

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

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

*Leonardo Dias de Abreu<sup>(2)</sup>*

*Mario Rosetti Neto<sup>(3)</sup>*

## **Resumo**

O objetivo do presente trabalho, é apresentar as fases e procedimentos para o licenciamento ambiental do Terminal de Barcaças Marítimas (TBMar) da CST Arcelor Brasil. Elaboração de Um Termo de Referência, sugerindo ao Órgão Ambiental Local, 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 vigorava à época e que regulamentava 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 Arcelor Brasil, elaboração de um Estudo Ambiental que contemplasse todos os aspectos e possíveis 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 Terminal de Barcaças, no segundo semestre de 2006.

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

## **CST ARCELOR MARITIME BARGES TERMINAL - ENVIRONMENTAL LICENSING**

### **Abstracts**

This present work objective is to present the phases and procedures for the environmental licensing of the Maritime Barges Terminal (TBMar) in CST Arcelor Brazil. Elaboration a Term of Reference, suggesting to the Local Environmental Agency, the type of Environmental Study to be carried through. After analysis, the Local Environmental Agency accepted the Company proposal, approving the elaboration of a Environmental Declaration Impact, study this, foreseen in the Document that invigorated at a past time that regulated the system of environmental licensing in the State of the Espirito Santo, cases not enclosed in the EIA/RIMA. Elaboration of executive material advertising for spreading the project to the stakeholders near direct and indirect influences areas of the new enterprise. Approval of the Reference Term considered for CST Arcelor Brazil, elaboration of the Environmental Study that contemplated all the aspects and possible environmental impacts of the TBMar, and attainment Previous Licenses and Installation Licenses, in accordance with the Company strategic planning, objectifying the beginning operation of the Terminal of Barges in the second semester of 2006.

**Key words:** Barges; Licensing; Environmental agency.

<sup>1</sup> *Contribuição técnica ao XXVI Seminário de Logística, 19 e 20 de junho de 2007, Vitória - ES*

<sup>2</sup> *Especialistas de Meio Ambiente da CST*

<sup>3</sup> *Analista em Operações Logísticas da CST*

## INTRODUÇÃO

A CST Arcelor Brasil 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 em São Francisco do Sul no Estado de Santa Catarina, empresa do Grupo Arcelor Mittal e da qual a CST Arcelor Brasil é importante acionista, e que é especializada na transformação de aços carbonos planos através de modernos equipamentos e tecnologia de ponta para os processos de decapagem, laminação a frio e galvanização de bobinas de aço 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 Arcelor Brasil deu seqüência ao projeto de implantação de um sistema de transporte marítimo para o sul do país através de barcaças marítimas, a partir de novo terminal próprio em operação desde fevereiro de 2006. Embora inédito no setor siderúrgico brasileiro, esse é um modal já empregado com comprovado sucesso no país e no mundo.

O Terminal de Barcaças de propriedade da CST Arcelor Brasil, e que tem por finalidade dotar a cadeia logística de abastecimento à Vega do Sul, em 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.

Esse sistema de cabotagem além dos ganhos econômicos para a CST Arcelor Brasil 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 cerca de 350 caminhões a menos circulando na malha rodoviária do país a cada viagem do comboio.

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 Marítimas (TBMar), através da protocolização do Termo de referência junto ao IEMA – Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos. Os tópicos a seguir versarão sobre todo o processo de licenciamento desde a obtenção da Licença de Instalação (LI SL / N° 184/2004, Processo N° 26205327 – Expedida em 29/10/2004) até a obtenção da Licença de Operação (LO GCA/SAIA/N° 266/2006/Classe IV – Processo N° 26205327 – Expedida em 29/09/2006).

## Caracterização do Empreendimento

Terminal de Barcaças Marítimas (TBMar), em operação, que integra a cadeia logística de abastecimento a Vega do Sul, em São Francisco do Sul, no Estado de Santa Catarina, 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 Arcelor Brasil.

## LOCALIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

O Terminal de Barcaças Oceânicas está localizado em área contígua ao Pátio de Carvão da CST e ao Canal de Captação de Água do Mar, usada para refrigeração de equipamentos na Usina, e, aproveitou essas obras já existentes para complementar com o quebra-mar, enrocamentos para formação da retro-área, e estruturas de atracação e operação (cais e rampa *roll on roll off*).

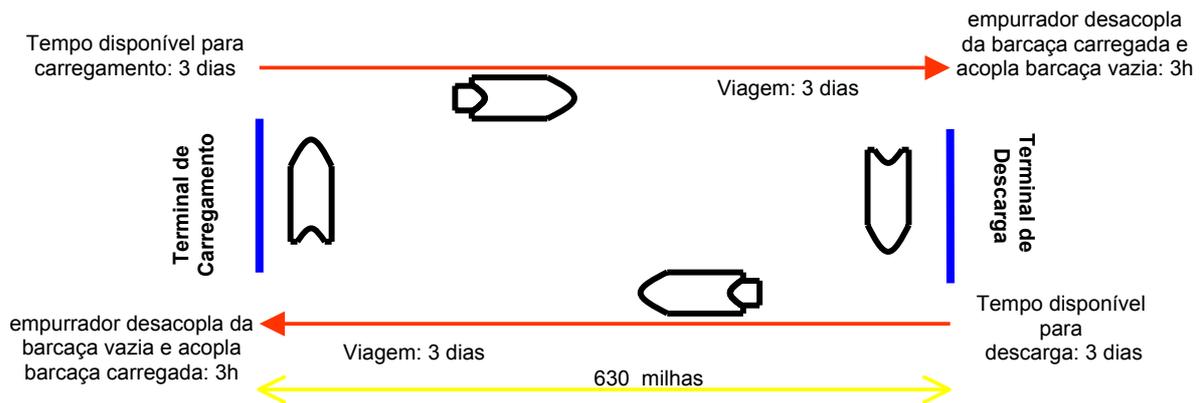
A decisão por tal localização na planta industrial da CST foi consequência dos benefícios técnicos, econômicos, e ambientais, para cumprir o projeto logístico de uma barcaça a cada três dias.



Figura 1 – área onde foi implantado o Terminal de Barcaças (círculo verde)

## Logística de Transporte

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



**Figura 2:** Projeto Logístico de abastecimento: atracação, permanência, desatracação e shifting de barcaças no TBMAR.

Observação: a operação de abastecimento do empurrador não foi prevista inicialmente no ciclo de viagens e hoje é gasto um período de 12 horas para abastecimento e saída da barcaça carregada, tendo em vista a necessidade de aproveitamento da maré (preamar) considerando-se o calado de saída diante da profundidade existente na bacia de atracação e canal de acesso do terminal.

A barcaça é *roll on roll off* (projetada para carregar a carga tal como automóveis, reboques, ou carruagens da estrada de ferro), 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 cerca de 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 BR101 Sul, 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 foram construídas em estaleiros nacionais, gerando postos de trabalho durante o período de construção, estimados em 500 homens mês num prazo de 15 meses.

### Arranjo do Empreendimento

Como pode ser observado na figura 2, o projeto foi elaborado para a construção de 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 servindo 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 3** - Layout geral do Terminal a ser implantado (projeto)



**Figura 4** - Layout do Terminal em fase final de construção

## 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 APLICADA

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.

### Etapas do Processo de Licenciamento Ambiental

- 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 Barçaças, a CST contratou uma consultoria para elaboração do Termo de Referência, bem como o respectivo estudo ambiental, que para o Terminal de Barçaças foi uma DIA Declaração de Impacto Ambiental, estudo ambiental previsto no Decreto Nº 4.344/1998, em vigor na época, e, que regulamentava o Sistema de Licenciamento Ambiental no Estado do Espírito Santo, denominado SLAP.
- O Termo de Referência do Terminal de Barçaças 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.
- 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.

- O IEMA avalia a Declaração de Impacto Ambiental e solicita 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 recebe 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 a apreciação da estrutura do IBAMA.

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

- Enquanto a CST Arcelor Brasil 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, remete 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 CNAMA 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.
- O IEMA então, com base no Ofício do IBAMA, concluiu a análise do processo e em 05/09/2004, emitindo Parecer Técnico favorável a emissão da Licença Ambiental, com condicionantes.
- Apesar da Lei não exigir Audiência Pública para os casos de licenciamento ambiental, baseados em Declaração de Impacto Ambiental – DIA, 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.

### **Modificação do PDU**

No curso do processo de licenciamento e apesar do empreendimento se situar na área da CST Arcelor Brasil, 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 (LP) e de Instalação (LI) para o Terminal de Barcaças Oceânicas da CST Arcelor Brasil. A Licença de Operação (LO) foi concedida em 29/09/2006 com condicionantes que estão sendo cumpridas ao longo da operação do terminal.

### **RESULTADOS OBTIDOS**

Obtenção das Licenças Prévia e de Instalação para implantação do terminal de Barcaças Oceânicas da CST Arcelor Brasil, redução do número de condicionantes, com conseqüente menor custo.

### **CONCLUSÃO**

No processo de licenciamento do Terminal de Barcaças da CST Arcelor Brasil ainda existiram muitos conflitos de competência legal, não havendo, portanto, sinergismo entre os vários órgãos de controle ambiental, pertencentes ao Sistema Nacional de Meio Ambiente (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.

Ainda há muitas dúvidas no que se refere às competências para exercer o licenciamento, o que 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.

## **BIBLIOGRAFIA**

- 1 DIA – Declaração de Impacto Ambiental do Terminal de Barcaças
- 2 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.
- 3 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.
- 4 RESOLUÇÃO CONAMA Nº 237, de 19/12/1997, Dispõe sobre o Licenciamento Ambiental.
- 5 Sugestão de Termo de Referência para a DIA – Declaração de Impacto Ambiental do Terminal de Barcaças da CST.