Publica

- Para a ornitofauna, apresentar dados sobre possíveis espécies ameaçadas de extinção e georreferenciar os pontos utilizados no levantamento por censo. O empreendedor deverá, ainda, deixar claro no texto as informações provenientes de levantamentos bibliográficos e aquelas provenientes de levantamentos primários. Deverão ser apresentados ainda os dados brutos das campanhas.

(Será respondido)

- Deverá ser apresentada curva do coletor para todos os grupos faunísticos amostrados, devendo constar no eixo y, o número cumulativo de espécies registradas, e no eixo x, o número de unidades amostrais (dias).

(Será respondido)

- Deverão ser apresentadas as datas de coleta, bem como a autorização de captura, coleta e transporte que permitiu a realização das coletas mencionadas no estudo.

(Será respondido)

Biota Aquática

- No que tange a comunidade fitoplancônica, deverão ser apresentados os dados brutos para cada ponto. O empreendedor deverá também fazer uma análise comparativa dos dados obtidos aos dados secundários mencionados e aos parâmetros físicos detectados nas mesmas estações. Faz se necessária, ainda, a identificação de possíveis espécies tóxicas, tendo em vista como exemplo o gênero *Pseudo-nitzschia*, apontado na lista de diatomáceas fornecida pelo estudo e reconhecidamente contendo espécies produtoras de toxinas.

(Será respondido)

- Com relação ao zooplâncton, deverão também ser apresentados os dados brutos das campanhas. Tendo em vista que foi detectado que o tipo de amostragem pode ter prejudicado o levantamento, o estudo deverá apresentar maiores informações de dados secundários da Baía, como forma de complementar os dados levantados, bem como realizar nova campanha com método de amostragem diferente do utilizado.

(Será respondido)

- Para a ictiofauna, deverão ser apresentados os dados de forma separada por pontos de amostragem e por método, e que sejam abordados dados sobre espécies ameaçadas. Será necessária também campanha sazonal de dados primários.

(Será respondido)

EM BRANCO



Fls	1113	1325
Proc	733505	4335105
Rub	Gls	

- Na comunidade bentônica, os pontos de amostragem plotados em mapa deverão ser georreferenciados. Solicita-se também que seja realizada integração dos dados obtidos para a comunidade bentônica com os dados e ictiofauna, com a finalidade de verificar as interações tróficas da região.

(Será respondido)

- Com relação aos vertebrados aquáticos, deverão ser informados os dias exatos de permanência da equipe em cada área e o intervalo de horário em que as amostragens ocorreram. Também deverão ser apresentadas informações sobre a localização dos pontos onde as amostragens ocorreram. Quanto aos registros noturnos citados, solicita-se apresentação de informações claras como os dias, localização e duração dos mesmos.

(Será respondido)

Ainda no que tange a avaliação da viabilidade deste empreendimento, verificou-se que é necessária a realização de levantamentos em período diferente do efetuado neste estudo para todos os grupos tanto de biota aquática como fauna terrestre, neste caso as amostragens devem ser na estação de inverno, contemplando portanto a sazonalidade.

Cabe frisar que o próprio estudo reconhece que um maior esforço amostral realizado em outras estações permitiria contabilizar maior número de espécies, o que poderia contribuir para melhor estabilização da curva de esforço amostral apresentada: " (...) é certo que um estudo com maior esforço amostral e contemplando todas as estações do ano se refletirá num número maior de espécies. Isso é particularmente relevante para estação do inverno, não incluída na presente avaliação".

NA NOVA AMOSTRAGEM O EMPREENDEDOR DEVERÁ SEGUIR AS ORIENTAÇÕES CONSTANTES NESTE PARECER.

- Para a metodologia de armadilhas de interceptação e queda, sugere-se que a distância mínima entre os baldes em futuras amostragens seja de 10m. Para a ornitofauna, verifica-se a necessidade de amostragens noturnas na região da AID. Sugere-se também que as amostragens sejam repetidas no entardecer, período de grande atividade de algumas aves também. As amostragens também deverão possibilitar a identificação de aves migratórias por meio de dados primários. Deverão também ser atendidas as demais solicitações explicitadas para todos os grupos.

(Necessita prazo para atendimento complementar. Solicitação inserir na LP)

EM BRANCO



Fis.	1114	Fis.	1326
Proc.	733505	Proc.	1355109
Rubr.	<i>[Handwritten]</i>		

- O empreendedor deverá detalhar a pertinência da adoção de medidas referentes ao atropelamento de fauna no âmbito do processo do terminal, bem como, elaborar o projeto executivo para instalação de passagens de fauna caso se mostrem adequadas a este licenciamento. Deverá apresentar também, caso houver, dados referentes a atropelamentos de fauna nos acessos ao Porto.

(Necessita prazo para atendimento complementar. Solicitação inserir na LP)

UNIDADES DE CONSERVAÇÃO

- Em atenção ao ofício MN nº 88/2008, que questiona a definição das Unidades de Conservação no raio de 10 Km do empreendimento, dentre outros questionamentos, solicita-se revisão da lista das UC's para adição de eventual unidade de conservação não contemplada.

(Será respondido)

Curitiba, 19 de janeiro, de 2010.

João Guilherme Reichmann Ribeiro
Vice Presidente

PORTO PONTAL PARANÁ IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO LTDA.

EM BRANCO

Fis. 4115
Proc. 733505
Rubr. *CP*

Fis. 1527
Proc. 7335/05
ANEXO B)

**ANÁLISE DO INCREMENTO DO TRÁFEGO
RODOVIÁRIO DURANTE A INSTALAÇÃO DO
TERMINAL DE CONTÊINERES DE PONTAL
DO PARANÁ – TCPP**

ABRIL/2009

EM BRANCO

Fis.	2116
Proc.	733505
Rubr.	

Fis.	328
Proc.	733505
Rebico	

ANÁLISE DO INCREMENTO DO TRÁFEGO RODOVIÁRIO DURANTE A INSTALAÇÃO DO TERMINAL DE CONTÊINERES DE PONTAL DO PARANÁ – TCPP

A - OBJETIVO

O presente estudo tem como objetivo analisar o incremento sobre os atuais volumes de tráfego existentes nas Rodovias PR-412 e PR-407 devido ao tráfego a ser gerado pelo transporte de materiais e equipamentos durante a instalação do Terminal de Contêineres na localidade de Ponta do Poço no Município de Pontal do Paraná / PR. Para tanto, serão considerados as condições físicas, estruturais e operacionais daquelas Rodovias de modo a subsidiar o Empreendedor do TCPP na elaboração de Planos de Logística de Transportes e de Construção.

B - DOCUMENTAÇÃO E ESTUDOS

Os documentos e trabalhos utilizados como fontes e referencias para a análise:

1. Estudo de Impacto Ambiental – EIA do Terminal de Contêineres do Porto Pontal – EIA/TCPP (AMB 2007).
2. Plano Viário Municipal de Pontal do Paraná – Relatório Volume 1 (UNIDEC 2008).
3. Corredor Viário Industrial Oeste de Pontal do Paraná – Relatório de Estudo (PMPP 2008).
4. Estudos de Viabilidade Ambiental Prévia – EVAP - da Construção de uma Estrada Alternativa à PR-412 entre a Ponta do Poço e a PR 407 (AMB 2007).
5. Estudos de Capacidade – PR-407 (ECOVIA 2006).
6. Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Paranaguá (FUNPAR 2006)

EM BRANCO

Fis.	1117
Proc.	733505
Subr.	

Fis.	1329
Proc.	7335105
Kallio	

7. Lei Municipal de Sistema Viário nº 642/2006 (Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná)
8. Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de Pontal do Paraná (2006)
9. Documento (em anexo) com informações do Empreendedor sobre estimativa do número de operários e de veículos de carga a serem alocados na construção do TCPP

C - CONDIÇÕES FÍSICAS, ESTRUTURAIS E OPERACIONAIS DAS RODOVIAS PR-412 E PR-407.

C.1 - RODOVIA PR -407

A Rodovia Estadual PR-407 possui uma extensão de 18,8Km e está sobre responsabilidade da Concessionária ECOVIA Caminhos do Mar para fins de manutenção, restauração e, principalmente, aumento de Capacidade de Tráfego, o qual está previsto no Contrato da Concessionária com o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná - DER/PR sob a forma de duplicação da atual pista simples no segmento compreendido entre as suas intersecções com as Rodovias BR-277 e PR-412 no Balneário de Praia de Leste em Pontal do Paraná.

A imposição contratual de duplicação da PR-407 foi motivada tanto pelos altos volumes de tráfego que ocorrem nos meses de Verão (Dezembro, Janeiro e Fevereiro) e durante os feriados prolongados, provocando durante estes períodos a adoção de medidas especiais (inversão da faixa no sentido Pontal do Paraná – BR-277), quanto pelos conflitos laterais existentes (atropelamentos de pedestres e ciclistas em especial) em função da intensa urbanização que ocorre às suas margens no Município de Paranaguá entre a intersecção com BR 277 e o km 4 (extensão de 4 km) e, em menor grau, entre os Km 16,5 e 20 (extensão de 3,5 km) em Praia de Leste.

Segundo os Estudos de Capacidade desenvolvidos pela Concessionária ECOVIA com intuito de avaliar a viabilidade técnica e econômica da duplicação da Rodovia, atualmente os segmentos urbanos já atingiram a Capacidade, ou seja, requerem intervenções, porém os segmentos rurais, os quais são em maior extensão, encontram-se em Nível de Serviço "C" (segmento de 10 km) e

EM BRANCO

1118
Proc. 733505
Fls. 330
Proc. 733505
Rebellea

em Nível de Serviço "C", muito próximo do Nível de Serviço "D" (segmento de 1,5 km), significando que a Rodovia como um todo se encontra em Nível de Serviço "D", ou seja, fluxo de tráfego estável, porém denso, existência de restrições na escolha da velocidade e restrições nas manobras de mudança de faixa, no entanto, aquém da Capacidade da Via. Estas condições deverão permanecer constantes até o ano de 2015 e são aceitáveis nos termos do Contrato de Concessão, o qual estabelece que as intervenções na Rodovia para aumento da capacidade devem ser implantadas quando o tráfego provocar um Nível de Serviço superior ao "D" em mais de 200 horas no ano. Como o Nível de Serviço projetado para a Rodovia para o ano de 2015 será o Nível E (Capacidade da Via), significa que soluções de aumento de capacidade deverão ser implantadas a partir deste ano.

Isto posto, tem-se que a duplicação da Rodovia em toda a sua extensão é justificável, necessária e possível, pois a mesma possui extensa faixa de domínio, sendo que alguns trechos são adjacentes às áreas da faixa de domínio das linhas de transmissão de energia, o que proporciona opções de implantação sem necessidade de desmatamento e elevadas movimentações de terra, porém o trecho urbanizado no Município de Paranaguá, entre a intersecção com BR 277 e o km 4, não permite duplicação devido aos altos custos sociais e de desapropriações, situação esta apontada no Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Paranaguá (FUNPAR 2006). Como solução, este Plano sugeriu a implantação de uma via de contorno ao longo da faixa de domínio da linha de transmissão localizada à Oeste desta área urbanizada e considerada a mais viável sob o ponto de vista técnico e ambiental.

As atuais condições estruturais do pavimento são consideradas como boas tendo em vista as manutenções, periódicas e rotineiras, e as recentes intervenções para reforço e adequação das obras de arte (pontes) promovidas pela Concessionária. O limite de carga por eixo está estabelecido em 8,2 toneladas.

C.2 - RODOVIA PR -412

O trecho da PR-412 considerado na presente análise tem uma extensão de 21,9 Km em pista simples, está situado no Município de Pontal do Paraná entre a sua intersecção com a PR-407 no Balneário de Praia de Leste e a localidade

EM BRANCO

1115	331
Proc 733505	332105
2/1/05	

de Ponta do Poço e sob jurisdição do Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná – DER/PR. A classificação funcional da Rodovia quando da sua implantação foi estabelecida como Rodovia de Ligação, no entanto, atualmente opera como Avenida Urbana nos seus segmentos de maior urbanização e de maior variedade de usos e ocupação do solo.

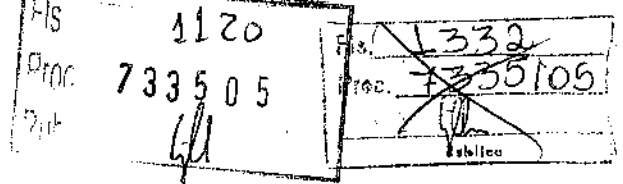
De acordo com diagnóstico apresentado no Estudo de Impacto Ambiental – EIA do Terminal de Contêineres do Porto Pontal – EIA/TCPP (AMB 2007) a Rodovia apresenta acostamentos inadequados, sinalização deficiente e ausência de iluminação em praticamente toda a sua extensão, gerando graves conflitos entre veículos, ciclistas e pedestres principalmente entre os Balneários de Praia de Leste e Shangri-lá nos períodos de Verão e de feriados prolongados.

Quanto às condições de operação do tráfego, os levantamentos efetuados quando da realização dos Estudos de Tráfego e de Capacidade constantes no Plano Viário Municipal de Pontal do Paraná – Relatório Volume 1 (UNIDEC 2008), apontaram que em função dos trechos da Rodovia com existência de Zonas de Ultrapassagem Proibidas, de baixas velocidades de operação (no máximo 40 Km/hora), da densidade de tráfego (veículos/Km) e das horas de pico, a PR-412 opera na Capacidade ao longo do ano e em Nível de Serviço F (onde o fluxo de tráfego é forçado ou congestionado, ocorrendo sempre que o volume de tráfego que chega em um ponto é superior ao volume que conseguirá ultrapassá-lo) durante os períodos de Verão e de feriados prolongados no trecho compreendido entre os Balneários de Praia de Leste e Atami. Entre Balneário Atami e a localidade de Ponta do Poço a operação se caracteriza como estável e com certo grau de conforto (Nível de Serviço C) durante o ano todo.

Com o intuito de minorar as condições acima e estruturar o Sistema Viário do Município, a Prefeitura de Pontal do Paraná propôs através da Lei Municipal de Sistema Viário n° 642/2006 e do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, as seguintes medidas:

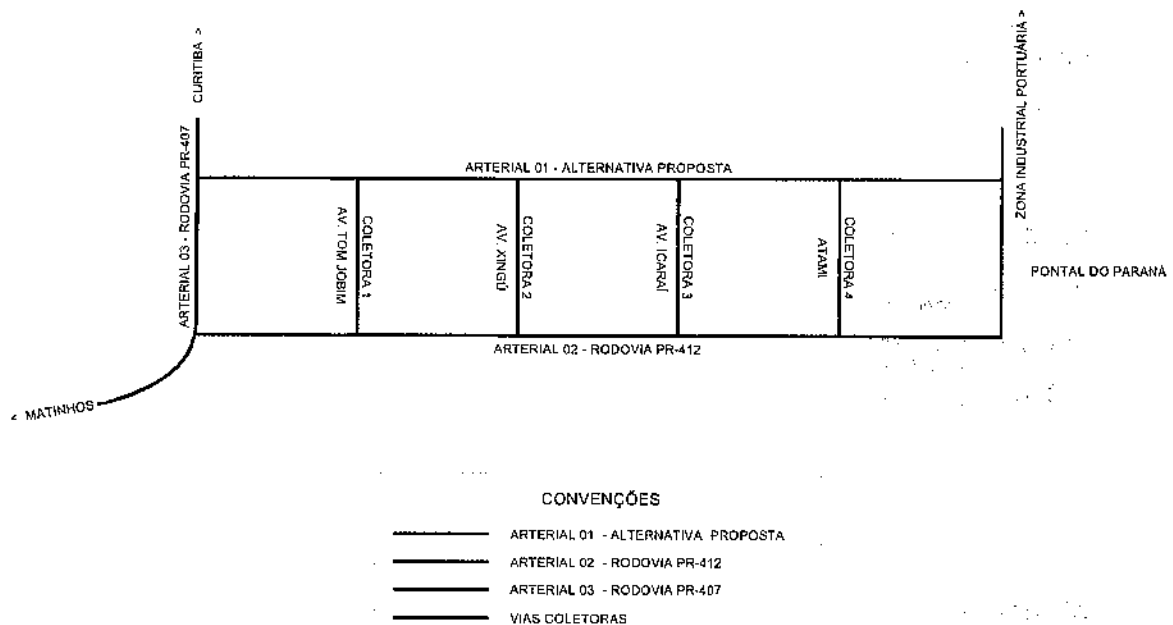
- Implantação da Via Arterial 1 (Corredor Viário Industrial Oeste), com o objetivo de separar o tráfego de longa distância (rodoviário) do tráfego local (urbano) gerado internamente aos balneários do município.

EM BRANCO



- Reestruturação da Via Arterial 2 (PR-412 /Avenida Comercial), para adequá-la às funções de corredor comercial e de serviços, ordenando a circulação de veículos e pedestres e regulamentando as áreas de estacionamento.
- Implantação de quatro Vias Coletoras de articulação entre a Via Arterial 1 e a Via Arterial 2 para facilitar os acessos aos balneários do município.

A Figura a seguir mostra o diagrama para a implantação das vias arteriais e coletoras propostas no Plano citado.



Com o mesmo objetivo, a Prefeitura de Pontal do Paraná estabeleceu um primeiro conjunto de obras a serem implantadas em curto prazo, quais sejam:

- Fase I: Implantação de Binário de Tráfego de 1,7 Km de extensão entre a Rua Iguazu e a interseção da PR-412 com a PR-407;
- Fase II: Ampliação e melhoramentos da PR-412 com implantação de estacionamentos, calçadas, ciclovias e iluminação em toda a sua extensão além de duas faixas por sentido de tráfego entre os Balneários de Canoas e Atami e reconfiguração geométrica das intersecções;
- Fase III: Construção da Via Arterial 1 (Corredor Viário Industrial Oeste)

As condições estruturais do pavimento são consideradas como boas segundo o DER/PR, o qual realiza manutenções periódicas e rotineiras e, recentemente

EM BRANCO

Fis.	1121
Proc.	733505
Subr.	

Fis.	333
Proc.	7335105
Subr.	

promoveu um recapeamento. O limite de carga por eixo está estabelecido em 8,2 toneladas, porém a circulação está autorizada para veículos de carga constituídos por até 3 eixos.

D - ESTIMATIVAS DE TRÁFEGO A SER GERADO PELAS OBRAS DE INSTALAÇÃO DO TERMINAL DE CONTÊINERES DO PORTO PONTAL – TCPP.

De acordo com documento emitido pelo Empreendedor (em anexo), as obras para instalação do TCPP demandarão um prazo de 2 (dois) anos para serem concluídas e um contingente de pessoal da seguinte ordem:

- 1º ano: 470 operários e 30 funcionários administrativos ;
- 2º ano: 370 operários e 30 funcionários administrativos.

Segundo estimativas, este contingente poderá gerar o seguinte tráfego na Rodovia PR-412:

- 1º ano: fluxo de **12 ônibus (24 em ambos os sentidos)** para o transporte de 470 operários e **30 automóveis (60 em ambos os sentidos)** referentes aos 30 funcionários;
- 2º ano: fluxo de **10 ônibus (20 em ambos os sentidos)** para o transporte de 370 operários e **30 automóveis (60 em ambos os sentidos)** referentes aos 30 funcionários;

Avalia-se que o fluxo acima quando alocado na Rodovia PR-407 deverá sofrer uma redução da ordem de no mínimo 50% tendo vista que o este mesmo percentual de operários e de funcionários provavelmente terão como origem o Município de Paranaguá, produzindo os seguintes dados:

- 1º ano: fluxo de **6 ônibus (12 em ambos os sentidos)** para o transporte de 235 operários e **15 automóveis (30 em ambos os sentidos)** referentes a 30 funcionários;
- 2º ano: fluxo de **10 ônibus (20 em ambos os sentidos)** para o transporte de 370 operários e **30 automóveis (60 em ambos os sentidos)** referentes aos 30 funcionários;

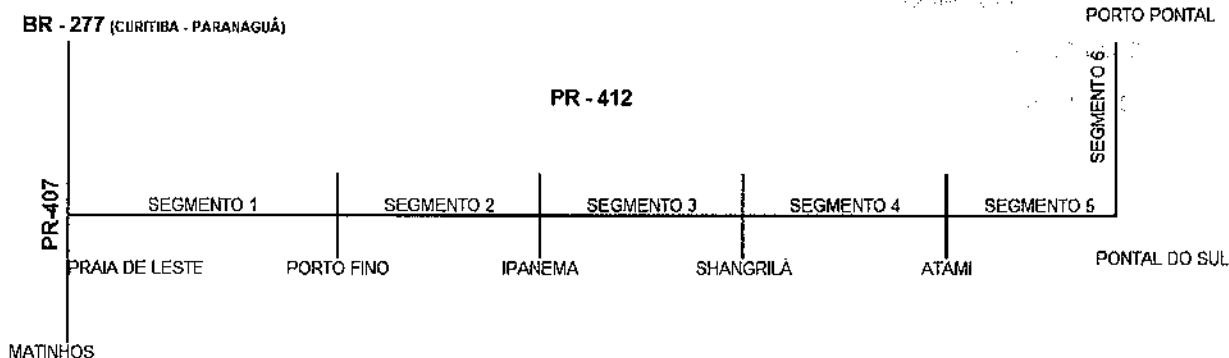
EM BRANCO

Com relação ao tráfego de veículos de carga, estima-se que será necessário um máximo de **30 caminhões por dia (60 em ambos os sentidos)** para o transporte de materiais durante o período de construção (2 anos), os quais deverão circular em ambas as Rodovias (PR-412 e PR-407). O transporte de equipamentos de maior porte e que demandem veículos com dimensões superiores a 3 eixos deverá ser efetuado por meio de embarcações a partir do Porto de Paranaguá.

E – PROJEÇÕES PARA O TRÁFEGO EXISTENTE (NORMAL) E GERADO DURANTE A INSTALAÇÃO DO TCPP

Ao se adicionar o maior volume de tráfego gerado (1º ano) devido à instalação do TCPP aos dados dos Estudos de Tráfego e de Capacidade já efetuados, descritos no item anterior, e considerando o ano de **2010** como início das obras, obteve-se as seguintes projeções de tráfego:

1 – PROJEÇÃO DE TRÁFEGO PARA A PR -412



EM BRANCO

Fis 1123
 Proc. 733505
 Rubr:

Fis 1335
 Proc. 733505
 Rubr:

PROJEÇÃO DE TRÁFEGO PARA A RODOVIA PR-412
 SEGMENTO 1: PRAIA DE LESTE - PORTO FINO

ANO	TRÁFEGO NORMAL				TRÁFEGO GERADO NA INSTALAÇÃO				TRÁFEGO TOTAL			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2008	8107	158	499	8764	0	0	0	0	8.107	158	499	8.764
2009	8385	163	523	9071	0	0	0	0	8.385	163	523	9.071
2010	8673	169	548	9390	60	24	60	144	8.733	193	608	9.534
2011	8970	175	574	9719	60	24	60	144	9.030	199	634	9.863
2012	9278	181	601	10060	60	24	60	144	9.338	205	661	10.204

TAXAS DE CRESCIMENTO		
AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES
3,43%	3,44%	4,74%

ANO	INCREMENTO DEVIDO AO TRÁFEGO GERADO			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2008	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2009	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2010	0,69%	14,20%	10,95%	1,53%
2011	0,67%	13,71%	10,45%	1,48%
2012	0,65%	13,26%	9,98%	1,43%

AUTO(*)= Automóveis + Pick Ups + Vans + 50% do fluxo de motocicletas

PROJEÇÃO DE TRÁFEGO PARA A RODOVIA PR-412
 SEGMENTO 2: PORTO FINO - IPANEMA

ANO	TRÁFEGO NORMAL				TRÁFEGO GERADO NA FASE DE INSTALAÇÃO				TRÁFEGO TOTAL			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2008	7573	153	335	8111	0	0	0	0	7.573	153	335	8.111
2009	7833	158	403	8394	0	0	0	0	7.833	158	403	8.394
2010	8102	163	422	8687	60	24	60	144	8.162	187	482	8.831
2011	8380	169	442	8991	60	24	60	144	8.440	193	502	9.135
2012	8667	175	463	9305	60	24	60	144	8.727	199	523	9.449

TAXAS DE CRESCIMENTO		
AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES
3,43%	3,44%	4,74%

ANO	INCREMENTO DEVIDO AO TRÁFEGO GERADO			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2008	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2009	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2010	0,74%	14,72%	14,22%	1,66%
2011	0,72%	14,20%	13,57%	1,60%
2012	0,69%	13,71%	12,96%	1,55%

AUTO(*)= Automóveis + Pick Ups + Vans + 50% do fluxo de motocicletas

PROJEÇÃO DE TRÁFEGO PARA A RODOVIA PR-412
 SEGMENTO 3: IPANEMA - SHANGRILÁ

ANO	TRÁFEGO NORMAL				TRÁFEGO GERADO NA FASE DE INSTALAÇÃO				TRÁFEGO TOTAL			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2008	4773	128	257	5163	0	0	0	0	4.773	128	257	5.163
2009	4841	132	289	5342	0	0	0	0	4.941	132	269	5.342
2010	5110	137	282	5529	60	24	60	144	5.170	161	342	5.673
2011	5285	142	295	5722	60	24	60	144	5.345	166	355	5.866
2012	5466	147	309	5922	60	24	60	144	5.526	171	369	6.066

TAXAS DE CRESCIMENTO		
AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES
3,43%	3,44%	4,74%

ANO	INCREMENTO DEVIDO AO TRÁFEGO GERADO			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2008	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2009	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2010	1,17%	17,52%	21,28%	2,60%
2011	1,14%	16,90%	20,34%	2,52%
2012	1,10%	16,33%	19,42%	2,43%

AUTO(*)= Automóveis + Pick Ups + Vans + 50% do fluxo de motocicletas

EM BRANCO

Fis 1124
 Proc. 733505
 Rubr. *[assinatura]*
 336
 335109
 Publico

PROJEÇÃO DE TRÁFEGO PARA A RODOVIA PR-412
 SEGMENTO 4: SHANGRILÁ - ATAMI

ANO	TRÁFEGO NORMAL				TRÁFEGO GERADO NA FASE DE INSTALAÇÃO				TRÁFEGO TOTAL			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2008	3027	123	206	3356	0	0	0	0	3.027	123	206	3.356
2009	3131	127	216	3474	0	0	0	0	3.131	127	216	3.474
2010	3238	131	226	3595	60	24	60	144	3.298	155	286	3.739
2011	3349	136	237	3722	60	24	60	144	3.409	160	297	3.866
2012	3464	141	248	3853	60	24	60	144	3.524	165	308	3.997

TAXAS DE CRESCIMENTO		
AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES
3,43%	3,44%	4,74%

ANO	INCREMENTO DEVIDO AO TRÁFEGO GERADO			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2008	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2009	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2010	1,85%	18,32%	26,55%	4,01%
2011	1,79%	17,85%	25,32%	3,87%
2012	1,73%	17,02%	24,19%	3,74%

AUTO(*)= Automóveis + Pick Ups + Vans + 50% do fluxo de motocicletas

PROJEÇÃO DE TRÁFEGO PARA A RODOVIA PR-412
 SEGMENTO 5: ATAMI - PONTAL DO SUL (BALNEÁRIO)

ANO	TRÁFEGO NORMAL				TRÁFEGO GERADO NA FASE DE INSTALAÇÃO				TRÁFEGO TOTAL			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2008	4978	208	348	5534	0	0	0	0	4.978	208	348	5.534
2009	5149	215	364	5728	0	0	0	0	5.149	215	364	5.728
2010	5326	222	381	5929	60	24	60	144	5.386	246	441	6.073
2011	5509	230	399	6138	60	24	60	144	5.569	254	459	6.282
2012	5698	238	418	6354	60	24	60	144	5.758	262	478	6.498

TAXAS DE CRESCIMENTO		
AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES
3,43%	3,44%	4,74%

ANO	INCREMENTO DEVIDO AO TRÁFEGO GERADO			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2008	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2009	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2010	1,13%	10,81%	15,75%	2,43%
2011	1,08%	10,43%	15,04%	2,35%
2012	1,05%	10,08%	14,35%	2,27%

AUTO(*)= Automóveis + Pick Ups + Vans + 50% do fluxo de motocicletas

PROJEÇÃO DE TRÁFEGO PARA A RODOVIA PR-412
 SEGMENTO 6: PONTAL DO SUL (BALNEÁRIO) - PORTO PONTAL

ANO	TRÁFEGO NORMAL				TRÁFEGO GERADO NA FASE DE INSTALAÇÃO				TRÁFEGO TOTAL			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2008	360	15	150	525	0	0	0	0	360	15	150	525
2009	372	16	157	545	0	0	0	0	372	16	157	545
2010	395	17	164	566	60	24	60	144	445	41	224	710
2011	398	18	172	588	60	24	60	144	458	42	232	732
2012	412	19	180	611	60	24	60	144	472	43	240	755

TAXAS DE CRESCIMENTO		
AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES
3,43%	3,44%	4,74%

ANO	INCREMENTO DEVIDO AO TRÁFEGO GERADO			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2008	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2009	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2010	15,58%	141,18%	36,59%	25,44%
2011	15,03%	133,33%	34,88%	24,49%
2012	14,56%	128,32%	33,33%	23,57%

AUTO(*)= Automóveis + Pick Ups + Vans + 50% do fluxo de motocicletas

EM BRANCO

1125
 Proc. 733505
 Rubr. *[assinatura]*

Fis. 1337
 Proc. 7335105
 Rubrica *[assinatura]*

2 – PROJEÇÃO DE TRÁFEGO PARA A PR -407

PROJEÇÃO DE TRÁFEGO PARA A RODOVIA PR-407 SEGMENTO : BR-277 / PRAIA DE LESTE

ANO	TRÁFEGO NORMAL				TRÁFEGO GERADO NA INSTALAÇÃO				TRÁFEGO TOTAL			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2006	4017	192	281	4490	0	0	0	0	4.017	192	281	4.490
2007	4267	195	288	4750	0	0	0	0	4.267	195	288	4.750
2008	4473	199	295	4967	0	0	0	0	4.473	199	295	4.967
2009	4690	203	302	5195	0	0	0	0	4.690	203	302	5.195
2010	4918	207	309	5434	30	12	60	102	4.948	219	369	5.536
2011	5189	211	316	5686	30	12	60	102	5.189	223	376	5.788
2012	5412	215	324	5951	30	12	80	102	5.442	227	384	6.053

TAXAS DE CRESCIMENTO		
AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES
4,47%	2,14%	2,54%

ANO	INCREMENTO DEVIDO AO TRÁFEGO GERADO			
	AUTO(*)	ONIBUS	CAMINHÕES	TOTAL
2010	0,61%	5,80%	19,42%	1,88%
2011	0,58%	5,60%	18,99%	1,79%
2012	0,55%	5,56%	18,52%	1,71%

AUTO(*)= Automóveis + Pick Ups + Vans + 50% do fluxo de motocicletas

E – ANÁLISE DO INCREMENTO DOS VOLUMES TOTAIS DE TRÁFEGO EM FUNÇÃO DO TRÁFEGO GERADO

Como demonstrado através das tabelas anteriores, o **Tráfego Gerado** durante o período de instalação do TCPP causará um incremento médio anual sobre o **Tráfego Total** de **1,5%** no período de construção (anos de 2010 e 2011) no segmento de maior volume de tráfego da PR-412 (segmento 1: Praia de Leste – Porto Fino) e de **1,8%** na PR-407.

Portanto, estes incrementos não produzirão alterações significativas na operação das Rodovias de modo a afetar os Níveis de Serviço e a Capacidade das Vias anteriormente citados.

No entanto, ao se analisar isoladamente o incremento do tráfego de caminhões ao longo de toda a extensão de ambas as Rodovias sugere-se que medidas especiais devam ser aplicadas com o intuito de minimizar os efeitos desta circulação, como por exemplo, o estabelecimento de faixas horárias mais adequadas para o tráfego de caminhões vinculados ao TCPP de maneira a não interferir na circulação normal, ou seja, fora dos horários onde ocorrem os maiores volumes de tráfego de acordo com o item seguinte, além de outras medidas adiante assinaladas.

EM BRANCO

Fis.	1126	1338
Proc.	733505	7335105
Rubr.		

F – FAIXAS HORÁRIAS DE OCORRÊNCIA DE MAIORES FLUXOS DE VEÍCULOS

A partir da análise das contagens volumétricas realizadas nas PR's 412 e 407, e constantes do EIA/RIMA e dos Estudos de Tráfego, obteve-se as faixas horárias onde foram registrados os maiores volumes de tráfego (Volumes de Pico) naquelas Rodovias, ou seja:

DIAS DA SEMANA	FAIXAS HORÁRIAS DE MAIOR VOLUME DE TRÁFEGO DE VEÍCULOS MISTOS (Automóveis, Ônibus e Caminhões) NOS DOIS SENTIDOS	
	RODOVIA	
	PR-407	PR-412
Segunda - Feira	15 - 16	10 - 13
Terça - Feira	15 - 16	16 - 17
Quarta-Feira	16 - 17	15 - 16
Quinta-Feira	18 - 19	16 - 17
Sexta-Feira	17 - 18	19 - 20
Sábado	17 - 18	11 - 12
Domingo	18 - 19	17 - 18

Como consequência, sugere-se que a operação de caminhões seja realizada de acordo com as seguintes indicações:

1. Circulação em faixas horárias distantes das apontadas na tabela acima;
2. Evitar a faixa das 17 às 19 horas em função do transporte de escolares e intensas movimentações de pedestres e ciclistas;
3. Não circular aos Sábados, Domingos, Segundas - Feira pela manhã e Sextas - Feira à tarde;
4. Evitar totalmente o período de férias de Verão (a partir de 15 de Dezembro até o fim das férias escolares do Ensino Médio) e os períodos de feriados prolongados (considerando a véspera e o dia posterior).

EM BRANCO

Proc. 733505	1127	Fis. 1338
Rubr.		Proc. 7335105
		Reb. 105

G – MEDIDAS DEMANDADAS EM FUNÇÃO DO TRÁFEGO GERADO DURANTE A INSTALAÇÃO DO TCPP.

Como assinalado anteriormente, o tráfego gerado de automóveis não causará impactos significativos sobre os volumes de tráfego existentes nas PR's 412 e 407, e o pequeno volume de tráfego de ônibus é facilmente absorvido desde que o Empreendedor não altere os volumes estimados e determine que o transporte de operários seja feito exclusivamente através de veículos coletivos, ou seja, que os mesmos não se desloquem até o canteiro de obras por outros meios (p.ex. bicicletas e motos).

Com relação à circulação do volume estimado de caminhões, a mesma demandará a adoção, além das relativas às faixas horárias e períodos de circulação, das seguintes regras e medidas:

1. As cargas a serem transportadas não deverão exceder o limite de 8,2 toneladas/eixo e devem estar limitadas ao tipo de veículo de carga constituído no máximo por 3 (três) eixos;
2. Os veículos de carga de maiores dimensões e com cargas brutas acima de 26 toneladas não deverão circular;
3. A circulação de caminhões deverá ser distribuída ao longo do dia de maneira a evitar a formação de comboios;
4. A sinalização ao longo da PR-412, e nas áreas de intersecção com as vias locais, deverá ser readequada e reprojetaada tendo em vista as atuais deficiências;
5. Os acostamentos ao longo da PR-412 deverão ser pavimentados, e/ou recuperados e/ou implantados de maneira a ficar em nível com a pista de rolamento;
6. É fortemente recomendável a implantação de iluminação e de redutores eletrônicos de velocidade nos trechos urbanizados, de intenso uso do solo e de áreas escolares;
7. Recomenda-se que o Empreendedor, em conjunto com a Concessionária Ecovia, o DER/PR e a Prefeitura de Pontal do Paraná, implante um Sistema de Gerenciamento de Pavimentos para as PR's 412 e 407 durante todo o período de obras.

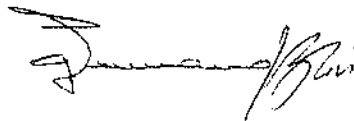
EM BRANCO

FIS	1128	Fls.	1340
Proc	733.505	Proc.	7335105
			Kabilco

H - CONCLUSÕES

A presente análise permite concluir que é possível a utilização das PR-412 e 407 para a circulação do tráfego estimado para o transporte de materiais e pessoal para a **Fase de Instalação** do TCPP por um prazo **não superior a 2 anos** para a conclusão da obra, uma vez que o Empreendedor adote as medidas anteriormente propostas no sentido de minimizar o impacto sobre os atuais volumes e evitar alterações significativas nos atuais níveis de operação. Quanto à **Fase de Operação** do TCPP, para que a mesma seja iniciada, recomendamos que as propostas preconizadas no Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Prefeitura de Pontal do Paraná (item C.2 anterior) sejam implementadas, principalmente a implantação da Via Arterial 1, bem como que as intervenções para aumento de Capacidade da PR-407 sejam executadas.

Curitiba, 22 de abril de 2009

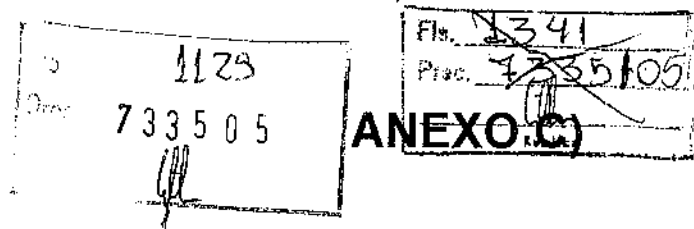


Gilza Fernandes Blasi

Engenheira Civil

CREA 9279-D / PR

EM BRANCO



Carta nº 001/2010 – PPPIE

Curitiba, 13 de janeiro de 2010.

Ilmo. Sr. Prefeito Municipal
M/D Rudisney Gimenes
Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná
Rodovia BR – 407, S/N, Bañeário de Praia do Leste
Pontal do Paraná – PR

Assunto: Solicitação de Certidão Atestando a Conformidade de Uso e Ocupação do Solo das Áreas do Terminal Portuário Porto Pontal.
Referência: Parecer Técnico nº 231/2009–COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 23/DEZ/2009, anexo Ofício nº 434/2009- COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, datado de 30/DEZ/2009.

Ilmo. Sr. Prefeito,


1. Com o propósito de possibilitar a continuidade do processo de Licenciamento Ambiental do Terminal Portuário Porto Pontal, solicito à V.Sa. os devidos préstimos para a elaboração de uma Certidão da Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná, atestando a conformidade de Uso e Ocupação do Solo das Áreas a serem utilizadas pelo projeto da Porto Pontal Paraná Importação e Exportação Ltda.
2. Participo que o documento foi solicitado pela Coordenação de Transportes COTRA/CGTMO/DILIC do IBAMA, por meio do Ofício da referência, e será encaminhado como parte integrante da complementação do Estudo de Impacto Ambiental – EIA do Terminal.

Colocamo-nos à vossa disposição para as informações julgadas necessárias para a continuidade do Processo de Licenciamento Ambiental do Projeto do Terminal.

Atenciosamente,


João Carlos Ribeiro
Presidente

PORTO PONTAL PARANÁ IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO LTDA.


15/1/10
Cintia M. Fioravante
Diretora Geral
Secretaria Municipal de Governo

EM BRANCO



PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTAL DO PARANÁ
RUA DO COMÉRCIO, 100 - JARDIM SÃO CARLOS
83265-000 - PONTAL DO PARANÁ - PR

Fis.	1130
Prog.	733505
Rubr.	

Fis.	1342
Proc.	7335/05
Rúbrica	

Ofício nº 011/10 – GAB

ANEXO D)

Pontal do Paraná, 14 de Janeiro de 2010.

Ilma. Sra. Coordenadora

M/D TATIANA VEIL DE SOUZA

Coordenação de Transportes – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e recursos Naturais renováveis - IBAMA

SCEN – Trecho 2, Edif. Sede, Bloco "C" - Brasília/DF

Assunto: Certidão Atestando a Conformidade de Uso e Ocupação do Solo das Áreas do empreendimento do Terminal Portuário Porto Pontal.

Referência: Parecer Técnico nº 231/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 23/DEZ/2009, encaminhado, em 30/DEZ/2009 pelo Ofício Nº 434/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

Ilma. Sra. Coordenadora:

1. Em atendimento à solicitação da empresa Porto Pontal Paraná Importação e Exportação Ltda., transmito à V.Sa. o presente documento certificando e atestando a conformidade desta Prefeitura Municipal para o Uso e Ocupação do Solo das Áreas que irão ser utilizadas para a construção do Terminal Portuário Porto Pontal, na localidade de Ponta do Poço, do nosso município.
2. Participo que o empreendimento a ser implantado pela empresa Porto Pontal Paraná Importação e Exportação Ltda. está localizado na Zona Industrial Portuária de Pontal do Paraná, como parte integrante do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, de 2006, desta Prefeitura Municipal.

EM BRANCO



Prefeitura Municipal
de Pontal do Paraná

Fis. 1131
Proc. 733505
Rubrica

Fis. 1343
Proc. 7335105
Rubrica

3. A referida Zona Industrial foi instituída com o propósito de contribuir para a modernização da infraestrutura, dinamizar as atividades comerciais e colaborar com o desenvolvimento sócio-econômico de Pontal do Paraná.
4. Submeto o presente documento à vossa análise e apreciação.

Aproveitamos a oportunidade para externar nossos protestos de elevada estima e distinguida consideração, colocando-nos à disposição para quaisquer outros esclarecimentos.

Atenciosamente,


RUDISNEY GIMENES
Prefeito

EM BRANCO



1132
733505

Fls.	1344
Proc.	1338105
Assinatura	

SPO	
Nº de Folha	820
Nº do processo	1399/96
Data	27.05.09
Rubrica	820

Ofício nº 169/2009-DG

Brasília, 22 de maio de 2009.

A Sua Senhoria o Senhor
SEBASTIÃO CUSTÓDIO PIRES
Diretor de Licenciamento Ambiental – IBAMA
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco C
70818-900 - Brasília – DF


ANEXO E)


Assunto: Licenciamento ambiental do TUP Porto Pontal Paraná Imp. Exp. Ltda.
(Processo ANTAQ nº 50000.001399/96-58 - Outorga)

Senhor Diretor,

1. Reporto-me aos Ofícios nºs 822/2008/DILIC/IBAMA, de 13.10.2008 e 496/2009-DILIC/IBAMA, de 14.05.2009, desse Instituto, dirigidos a esta Agência, que tratam do licenciamento ambiental do empreendimento Porto Pontal, na cidade de Pontal do Paraná/PR.
2. A esse respeito, informo que a empresa *Porto Pontal do Paraná Importação e Exportação Ltda.* está autorizada a explorar terminal de uso privativo por meio do Contrato de Adesão MT/DP nº 047/96, de 31/12/1996, celebrado entre a União - Ministério dos Transportes e a referida empresa, com prazo de 25 anos, prorrogáveis por igual período, nos termos da Lei nº 8.630/93, art. 4º, inciso II.
3. Consta do processo em referência que a outorga em comento fora autorizada após o atendimento de todas as exigências da legislação da época, e a realização de consultas formais feitas ao órgão ambiental, Prefeitura Municipal, Receita Federal, e Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA.
4. Após a edição da Lei nº 10.233/01, as outorgas de autorização para a construção e exploração dessas instalações passaram à esfera de atuação da ANTAQ, conforme art. 27, inciso XXII, cuja atribuição foi disciplinada por meio da Norma aprovada pela Resolução nº 517-ANTAQ, de 18 de outubro de 2005, cópia anexa, que estabelece as condições e exigências de documentos para tal finalidade.
5. A referida norma prevê, entre outras condições, a consulta à Autoridade Portuária — quando o empreendimento se localizar na área do porto organizado —, como requisito prévio à obtenção da autorização pretendida pela interessada. E, nesse pertinente, não há qualquer alusão à participação do Conselho de Autoridade Portuária.

Atenciosamente,


FERNANDO ANTONIO BRITO FIALHO
Diretor-Geral

	
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS SECRETARIA GERAL	
CONFERE COM O ORIGIN:	
Data:	18/12/09
Matrícula:	1551292
Servidor:	

EM BRANCO



Carta nº 004/2010 - PPPIE

PROTOCOLO/IBAMA

DILIC

Nº: 1.113

DATA: 18/02/10

RECEBIDO:

Fis	1133
Proc.	733505
Rubr.	<i>[Handwritten]</i>

Fis.	1348
Proc.	7335105
Rubrica	<i>[Handwritten]</i>

Curitiba, 17 de fevereiro de 2010.

Ilma. Sr. Diretor

M/D **Pedro Alberto Bignelli**

Diretoria de Licenciamento Ambiental / DILIC

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis – IBAMA

SCEN – Trecho 2, Edif. Sede, Bloco “C”

Brasília/DF

Assunto: Encaminhamento de complementações ao EIA para Licenciamento Ambiental do Terminal Portuário Porto Pontal.

Referência: a) Parecer Técnico nº 231/2009, datado de 23/DEZ/2009, encaminhado pelo Ofício nº 434/09, de 30/DEZ/2010, COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.
b) Carta nº 002/2010-PPPIE, de 19/JAN/2010, Porto Pontal.

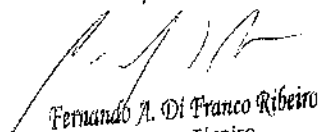
Ilma. Sr. Diretor

1. Transmito a V.Sa., em anexo, uma cópia impressa e em meio digital das complementações, dos itens do EIA do Terminal Portuário Porto Pontal, solicitadas no Parecer Técnico da referência, necessárias ao Licenciamento Ambiental, elaboradas pelo Coordenador, Pesquisadores e Técnicos que integraram a equipe de elaboração do referido Estudo de Impacto Ambiental.
2. Conforme as indicações contidas na Carta nº 002/2010-PPPIE, as complementações, em anexo, referem-se aos itens que poderiam ser respondidos com brevidade, de acordo com os dados existentes no EIA.
3. Participo que as complementações de alguns desses itens serão encaminhadas, tão logo do regresso dos pesquisadores e técnicos que se encontram ausentes por motivo de férias.
4. Com relação aos demais itens, para os quais foram solicitados estudos adicionais, que irão necessitar de prazo para serem complementados, estamos aguardando a orientação solicitada em nossa Carta nº 002/2010-PPPIE.
5. Com o propósito de possibilitar a emissão da Licença Ambiental do empreendimento, a ser implantado pela empresa Porto Pontal Paraná Importação e Exportação Ltda., continuamos aguardando a reconsideração dos termos do referido Parecer Técnico, para que os itens, que necessitarão de prazo para complementação, sejam indicados como condicionantes a serem cumpridos entre a Licença Prévia - LP e a Licença de Instalação - LI.

A CONTRA,

Do Ocorr.

em 19/02/2010.


Fernando A. Di Franco Ribeiro
Assessor Técnico
DILIC/IBAMA

dos Analistas

Florencia de Almeida

Guilherme

Fabiola

Elizabete

para análise e comparecimento

em especial aos itens 4 e

5 do Edital mencionado.

Em 24/2/10



Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transporte.
Substituta / Matrícula 1319417
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA



Fis	1134
Proc	733505
Subr	<i>[Handwritten signature]</i>

Fis.	1340
Proc.	7335105
	<i>[Handwritten signature]</i>
	Kublicu

6. Submeto o presente documento à apreciação e consideração de V.Sa.

Colocamo-nos à vossa disposição para as informações julgadas necessárias para a continuidade do Processo de Licenciamento Ambiental do Projeto do Terminal.

Atenciosamente,

[Handwritten signature]
João Guilherme Reichmann Ribeiro
Vice Presidente

PORTO PONTAL PARANÁ IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO LTDA.

Anexos: A) Uma cópia impressa e em meio digital das complementações, dos itens do EIA do Terminal Portuário Porto Pontal, solicitados no Parecer Técnico nº 231/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

EM BRANCO

Fls.	1135
Proc.	733505
Rub.	

Fls.	1350
Proc.	7335105
Rub.	

Fls.	1315
Proc.	7335/05
Rub.	



Serviço Público Federal
Ministério do Meio Ambiente – MMA
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental – DILIC
Coordenação Geral de Transportes, Mineração e Obras Cíveis – CGTMO
Coordenação de Transportes – COTRA

NOTA TÉCNICA Nº 31 /2010-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 24 de março de 2010.

REFERÊNCIA: Processo nº 02001.007335/2005-97

INTERESSADO: Coordenador de Transportes

ASSUNTO: Resposta à Carta nº 002/2010 - PPPIE (Porto Pontal)

Senhora Coordenadora,

No dia 23/12/09 foi finalizado por esta equipe o Parecer Técnico nº 231/2009-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA contendo a análise do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do empreendimento denominado Terminal Portuário Porto Pontal, localizado em Pontal do Paraná - PR. Esse documento foi encaminhado ao empreendedor por meio do Ofício nº 434/2010-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA em 30/12/09.

Como conclusão do Parecer Técnico foram solicitadas várias complementações que, após serem respondidas e encaminhadas pelo empreendedor, deverão subsidiar a análise da equipe técnica sobre a viabilidade ou não do empreendimento em questão.

No dia 20/01/10 foi protocolado nesta diretoria a Carta nº 002/2010 – PPPIE (PROTOCOLO/IBAMA/DILIC nº 367). O “Anexo A” desta carta apresenta as complementações solicitadas pela equipe técnica separadas em dois grupos: o primeiro - em verde - diz respeito aos itens que poderão ser respondidos brevemente pelo empreendedor, enquanto que o segundo - em vermelho - indica os itens que demandariam mais tempo para serem respondidos. O empreendedor solicita, portanto, que as complementações indicadas no segundo grupo sejam consideradas como exigências a serem cumpridas para a emissão da Licença de Instalação. Dessa forma, a equipe técnica se manifestaria sobre a viabilidade ambiental do empreendimento (possível emissão de Licença Prévia) apenas com as respostas das complementações que foram agrupados no primeiro grupo.

O “Anexo B” da Carta nº 002/2010 - PPPIE apresenta o documento intitulado “Análise do Incremento do Tráfego Rodoviário Durante a Instalação do Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná – TCPP”, que já havia sido encaminhado a esta diretoria pela Carta nº 005/2009 - PPPIE (PROTOCOLO/IBAMA/DILIC/DIQUA nº 5386 em 05/05/09) e considerado pela equipe técnica na elaboração do Parecer Técnico nº 231/2009.

O "Anexo C" apresenta a Carta nº 001/2010 - PPPIE, encaminhada pelo empreendedor solicitando à Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná uma certidão atestando a conformidade de uso e ocupação do solo com as áreas indicadas para o empreendimento. Já o "Anexo D" apresenta o Ofício nº 011/10 - GAB encaminhando a resposta da Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná. Por fim, o "Anexo E" contém o Ofício nº 169/2009-DG que apresenta as considerações da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ relativas ao empreendimento. É importante ressaltar que os "Anexos B, D e E" são respostas a três complementações solicitadas no Parecer Técnico nº 231/2009.

Diante do exposto, foram elencadas abaixo as complementações indicadas pelo empreendedor que necessitariam de mais tempo para ser respondidas (complementações do segundo grupo). Em cada uma dessas complementações foi realizada uma análise pela equipe técnica sobre a possibilidade ou não de deixá-las como condicionantes para a emissão da Licença de Instalação (Anexo A). Posteriormente, foram analisados os "Anexos B, D e E" da Carta nº 002/2010 - PPPIE para verificação de atendimento às três complementações solicitadas no Parecer Técnico nº 231/2009.

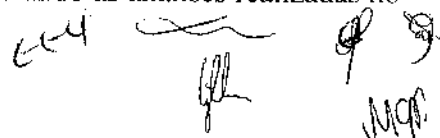
Anexo A

Realizar uma campanha de monitoramento nas águas estuarinas para o parâmetro coliforme termotolerante na área diretamente afetada pelo empreendimento, baseando-se nos limites preconizados pela Resolução CONAMA 357/05 para água salobra classe 1, indicando os locais de amostragem.

Considerando que o efluente de esgoto doméstico, após tratamento, será lançado na baía de Paranaguá (EIA, página 2-69); considerando que o coliforme termotolerante é um dos principais parâmetros indicadores de contaminação fecal; considerando ainda que um dos parâmetros da Resolução CONAMA nº 357/05 para a classificação do corpo d'água é coliforme termotolerante; e que o inciso II do Art. 32 desta resolução determina que o lançamento de efluentes não deverá ocasionar a ultrapassagem das condições e padrões de qualidade de água, estabelecidos para as respectivas classes; esta equipe técnica entende que deve haver uma caracterização prévia da situação atual do local previsto para lançamento do efluente com relação ao parâmetro coliforme termotolerante, de acordo com os padrões estabelecido pela Resolução CONAMA nº 357/05. Essa caracterização, juntamente com a análise de autodepuração do corpo receptor, é fundamental para se definir o tipo de tratamento que será empregado ou mesmo se poderá ocorrer lançamento de efluente doméstico no ponto indicado.

Reapresentar os resultados de monitoramento de qualidade da água estuarina, agrupando para cada parâmetro os resultados das 30 análises realizadas. Os limites de detecção de cada parâmetro devem estar abaixo dos limites preconizados pela Resolução CONAMA 357/05 para água salobra classe 1.

De acordo com a Carta nº 002/2010 - PPPIE, a complementação em questão será atendida parcialmente: os resultados das análises de qualidade de água serão reapresentados, no entanto, os limites de detecção dos parâmetros cobre, mercúrio e zinco não serão alterados. Considerando a boa qualidade da água verificada no diagnóstico e considerando que os limites de detecção de apenas três parâmetros ultrapassaram, mas ficaram próximos dos padrões da Resolução CONAMA nº 357/05 para água salobra classe 1; esta equipe entende que uma nova análise para os parâmetros que apresentaram limites de detecção acima dos padrões CONAMA deve ser realizada para a obtenção da Licença de Instalação do empreendimento, não sendo, portanto, impeditiva para a obtenção da Licença Prévia. No entanto, convém ressaltar que é pré-condição para emissão da Licença Prévia que todos os resultados sejam reapresentados considerando as análises realizadas no



Fls.	1136
Proc.	733505
Rubr.	

Fls.	1351
Proc.	7335/05
Rubrica	

Fls.	1316
Proc.	7335/05
Rubrica	

Parecer Técnico nº 231/2009, com exceção da questão envolvendo os limites de detecção, de acordo com o que foi exposto acima.

Apresentar justificativa para os parâmetros não monitorados nas águas estuarinas considerando as fontes de contaminação da região, e não somente em relação à dificuldade de análise. Parâmetros importantes como metais, óleos e graxas, tolueno (alta concentração nas águas subterrâneas) e fenóis totais, além do TBT, devem ser monitorados caso não haja justificativa plausível. Os resultados de monitoramento devem ser apresentados em conjunto com a identificação dos locais amostrados e comparados com os limites estabelecidos para águas salobras classe I (CONAMA 357/05).

O diagnóstico da qualidade das águas estuarinas foi realizado utilizando alguns dos principais parâmetros indicados pela Resolução CONAMA nº 357/05. Esta equipe entende que os parâmetros selecionados podem ser considerados satisfatórios para a fase de Licença Prévia. No entanto, é importante ressaltar que a complementação solicitada deve ser apresentada como pré-condição para a análise da emissão de Licença de Instalação do empreendimento.

Realizar a coleta e a avaliação da qualidade dos sedimentos de meio e de fundo da região, nos mesmos pontos analisados para a qualidade dos sedimentos superficiais, considerando a profundidade total estimada para a dragagem.

A área de acostagem (cais), no local projetado, possui 07 a 12 m de profundidade, sendo prevista a dragagem de aprofundamento para 16 m, com uma retirada de 1.580.322 m³ de sedimentos (EIA, páginas 2-39, 2-52 e 2-59). Considerando o item I do Anexo da Resolução CONAMA nº 344/04:

"a coleta de amostras de sedimentos consiste na caracterização da seção horizontal e vertical da área de dragagem, a partir de coleta de amostras de sedimentos que representem os materiais a serem dragados. A distribuição espacial das amostras de sedimento deve ser representativa da dimensão da área e do volume a ser dragado. As profundidades das coletas das amostras devem ser representativas do perfil (cota) a ser dragado."

Dessa forma, esta equipe técnica entende que a caracterização do material a ser dragado, inclusive com amostras considerando o perfil vertical, deve ser realizada como condição prévia para análise da viabilidade do empreendimento. Os resultados devem ser considerados, sobretudo, na avaliação da área destinada a receber o material dragado.

Apresentar os resultados de simulação dos parâmetros OD, compostos nitrogenados, DBO, fósforo e coliformes termotolerantes para a nova alternativa de tratamento proposta.

Considerando que o efluente de esgoto doméstico, após tratamento, será lançado na baía de Paranaguá (EIA, página 2-69); e considerando que o inciso II do Art. 32 da Resolução CONAMA nº 357/05 determina que o lançamento de efluentes não deverá ocasionar a ultrapassagem das condições e padrões de qualidade de água, estabelecidos para as respectivas classes; esta equipe técnica entende que deve haver um prognóstico da situação de autodepuração do corpo receptor, por meio de modelagem, com o objetivo de se definir o tipo de tratamento que será empregado e sua respectiva eficiência para remoção de cada um dos parâmetros indicados, ou mesmo se poderá ocorrer lançamento de efluente doméstico no local. Essa complementação, portanto, é pré-condição para a emissão da Licença Prévia.

Para a metodologia de armadilhas de interceptação e queda, sugere-se que a distância mínima entre os baldes em futuras amostragens seja de 10m. Para ornitofauna verifica-se a necessidade de amostragens noturnas na região da AID. Sugere-se também que as

JMP
gll
3

amostragens sejam repetidas no entardecer, período de grande atividade de algumas aves também. As amostragens também deverão possibilitar a identificação de aves migratórias por meio de dados primários. Deverão também ser atendidas as demais solicitações explicitadas para todos os grupos.

Com relação às armadilhas, a distância de 10m trata-se de sugestão a ser aplicada em levantamentos posteriores, como os de possíveis monitoramentos na área. Quanto à necessidade de novas amostragens, sabe-se que o diagnóstico prévio a qualquer intervenção no ambiente (fase de Licença Prévia), é, acima de tudo, uma fonte de parâmetros a serem seguidos na proposição e implementação de programas e medidas (que ocorre entre a Licença Prévia e Licença de Instalação), e por isso não pode ser desconsiderado nesta fase inicial de concepção do empreendimento. Sem informações concretas sobre a ocorrência e o grau de dependência das espécies, bem como de suas áreas prioritárias, não é possível traçar um programa adequado de ações que visem minimizar ao máximo os impactos na região, com foco nestas áreas identificadas. Cabe ressaltar que o ambiente está em constantes alterações, inclusive diariamente, e o conhecimento dos padrões biológicos da região podem não ser claramente retratados caso não sejam contemplados os diversos hábitos (diurnos, noturnos, vespertinos), principalmente no que tange à ornitofauna. Este ponto é crucial até mesmo para que o empreendimento assegure que eventuais alterações já existentes previamente ao empreendimento não sejam posteriormente atribuídas a ele. Estes dados são importantes antes da emissão da Licença Prévia pois atestarão as possibilidades de intervenção nos ambientes, bem como podem provocar alterações na concepção do projeto, podendo afetar fatores econômicos, políticos, sociológicos, físicos e biológicos (principais alvos da análise de viabilidade).

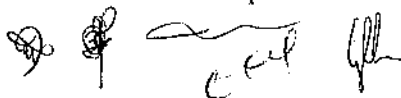
O empreendedor deverá detalhar a pertinência da adoção de medidas referentes ao atropelamento de fauna no âmbito do processo do terminal, bem como, elaborar o projeto executivo para instalação de passagens de fauna caso se mostrem adequadas a este licenciamento. Deverá apresentar também, caso houver, dados referentes a atropelamentos de fauna nos acessos ao Porto.

Diante do atrelamento de tais exigências à fase de instalação do empreendimento, o entendimento é de que tais solicitações poderão constar como condicionantes no caso de uma possível Licença Prévia, dispensando por ora o cumprimento das mesmas nesta fase determinante à análise de viabilidade do empreendimento (fins de Licença Prévia).

Anexo B

O acesso rodoviário deve ser significativamente melhorado para permitir o aumento do fluxo de caminhões decorrentes da instalação e operação do empreendimento proposto. Dessa forma, a duplicação e a adequação estrutural da PR-407 (trecho compreendido entre o entrocamento da BR-277 em Paranaguá e o entrocamento da PR-412 em Pontal do Paraná) e a construção da Via Arterial 1 (paralela à PR-412, interligando a rodovia PR-407 ao Terminal Portuário) são condições essenciais para a viabilidade, instalação e operação do empreendimento.

As condições atualmente existentes para o acesso terrestre ao terminal portuário referem-se às seguintes rodovias:



Fis. 1137	Fis. 1392	Fis. 1317
Proc. 733505	Proc. 7335105	Proc. 7335/05
Assinatura	Assinatura	Assinatura

Rodovia	Trecho	Extensão	Situação Atual
BR-277 (federal)	Curitiba – Paranaguá	80 km	Trecho pavimentado e duplicado
PR-407 (estadual)	Paranaguá – Praia de Leste	18 km	Trecho pavimentado em pista simples (parte em área urbana)
PR-412 (estadual)	Praia de Leste – Ponta do Poço	20 km	Trecho pavimentado em pista simples (em área urbana)

De acordo com o EIA (página 3-4), o principal problema atual da implantação de um porto em Ponta do Poço (local do empreendimento) refere-se ao precário acesso rodoviário, que precisará ser significativamente melhorado ou substituído por novo acesso para atender satisfatoriamente o porto e não causar impactos socioeconômicos graves.

A rodovia BR-277 é a única componente do sistema viário que tem condições de suportar o incremento de tráfego para atender o empreendimento, já que suas características físico-estruturais são apropriadas para o tráfego intenso de longa distância, alta velocidade e veículos de carga, com dispositivos apropriados de segurança (EIA, página 5-736).

No caso da PR-407, é prevista a duplicação da rodovia como parte do cumprimento do Programa de Exploração Rodoviária, assinado entre o Governo do Estado e a Concessionária ECOVIA (EIA, página 5-671). No entanto, de acordo com a Secretaria Especial Para Assuntos Rodoviários do Paraná (Ofício DG/AP nº 111/2008; PROTOCOLO/ IBAMA/DILIC/DIQUA nº 599 em 20/01/09), o início dos estudos e projetos para a duplicação da rodovia PR-407 está previsto apenas para 2014 e teria como objetivo atender somente o tráfego de veranistas. Mesmo com a duplicação da PR-407, a estrutura da rodovia teria que ser readequada para suportar o trânsito pesado, o traçado em ambos os extremos da estrada teria que ser desviado e o entroncamento com a PR-412 teria que ser solucionado (EIA, página 5-736). É importante ressaltar que a readequação da estrutura da PR-407 não está prevista no contrato de concessão entre o Governo do Estado do Paraná e a concessionária ECOVIA (EIA, página 5-672).

Já a PR-412, que liga a PR-407 ao local do empreendimento, passa por áreas urbanizadas, com grande fluxo de pedestres e bicicletas, tornando frequentes os acidentes e congestionamentos (EIA, página 5-687). Nesse sentido, o Plano Viário Municipal Pontal do Paraná prevê a implantação da Via Arterial 1 (também chamada de Corredor Viário Industrial Oeste), paralela à rodovia PR-412 (EIA, página 5-664). Visando o licenciamento ambiental da Via Arterial 1, foi aberto o processo nº 02001.009701/2009-78 nesta DILIC/IBAMA no dia 23/09/2009, cuja interessada é a Prefeitura Municipal do Pontal do Paraná. Atualmente o processo encontra-se na fase de *check-list*, onde o EIA/RIMA da rodovia foi devolvido para adequação ao Termo de Referência de acordo com a Nota Técnica nº 26/2010-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA. Ressalta-se que, nesse caso, a única solução para atender o Porto Pontal é a construção da Via Arterial 1, com características apropriadas para suportar o trânsito permanente de caminhões (EIA, página 5-736).

Considerando especificamente o documento apresentado no “Anexo B”, intitulado “Análise do Incremento de Tráfego Rodoviário Durante a Instalação do Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná”, foi concluído que a PR-412 e a PR-407 podem ser utilizadas para a circulação de tráfego com o objetivo de atender ao empreendimento durante um prazo não superior a dois anos, desde que algumas medidas sejam adotadas, como por exemplo: implantação de iluminação, redutores de velocidade e sinalização, recuperação dos acostamentos, estabelecimento de horários preferenciais para circulação, entre outros. Já para a fase de operação, foi concluído que a implantação da Via Arterial 1 e as intervenções para aumento da capacidade da PR-407 são condições essenciais para que essa fase seja iniciada.

[Handwritten signatures and initials]

Diante do exposto, considerando principalmente os argumentos de que a PR-407 não possui estrutura nem capacidade adequada para suportar veículos de carga pesada e que a PR-412 passa por áreas urbanizadas, com grande fluxo de pedestres e bicicletas, e apresenta áreas deficientes de acostamentos, esta equipe técnica conclui que a situação atual dessas duas rodovias inviabilizam o fluxo de caminhões com o objetivo de atender ao porto, e portanto, inviabilizam ambientalmente o empreendimento. Dessa forma, a reestruturação e a duplicação da PR-407, assim como a implantação da Via Arterial 1, são pré-condições essenciais, independente das demais solicitadas, para o estudo da emissão da Licença Prévia do empreendimento.

Anexo D

Deverá ser encaminhado a certidão da prefeitura municipal atestando conformidade referente ao uso e ocupação do solo.

O documento solicitado consta no "Anexo D" da Carta nº 002/2010 - PPPIE. A complementação foi, portanto, atendida pelo empreendedor.

Anexo E

Deverá ser esclarecida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários- ANTAQ a questão da necessidade de anuência da Administração dos Portos de Paranaguá (APPA) ou da própria ANTAQ para o empreendimento, bem como informação sobre a regularidade e validade do contrato de adesão portuária do Porto Pontal.

O documento solicitado consta no "Anexo E" da Carta nº 002/2010 - PPPIE. A complementação foi, portanto, atendida pelo empreendedor.

Dessa forma, com base nas justificativas e argumentos expostos acima, conclui-se pela reiteração do posicionamento do Parecer Técnico nº 231/2009 COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 23/12/09 quanto às complementações solicitadas, as quais são imprescindíveis para subsidiar a análise da equipe técnica sobre a viabilidade ou não do empreendimento em questão. Ressalta-se que dentre as complementações solicitadas, duas já foram atendidas, sendo elas: a certidão de uso e o ocupação do solo emitida pela Prefeitura Municipal e o esclarecimento da ANTAQ sobre a questão da necessidade de anuência da Administração dos Portos de Paranaguá (APPA) ou da própria ANTAQ para o empreendimento, bem como informação sobre a regularidade e validade do contrato de adesão portuária do Porto Pontal.

Assim, esta equipe técnica entende não ser possível atender a solicitação realizada pelo empreendedor através da Carta nº 002/2010 – PPPIE (PROTOCOLO/IBAMA/DILIC nº 367), quanto as complementações serem consideradas como exigências a serem cumpridas para a emissão da Licença de Instalação, com exceção dos seguintes questionamentos, que após avaliação desta equipe foram julgados passíveis de serem analisados em uma fase posterior a emissão de uma possível Licença Prévia:

- *Reapresentar os resultados de monitoramento de qualidade da água estuarina, agrupando para cada parâmetro os resultados das 30 análises realizadas. Os limites de detecção de cada parâmetro devem estar abaixo dos limites preconizados pela Resolução CONAMA 357/05 para água salobra classe 1;*
- *Apresentar justificativa para os parâmetros não monitorados nas águas estuarinas considerando as fontes de contaminação da região, e não somente em relação à dificuldade de análise. Parâmetros importantes como metais, óleos e graxas, tolueno (alta concentração nas águas subterrâneas) e fenóis totais, além do TBT, devem ser monitorados caso não haja justificativa plausível. Os resultados de monitoramento devem ser*

Mqm
ent
6
Hllm

Fis. 1138
Proc. 733505
Data

Fis. 1353
Proc. 7335105
Rebilon

~~Fis. 1318
Proc. 7335105~~

apresentados em conjunto com a identificação dos locais amostrados e comparados com os limites estabelecidos para águas salobras classe 1 (CONAMA 357/05);

- Detalhar a pertinência da adoção de medidas referentes ao atropelamento de fauna no âmbito do processo do terminal, bem como, elaborar o projeto executivo para instalação de passagens de fauna caso se mostrem adequadas a este licenciamento. Deverá apresentar também, caso houver, dados referentes a atropelamentos de fauna nos acessos ao Porto.

Destaca-se que em relação ao acesso rodoviário, esta equipe conclui que a situação atual dessas duas rodovias inviabilizam o fluxo de caminhões com o objetivo de atender ao porto, e portanto, inviabilizam ambientalmente o empreendimento. Dessa forma, mantém-se o posicionamento de que a reestruturação e a duplicação da PR-407, assim como a implantação da Via Arterial 1, são pré-condições essenciais, independente das demais solicitadas, para a análise de viabilidade ambiental do empreendimento, ou seja, para avaliação quanto a possibilidade ou não de emissão de uma Licença Prévia para o empreendimento em tela.

À consideração superior,

Daniel Santos Pinho
Analista Ambiental

Elizabeth Eriko Uema
Analista Ambiental

Fabíola Nunes Derossi
Analista Ambiental

Flávia Alves de Lima Paiva
Analista Ambiental

Guilherme Araújo Ribeiro
Analista Ambiental

Mariana Graciosa Pereira
Analista Ambiental

De acordo.

segue para definir o complemento de
quanto a necessidade dos complementos
apresentados, quando do finalização da
guerra institucional.

16/11/10
Fátima Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transporte
A/CGTMO/DIUC/IBAMA

EM BRANCO



DOCUMENTO

02017.002367/10-96
IBAMA/MMA - SUP. ESTADUAL/PR

DATA: 01/06/10 *multa*

INSTITUTO AMBIENTAL DO PARANÁ

Fls. 1334
Proc. 7335/05

Fls. 1135
Proc. 7335/05
Rubr. *[Signature]*

Ofício nº 281/2010/IAP/GP

Curitiba, 31 de maio de 2010.

MMA - IBAMA

Documento:

02001.007967/2010-18

Senhora Coordenadora Geral,

Data: 10/06/10

Em resposta a correspondência dessa diretoria que versa sobre emissão de anuência para licenciamento ambiental do Porto Pontal no município de Pontal do Paraná, temos as seguintes considerações a elencar:

- É notório que qualquer empreendimento tem seus efeitos positivos e negativos em relação ao meio ambiente.
- Todos estes pontos são exaustivamente debatidos no Relatório de Impacto Ambiental com as respectivas medidas mitigadoras e compensatórias.
- Os principais impactos negativos seriam:
 - Vulnerabilidade da espécie toninha (*Pontoporia blainvillei*).
 - Diminuição da disponibilidade de presas através da redução dos estoques pesqueiros.
 - Poluição de áreas costeiras, baías e estuários através do lançamento de esgoto químico, orgânico e lixo flutuante.
 - Destruição de ecossistemas de transição;
 - Atividades de prospecção sísmica;
 - Atividades portuárias;
 - Ocupação desordenada de áreas costeiras
 - Todas essas atividades podem causar impacto nas Unidades de Conservação.
 - Cabe ao IBAMA avaliar as "Áreas de Restrição Permanente para as Atividades de Sísmica devido aos mamíferos Peixe-Boi, Toninha e Baleia-de-Bryde" e suas implicações legais no licenciamento.

Ilma. Senhora

ROSA HELENA ZAGO LOES

Coordenadora-Geral

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

SCEN – Trecho2, Edifício Sede – Bloco A.

CEP: 70.818-900 – BRASÍLIA/DF

JVB/BFM.

Rua Engenheiros Rebouças, 1206.

80215-100 – Curitiba – Paraná – Brasil

Fone: 41 3213 3700 Fax 41 3333 6161

Home page: <http://www.iap.pr.gov.br/>

[Handwritten signature]

De ordem, a CONTRA

Em 14/06/10

Patrícia

Patrícia de Abreu

Secretária

CGTMO/DILIG

Atas Analíticas

Flávia

Guilherme

Fátima

Elizabeth

para análise e providen

cias

17/06/2010

Mariana Pereira



Fls 1140
 Proc 733505
 Publi



INSTITUTO
 AMBIENTAL
 DO PARANÁ

Fls. 1320
 7335/05
 Fls. 1325
 Proc. 7335/05
 Publi

Continuação do Ofício nº 281/2010/IAP/GP

fl.02

Recomendamos ao IBAMA quando do licenciamento da obra, observar os seguintes itens:

- Viabilização de Plano de Pesquisa na relação atividade portuária com as unidades de conservação existentes.
- Viabilização de Plano de Emergência e medidas cautelares para eventuais acidentes advindo das atividades portuárias que possam interferir nas unidades de conservação.
- Cumprir as medidas compensatórias conforme valores a serem definidos pelo órgão licenciador e que deverão ser disponibilizados à projetos ambientais referentes às unidades de conservação sob a gestão do Instituto Ambiental do Paraná.

Embasado no exposto acima e levando-se em consideração o cumprimento integral das ações propostas, o IAP se manifesta favorável ao prosseguimento do licenciamento ambiental com a devida anuência ao empreendimento.

Atenciosamente,

José Volnei Bisognin
 Diretor Presidente do Instituto Ambiental do Paraná.

Em anexo se inicialmente ao H.L.A.

02/06/2010

HÉLIO SYDOL
 SUPERINTENDENTE
 IBAMA/PR

*À DILIC, para
 conhecimento e
 anexo ao processo.
 Em 02/06/2010.*

Rua Engenheiros Rebouças, 1206.
 80215-100 – Curitiba – Paraná – Brasil
 Fone: 41 3213 3700 Fax 41 3333 6161
 Home page: <http://www.iap.pr.gov.br/>

EM BRANCO



Fls	1141
Proc	733505
Subr	<i>gll</i>

MMA - IBAMA
Documento:
02001.008129/2010-81

Fls.	<i>1369</i>
Proc.	<i>7335105</i>
<i>[Signature]</i>	
Rebolsica	

Data: *16/06/10*

Carta nº 006/2010 - PPPIE

Curitiba, 15 de junho de 2010.

Ilmo. Sr. Diretor

Pedro Alberto Bignelli

Diretoria de Licenciamento Ambiental / DILIC

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis – IBAMA

SCEN – Trecho 2, Edif. Sede, Bloco “C”

Brasília/DF

Processo nº 02001.007335/2005-97

Assunto: Encaminhamento de cópia de documento do Instituto Ambiental do Paraná – IAP, com resposta de anuência e manifestação favorável ao Licenciamento Ambiental do Terminal Portuário Porto Pontal.

Referência: a) Ofício nº 307/2009-CGTMO/DILIC/IBAMA, datado de 03/SET/2009, encaminhado ao Instituto Ambiental do Paraná – IAP.

b) Parecer Técnico nº 231/2009, datado de 23/DEZ/2009, encaminhado pelo Ofício nº 434/09, de 30/DEZ/2010, COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

Sr. Diretor

1. Transmitimos a V.Sa., em anexo, uma cópia do Ofício nº 281/2010/IAP/GP do Instituto Ambiental do Paraná – IAP, com resposta de anuência e manifestação favorável ao prosseguimento do Licenciamento Ambiental do Terminal Portuário Porto Pontal, relativo aos possíveis impactos ambientais resultantes da implantação do empreendimento.
2. Outrossim, participo que o documento original foi encaminhado ao IBAMA, pelo Instituto Ambiental do Paraná – IAP, via escritório regional do IBAMA, em Curitiba.
3. Submetemos o presente documento à apreciação e consideração de V.Sa.

Colocamo-nos à sua disposição para as informações julgadas necessárias para a continuidade do Processo de Licenciamento Ambiental do Projeto do Terminal.

A COFRA/COPAFI
para encaminhamento
e providências.

01-07-20

Edilson Carralho Siqueira
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Assessor

Atos analistas

Guilherme

Fabíola

Daniel

Flávia

para providências

20/07/2020

Mariana B. Pereira



Fls	1142
Proc.	733505
Rubr.	

Fls.	1362
Proc.	7335105
	<i>[Signature]</i>

Atenciosamente,

[Signature]
João Guilherme Reichmann Ribeiro

Vice - Presidente

PORTO PONTAL PARANÁ IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO LTDA.

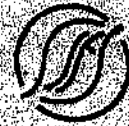
- Anexo: A) Uma cópia do Ofício nº 281/2010/IAP/GP, do Instituto Ambiental do Paraná IAP, datado de 31/MAI/2010, encaminhado ao IBAMA;
B) Uma cópia do Ofício nº 307/2009-CGTMO/DILIC/IBAMA, datado de 03/SET/2009, encaminhado ao Instituto Ambiental do Paraná – IAP.

EM BRANCO



GOVERNO DO PARANÁ

Fls.	1143
Proc.	733505
Rubr.	



INSTITUTO AMBIENTAL DO PARANÁ	1363
	335100

Ofício nº 281/2010/IAP/GP

Curitiba, 31 de maio de 2010

Senhora Coordenadora Geral,

Em resposta a correspondência dessa diretoria que versa sobre emissão de anuência para licenciamento ambiental do Porto Pontal no município de Pontal do Paraná, temos as seguintes considerações a elencar:

- É notório que qualquer empreendimento tem seus efeitos positivos e negativos em relação ao meio ambiente.
- Todos estes pontos são exaustivamente debatidos no Relatório de Impacto Ambiental com as respectivas medidas mitigadoras e compensatórias.
- Os principais impactos negativos seriam:

- Vulnerabilidade da espécie toninha (*Pontopona blainvillei*).
- Diminuição da disponibilidade de presas através da redução dos estoques pesqueiros.
- Poluição de áreas costeiras, baías e estuários através do lançamento de esgoto químico, orgânico e lixo flutuante.
- Destruição de ecossistemas de transição.
- Atividades de prospecção sísmica.
- Atividades portuárias.
- Ocupação desordenada de áreas costeiras.
- Todas essas atividades podem causar impacto nas Unidades de Conservação.
- Cabe ao IBAMA avaliar as "Áreas de Restrição Permanente para as Atividades de Sísmica devido aos mamíferos Peixe-Boi, Toninha e Baleia-de-Bryde" e suas implicações legais no licenciamento.

11.ª TABELIA	
Ighes Maria Pretti Caetano	
TABELIA	
A presente fotocópia é reprodução fiel do documento apresentado neste cartório/detab.	
Curitiba,	15 JUN. 2010
K. MAL. DEODORO, 228	
SOBRINHO, LUIZ	
413 323 43623	



Ilma. Senhora
ROSA HELENA ZAGO LOES
 Coordenadora-Geral
 Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA
 SCEN – Trecho2, Edifício Sede – Bloco A.
 CEP: 70.818-900 – BRASÍLIA/DF
 JVB/BFM.

Rua Engenheiros Rebouças, 1206.
 80215-100 – Curitiba – Paraná – Brasil.
 Fone: 41 3213 3700 Fax 41 3333 616
 Home page: <http://www.iap.pr.gov.br/>

DOCUMENTO

02017-0003557/10-42

IBAMA/MMA - SÃO CARLOS/SP

DATA:

02/06/10 *[Handwritten signature]*

EM BRANCO



Fls. 1144
 Proc. 733505
 Rubr. cl



INSTITUTO
 AMBIENTAL
 DO PARANÁ

1304
 733505
 Krollas

Continuação do Ofício nº 281/2010/IAP/GP

fl.02

Recomendamos ao IBAMA quando do licenciamento da obra, observar os seguintes itens:

- Viabilização de Plano de Pesquisa na relação atividade portuária com as unidades de conservação existentes.
- Viabilização de Plano de Emergência e medidas cautelares para eventuais acidentes advindo das atividades portuárias que possam interferir nas unidades de conservação.
- Cumprir as medidas compensatórias conforme valores a serem definidos pelo órgão licenciador e que deverão ser disponibilizados a projetos ambientais referentes às unidades de conservação sob a gestão do Instituto Ambiental do Paraná.

Embasado no exposto acima e levando-se em consideração o cumprimento integral das ações propostas, o IAP se manifesta favorável ao prosseguimento do licenciamento ambiental com a devida atenuância ao empreendimento.

Atenciosamente,

José Volnei Bisognin
 José Volnei Bisognin
 Diretor Presidente do Instituto Ambiental do Paraná.

Lei 13.226 de 07/2001

SECRETARIA DE ESTADO DO PARANÁ
 FUNDEPEN
 BRASILELIONAT DE NOTAS
 DHS10938

11ª TABELIA
 Ighes Maria Pretti Caetano
 TABELIA
 Presente fotocópia e reprodução fiel do documento apresentado neste cartório/data

Cartório, 15 JUN. 2010

R. MAL. DEGIORGIO, 228
 SOBRERELVA
 (41) 3224-3623

Rua Engenheiros Rebouças, 1206
 80215-100 – Curitiba – Paraná – Brasil
 Fone: 41 3213 3700 Fax: 41 3333 6161
 Home page: <http://www.iap.pr.gov.br/>

EM BRANCO



MS	1145	1365
Proc	733505	7335105
Rubr.		

Repblica

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

Ofício nº 307/2009-CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 03 de setembro de 2009


Ao Senhor
Vitor Hugo Ribeiro Burko
Diretor- Presidente
IAP - Instituto Ambiental do Paraná
Rua Engenheiro Rebouças, 1206
80215-100 Curitiba- PR
Fone: (41) 3213-3700 - Fax: (41) 3333-6161

Assunto: licenciamento ambiental do Porto Pontal, no Município de Pontal do Paraná/PR - necessidade de avaliação da emissão de anuência.

Senhor Diretor,

1. Tendo em vista o licenciamento ambiental do Porto Pontal, no Município de Pontal do Paraná/PR, informo que há necessidade de avaliação por parte desse Instituto da possibilidade de emissão de anuência para o empreendimento, conforme previsão do artigo 36 da Lei 9985/2000 e Resolução CONAMA 013/1990, devido a existência das Unidades de Conservação Estaduais Estação Ecológica da Ilha do Mel e Parque Estadual da Ilha do Mel a menos de 10 km da localização prevista do empreendimento.
2. Lembro que o EIA/RIMA desse empreendimento foi disponibilizado a esse Instituto desde 2008, e, desta forma, venho solicitar o envio dessa resposta quanto à possibilidade de emissão de anuência para continuidade do licenciamento.

Atenciosamente,


Eugênio Pio Costa
Coordenador-Geral - Substituto
CGTMO/DILIC/IBAMA

EM BRANCO



Fls	1146
Proc	733505
Rubr	

Fls	1366
Proc	733505
Rubr	

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Licenciamento Ambiental – DILIC
Coordenação Geral de Transportes, Mineração e Obras Civas – CGTMO
Coordenação de Transportes – COTRA

PARECER TÉCNICO Nº 108/2010–COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Análise das complementações do EIA/RIMA referentes ao Terminal Portuário Porto Pontal, Pontal do Paraná/PR, em resposta às Cartas nº 002/2010 – PPPIE e nº 005/2010 – PPPIE. Processo nº 02001.007335/2005-97.

I - INTRODUÇÃO

O Terminal Portuário Porto Pontal, localizado em Pontal do Paraná – PR, visa principalmente a movimentação de contêineres, carga seca geral (unitizada) e veículos. Para carga geral é previsto o transbordo de diversos produtos, como madeira/produtos florestais, papel, carnes, autopeças, bobinas de aço, couro, café, vestuário, excluindo-se dessa listagem os grãos sólidos (grãos) e líquidos (combustíveis).

A estrutura portuária projetada prevê a construção de área de acostagem com plataforma de concreto sobre estacas metálicas, abrangendo uma profundidade na área de acostagem de 16 metros, necessária às operações dos navios de grande porte. Na retroárea são previstos pátios e armazéns para o manuseio e estocagem provisória das cargas/contêineres, estruturas administrativas, vias internas, etc. A retroárea será executada parcialmente por meio de aterro de área marinha, com material procedente das dragagens para formação da área de acostagem.

O detalhamento das demais características técnicas do empreendimento, bem como os quantitativos das intervenções necessárias e as conclusões primárias a respeito da viabilidade ambiental do empreendimento estão contidos no parecer de análise do EIA (Parecer Técnico nº 231/2009-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA).

II – HISTÓRICO

No dia 23/12/09 foi finalizado por esta equipe o Parecer Técnico nº 231/2009-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA contendo a análise do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do empreendimento denominado Terminal Portuário Porto Pontal, localizado em Pontal do Paraná - PR. Esse documento foi encaminhado ao empreendedor por meio do Ofício nº 434/2010-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA em 30/12/09.

No dia 20/01/10 foi protocolado nesta diretoria a Carta nº 002/2010 – PPPIE (PROTOCOLO/IBAMA/DILIC nº 367), solicitando que algumas das complementações indicadas no Parecer Técnico nº 231/2009 fossem consideradas como exigências a serem cumpridas para a emissão da Licença de Instalação.

No dia 04/03/10 foi protocolada nesta diretoria a Carta nº 005/2010 – PPPIE (PROTOCOLO/IBAMA/DILIC nº 1.596) contendo respostas às complementações indicadas no Parecer Técnico nº 231/2009.

No dia 24/03/10 foi enviada a Nota Técnica nº 31/2010-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, em resposta às solicitações realizadas pelo empreendedor por meio da Carta nº 002/2010 – PPPIE.

Dessa forma, o presente Parecer apresenta as complementações solicitadas no Parecer Técnico nº 231/2009-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA com a análise de atendimento ou não, considerando os documentos supracitados e protocolados neste Instituto.

III - ANÁLISE E CONSIDERAÇÕES SOBRE AS COMPLEMENTAÇÕES

O acesso rodoviário deve ser significativamente melhorado para permitir o aumento do fluxo de caminhões decorrentes da instalação e operação do empreendimento proposto. Dessa forma, a duplicação e a adequação estrutural da PR-407 (trecho compreendido entre o entrocamento da BR-277 em Paranaguá e o entrocamento da PR-412 em Ponta do Paraná) e a construção da Via Arterial 1 (paralela à PR-412, interligando a rodovia PR-407 ao Terminal Portuário) são condições essenciais para a viabilidade, instalação e operação do empreendimento.

As condições atualmente existentes para o acesso terrestre ao terminal portuário referem-se às seguintes rodovias:

Rodovia	Trecho	Extensão	Situação Atual
BR-277 (federal)	Curitiba – Paranaguá	80 km	Trecho pavimentado e duplicado
PR-407 (estadual)	Paranaguá – Praia de Leste	18 km	Trecho pavimentado em pista simples (parte em área urbana)
PR-412 (estadual)	Praia de Leste – Ponta do Poço	20 km	Trecho pavimentado em pista simples (em área urbana)

Tabela 1: Situação das vias de acesso ao Porto Ponta.

De acordo com o EIA (página 3-4), o principal problema atual da implantação de um porto em Ponta do Poço (local do empreendimento) refere-se ao precário acesso rodoviário, que precisará ser significativamente melhorado ou substituído por novo acesso para atender satisfatoriamente o porto e não causar impactos socioeconômicos graves.

A rodovia BR-277 é a única componente do sistema viário que tem condições de suportar o incremento de tráfego para atender o empreendimento, já que suas características físico-estruturais são apropriadas para o tráfego intenso de longa distância, alta velocidade e veículos de carga, com dispositivos apropriados de segurança (EIA, página 5-736).

No caso da PR-407, é prevista a duplicação da rodovia como parte do cumprimento do Programa de Exploração Rodoviária, assinado entre o Governo do Estado e a Concessionária ECOVIA (EIA, página 5-671). No entanto, de acordo com a Secretaria Especial Para Assuntos Rodoviários do Paraná (Ofício DG/AP nº 111/2008; PROTOCOLO/ IBAMA/DILIC/DIQUA nº 599 em 20/01/09), o início dos estudos e projetos para a duplicação da rodovia PR-407 está previsto apenas para 2014 e teria como objetivo atender somente o tráfego de veranistas. Mesmo com a duplicação da PR-407, a estrutura da rodovia teria que ser readequada para suportar o trânsito pesado, o traçado em ambos os extremos da estrada teria que ser desviado e o entroncamento com a PR-412 teria que ser solucionado (EIA, página 5-736). É importante ressaltar que a readequação da estrutura da PR-407 não está prevista no contrato de concessão entre o Governo do Estado do Paraná e a concessionária ECOVIA (EIA, página 5-672).

Já a PR-412, que liga a PR-407 ao local do empreendimento, passa por áreas urbanizadas, com grande fluxo de pedestres e bicicletas, tornando frequentes os acidentes e congestionamentos (EIA, página 5-687). Nesse sentido, o Plano Viário Municipal Ponta do Paraná prevê a implantação da Via Arterial 1 (também chamada de Corredor Viário Industrial Oeste), paralela à rodovia PR-412 (EIA, página 5-664). Visando o licenciamento ambiental da Via Arterial 1, foi aberto o processo nº 02001.009701/2009-78 nesta DILIC/IBAMA no dia 23/09/2009, cuja interessada é a Prefeitura Municipal do Ponta do Paraná. Atualmente o processo encontra-se na fase de *check-list*, onde o EIA/RIMA da

rodovia foi devolvido para adequação ao Termo de Referência de acordo com a Nota Técnica nº 26/2010-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA. Ressalta-se que, nesse caso, a única solução para atender o Porto Pontal é a construção da Via Arterial 1, com características apropriadas para suportar o trânsito permanente de caminhões (EIA, página 5-736).

Considerando especificamente o documento apresentado no “Anexo B”, intitulado “Análise do Incremento de Tráfego Rodoviário Durante a Instalação do Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná”, foi avaliado o incremento de ônibus e veículos para o transporte de trabalhadores e de 30 caminhões por dia (60 em ambos os sentidos) durante dois anos para a instalação do empreendimento. Foi concluído que a PR-412 e a PR-407 podem ser utilizadas para a circulação de tráfego nesse período, desde que algumas medidas sejam adotadas, como por exemplo: implantação de iluminação, redutores de velocidade e sinalização, recuperação dos acostamentos, estabelecimento de horários preferenciais para circulação, entre outros. Já para a fase de operação, foi concluído que a implantação da Via Arterial 1 e as intervenções para aumento da capacidade da PR-407 são condições essenciais para que essa fase seja iniciada.

Diante do exposto, considerando principalmente os argumentos de que a PR-407 não possui estrutura nem capacidade adequada para suportar veículos de carga pesada e que a PR-412 passa por áreas urbanizadas, com grande fluxo de pedestres e bicicletas, e apresenta áreas deficientes de acostamentos, esta equipe técnica conclui que a situação atual dessas duas rodovias inviabilizam o fluxo de caminhões com o objetivo de atender ao porto, e portanto, inviabilizam ambientalmente o empreendimento. Dessa forma, a reestruturação e a duplicação da PR-407, assim como a implantação da Via Arterial 1, são pré-condições essenciais, independente das demais solicitadas, para o estudo da emissão da Licença Prévia do empreendimento.

COMPLEMENTAÇÃO NÃO ATENDIDA

Deverá ser encaminhado a certidão da prefeitura municipal atestando conformidade referente ao uso e ocupação do solo.

O documento solicitado consta no “Anexo D” da Carta nº 002/2010 – PPPIE.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Deverão ser encaminhadas as anuências das Unidades de Conservação existentes no entorno do empreendimento, sendo elas a Estação Ecológica da Ilha do Mel (3,1km a nordeste) e o Parque Estadual Ilha do Mel (5,1km a leste).

O empreendimento encontra-se na área de influência (raio de 10 Km) de quatro unidades de conservação (2 municipais – Parque Municipal Manguezal do Rio Perequê e Parque Municipal da Restinga, e 2 estaduais – Estação Ecológica da Ilha do Mel e Parque Estadual da Ilha do Mel).

Em 03 de setembro de 2009, o Instituto Ambiental do Paraná (IAP) e a Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná foram oficiados por meio dos ofícios nº 307/2009 e 306/2009, sendo solicitados a manifestarem-se a respeito da interferência do Porto Pontal nas Unidades de Conservação em questão.

A referida prefeitura municipal manifestou-se favoravelmente por meio do documento encaminhado pela Carta nº 009/2009 – PPPIE, protocolo nº 11.644, de 16/09/2009.

O IAP, por meio do ofício nº 281/2010/IAP/GP, protocolo nº 02001.007967/2010-18 de 10/06/2010, apesar de ressaltar a possibilidade de impactos ambientais nas unidades de conservação estaduais, manifestou-se favorável ao prosseguimento do licenciamento ambiental, desde que seja considerado o cumprimento integral das ações propostas. O empreendedor também protocolou cópia da referida anuência através da Carta nº 006/2010 – PPPIE, de 15 de junho de 2010.

Sendo assim, tal condicionante encontra-se plenamente atendida às exigências cabíveis.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Deverá ser esclarecida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários-ANTAQ a questão da necessidade de anuência da Administração dos Portos de Paranaguá (APPA) ou da própria ANTAQ para o empreendimento, bem como informação sobre a regularidade e validade do contrato de adesão portuária do Porto Pontal.

O documento solicitado consta no "Anexo E" da Carta nº 002/2010 - PPPIE.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Meio Físico

Certificar que a dragagem será realizada apenas na área do cais do terminal, já que o local previsto para a bacia de evolução possui profundidade mínima de 12,9 m, o que permite a passagem de navios do tipo Post-Panamax com no máximo 69% dos contêineres cheios.

Atualmente, o Canal da Galheta está com o calado limitado a 11,90 m por determinação da Capitania dos Portos. Em 2009 ocorreu a dragagem de manutenção do Canal de Galheta, executada pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA, que previa o restabelecimento da profundidade para 14 m. No entanto, o resultado final de verificação da profundidade ainda não foi divulgado. A profundidade de 14 m será suficiente para atender, sem restrições, o fluxo dos navios previstos para a primeira fase da operação do empreendimento (calado de 12,50 m). A segunda fase do empreendimento será iniciada após a dragagem de aprofundamento do Canal da Galheta, devendo atingir a profundidade de 15 m.

Portanto, a dragagem prevista pelo projeto do empreendimento em questão será realizada somente ao longo dos berços de atracação e da área de manobras (área total de 1000 m x 250 m) para a profundidade final de 16 m.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Confirmar a profundidade máxima de dragagem na área do cais. O estudo sugere 16 m, mas não ficou claro a intenção de tal profundidade já que a bacia de evolução possui calado mínimo de 12,9 m.

Item respondido na complementação acima.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

O armazenamento temporário do material dragado na área do empreendimento deve ser evitado (considerando a situação em que o volume dragado for maior que o volume a ser aterrado), já que existe uma grande probabilidade desse material atingir os canais de drenagem e a água estuarina. Dessa forma, devem ser propostos os procedimentos e o local de destino final e imediato para este material.

De acordo com as complementações enviadas, sugere-se que os volumes de sedimentos a serem dragados e aterrados são equivalentes, no entanto, o EIA demonstra que os volumes podem diferir, gerando material excedente ou a necessidade de importação de material para aterro. Como não foram apresentados cálculos mais detalhados que comprovem que os volumes são equivalentes, esta equipe técnica adotou os volumes estimados no EIA.

Segundo o EIA (página 2-52), estima-se em 1.472.592 m³ de sedimentos a serem dragados, podendo variar entre 1.364.862 m³ e 1.580.322 m³. Já o volume estimado para aterro é de 1.360.529 m³, podendo variar entre 1.065.357 m³ e 1.655.701 m³. Dessa forma, considerando o volume mínimo de aterro e máximo de dragagem haveria um excedente de sedimentos da ordem de 514.373 m³. Por outro lado, considerando um volume mínimo de dragagem e máximo de aterro, haveria a necessidade de importar um volume estimado em 290.839 m³.

Considerando o exposto, deve-se apresentar os procedimentos e o local de destino final e imediato para o possível material excedente, de forma que o mesmo não fique estocado na área do porto.

Caso não seja possível a utilização imediata dos sedimentos, deve-se indicar e caracterizar o local de armazenamento temporário, o qual deve ser adequado e abrigado, de forma a impossibilitar o carreamento de sedimentos para os cursos d'água. Adicionalmente, para o caso de necessidade de importação de material para aterro deve-se indicar o local e apresentar a licença ambiental da provável jazida a ser utilizada.

COMPLEMENTAÇÃO NÃO ATENDIDA

O armazenamento temporário do material resultante da limpeza da vegetação e do horizonte superficial do solo na área do empreendimento também deve ser evitado. É essencial que sejam propostos os procedimentos e o local de destino final e imediato para este material.

O material lenhoso deverá ser aproveitado na própria construção do terminal ou na comercialização, mantendo os registros de volumes. O material lenhoso não utilizado será picado e misturado com o horizonte superficial do solo para recomposição de áreas degradadas e fomento paisagístico. Esse material deverá ser utilizado imediatamente. Caso não seja possível, deve-se indicar e caracterizar o local de armazenamento temporário, o qual deve ser adequado e abrigado, de forma a impossibilitar o carreamento de sedimentos para os cursos d'água.

COMPLEMENTAÇÃO NÃO ATENDIDA

Em relação às alternativas de layout, deve-se avaliar e comparar a partir de uma análise mais detalhada, com ênfase na questão ambiental, o real custo/benefício de se adotar a plataforma com aterro (maior volume dragado, maior impacto ambiental e menor custo) com a opção de plataforma lançada ao mar.

Normalmente, a alternativa de plataforma com aterro apresenta impactos ambientais mais significativos do que a alternativa de plataforma lançada ao mar. No entanto, foi esclarecido que a linha de costa tinha a orientação noroeste/sudeste e, com a intervenção antrópica na região, ocorreu erosão, provocando o retrocesso da linha de costa e a criação de uma área rasa com profundidades inferiores a 0,80 m. Dessa forma, o aterro proposto no empreendimento ocorrerá justamente nessa área erodida, recuperando o traçado da linha de costa natural.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Reapresentar os mapas das áreas de influência de forma mais clara e objetiva, com as delimitações propostas no texto para cada uma das áreas (ADA, AID e AII).

Os referidos mapas foram apresentados adequadamente.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Apresentar a série histórica de precipitações médias mensais, indicando o período, as estações pluviométricas e suas respectivas localizações.

Foram apresentadas as médias mensais de precipitação em Pontal do Sul para o período de 2002 a 2009. O período mais seco foi entre junho e agosto (cerca de 150 mm), enquanto que o período mais chuvoso foi entre janeiro (450 mm) e março (350 mm).

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Realizar uma campanha de monitoramento nas águas estuarinas para o parâmetro coliforme termotolerante na área diretamente afetada pelo empreendimento, baseando-se nos limites preconizados pela Resolução CONAMA 357/05 para água salobra classe 1, indicando os locais de amostragem.

O estudo sugere que seja realizado um monitoramento com frequência bimensal em seis pontos na ADA antes do início da instalação do empreendimento.

Considerando que o efluente de esgoto doméstico, após tratamento, será lançado na baía de Paranaguá (EIA, página 2-69) e considerando que o coliforme termotolerante é um dos principais parâmetros indicadores de contaminação fecal, esta equipe técnica entende ser fundamental a caracterização, especialmente da AID e do local de lançamento, quanto ao parâmetro coliforme termotolerante, de acordo com a Resolução CONAMA nº 357/05. No entanto, essa caracterização pode ser prevista como condicionante da Licença Prévia.

COMPLEMENTAÇÃO NÃO ATENDIDA

Reapresentar os resultados de monitoramento de qualidade da água estuarina, agrupando para cada parâmetro os resultados das 30 análises realizadas. Os limites de detecção de cada parâmetro devem estar abaixo dos limites preconizados pela Resolução CONAMA 357/05 para água salobra classe 1.

As concentrações de todos os parâmetros analisados estiveram abaixo do limite de detecção. Dessa forma não foi possível verificar a concentração exata de nenhum parâmetro. No entanto, a maioria dos limites de detecção esteve abaixo do limite da Resolução CONAMA nº 357/05 para águas salobras classe 1, o que demonstra a boa qualidade do corpo d'água e metodologia adequada de análise. Por outro lado, os limites de detecção das concentrações dos parâmetros zinco, mercúrio, cobre, além de alguns parâmetros orgânicos estiveram acima do limite da referida legislação, o que demonstra metodologia inadequada.

Levando-se em consideração os resultados das análises da qualidade de água e sedimentos e as características da região, apesar da verificação de algumas falhas na análise e apresentação dos resultados, esta equipe técnica entende que a caracterização da qualidade da água na região foi realizada de forma satisfatória, com exceção do parâmetro coliforme termotolerante.

Ressalta-se, no entanto, que os resultados de monitoramento da qualidade da água, a ser estabelecido em programa ambiental específico, deve ser comparado com os limites preconizados pela Resolução CONAMA nº 357/05 para águas salobras classe 1, sendo que os limites de detecção devem estar sempre abaixo dos limites da referida legislação.

COMPLEMENTAÇÃO PARCIALMENTE ATENDIDA

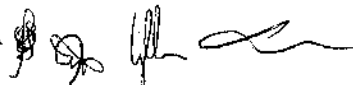
Apresentar justificativa para os parâmetros não monitorados nas águas estuarinas considerando as fontes de contaminação da região, e não somente em relação à dificuldade de análise. Parâmetros importantes como metais, óleos e graxas, tolueno (alta concentração nas águas subterrâneas) e fenóis totais, além do TBT, devem ser monitorados caso não haja justificativa plausível. Os resultados de monitoramento devem ser apresentados em conjunto com a identificação dos locais amostrados e comparados com os limites estabelecidos para águas salobras classe 1 (CONAMA 357/05).

O diagnóstico da qualidade das águas estuarinas foi realizado utilizando alguns dos principais parâmetros indicados pela Resolução CONAMA nº 357/05. Esta equipe entende que os parâmetros selecionados e os resultados apresentados podem ser considerados satisfatórios para a fase de Licença Prévia.

No entanto, para o programa de monitoramento da qualidade da água, esta equipe entende que devem ser monitorados os seguintes parâmetros: salinidade, temperatura, pH, turbidez, clorofila-a, óleos e graxas, OD, DQO, DBO, COT, PAH, xileno, benzeno, tolueno, condutividade, nitrato, nitrogênio amoniacal, nitrogênio total, fósforo, coliforme termotolerante, coliforme total.

Com relação aos pontos de monitoramento, os mesmos devem ser apresentados em mapa georreferenciado para posterior avaliação desta equipe técnica. Cabe ressaltar que devem ser consideradas as definições dos limites das áreas de influência para indicação dos pontos de monitoramento.

COMPLEMENTAÇÃO PARCIALMENTE ATENDIDA



Fis 1143
Proc. 733505

Nº 1369
Proc. 733505

Verificar a identificação dos pontos amostrais de sedimentos. A Tabela 5.1.2 apresenta a localização de 30 pontos amostrais, porém, são listados os resultados de apenas 20 amostras. Dessa forma devem-se apresentar os resultados dos outros 10 pontos indicados.

Foi esclarecido que nos 30 pontos apresentados na Tabela 5.1.2 ocorreu a caracterização granulométrica dos sedimentos, sendo que para os 20 pontos marcados nessa mesma tabela foi realizada a caracterização química.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Confirmar os reais resultados para o parâmetro fósforo nos pontos divergentes do EIA, onde este parâmetro ficou abaixo do valor de alerta (seção 5.1.8.1.3), mas no gráfico (Figura 5.1.128) a sua concentração em várias amostras ultrapassa esse mesmo valor.

Foi esclarecido que houve um equívoco na elaboração da planilha de dados, sendo que o resultado correto demonstra que as concentrações de fósforo não ultrapassaram os limites previstos na Resolução CONAMA nº 344/04.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Apresentar o laudo laboratorial para as análises de carbono orgânico total, nitrogênio Kjeldahl total e fósforo total nos sedimentos.

O laudo laboratorial foi apresentado no Anexo II das complementações.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Realizar a coleta e a avaliação da qualidade dos sedimentos de meio e de fundo da região, nos mesmos pontos analisados para a qualidade dos sedimentos superficiais, considerando a profundidade total estimada para a dragagem.

A área de acostagem (cais), no local projetado, possui 07 a 12 m de profundidade, sendo prevista a dragagem de aprofundamento para 16 m, com uma retirada de 1.580.322 m³ de sedimentos (EIA, páginas 2-39, 2-52 e 2-59). Considerando o item I do Anexo da Resolução CONAMA nº 344/04:

“a coleta de amostras de sedimentos consiste na caracterização da seção horizontal e vertical da área de dragagem, a partir de coleta de amostras de sedimentos que representem os materiais a serem dragados. A distribuição espacial das amostras de sedimento deve ser representativa da dimensão da área e do volume a ser dragado. As profundidades das coletas das amostras devem ser representativas do perfil (cota) a ser dragado.”

Dessa forma, esta equipe técnica entende que a caracterização do material a ser dragado, inclusive com amostras considerando o perfil vertical, deve ser realizada como condição prévia para análise da viabilidade do empreendimento.

COMPLEMENTAÇÃO NÃO ATENDIDA

Verificar o grau de interferência e os possíveis conflitos de uso que o assoreamento natural poderá gerar às pretensões de utilização do píer da Techint. Nesse caso, o empreendedor deve requerer uma anuência da empresa responsável pelo píer.

De acordo com as complementações enviadas, a Techint pretende construir um cais de atracação de 300 m, em continuidade ao existente, mas no mesmo eixo de orientação do cais de Porto Pontal. Adicionalmente a região entre as duas empresas que foi indicada pela modelagem matemática como área com tendência para assoreamento, será o local de ampliação do pátio da Techint. Ou seja, o assoreamento previsto pela modelagem contribuiria para o objetivo de ampliação da Techint.

Nesse sentido, foi enviado pelo Porto Pontal o documento “Carta nº 003/2010 – PPPIE” à empresa Techint (Anexo III das complementações), na qual o empreendedor solicita um documento

envolvendo uma declaração recíproca entre as duas empresas de anuência ao projeto de implementação e desenvolvimento planejado para a "Unidade Offshore Techint".

Diante do exposto, deve-se apresentar, como condicionante da Licença Prévia, o referido documento contendo uma declaração recíproca de anuência entre as empresas do Porto Pontal e da Techint, considerando o projeto do Porto Pontal apresentado no EIA e o projeto de ampliação da Techint indicado nas complementações.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Com relação à simulação da dispersão do esgoto tratado no estuário, valem as seguintes recomendações:

- Os dados de entrada no modelo para o parâmetro coliforme devem estar em acordo com os resultados de monitoramento do estuário, na área de influência direta do empreendimento.

Na modelagem foi considerado como dado de entrada a concentração do corpo receptor igual a zero para o parâmetro coliforme fecal, o que indicaria um estuário limpo, com contagem desprezível de coliformes, o que não foi indicado pelos dados secundários apresentados. As concentrações iniciais no corpo receptor para os parâmetros avaliados devem levar em consideração as concentrações verificadas em campo ou dados secundários atuais da área estudada.

- Deve-se indicar as características dos campos hidrodinâmicos e do estágio da maré (sizígia ou quadratura).

Foram consideradas as marés enchente e vazante no estágio de quadratura, que apresenta menores velocidades e, portanto, propicia uma condição mais adversa para a dispersão.

- Considerando os resultados de dispersão para o parâmetro coliforme, sugere-se que seja adotada uma alternativa de tratamento de esgotos domésticos mais eficiente que as fossas sépticas, de forma a não alterar os padrões classe 1 para águas salobras do corpo receptor.

De acordo com o EIA (página 7-107) foi considerado o sistema de tratamento do tipo fossa séptica para simular a dispersão do efluente tratado no corpo receptor, apesar de ser prevista uma Estação de Tratamento Compacta com Sistema Biológico no período de operação do terminal, ou seja, infere-se que existirá um sistema de tratamento de esgoto mais eficiente do que o sistema que foi utilizado na simulação. Considerando que a situação simulada deve ser a mais próxima possível da situação prevista para o empreendimento, esta equipe técnica entende que deve-se realizar uma nova simulação de dispersão do efluente tratado levando-se em conta exatamente o sistema de tratamento proposto e sua respectiva eficiência de tratamento.

- Apresentar os resultados de simulação dos parâmetros OD, compostos nitrogenados, DBO, fósforo e coliformes termotolerantes para a nova alternativa de tratamento proposta.

Esses parâmetros devem ser avaliados na nova simulação indicada no item acima.

Diante do exposto, esta a equipe técnica entende que deve haver nova simulação de dispersão do efluente tratado no corpo receptor, considerando: (a) os dados de entrada no modelo para o corpo receptor devem ser os verificados a partir da coleta de dados em campo (dados primários), ou dados secundários recentes coletados na ADA; (b) simular a dispersão dos parâmetros OD, compostos nitrogenados, DBO, fósforo e coliformes termotolerantes; (c) o sistema de tratamento deve ser o indicado para a fase de operação do empreendimento, incluindo a sua eficiência estimada de remoção de cada um dos parâmetros indicados; (d) analisar os resultados encontrados considerando a Resolução CONAMA nº 357/05, principalmente no que se refere ao seu enquadramento (águas salobras classe 1) e o item referente às condições de lançamento.

COMPLEMENTAÇÃO PARCIALMENTE ATENDIDA

FIS 1150
PROC 733505

1370
7330105

Confirmar a previsão do fluxo de caminhões com a implantação do empreendimento. No capítulo "Fluxo previsto de caminhões relacionados ao TCPP" são estimados 21 caminhões por hora para o primeiro ano de operação do empreendimento, com previsão de aumento. No entanto, na simulação dos níveis de ruído, foram considerados apenas 16 caminhões por hora.

Foi confirmado que o fluxo horário de caminhões previsto é de 21 veículos. Com isso, os resultados dos níveis de ruídos simulados podem ter sido subdimensionados. No entanto, a análise dos níveis de ruídos considerando 16 caminhões por hora já demonstrou provocar impacto de grande magnitude, constituindo-se como um dos principais impactos gerados pelo empreendimento, quando consideradas as vias de acesso atuais. Dessa forma, uma nova simulação de níveis de ruídos considerando os 21 caminhões pouco mudaria a avaliação de impactos. Esta equipe técnica considera mais eficiente o acompanhamento constante dos níveis de ruídos, considerando inclusive novas simulações, durante as fases de implantação e operação do empreendimento.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Apresentar um programa de prevenção, mitigação e monitoramento de assoreamento dos sistemas de drenagem e dos cursos d'água devido às obras de desmate, terraplanagem e movimentação do solo para implantação do empreendimento.

Foi proposto o Programa de Prevenção, Mitigação e Monitoramento de Assoreamento (PPMMA), o qual foi apresentado no Anexo IV das complementações. O programa executivo deverá ser apresentado no Plano Básico Ambiental – PBA.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Acrescentar o Plano de Ação de Emergência, o qual deve fazer parte dos Programas de Gerenciamento de Riscos e Acidentes. O Plano de Emergência Individual previsto no estudo deve se basear na Resolução CONAMA 398/08.

Foi proposto o Plano de Ação de Emergência (PAE), o qual foi apresentado no Anexo IV das complementações. Já o Plano de Emergência Individual (PEI) será elaborado conforme a Resolução CONAMA nº 398/08. Cabe ressaltar que o PAE e o Programa de Gerenciamento de Riscos e Acidentes (PGRA) e o PEI devem ser elaborados a partir do Estudo de Análise de Risco (EAR). O EAR, por sua vez, deve seguir as recomendações do Manual de Orientações para Elaboração de Estudos de Análise de Risco (P4.261), fornecido pela CETESB.

Todos esses estudos devem ser apresentados em caráter executivo como parte integrante do Plano Básico Ambiental (PBA), com exceção do PEI, que deverá ser indicado como condicionante para a Licença de Instalação.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Monitorar os parâmetros coliformes termotolerantes, sólidos totais dissolvidos e nitrato (CONAMA 396/08) nas águas subterrâneas, juntamente com os outros parâmetros definidos no PMQAS.

O Programa de Monitoramento da Qualidade das Águas Subterrâneas (PMQAS) deverá estar em acordo com a Resolução CONAMA nº 396/08. O programa executivo deverá ser apresentado no Plano Básico Ambiental - PBA.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Acrescentar um programa relativo à avaliação dos sedimentos com o objetivo de analisar a qualidade desses sedimentos previamente a qualquer dragagem, de acordo com a CONAMA 344/04.

O programa proposto para o monitoramento da qualidade dos sedimentos foi considerado satisfatório, considerando a fase de instalação. É importante ressaltar que, de acordo com a Resolução CONAMA nº 344/04, "as profundidades das coletas das amostras devem ser representativas do perfil (cota) a ser dragado."

A partir dos resultados verificados durante a fase de instalação, deverá ser proposto neste programa um monitoramento simplificado e periódico da qualidade dos sedimentos. Para os casos de dragagens durante o período de operação, deverão ser seguidos os procedimentos indicados para a fase de instalação, os quais foram apresentados nas complementações.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Para o Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar (PMA), deve ser indicada a quantidade e a localização das estações de monitoramento para as partículas totais em suspensão. Essa localização deve levar em conta a população vizinha ao empreendimento. Ademais, devem ser seguidas as indicações do PMA.

O programa proposto para o monitoramento da qualidade do ar sugere uma campanha em cada estação do ano, com duração de 7 dias, monitorando o parâmetro partícula total em suspensão. Foram propostas a implantação de duas estações de monitoramento, uma próxima ao porto e outra em região mais urbanizada. O programa proposto foi considerado adequado, cabendo a inclusão do monitoramento do parâmetro fumaça, de acordo com a Portaria IBAMA nº 85/96.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Meio Biótico

Reapresentar os mapas das áreas de influência de forma mais clara e objetiva, com as delimitações propostas no texto para cada uma das áreas (ADA, AID e AII).

O documento apresentou mapa legível e adequado das delimitações das Áreas de Influência (ADA, AID e AII) para o meio biótico, abrangendo toda a parcela terrestre do empreendimento, bem como canal de acesso, bacia de evolução e estruturas marítimas (ADA), setor externo da baía, a ser afetado pelas plumas de dispersão da dragagem e pelo funcionamento do porto como um todo (AID), e as áreas do complexo estuarino de Paranaguá como um todo e a plataforma interna a 10Km a sul e a norte das desembocaduras da baía, até a isóbata de 20m, com a parcela terrestre estendendo-se até próximo ao Balneário Praia de Leste, contemplando também as comunidades de manguezais do estuário num raio de cerca de 14Km (AII). Cabe ressaltar que caso o excedente de material dragado venha a ser disposto em área marinha ou terrestre externa a ADA delimitada, tais áreas também deverão ser consideradas como ADA.

Com relação à parcela terrestre da AID, embora o estudo tenha delimitado como coincidente com a ADA, verifica-se que a AID deveria ser considerada como uma área mais externa/ampla que a própria ADA, tendo em vista que a supressão de vegetação e o afugentamento de fauna na região poderia registrar alterações comportamentais e da dinâmica das comunidades como um todo, mesmo nas áreas adjacentes à própria ADA. Sendo assim, este mapa deverá ser reconsiderado, assim como os locais/pontos a serem propostos para futuros monitoramentos na área. Foi apresentado também mapa característico da vegetação da ADA, onde percebe-se a predominância de áreas antropizadas, restinga arbórea e arbustiva e campo.



Figura 1: Delimitação da ADA do empreendimento - meio biótico



Figura 2: Delimitação da AID do empreendimento - meio biótico

[Handwritten signatures and marks]

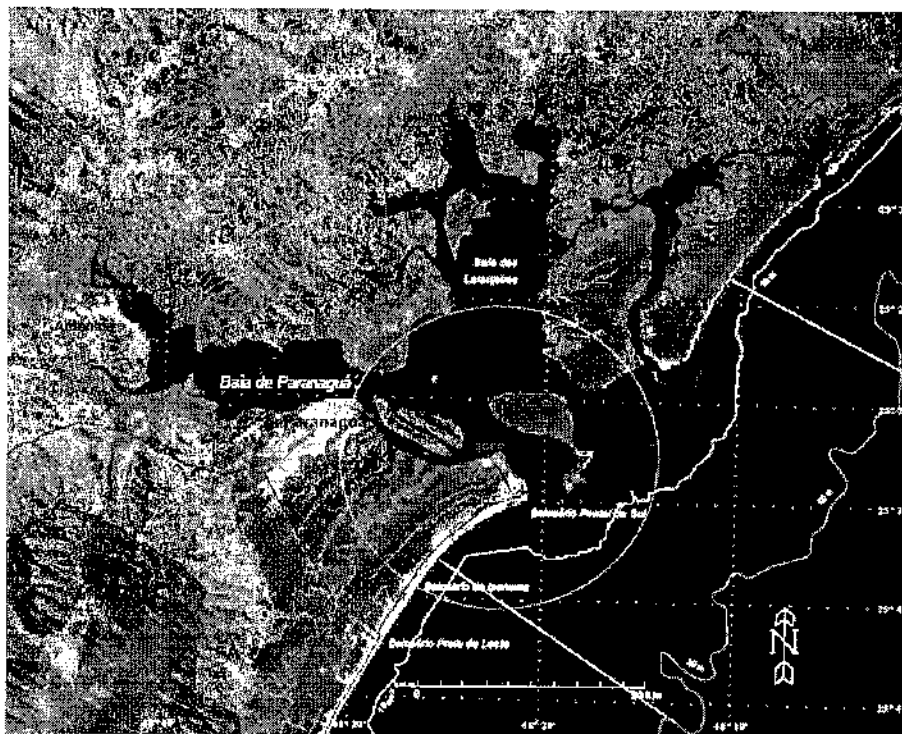


Figura 3: Delimitação da AII do empreendimento - meio biótico

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Propor programa de monitoramento da regeneração da área de 600m² de manguezal.

O documento informou que a área de manguezal em questão será alvo das instalações do porto, enquanto que a existência de manguezais na AID é inexpressiva. Por conta disso, não será possível a proposição de tal programa. Entretanto, esta supressão deverá ser considerada no escopo do programa de Reposição da Vegetação Suprimida, vez que, além das outras áreas de APP, os manguezais também enquadram-se nas definições de APP, segundo a resolução CONAMA nº 369/06.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Apresentar a metodologia de levantamento das espécies e o período de coleta de dados de Flora.

O período de coleta informado foi 01/01/2007 a 20/03/2007. Quanto a metodologia, foi informado terem sido realizadas caminhadas ao longo de toda a AID e em remanescentes vegetais adjacentes no raio máximo de 1Km, com a identificação ocorrendo em campo, inclusive para as formações vegetais, classificadas em campo (restinga herbáceo-arbustiva ou brejos de intercórdão), fruticeto e floresta. Após tais esclarecimentos, este item encontra-se plenamente atendido.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Avaliar as espécies registradas quanto à sua inclusão na Instrução Normativa nº 06, de 2008 do MMA, que reconhece as espécies da flora brasileira ameaçadas de extinção.

Além das 3 espécies detectadas no estudo como com algum grau de ameaçada (*Calyptranthes rubella*, *Pouteria beaurepairei* e *Rhipsalis eliptica*), foram identificadas também *Euterpe edulis* (palmito juçara) e *Tabebuia cassinoideis* (caxeta), espécies a serem consideradas também no programa de reposição da vegetação suprimida. Sendo assim, o cumprimento deste item encontra-se satisfatório.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Fis	1152	1372
Proc.	733505	7338105
Rubr.	GL	

Propor um programa de compensação às intervenções em APP, de acordo com a
Resolução CONAMA 369/06.

Com relação a isso, cabe diferenciar o Programa de compensação ambiental do programa de reposição florestal. Para o caso das intervenções em APP, o programa sugerido foi o de reposição da vegetação suprimida, cuja área deverá ser igual ou maior à suprimida.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

(1) Quanto ao levantamento de vertebrados terrestres, informar os dias exatos de permanência da equipe em cada área e o intervalo de horário em que as amostragens ocorreram. Quanto aos registros noturnos citados, apresentar informações claras com relação à metodologia, os dias, localização e duração dos mesmos. Deve-se, ainda, informar estes dados, bem como o desenho amostral utilizado para fins de garantia da aleatorização dos resultados e representatividade das amostras; (2) para a metodologia de armadilhas de interceptação e queda, apresentar a localização georreferenciada dos pontos de disposição das armadilhas, visando posteriores monitoramentos e/ou necessidade de repetição da amostragem; (3) para ornitofauna solicita-se que a localização georreferenciada dos transectos e distribuição dos pontos do censo por ponto fixo sejam apresentados. Quanto às redes de neblina, devem ser apresentados dados sobre tamanho das redes utilizadas, número de horas que as redes ficaram abertas, distribuição e frequência de vistoria das mesmas. Deverá ser esclarecido o cálculo efetuado para obter um esforço de 392 h/rede; (4) quanto à observação direta efetuada para o grupo de mastofauna, apresentar a área amostrada, duração das caminhadas e período do dia em que ocorreram.

A comprovação de cumprimento destas quatro solicitações foi apresentado em conjunto pelo documento. Com relação a (1), foi informado que a equipe permaneceu em campo por 21 dias (7 em cada área de influência) e o deslocamento em trilhas ocorreu em 2 dias, entre 20:30h e 22:30h.

Com relação a (2), para os grupos de herpetofauna, ornitofauna e mastofauna, foram apresentadas as coordenadas das armadilhas do tipo pitfall, sem contudo apresentar mapeamento para visualização espacial da disposição das mesmas. As coordenadas também foram apresentadas sem datum, e, quando plotadas na plataforma WGS 84, não correspondem à áreas em terra. Sendo assim, estas coordenadas deverão ser rerepresentadas, bem como sua representação espacial.

Para (3), foram apresentadas as coordenadas dos transectos da ADA e AID, ocorridos em maré baixa. Estas coordenadas também não corresponderam aos pontos propostos. Os censos por ponto fixo ocorreram por 10 min (período do amanhecer às 10h) em cada área distanciada 150m entre si, totalizando 30 pontos. As redes de neblina totalizaram 7 (4 ADA e 3 AID), com dimensão de 12 x 3m, ao longo de 7 dias. As mesmas permaneceram abertas do amanhecer + 4h e das 15h às 19h (total de 8h). O cálculo das 392h se justifica com: 7 dias de amostragem x 7 redes x 8h/dia. A frequência de vistorias foi de 1 em 1h.

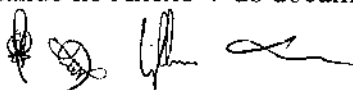
Para (4), foi informado que a disposição das armadilhas pitfall foram as mesmas para herpetofauna, e que as caminhadas ocorreram nas trilhas e na mata como um todo, em busca de vestígios. Entretanto, não foram apresentadas especificamente a delimitação de tais áreas.

Sendo assim, sugere-se apresentação adequada das coordenadas geográficas das armadilhas, transectos e redes de neblina, bem como representação espacial das mesmas, além de especificar a delimitação das áreas onde ocorreram caminhadas para mastofauna.

COMPLEMENTAÇÃO PARCIALMENTE ATENDIDA

Em razão do anilhamento das aves coletadas, deverá ser apresentada a Autorização de Anilhamento emitida pelo Centro Nacional de Pesquisa para Conservação das Aves Silvestres-CEMAVE/ICMBio.

O documento informou que a autorização em questão corresponde ao projeto número 2316, Sistema Nacional de Anilhamento, constando no Anexo V do documento em análise.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA 

No que se refere ao grupo dos anfíbios, deverá ser apresentada curva de esforço amostral e dados sobre abundância, separando os dados brutos por área de influência. Apresentar dados de indicação das espécies raras, endêmicas, ameaçadas de extinção, caçadas pela população local, migratórias e aquelas protegidas por legislação federal, estadual e municipal, dados provenientes de entrevistas, e além disso, apresentar as informações relacionadas as referências que constam ao longo do texto.

O documento apresentou lista de espécies, incluindo dados primários e secundários, totalizando 18 espécies de anfíbios, nenhuma apresentando algum grau de ameaça. Dentre as 6 espécies identificadas pelos levantamentos primários, apenas *Elaschistocleis ovalis* (Sapo guarda) encontra-se com maior abundância relativa na ADA, e *Trachycephalus mesophaeus* (perereca grudenta), *Leptodactylus ocellatus* (rã manteiga) e *Physalaemus nanus* (ranzinha) na AID. A curva de esforço amostral demonstrou-se não estabilizada, porém, os dados secundários utilizados complementaram o conhecimento específico da região, apesar de não especificarem em quais áreas os indivíduos foram identificados. Sugere-se, contudo, que para fins de monitoramento seja proposto esforço amostral maior que o apresentado.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Quanto aos répteis, esclarecer os dados referentes às armadilhas de interceptação e queda, não constantes nos resultados. Apresentar as informações sobre as amostragens ocorridas no período noturno. Apresentar, ainda, informações sobre a localidade de ocorrência das espécies registradas. Ressalta-se também que as espécies registradas no estudo devem ser comparadas com a lista federal (Livro Vermelho da Fauna Ameaçada de Extinção, revisão do MMA de 2008) de espécies ameaçadas de extinção.

Com relação a metodologia, os esclarecimentos já foram apresentados e validados em outro item. O documento informou ainda que as espécies consideradas ameaçadas para este grupo não diferem na versão do “Livro Vermelho da Fauna Ameaçada de Extinção”, revisão MMA/2008. Na armadilha de interceptação e queda, o documento apenas mencionou a captura de um indivíduo de *Tupinambis merianae*. Foi apresentada lista de espécies, num total de 34, com apenas 4 identificadas por visualização.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Para a ornitofauna, apresentar dados sobre possíveis espécies ameaçadas de extinção e georreferenciar os pontos utilizados no levantamento por censo. O empreendedor deverá, ainda, deixar claro no texto as informações provenientes de levantamentos bibliográficos e aquelas provenientes de levantamentos primários. Deverão ser apresentados ainda os dados brutos das campanhas.

Com relação às coordenadas utilizadas no levantamento por censo, as informações já foram apresentadas e analisadas em item anterior. No anexo VI do presente documento em análise, foram apresentadas as coordenadas dos 90 pontos (30 para cada área de influência). Com relação à origem dos dados, o estudo apresentou 2 tabelas, uma com 138 espécies provenientes dos censos por ponto realizados em ambiente florestal. Destas, 6 apresentaram algum grau de ameaça. A outra tabela, com 13 espécies provenientes da área associada ao canal de acesso ao porto, apresentou 1 espécie ameaçada. Para estas foi apresentada ocorrência sazonal, com a maior riqueza no inverno. Para a plataforma continental foi apresentada lista com 37 espécies, sendo 10 com algum grau de ameaça e ocorrência predominantemente no inverno. No anexo VI foram apresentados os dados brutos, com 564 indivíduos na ADA, 450 na AID e 422 na AII. Tendo em vista a abundância de indivíduos na ADA, deverá haver atenção especial a este grupo, especialmente na área em questão.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Deverá ser apresentada curva do coletor para todos os grupos faunísticos amostrados, devendo constar no eixo y, o número cumulativo de espécies registradas, e no eixo x, o número de unidades amostrais (dias).

Para avifauna já havia sido apresentada curva de esforço amostral quando da apresentação do EIA. Para anfíbios, a curva foi apresentada no presente documento, sendo complementada por dados secundários, tendo em vista o baixo esforço empregado. Já para mastofauna e répteis o estudo informou que a baixa detecção impossibilitou N suficiente para elaboração da curva, tendo sido o diagnóstico complementado por levantamentos secundários.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Deverão ser apresentadas as datas de coleta, bem como a autorização de captura, coleta e transporte que permitiu a realização das coletas mencionadas no estudo.

Ressalta-se que para qualquer tipo de intervenção, mesmo que com a captura momentânea, seguida de liberação dos animais, deverá haver autorização por parte da atual diretoria de uso sustentável da biodiversidade e floresta – DBFLO. Sendo assim, recomenda-se encaminhamento de notificação aos responsáveis de modo que seja apresentada a referida autorização no prazo cabível. No caso de não apresentação da mesma, os responsáveis deverão ser autuados pelo manejo não autorizado de fauna, tendo em vista a não apresentação de devida autorização para coletas por armadilhas do tipo *pitfall* e redes de neblina. Foi declarado pelo empreendedor o seguinte:

“No caso dos vertebrados apenas as aves foram anilhadas, cuja autorização emitida pelo Centro Nacional de Pesquisa para Conservação das Aves Silvestres – CEMAVE/ICMBio diz respeito ao projeto número 2316, Sistema Nacional de Anilhamento (autorização no anexo VI). No caso das armadilhas de interceptação e queda os animais foram fotografados e liberados, sem efetivação de coleta ou necessidade de transporte.”

Conclui-se que o argumento utilizado é inválido, e salienta-se ainda que, para o grupo de aves, apenas a autorização emitida pelo CEMAVE/ICMBio não é suficiente, sendo necessário para este grupo também a autorização supracitada.

COMPLEMENTAÇÃO NÃO ATENDIDA

*(1) No que tange a comunidade fitoplanctônica, deverão ser apresentados os dados brutos para cada ponto. (2) O empreendedor deverá também fazer uma análise comparativa dos dados obtidos aos dados secundários mencionados e (3) aos parâmetros físicos detectados nas mesmas estações. (4) Faz-se necessária, ainda, a identificação de possíveis espécies tóxicas, tendo em vista como exemplo o gênero *Pseudo-nitzschia*, apontado na lista de diatomáceas fornecida pelo estudo e reconhecidamente contendo espécies produtoras de toxinas.*

Com relação a (1), foram apresentadas 3 tabelas contendo densidade celular do fitoplâncton, riqueza de diatomáceas e índice de diversidade de diatomáceas, todos considerando superfície e fundo. Notou-se maior densidade nas estações 1 e 4, maior riqueza em 1 e 6, e maior diversidade em 1, 3 e 6.

Quanto a (2), foi apresentada lista com as espécies e morfotipos de diatomáceas totalizando 127 táxons, correlacionando à bibliografia que prevê 575 espécies no complexo estuarino em questão. A densidade celular em geral foi menor na ADA, e as maiores são detectadas no verão. Os dados brutos foram apresentados separadamente por superfície e fundo, e por estações. O gráfico das 7 estações, comparando superfície e fundo demonstrou que as estações 4 e 6 são as que apresentam maior diferença entre as profundidades, no que tange a densidade celular, riqueza e diversidade.

Quanto ao item (3), o documento mencionou que as correlações são pouco evidentes tendo em vista o dinamismo do sistema.

Quanto a (4), o documento informou que apenas o gênero foi identificado, e não ao nível de espécie, apresentando lista das 6 espécies do gênero já identificadas na baía de Paranaguá. Argumentou-se também que microalgas tóxicas deste gênero ocorrem em muitos ecossistemas do mundo,

e que o empreendedor não seria responsável por tal diagnóstico. Ressalta-se, entretanto, que a operação do porto pode vir a gerar resíduos e/ou outros tipos de impactos que podem afetar o corpo hídrico em questão, causando alterações na dinâmica populacional de diversas comunidades, como o fitoplâncton, até mesmo indiretamente (pela redução de comunidades fícticas, por exemplo).

Salienta-se também que é preciso ter uma visão integrada para considerar as relações tróficas que ocorrem no ambiente aquático e que o diagnóstico é importante mesmo para definir a condição ambiental num momento anterior ao empreendimento, para inclusive resguardar o empreendedor de possíveis detecções de alterações futuras. Por isso, é de responsabilidade sim do porto o monitoramento da dinâmica populacional das comunidades inseridas nas áreas de influência, cabendo ao órgão ambiental avaliar a responsabilidade pelas alterações que venham a ser verificadas nas mesmas.

A indicação de qualidade ambiental pode ser mensurada também pela alteração dos grupos dominantes e do perfil inicialmente diagnosticado, inclusive para indivíduos com potencial tóxico. Sendo assim, é importante incluir este gênero no grupo daqueles que são monitorados, uma vez que, acima de tudo, fazem parte do plâncton como um todo.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Com relação ao zooplâncton, deverão também ser apresentados os dados brutos das campanhas tendo em vista que foi detectado que o tipo de amostragem pode ter prejudicado o levantamento, o estudo deverá apresentar maiores informações de dados secundários da Baía, como forma de complementar os dados levantados, bem como realizar nova campanha com método de amostragem diferente do utilizado.

Foi apresentada lista de espécies do zooplâncton da ADA e AID, além de gráfico de densidade do zooplâncton nas estações de coleta (superfície apresentou menor densidade em todas as estações, exceto 2 e 7). Foi apresentado também tabela com os dados brutos, separados por profundidade e por estação, concluindo-se que as estações 1, 5 e 6. O gráfico de dominância apresentou dominância de copépodos, seguidos de larvas de decápodos e de cirripédia. A riqueza variou pouco entre as profundidades, sendo maior nas estações 2 e 7. Com relação as técnicas, o documento apresentou as diferentes vantagens e desvantagens e, a partir das idéias expostas julgou-se realmente imprecisa a necessidade de nova campanha.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Para a ictiofauna, deverão ser apresentados os dados de forma separada por pontos de amostragem e por método, e que sejam abordados dados sobre espécies ameaçadas. Será necessária também campanha sazonal de dados primários.

Foi apresentada tabela dos pontos de amostragem de ictiofauna, bem como foram relatadas as metodologias por área de influência e informado a respeito da compilação de dados secundários a qual o próprio autor dos mesmos trabalhou. O documento afirmou também que os dados de espécies ameaçadas são inadequados e que as espécies que podem ser afetadas pelo empreendimento possuem ampla distribuição no complexo-estuarino. A justificativa apresentada para a não realização de nova coleta fundamentou-se no fato de que os dados já existentes são bastante abrangentes e uma nova coleta não acrescentaria muito às informações já apresentadas.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Na comunidade bentônica, os pontos de amostragem plotados em mapa deverão ser georreferenciados. Solicita-se também que seja realizada integração dos dados obtidos para a comunidade bentônica com os dados e ictiofauna, com a finalidade de verificar as interações tróficas da região.

As 30 estações amostrais de bentos de fundo não consolidado e dos 3 pontos de fundo consolidado tiveram as coordenadas geográficas apresentadas. Com relação à integração dos dados de bentos e ictiofauna, o estudo informou que é difícil inferir alguma relação diante apenas dos dados

Fis. 1154	Fis. 1374
Proc. 733505	Proc. 7335105

obtidos. Diante dos argumentos expostos, e do diagnóstico ambiental realizado a contento, é imprescindível que seja realizada tal correlação, uma vez que é possível detectar o perfil da área com os dados já apresentados.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Com relação aos vertebrados aquáticos, deverão ser informados os dias exatos de permanência da equipe em cada área e o intervalo de horário em que as amostragens ocorreram. Também deverão ser apresentadas informações sobre a localização dos pontos onde as amostragens ocorreram. Quanto aos registros noturnos citados, solicita-se apresentação de informações claras como os dias, localização e duração dos mesmos.

Os dias de amostragem em campo totalizaram 21, sendo 7 em cada área de influência, com os dias distribuídos nos meses de janeiro, fevereiro e março/07. Também foram apresentadas as coordenadas dos pontos fixos (um em cada área).

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

Ainda no que tange a avaliação da viabilidade deste empreendimento, verificou-se que é necessária a realização de levantamentos em período diferente do efetuado neste estudo para todos os grupos tanto de biota aquática como fauna terrestre, neste caso as amostragens devem ser na estação de inverno, contemplando portanto a sazonalidade. Cabe frisar que o próprio estudo reconhece que um maior esforço amostral realizado em outras estações permitiria contabilizar maior número de espécies, o que poderia contribuir para melhor estabilização da curva de esforço amostral apresentada: “(..) é certo que um estudo com maior esforço amostral e contemplando todas as estações do ano se refletirá num número maior de espécies. Isso é particularmente relevante para estação do inverno, não incluída na presente avaliação”.

O documento reconheceu a possibilidade de acréscimo na lista de espécies com a execução de uma nova campanha no inverno. Para os grupos mais críticos em termo de sazonalidade, como avifauna, mamíferos aquáticos, plâncton, o estudo apresentou dados secundários considerados suficientes para a caracterização da região. Entretanto, sugere-se que seja apresentado, como condicionante para a possível emissão de uma licença de instalação, dados sobre levantamentos de comunidade bentônica e ictiofauna contemplando a ocorrência no inverno. Caso os dados sejam secundários, deverá estar clara a comparação entre os grupos predominantes em cada estação sazonal, a fim de evidenciar a composição nas diferentes estações do ano.

COMPLEMENTAÇÃO NÃO ATENDIDA

Para a metodologia de armadilhas de interceptação e queda, sugere-se que a distância mínima entre os baldes em futuras amostragens seja de 10m. Para ornitofauna verifica-se a necessidade de amostragens noturnas na região da AID. Sugere-se também que as amostragens sejam repetidas no entardecer, período de grande atividade de algumas aves também. As amostragens também deverão possibilitar a identificação de aves migratórias por meio de dados primários. Deverão também ser atendidas as demais solicitações explicitadas para todos os grupos.

Com relação às armadilhas, a distância de 10m trata-se de sugestão a ser aplicada em levantamentos posteriores, como os de possíveis monitoramentos na área. Quanto à necessidade de novas amostragens, sabe-se que o diagnóstico prévio a qualquer intervenção no ambiente (fase de Licença Prévia), é, acima de tudo, uma fonte de parâmetros a serem seguidos na proposição e implementação de programas e medidas (que ocorre entre a Licença Prévia e Licença de Instalação), e por isso não pode ser desconsiderado, principalmente nesta etapa. A partir da utilização dos dados já existentes para a área e daqueles diagnosticados no EIA/RIMA, deverá haver proposta de programa de monitoramento adequado às peculiaridades da área em questão, considerando a ocorrência das espécies nas diferentes fases do dia (manhã, entardecer e noite) e épocas do ano.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

O empreendedor deverá detalhar a pertinência da adoção de medidas referentes ao atropelamento de fauna no âmbito do processo do terminal, bem como, elaborar o projeto executivo para instalação de passagens de fauna caso se mostrem adequadas a este licenciamento. Deverá apresentar também, caso houver, dados referentes a atropelamentos de fauna nos acessos ao Porto.

Diante do atrelamento de tais exigências à fase de instalação do empreendimento, o entendimento é de que tais solicitações poderão constar como condicionantes no caso de uma possível Licença Prévia, dispensando por ora o cumprimento das mesmas nesta fase determinante à análise de viabilidade do empreendimento (fins de Licença Prévia).

COMPLEMENTAÇÃO NÃO ATENDIDA

Em atenção ao ofício MN nº 88/2008, que questiona a definição das Unidades de Conservação no raio de 10 Km do empreendimento, dentre outros questionamentos, solicita-se revisão da lista das UC's para adição de eventual unidade de conservação não contemplada.

O documento informou que a lista foi revisada e não foram encontradas novas UC's no raio de 10 Km do empreendimento.

COMPLEMENTAÇÃO ATENDIDA

VI - CONCLUSÕES

Após a análise do EIA e de suas complementações, bem como dos documentos constantes no processo administrativo, e reafirmando o conteúdo do Parecer Técnico nº 231/2009 – COTRA/CGTMO/ DILIC/IBAMA, verificou-se que algumas pendências devem ser sanadas para conclusão da análise de viabilidade ambiental do empreendimento:

- Em relação ao acesso rodoviário, esta equipe conclui que a situação atual das rodovias inviabilizam o fluxo de caminhões com o objetivo de atender ao porto, e portanto, inviabilizam ambientalmente o empreendimento. Dessa forma, mantém-se o posicionamento de que a reestruturação e a duplicação da PR-407, assim como a implantação da Via Arterial 1, são pré-condições essenciais, independente das demais solicitadas, para a análise de viabilidade ambiental do empreendimento, ou seja, para avaliação quanto a possibilidade ou não de emissão de uma Licença Prévia para o empreendimento em tela.
- Caracterizar o material a ser dragado, considerando o perfil vertical, de acordo com a Resolução CONAMA nº 344/04. As profundidades das coletas das amostras devem ser representativas do perfil (cota) a ser dragado.

Diante de todas as considerações elencadas ao longo deste parecer, e considerando o caso de atendimento das condicionantes supracitadas, esta equipe técnica entende que uma eventual Licença Prévia que venha a ser emitida pelo IBAMA deverá considerar as seguintes condicionantes ambientais:

- Apresentar anuência da Secretaria do Patrimônio da União (SPU) sobre as áreas de marinha e demais terrenos porventura pertencentes à União.
- Apresentar anuência da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ.
- Apresentar anuência da Marinha do Brasil quanto às questões de segurança e navegabilidade.
- Atender ainda as seguintes condicionantes:

Considerações meio físico

- Apresentar projeto executivo para o empreendimento, com memorial descritivo das obras e detalhamento da atividade de dragagem para o estabelecimento dos berços de atracação, considerando as características técnicas da draga a ser utilizada (a(s) mesma(s) deve(m) adotar tecnologias ambientalmente corretas que visem minimizar a turbidez, incluindo ainda uma limitação de tempo para a prática de overflow. A(s) draga(s) a ser(em) utilizada(s) deverá(ão) ser

Fis 1155
Proc 732505

L375
732505

dotada(s) de sistema de rastreamento por satélite, o qual permita o registro da rota, local de sucção e local de descarte do material dragado, por meio de sensor que indique o momento de abertura da cisterna).

- Indicar e caracterizar o local de armazenamento temporário do possível material excedente da dragagem, bem como do solo misturado com material lenhoso não utilizado.
- Indicar o local e apresentar a licença ambiental da provável jazida a ser utilizada em caso de necessidade de importação de material para aterro.
- Confirmar como será realizada a coleta e destinação final dos efluentes domésticos durante a fase de instalação do empreendimento. Apresentar as licenças ambientais e contratos de prestação de serviço das empresas responsáveis pelo recolhimento e destinação final dos efluentes sanitários (fase de instalação) e dos diversos resíduos a serem gerados.
- Caracterizar quanto ao parâmetro coliforme termotolerante, especialmente a AID e o local previsto para o lançamento de efluentes domésticos tratados, de acordo com a Resolução CONAMA nº 357/05.
- Apresentar documento contendo uma declaração recíproca de anuência entre as empresas do Porto Pontal e da Techint, considerando o projeto do Porto Pontal apresentado no EIA e o projeto de ampliação da Techint indicado nas complementações.
- Realizar nova simulação de dispersão do efluente tratado no corpo receptor, considerando as seguintes complementações:
 - indicar o ponto exato do lançamento em mapa com coordenadas georreferenciadas;
 - os dados de entrada no modelo para o corpo receptor devem ser os verificados a partir da coleta de dados em campo (dados primários), ou dados secundários recentes coletados na ADA;
 - simular a dispersão dos parâmetros OD, compostos nitrogenados, DBO, fósforo e coliformes termotolerantes;
 - o sistema de tratamento deve ser o indicado para a fase de operação do empreendimento, incluindo a sua eficiência estimada de remoção de cada um dos parâmetros indicados;
 - analisar os resultados encontrados considerando a Resolução CONAMA nº 357/05.
- Para o Programa de Monitoramento da Qualidade das Águas Superficiais:
 - devem ser monitorados os seguintes parâmetros: salinidade, temperatura, pH, turbidez, clorofila-a, óleos e graxas, OD, DQO, DBO, COT, PAH, xileno, benzeno, tolueno, condutividade, nitrato, nitrogênio amoniacal, nitrogênio total, fósforo, coliforme termotolerante, coliforme total.
 - os resultados devem ser comparados com os limites preconizados pela Resolução CONAMA nº 357/05 para águas salobras classe 1, sendo que os limites de detecção devem estar sempre abaixo dos limites da referida legislação.
- Incluir no Programa de Gerenciamento de Efluentes (fase de operação) o Subprograma de Monitoramento da Balneabilidade a ser implantado no local de lançamento do efluente tratado, de acordo com as Resoluções CONAMA nº 357/05 e 274/00. Neste programa também deve ser previsto o monitoramento dos outros possíveis pontos de lançamentos em corpos d'água, incluindo águas pluviais e separadores água e óleo, com indicação de parâmetros específicos.
- Para cada um das campanhas propostas de monitoramento deve ser apresentado um mapa georreferenciado em escala adequada indicando a localização dos pontos de coleta ou medição, com respectivas coordenadas geográficas.

Considerações meio biótico

- Deverão ser reconsideradas a área de abrangência da AID (mais ampla em relação a delimitação da ADA) e os locais/pontos selecionados para futuros monitoramento, diante de tal alteração da abrangência das áreas de influência do empreendimento.
- Para fins de emissão de Autorização de Supressão de Vegetação (ASV), considerar no escopo do Programa de Reposição da Vegetação Suprimida a identificação de mais duas espécies vegetais

- ameaçadas, as áreas de manguezais da ADA e AID, além das demais áreas de preservação permanente a serem suprimidas, apresentando, inclusive, inventário florestal da área de supressão;
- Apresentar as coordenadas geográficas adequadas da localização das armadilhas de interceptação e queda, dos transectos e das redes de neblina, bem como sua representação espacial em mapa. Apresentar também delimitação das áreas de busca visual de mastofauna;
 - Considerar, nos programas de monitoramento da biota, os pontos utilizados no diagnóstico ambiental e a proposição de pontos controle;
 - Apresentar levantamento de comunidade bentônica e ictiofauna contemplando a estação de inverno. Apresentar análise comparativa entre os grupos predominantes em cada estação sazonal, a fim de evidenciar o perfil de composição nas diferentes estações do ano;
 - Elaborar projeto executivo para instalação de passagens de fauna nas vias de acesso ao porto, caso se mostrem adequadas;
 - Observar as considerações dispostas nos pareceres nº 231/2009 e no presente, para fins de adequação dos programas ambientais aos propostos para possível emissão de Licença de Instalação;
 - Considerar a necessidade de ampliação do esforço amostral para monitoramento de herpetofauna;
 - Cumprir com as obrigações relativas ao pagamento da Compensação Ambiental de que trata o art. 36 da Lei nº 9965/00, após aprovado pelo IBAMA seu valor e a respectiva destinação desses recursos, nos prazos e condições estabelecidas pela Câmara Federal de Compensação Ambiental.

Além das condicionantes de cada meio indicadas acima, deve-se detalhar, no âmbito do Plano Básico Ambiental – PBA, incluindo as observações constantes neste Parecer Técnico, os programas ambientais. No EIA foi apresentada uma quantidade excessiva de subdivisões de programas ambientais, alguns deles abrangendo o mesmo assunto, o que dificultaria tanto a elaboração quanto a análise dos programas executivos. Dessa forma, esta equipe técnica propõe que sejam mantidos os assuntos abordados, no entanto, aqueles assuntos com a mesma temática deverão ser incluídos em um dos programas abaixo. O item 8.2.2.2 sobre gerenciamento de resíduos da construção civil, por exemplo, pode ser abordado no Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (item 8.2.2.1). Seguem, portanto, os programas que devem ser apresentados em caráter executivo:

- Programa de Gestão Ambiental;
- Programa de Auditoria Ambiental;
- Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos;
- Programa de Controle e Monitoramento de Ruídos;
- Programa de Controle e Monitoramento da Qualidade do Ar;
- Programa de Controle e Monitoramento da Qualidade das Águas Superficiais;
- Programa de Controle e Monitoramento da Qualidade das Águas Subterrâneas;
- Programa de Prevenção, Mitigação e Monitoramento de Assoreamento;
- Programa de Gerenciamento de Efluentes;
 - Subprograma de Monitoramento da Balneabilidade;
- Estudo de Análise de Risco, contendo:
 - Programa de Gerenciamento de Riscos e Acidentes;
 - Plano de Ação de Emergência;
 - Plano de Emergência Individual (apenas diretrizes gerais);
- Programa de Monitoramento da Qualidade dos Sedimentos;
- Programa de Monitoramento das Plumadas de Sedimentos;
- Programa de Monitoramento das Profundidades;
- Programa de Monitoramento das Mudanças Hidrodinâmicas;
- Programa de Monitoramento da Linha de Costa;
- Programa de Recuperação de Áreas Degradadas;
- Programa de Verificação do Gerenciamento da Água de Lastro dos Navios;


- Programa de Reposição da Vegetação;
- Programa de Salvamento e Aproveitamento Científico da Melhora;
- Programa de Implantação e/ou melhoria de Unidade de Conservação;
- Programas de Monitoramento da Biota Aquática, Bioindicadores e Ecotoxicologia;
 - Subprograma de Monitoramento da Comunidade Planctônica;
 - Subprograma de Monitoramento da Ictiofauna;
 - Subprograma de Monitoramento dos Bentos, de Espécies Aquáticas Invasoras e da Bioincrustação do Casco de Navios;
 - Subprograma de Monitoramento de Mamíferos Aquáticos;
- Programa de Análises Ecotoxicológicas;
- Programa de Monitoramento de Vertebrados (anfíbios, aves e mamíferos terrestres);
- Programa de Compensação Ambiental;
- Programa de Educação Ambiental;
- Programa de Comunicação Social;
- Programa de Mitigação das Interferências no Sistema Viário;
- Programa de Salvamento e Resgate Arqueológico;
- Programa de Educação Patrimonial;
- Programa de Cadastramento, Indenização e Reassentamento de Populações;
- Programa de Assistência aos Funcionários (Capacitação, Habitação, Saúde);
- Programa de Compensação da Atividade Pesqueira.

À consideração superior,

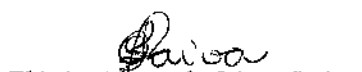
Brasília, 14 de julho de 2010.



Daniel Santos Pinho
Analista Ambiental



Fabíola Nunes Derossi
Analista Ambiental



Flávia Alves de Lima Paiva
Analista Ambiental



Guilherme Araújo Ribeiro
Analista Ambiental

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

Fls	1157
Proc	733505
Rubr.	ll

Fls:	1377
Proc:	7335105
Rubr.:	ll

DESPACHO

PROCESSO: 02001.007335/2005-97

ASSUNTO: Licenciamento Ambiental do Terminal Portuário Porto Pontal

INTERESSADO: Porto Pontal Paraná Importação e Exportação Ltda.

REFERÊNCIA: Parecer Técnico nº 108/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

Ao Diretor de Licenciamento Ambiental – Substituto
Guilherme de Almeida


Estou de acordo com o Parecer Técnico nº 108/2010-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, que abrange a análise das complementações encaminhadas pelo interessado com vistas a emissão de LP para o referido empreendimento.

Tal parecer indica o não atendimento de dois itens solicitados anteriormente ao empreendedor, como complementações ao EIA/RIMA:

- Caracterização do material a ser dragado, considerando o perfil vertical, de acordo com a Resolução CONAMA nº 344/04.
- Em relação ao acesso rodoviário, a equipe concluiu que a situação atual das rodovias inviabilizam o fluxo de caminhões com o objetivo de atender ao porto, e portanto, inviabilizam ambientalmente o empreendimento. Dessa forma, manteve o posicionamento de que a reestruturação e a duplicação da PR-407, assim como a implantação da Via Arterial 1, são pré-condições essenciais, independente das demais solicitadas, para a análise de viabilidade ambiental do empreendimento, ou seja, para avaliação quanto a possibilidade ou não de emissão de uma Licença Prévia para o empreendimento em tela.

Submeto, portanto, a questão e o respectivo documento, à consideração superior.

Em, 19 de julho de 2010.


MARIANA GRACIOSA PEREIRA
Coordenadora de Licenciamento de Transportes
Portos, Hidrovias e Aquaviários

EM BRANCO



FIS	1158	Fls.	1378
PROC	733505	Proc.	733505
Dir.			

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE – MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL – DILIC
COORDENAÇÃO GERAL DE TRANSPORTES, MINERAÇÃO E OBRAS CIVIS – CGTMO
COORDENAÇÃO DE TRANSPORTES – COTRA
SCTEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco A, Brasília – DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1347, Fax: (0xx) 61 3225-0564 – URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 192/2010 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 20 de julho de 2010.

Ao Senhor

João Guilherme Reichmann Ribeiro


Vice-Presidente

Porto Pontal Paraná Importação e Exportação Ltda
Rua Fernandes de Barros, nº 514, bairro Alto da XV
CEP: 80045-390 - Curitiba - PR
Fone: (41) 3360-8400 / Fax: (41) 3360-8449

Assunto: Análise das complementações do EIA/RIMA referente ao Porto Pontal

Prezado Senhor,

1. Encaminho o Parecer Técnico nº 108/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA e cópia do Ofício nº 650/2010 - DILIC/IBAMA referentes à análise das complementações do EIA/RIMA do empreendimento denominado Terminal Portuário Porto Pontal, localizado em Pontal do Paraná - PR, sob o Processo nº 02001.007335/2005-97.
2. Sem mais para o momento, coloco-me a disposição para eventuais esclarecimentos.


MARIANA GRACIOSA PEREIRA

Coordenadora de Licenciamento de Transportes – Portos, Hidrovias e Aquaviários

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

Fis	1153
Proc	733505
Rub	

Fis.	1372
Proc.	7335/05
Rubr.	

DESPACHO

PROCESSO: 02001.007335/2005-97

ASSUNTO: Licenciamento Ambiental do Terminal Portuário Porto Pontal

INTERESSADO: Porto Pontal Paraná Importação e Exportação Ltda.

REFERÊNCIA: Parecer Técnico nº 108/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

Estou de acordo com o Parecer Técnico nº 108/2010-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, no que tange a necessidade de complementações da caracterização do material a ser dragado, considerando o perfil vertical, de acordo com a Resolução CONAMA nº 344/04, como essencial para emissão de Licença Prévia para o referido empreendimento.

No tocante à questão do acesso rodoviário, entendo que, considerando o documento citado à página nº 3 do referido parecer, denominado "Análise do incremento de tráfego rodoviário durante a instalação do Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná", as vias ora existentes podem suprir a instalação do Terminal, desde que executadas as melhorias propostas no documento supracitado. Entendo, no entanto, que a emissão de Licença de Instalação dependerá da comprovação de viabilidade da Via Arterial I, tendo em vista que no mesmo documento, destacou-se que a operação do Terminal depende da conclusão da implantação desta Via e das intervenções de aumento da capacidade da PR-407.

Em, 20 de julho de 2010.

GUILHERME DE ALMEIDA
Diretor de Licenciamento Ambiental - Substituto



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

Fls.: _____

Proc. _____

Rubr.: _____

EM BRANCO



FIS 4160
Proc 733505
Ruh

Fis. 1380
Proc. 733505
Lubiles

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL DILIC
COORDENAÇÃO GERAL DE TRANSPORTES, MINERAÇÃO E OBRAS CIVIS CGTMO
SCTEN Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1347. Fax: (0xx) 61 3225-0564 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 650/2010 -DILIC/IBAMA

Brasília, 20 de julho de 2010.

Ao Senhor

João Guilherme Reichmann Ribeiro

Vice-Presidente

Porto Pontal Paraná Importação e Exportação Ltda
Rua Fernandes de Barros, nº 514, bairro Alto da XV
CEP: 80045-390 - Curitiba - PR
Fone: (41) 3360-8400 / Fax: (41) 3360-8449

Assunto: Conclusão sobre a possível emissão da Licença Prévia ao Porto Pontal

Prezado Vice-Presidente,

1. Considerando o Parecer Técnico nº 108/2010 relativo à análise das complementações do EIA/RIMA do Terminal Portuário Porto Pontal (processo nº 02001.007335/2005-97), informo que estou de acordo com a necessidade da caracterização do material a ser dragado, considerando o perfil vertical, de acordo com a resolução CONAMA nº 344/04, como essencial para emissão da Licença Prévia para o referido empreendimento.
2. Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,

GUILHERME DE ALMEIDA
Diretor de Licenciamento Ambiental - Substituto

EM BRANCO



Fls	1161
Proc	733505
Rubr	<i>[assinatura]</i>

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS- IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental - DILIC
Coordenação Geral de Transportes, Mineração e Obras Civas - CGTMO
Coordenação de Transportes - COTRA

SCTN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 316-1071 Fax: (0xx) 61 313-1952 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

TERMO DE ENCERRAMENTO DE VOLUME

Aos **vinte** dias do mês de **dezembro** do ano de **dois mil e dez**, lavro o presente Termo de Encerramento do **Volume 6** do Processo nº **02001.007335/2005-97**, referente ao Licenciamento Ambiental do Terminal Portuário Pontal do Paraná, constituído das fls. 374 a 1161, devidamente numeradas e rubricadas.

GUILHERME ARAÚJO RIBEIRO
Analista Ambiental

Department of
Health and Human Services