

# TERMINAL DE BARCAÇAS OCEÂNICAS DA CST - LICENCIAMENTO AMBIENTAL <sup>(1)</sup>

*Rubem Piumbini* <sup>(2)</sup>

*Pedro Sérgio Bicudo Filho* <sup>(2)</sup>

*Rodinaldo Paes Leme* <sup>(3)</sup>

*João Bosco Reis da Silva* <sup>(2)</sup>

## **Resumo**

O objetivo do presente trabalho, é apresentar as fases e procedimentos para o licenciamento ambiental do Terminal de Barcaças Oceânicas da CST. Elaboração de Um Termo de Referência, sugerindo ao Órgão Ambiental, o tipo de Estudo Ambiental a ser realizado. Após análise, o órgão ambiental aceitou a proposta da empresa, aprovando a elaboração de uma Declaração de Impacto Ambiental - DIA, estudo este, previsto no Decreto que regulamenta o sistema de licenciamento ambiental no Estado do Espírito Santo, para os casos não abrangidos por EIA/RIMA. Elaboração de material publicitário para divulgação do projeto às comunidades das áreas de influências diretas e indiretas do empreendimento. Aprovação do Termo de Referência proposto pela CST, elaboração de um Estudo Ambiental que contemplasse todos os aspectos e impactos ambientais decorrentes do empreendimento e obtenção das Licenças Prévia e de Instalação, de acordo com o planejamento empresarial da Companhia, objetivando o início de operação do TBO, no início de 2006.

**Palavras-chave:** Barcaça, Licenciamento, Órgãos.

*(1) Contribuição Técnica ao 60º Congresso Anual da ABM - 25 a 28 de Julho de 2005 – Belo Horizonte - MG - Brasil*

*(2) Especialista de Meio Ambiente da CST*

*(3) Especialista em Logística da CST*

## INTRODUÇÃO

A CST tem consolidado sua posição como uma das maiores produtoras mundiais de placas de aço. Com a inauguração do Laminador de Tiras a Quente (LTQ), em 2002, a empresa abriu uma perspectiva de atuação no mercado nacional com um produto de maior valor agregado.

Ao consolidar sua presença como fornecedora de bobinas a quente para o setor industrial brasileiro, estabelecendo diretamente relações estruturadas com fabricantes de bens de capital, autopeças e de compressores elétricos, a Companhia confirmou-se no ano de 2004 como um ator de influência no mercado interno de laminados planos. Seu acesso à estratégica cadeia automotiva, em particular, foi ampliado com o sucesso de Vega do Sul, empresa da qual é importante acionista, que processa bobinas a quente em laminados a frio e produtos galvanizados para aplicação final.

Para o abastecimento do mercado interno, a Companhia conta com uma competitiva logística, que compreende diversos modais de transporte e pontos de armazenagem e baldeio em centros de distribuição, que tem lhe garantido o cumprimento dos prazos, plena rastreabilidade e preservação da qualidade dos produtos até a entrega final aos clientes.

Em 2004, a CST deu seqüência ao projeto de implantação de um sistema de transporte marítimo para o sul do país através de barcaças oceânicas, a partir de novo terminal próprio em fase de construção, a ser inaugurado em 2006. Embora inédito no setor siderúrgico brasileiro, esse é um modal já empregado com comprovado sucesso no país e no mundo.

Este Projeto, que visa a implantação de um Terminal Portuário Privativo de propriedade da CST, e que tem por finalidade dotar a cadeia logística de abastecimento à Vega do Sul, em São Francisco do Sul, no estado de Santa Catarina e o mercado que possa ser atingido pela navegação, das condições portuárias que possibilitem o carregamento das bobinas de aço laminadas a quente a serem fornecidas pela CST e eventuais recebimentos de outros produtos, em Comboios Oceânicos constituídos de Barcaça e Empurrador Oceânicos e/ou Navios que tenham características navais semelhantes, em termos de calado e comprimento.

Esse sistema de cabotagem além dos ganhos econômicos para a CST e Vega do Sul (custos de fretes, em particular), traz positiva contribuição à melhoria da qualidade ambiental e social, por representar economia de combustível, redução das emissões veiculares de gases, bem como contribuirá para a redução do tráfego e maior segurança nas estradas. Cada viagem de barcaça oceânica, com capacidade de 9,5 mil toneladas, representa 300 caminhões a menos circulando na malha rodoviária do país.

Dentro do compromisso estabelecido na Política Ambiental que determina o cumprimento da legislação e das normas ambientais a CST procedeu a partir de junho de 2002 o início do processo de licenciamento ambiental do Terminal de Barcaças Oceânicas, através da protocolização do Termo de referência junto ao IEMA – Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos.

## **Objetivo**

O objetivo do presente trabalho é apresentar o processo de licenciamento ambiental do Terminal de Barcaças Oceânicas da CST, a ser implantado para atender o transporte marítimo de Bobinas de Aço produzidas no Laminador de Tiras a Quente da CST para Vega do Sul, em Santa Catarina.

## **METODOLOGIA**

Elaboração de Um Termo de Referência, sugerindo ao Órgão Ambiental, o tipo de Estudo Ambiental a ser realizado, que no presente caso foi uma Declaração de Impacto Ambiental, estudo este, previsto no Decreto que regulamenta o sistema de licenciamento ambiental no Estado do Espírito Santo, para os casos não abrangidos por EIA/RIMA. Elaboração de material publicitário para divulgação do projeto às comunidades das áreas de influências diretas e indiretas do empreendimento.

## **Caracterização do Empreendimento**

O Terminal Portuário Privativo e de Uso Misto, em implantação, que integrará a cadeia logística de abastecimento a Vega do Sul, em São Francisco do Sul, no estado de Santa Catarina, foi projetado para atender ao transporte marítimo de cabotagem, por comboios oceânicos, das bobinas de aço produzidas na Unidade de Laminação de Tiras a Quente (LTQ), da CST.

No regime estabilizado de produção, a CST deverá fornecer cerca de 850.000 toneladas por ano desta matéria-prima para Vega do Sul, que iniciou sua produção em 2003 e atingindo sua capacidade máxima em 2010, e de 250.000 toneladas por ano para outros mercados, totalizando 1.100.000 toneladas por ano a serem expedidas pelo Terminal.

## **Localização e Arranjo do Empreendimento**

O Terminal de Barcaças Oceânicas está localizado em área contígua ao Pátio de Carvão da CST e ao Canal de Adução de Água do Mar, usada para refrigeração, que aproveita estas obras já existentes, e complementa a facilidade portuária com quebra-mar, enrocamentos para formação da retro-área, e estruturas de atracação e operação (cais e rampa *roll on roll off*).

A decisão por tal localização na planta industrial da CST foi conseqüência dos benefícios técnicos, econômicos, e ambientais, para cumprir o projeto logístico de uma barcaça a cada três dias.



**Figura 1.** Vista área da CST e localização futura do Terminal de Barcaças Oceânicas.

Como pode ser observado, em relação à situação atual, serão construídos dois enrocamentos de pedra, ambos paralelos ao pátio de carvão 3 e perpendiculares ao molhe Sul do canal de captação de água do mar, um dos quais servirá como estrutura de abrigo (quebra mar) do terminal e, o outro como fechamento de uma das extremidades do pátio (retro-área) do Terminal de Barcaças.

As estruturas portuárias serão:

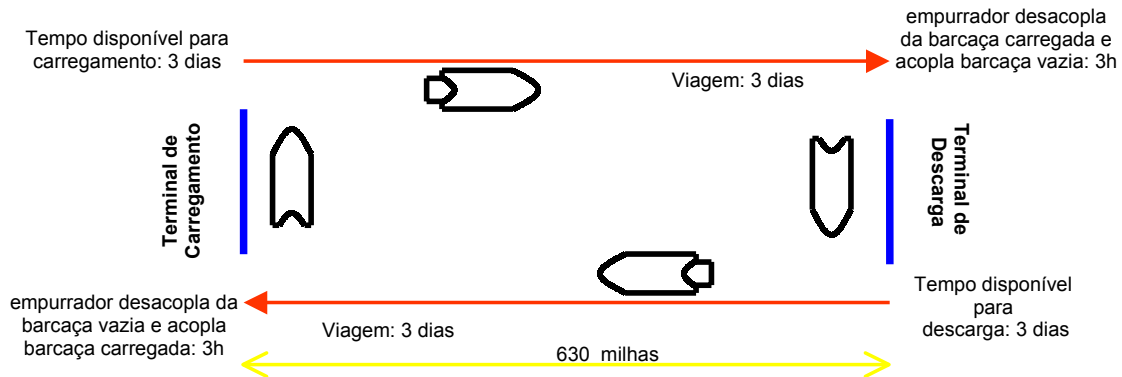
- um cais de 80m de extensão, para as barcaças que chegam vazias, e
- um berço com rampa *roll on roll off* para o embarque das carretas rodoviárias.



**Figura 2.** Arranjo futuro do Terminal em operação.

## Logística de Transporte

O projeto logístico de abastecimento foi conceituado para a operação de uma frota de 4 barcaças oceânicas de capacidade 10.000t e 2 empurradores oceânicos. Esta frota irá operar em viagens cíclicas, com um ciclo de viagem de 3 dias entre a CST e o Porto de São Francisco do Sul.



**Figura 3.** Logística de Operação e Transporte

A barcaça é *roll on roll off*, com ponte rolante e coberta, e se constituirá em uma unidade de armazenagem para as BQ's destinadas a Vega, durante o período de atracação.

O projeto apresenta méritos operacionais e ambientais, pois ao deixar de transportar 1,1 milhões de toneladas por ano de bobinas de aço por rodovia, e executando o transporte por barcaças: não irá causar pressões sobre o sistema viário de Vitória/ES e da Rodovia 101Sul, suprimindo um volume de 120 carretas por dia nesse tráfego da CST em Jardim Limoeiro - Serra a São Francisco do Sul em Santa Catarina.

As barcaças e empurradores estão em construção em estaleiros nacionais, gerando postos de trabalho durante o período de construção, estimados em 500 homens mês num prazo de 15 meses.

## **Etapas do Processo de Licenciamento Ambiental**

### ***Elaboração do Termo de Referência***

A primeira fase de um processo de licenciamento ambiental deve ter como premissa o porte do empreendimento e os impactos ambientais decorrentes, tanto os impactos positivos, quanto os negativos. De posse dessas informações, o empreendedor faz uma análise da legislação aplicável ao processo de licenciamento ambiental, bem como a legislação de uso e ocupação do solo, e propõe um Termo de Referência, no qual sugere o estudo ambiental que realizará para o empreendimento em questão.

No caso do Terminal de Barcaças, a CST contratou uma consultoria para elaboração do Termo de Referência, bem como o respectivo estudo ambiental, que para o Terminal de Barcaças foi uma DIA Declaração de Impacto Ambiental, estudo ambiental previsto no Decreto Nº 4.344/1998, que institui o Sistema de Licenciamento Ambiental no Estado do Espírito Santo, denominado SLAP.

O Termo de Referência do Terminal de Barcaças da CST, propôs a elaboração de uma DIA – Declaração de Impacto Ambiental, que contemplasse estudar as seguintes temáticas:

- *Caracterização do Empreendimento;*
- *Áreas de Influência;*
- *Diagnóstico Ambiental;*
- *Análise dos Impactos Ambientais;*
- *Proposição de Medidas Mitigadoras;*
- *Programa de Acompanhamento / Monitoramento dos Impactos Ambientais.*

A CST, deu entrada como a Proposta de Termo de Referência, junto ao Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Estado do Espírito Santo, em 25/06/2002, tendo o IEMA analisado e respondido em dois meses, concordando com a proposta de elaboração da Declaração de Impacto Ambiental, porém solicitando informações complementares.

### ***Elaboração da Declaração de Impacto ambiental***

Com a aprovação do Termo de Referência pelo IEMA, a CST então, através de sua consultoria deu início à elaboração da Declaração de Impacto Ambiental, tendo dado entrada com esse estudo mais a documentação específica ao requerimento da Licença de Instalação, junto ao IEMA em novembro de 2003.

Como a CST, faz costumeiramente, e, tendo em vista que a empresa está situada em dois municípios – Vitória e Serra, além de se localizar também numa região

costeira, protocolou cópias da Declaração de Impacto Ambiental, nas Secretarias de Meio Ambiente do Município de Vitória e Serra, bem como junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, para que esses órgãos tomassem conhecimento do processo de licenciamento em curso junto ao IEMA – Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Espírito Santo.

A Declaração de Impacto Ambiental foi avaliada pelo IEMA que solicitou uma reunião com a equipe técnica da CST, para prestar esclarecimentos tendo nessa reunião solicitado mais informações complementares, sem no entanto que tais informações fossem impeditivas para continuação do processo de licenciamento.

Apesar do IBAMA ter recebido da CST o estudo ambiental, bem como estar participando juntamente com o IEMA de eventos relacionados ao licenciamento, tais como: visita ao local de implantação do Terminal de Barcaças; participação em reuniões técnicas de apresentação do projeto e esclarecimentos; reunião pública; dentre outros; em 24/03/2004, a CST recebeu ofício do IBAMA – Gerência Executiva do ES, informando que em atendimento à solicitação da GRPU-ES – representante local da SPU, fizera consulta ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA em Brasília e esse se manifestou no sentido de que o licenciamento deveria ser feito pela Divisão de Licenciamento e Qualidade Ambiental – DILIQ do IBAMA, em Brasília.

Em vista dessa situação, a CST passou então a discutir com o IEMA e o IBAMA, na busca de alternativas para solucionar a questão, quando então surgiu a possibilidade da elaboração de um convênio entre o IBAMA e o IEMA, para que o licenciamento pudesse ter continuidade através do IEMA, uma vez que o processo estava em fase adiantada e seria um retrocesso começar tudo através do IBAMA. Após consenso entre os órgãos, essa linha então foi adotada para dar cabo ao licenciamento, considerando sempre, a participação do IBAMA. Foi então elaborada uma minuta de convênio e submetida à apreciação da estrutura do IBAMA.

O IEMA então, com base no Ofício do IBAMA, concluiu a análise do processo e em 05/09/2004, emitiu Parecer Técnico favorável a emissão da Licença Ambiental, com condicionantes.

### ***Realização de Reunião Pública***

Apesar da Lei não exigir para os casos de licenciamento ambiental, baseados em Declaração de Impacto Ambiental – DIA, Audiência Pública, O IEMA sugeriu e a CST aceitou, a realização de uma Reunião Pública, coordenada pelo IEMA, onde foi convidada toda a sociedade organizada a participar do evento que ocorreu no dia 13/10/2004, na Escola Contec, no Município de Serra – ES.

Realizada a reunião pública, com a participação de 173 pessoas, ocasião em que o projeto foi apresentado novamente e prestados todos os esclarecimentos requeridos.

### ***Competência para Exercer o Licenciamento***

Enquanto a CST aguardava resposta sobre o convênio, O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, através do seu Presidente Sr. Marcus Barros, e em atendimento a consulta do Governador do Espírito Santo, Sr. Paulo César Hartung, remeteu a Sr<sup>a</sup> Maria da Glória Brito Abaurre, com cópia para o Sr. Ricardo Vererza Lodi, Gerente Executivo do IBAMA-ES, Presidente do Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos – IEMA o OF nº 264/04 GP-IBAMA, onde baseando-se na Resolução Conama 237/97 e Lei Federal 6938/81, e ainda considerando tratar-se de empreendimento localizado na região costeira do estado do Espírito Santo, no limite terra-água não possuindo impactos ambientais diretos de caráter regional, bem como a atividade a ser desenvolvida, possuir grande relação com atividades de terra já licenciada pelo IEMA, declara não haver necessidade de delegação de competência por parte do IBAMA para o Licenciamento do Terminal de Barcaças, solicitando apenas consulta a Gerência Executiva do IBAMA-ES.

### ***Modificação do PDU***

No curso do processo de licenciamento e apesar do empreendimento se situar na área da CST, junto ao pátio de carvão e outras unidades da empresa, observou-se que a área a se implantar o empreendimento constava no PDU de Vitória, como Zona de Proteção Paisagística, não permitindo portanto qualquer tipo de obra no local. Em vista disso a CST solicitou junto a Secretaria de Desenvolvimento da Cidade de Vitória, modificação do PDU, transformando a área onde constava como Zona de Proteção Paisagística, em Zona Industrial, o que ocorreu com a aprovação da Lei Nº 6.173/2004.  
PMV/SEDEC.

### ***Concessão das Licenças***

Em 29/10/2004, não tendo o IEMA recebido nenhuma manifestação contrária a concessão das Licenças Ambientais, emite as Licenças Prévias e de Instalação para o Terminal de Barcaças Oceânicas da CST.



## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A condução do processo para obtenção das Licenças Prévia e de Instalação para implantação do terminal de Barcaças Oceânicas da CST, garantiu a redução do número de condicionantes e conseqüentemente um menor custo para Companhia, bem como atendimento a todos requisitos legais pertinentes ao empreendimento.

Como pode ser evidenciado durante o processo de licenciamento do Terminal de Barcaças da CST, existiram conflitos de competência legal que demonstram a falta de sinergismo entre os vários órgãos de controle ambiental pertencentes ao SISNAMA, bem como outros órgãos públicos que são envolvidos num processo de licenciamento dessa natureza, ou seja, um projeto a ser implantado em local que envolva recursos hídricos costeiros, gera muita insegurança para a tomada de decisões pelos técnicos dos órgãos envolvidos na questão.

Se o empreendedor não fizer um bom trabalho de gestão do processo, buscando aproximar-se dos diversos órgãos envolvidos, está fadado a prejuízos financeiros, além de não concretizar a implantação de seu projeto.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

**CEPEMAR. Sugestão de Termo de Referência para à DIA – Declaração de Impacto Ambiental do Terminal de Barcaças da CST.** Vitória, Junho/2002.

**CEPEMAR. DIA – Declaração de Impacto Ambiental do Terminal de Barcaças.** Vitória, Outubro/2003 – Rev. 02.

**PODER EXECUTIVO ESTADUAL. Decreto Nº 4.344-N, de 07/10/1998 - Regulamenta o Sistema de Licenciamento de Atividades Poluidoras ou Degradadoras do Meio Ambiente, denominado SLAP, com aplicação obrigatória no Estado do Espírito Santo.** E. Santo, 07/10/1998.

**PODER EXECUTIVO FEDERAL. Lei Nº 6.938, de 31/08/1981, Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.** Brasília, DF, 31/08/1981.

**CONSELHO NACIONAL DE MEIO AMBIENTE – CONAMA. Resolução CONAMA Nº 237, de 19/12/1997, Dispõe sobre o Licenciamento Ambiental.** Brasília, DF, 22/12/1997.

# CST OCEAN-GOING BARGES PORT – ENVIRONMENTAL LICENSE PROCESS <sup>(1)</sup>

*Rubem Piumbini*<sup>(2)</sup>  
*Pedro Sérgio Bicudo Filho*<sup>(2)</sup>  
*Rodinaldo Paes Leme*<sup>(3)</sup>  
*João Bosco Reis da Silva*<sup>(2)</sup>

## **Abstract**

The objective of this paper is to present the environmental license phases and procedures related to CST Ocean Going Barges Port. It was elaborated a Reference Term by CST, suggesting the official Environmental Organization the level of Environmental License that would be performed. In that case, it was chosen the Environmental Impact Declaration, as foreseen under the decree the rules of environmental license system at Espírito Santo State, for those cases not covered by a regular Environmental Impact Study. It was also elaborated a public information material in order to make the project well known by the communities influenced directly or indirectly. After the proposed Reference Term approval, it was elaborated a Environmental Study covering all the environmental aspects and impacts associated to the Project and the obtention of the Previous License and Installation License, according to CST Entrepreneurial Plan, in order to assure the operation start up in 2006.

**Key-words:** Barges, Licensing, Organizations.

*(1) Technical contribution to ABM 60º Annual – July 25 to 28, 2005 – Belo Horizonte - MG - Brasil*

*(2) CST Environmental Specialist*

*(3) CST Logistics Specialist*