

Resumo da Revisão Ambiental e Social (ESRS) Terminal XXXIX - BRAZIL

Idioma original do documento: Português
Data de corte da revisão: 20.08.2020

1. Informações Gerais sobre o Projeto e o Escopo da Revisão Ambiental e Social do BID Invest

O Projeto consiste em um financiamento corporativo para a companhia Terminal XXXIX de Santos S.A. (a "T39" ou a "Empresa"). A T39 foi fundada em 2001 e está baseada no Porto Organizado de Santos ("POS"), São Paulo¹. As instalações atuais do T39 consistem em sistemas de recepção, armazenamento e expedição de grãos de origem vegetal, primordialmente soja (grãos e farelo) e milho. Estes sistemas serão ampliados, modernizados e outras estruturas serão construídas com o objetivo de aumentar a eficiência e capacidade nominal de armazenamento do terminal de 135 mil para 250,2 mil toneladas. As obras de ampliação se darão em quatro fases no período de 2020 a 2024².

O processo de Devida Diligência Ambiental e Social (DDAS) foi feito de forma virtual (remota) numa primeira etapa, durante maio-junho de 2020, devido às restrições de viagem e de distanciamento social impostas pela pandemia do corona vírus (COVID-19). O processo foi seguido em julho de 2020 por uma inspeção presencial (visita in loco) às instalações da T39 no POS por parte da firma local de consultoria socioambiental independente. A DDAS abrangeu entrevistas por videoconferência com os principais representantes da Empresa, revisão das informações ambientais, sociais e de saúde e segurança ocupacional e patrimonial pertinentes fornecidas pela T39, incluindo: i) o Estudo de Impacto de Vizinhança ("EIV"), Estudo de Dispersão Atmosférica ("AAE"); ii) sistema de gestão integrado; iii) procedimentos e políticas de recursos humanos; iv) procedimentos de gestão de contratadas; v) procedimento de gestão ambiental (e.g. resíduos sólidos e materiais perigosos); e vi) certificados, licenças, e certificações; entre outros, conforme requerimentos da legislação brasileira e boas práticas internacionais.

2. Classificação Ambiental e Social e Justificativa

Em conformidade com a Política de Sustentabilidade Ambiental e Social do BID Invest ("PSAS"), o Projeto foi classificado na categoria B pois apresenta riscos e impactos de baixa a média intensidade, os quais podem ser mitigados por meio de medidas disponíveis e de implementação viável no contexto da operação proposta. Os principais riscos e impactos identificados durante a construção (obras civis) estão relacionados a: i) segurança ocupacional (e.g. trabalho em altura, em espaço

¹ A T39 é uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) cujos acionistas em partes iguais são a Caramuru Alimentos S.A. e a Rumo S.A., as quais serão co-mutuárias da transação.

² Consistindo em investimentos para: i) equipar Berço 37 com *shiploader* de 2.500 t/hora, transportadores, balança de fluxo com capacidade de 2.500 t/h, acessos rodoviários e edificações de apoio; ii) implantação de 2 silos de 30.000 t cada, aumento da capacidade de recepção e parte da recepção rodoviária; iii) implantação 3 silos de 18.000 t cada e completar aumento da capacidade de recepção rodoviária; e iv) ampliação da capacidade de alimentação e de expedição do armazém existente e ampliação da capacidade da linha de embarque até a balança de fluxo. O financiamento do BID Invest vai cobrir as fases i) e ii).

confinado; ii) saúde ocupacional (medidas para conter COVID-19); e iii) geração de resíduos sólidos, efluentes, e materiais perigosos. Durante a fase de operação, os principais riscos e impactos serão de natureza dos já existentes (segurança ocupacional; emissões atmosféricas -gases de efeito estufa e poluentes- e de pó; geração de resíduos sólidos, efluentes e materiais perigosos). Esses potenciais riscos ambientais e sociais adversos são limitados, moderadamente significativos e em baixo número, localizados, amplamente reversíveis e prontamente abordados por meio de medidas de mitigação.

Destaca-se que o terminal da T39 encontra-se instalado e operando desde 2002, e que as obras de ampliação não envolvem atividades de dragagem, grandes movimentações de terra, desapropriações ou reassentamento de população, estando relacionadas à construção de estruturas e adequação das já existentes visando aumento de capacidade de armazenagem e expedição dentro das áreas internas do terminal, já antropizadas. Haverá redução significativa dos principais impactos (emissões atmosféricas e de pó) durante a futura operação em virtude da melhoria e modernização dos sistemas e.g. substituição de caminhões por trens, introdução de correias transportadoras enclausuradas, enclausuramento total do galpão de armazenamento, novos silos, berço próprio e carregamento eficiente nos navios (*shiploaders* de formato *cascade chute*).

Os Padrões de Desempenho (PD) aplicáveis ao Projeto são: PD1: Avaliação e Gestão de Riscos e Impactos Socioambientais; PD2: Condições de Emprego e Trabalho; PD3: Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição; e PD4: Saúde e Segurança da Comunidade.

3. Contexto Ambiental e Social

A área insular do município de Santos estende-se sobre a Ilha de São Vicente, cujo território é dividido com o município vizinho de São Vicente. Possui uma área de 39,4km² densamente urbanizada, abrigando quase a totalidade dos habitantes da cidade. Sobre a região plana da ilha de São Vicente já não há quase vegetação, devido ao alto processo de impermeabilização do solo urbano. De acordo com a categorização do Plano Diretor Atual do Município de Santos, a T39 está localizada em Zona Portuária destinada pelo município ao tipo de atividade a continuar a ser desenvolvida pelo Projeto com suas obras de ampliação³. A área do Projeto está inserida em uma região municipal de ocupação diversificada, principalmente por pátios de caminhões e prestadores de serviços como oficinas de reparos. Mesclam-se na área urbana residências e pequenos comércios e alguns edifícios de até 4 pavimentos. Há uma quantidade considerável de locais abertos e fechados e estado variável, desde deteriorados até bem conservados. A T39 recebe atualmente uma média de 54 caminhões por dia⁴, sendo que o pátio de caminhões do terminal é suficiente para acomodar esta movimentação, sem a formação de filas de espera nas ruas e bairros próximos.

³ O Projeto está situado na margem direita do Porto Organizado de Santos ("POS"), a qual é especializada em operações com granéis sólidos de origem vegetal.

⁴ Com a ampliação, haverá uma diminuição de cerca de 24 caminhões em média por dia.

4. Riscos e Impactos Ambientais e Medidas de Mitigação e Compensação Propostas

4.1 Avaliação e Gestão de Riscos e Impactos Socioambientais

4.1.a Sistema de Avaliação e Gestão Ambiental e Social

A T39 possui um Sistema de Gestão Integrado (“SGI”) bem definido, com diretrizes corporativas para lidar com possíveis impactos e riscos ambientais de suas operações. No entanto, os impactos e riscos sociais relacionados às obras de ampliação e à circunvizinhança não são integrados ao sistema de gestão. O terminal possui certificações de qualidade, meio ambiente e específicas de segurança alimentar, o que garante uma gestão ambiental e de qualidade nos serviços em que atua, sendo certificado pelas normas ISO 9001, 14001 e OHSAS 18001, HACCP *Codex Alimentarius* (Sistema de Análise de Perigos e Pontos Críticos de Controle) e GMP+B3 (*Good Manufacturing Practices + Trade, collection and storage & transhipment*).

A T39 possui políticas e procedimentos para tratar de questões relacionadas a recursos humanos, impactos ambientais e saúde e segurança ocupacional (“SSO”). Adicionalmente, o SGI possui funções e responsabilidades claramente definidas, com alguns programas de monitoramento e procedimentos de preparação e resposta a emergências.

4.1.b Política

A T39 apresenta Política de Gestão Integrada e procedimentos correlatados ao SGI da Empresa. Entretanto, a Política não abrange questões sociais de forma integrada. A Política é divulgada aos trabalhadores através do seu processo de integração, disposta em murais fixos em diversas áreas do terminal e divulgada via Intranet, conforme mencionado no procedimento de Comunicação do SGI. A empresa encontra-se atualmente desenvolvendo seus conceitos corporativos de Missão e Valores da T39.

4.1.c Identificação de Riscos e Impactos

O Projeto terminal possui a Licença Prévia e de Instalação (“LPLI”) emitida pelo órgão ambiental do estado de São Paulo (“CETESB”) em 2019 para realização das suas obras de ampliação. Um estudo de impacto ambiental específico para as obras de ampliação não foi requerido pela CETESB. Porém destaca-se que o processo de licenciamento da ampliação da T39 foi realizado por meio de Memorial de Caracterização do Empreendimento, incluindo a entrega de plantas e alguns estudos adicionais, dentre eles o Estudo de Estimativa de Emissões Atmosféricas⁵. Um EIV também foi elaborado em 2019 conforme exigência da Prefeitura de Santos, para avaliação dos impactos gerados pela ampliação do empreendimento. O documento apresenta uma análise de impactos, principalmente: i) nos sistemas de circulação e transporte local (rodoviário, ferroviário e hidroviário); ii) no patrimônio histórico, cultural, paisagístico e ambiental; iii) nas demandas públicas

⁵ A CETESB emitiu, em 2001, um parecer técnico para a implantação da T39 no Porto de Santos eximindo a Empresa da necessidade de realizar uma avaliação de impactos ambientais, pois os impactos previstos eram pouco significativos, com extensão reduzida e de abrangência local, além de estar localizado em área portuária consolidada (POS). Somente em outubro de 2017 foi necessária a elaboração de um Relatório de Regularização Ambiental (“RRA”) para obtenção de Licença de Operação. Neste documento são pontuadas, de forma superficial, as fontes de poluição ambiental mais evidentes, seus respectivos aspectos ambientais, medidas de mitigação e controle dos impactos, sem classificação da sua magnitude.

de fornecimento de água, gás e energia; e iv) na produção de resíduos, emissões atmosféricas e poluição sonora.

O terminal elaborou, também em 2019, um Levantamentos de Aspectos e Impactos Ambientais (“LAIA”) e de Perigos e Riscos (“LAIPR”) das suas instalações.

Deste modo, apesar de existirem estudos que levam em consideração muitos dos impactos socioambientais associados ao empreendimento, o Projeto não apresenta um estudo de impacto socioambiental específico e consolidado, considerando-se todos os seus aspectos e impactos, com devida classificação de magnitude e propostas de gerenciamento dos mesmos. Por exemplo, não são considerados impactos referentes às mudanças climáticas, possível alteração de biodiversidade e de habitat aquático e terrestre e qualidade da água.

4.1.d Programas de Gestão

A T39 possui um Programa de Objetivos e Metas que visa à melhoria contínua do SGI, e permite que as mudanças e melhorias sejam realizadas de maneira planejada e monitorada. Devido à ausência de um estudo de impactos abrangente, não foram elaborados programas de gestão formais que descrevam as medidas e ações de mitigação, e que levem em conta os riscos e impactos socioambientais identificados na operação e obras de ampliação do terminal. Tampouco foram identificados, por exemplo, um Programa de Gestão de Emissões Atmosféricas, Programa de Gestão de Monitoramento de Ruído, Programas de Comunicação Social e Educação Ambiental, Programa de Gerenciamento de Riscos, entre outros.

4.1.e Capacidade e Competência Organizacionais

A T39 apresenta um SGI e, com isso, possui equipe estruturada dentro deste. No entanto, tanto a equipe quanto a estrutura do SGI estão mais voltadas para as áreas e qualidade de produtos (alimentos) e SSO. O SGI não considera cargos representativos para questões ambientais e sociais, e há, portanto, relativa falta de conhecimento da legislação existente sobre estes temas, bem como sobre os PD.

4.1.f Preparação e Resposta a Emergências

O terminal possui um Plano de Ação de Emergência (“PAE”) apresentando diretrizes, atribuições, cenários acidentais e procedimentos da operação e das obras de ampliação para a identificação, comunicação, avaliação, e combate às emergências relacionadas ao meio ambiente, saúde e segurança ocupacional. O sistema de combate às emergências da T39 é composto por brigada de emergência treinada, kits de mitigação ambiental, botoeiras de emergência, sistema de alarme, bombas, hidrantes, extintores de incêndio e tanques de água. Este sistema durante a visita foi observado em boas condições. A T39 possui Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros (“AVCB”) vigente. As estruturas novas já concluídas terão seu sistema de incêndio vistoriado e anexado ao AVCB já existente da T39, de acordo com o andamento das obras e finalização das fases do Projeto.

A empresa elaborou um Plano de Emergência Individual (“PEI”), de acordo com a legislação federal⁶ para vazamento de óleo em áreas costeiras e faz parte do Plano de Ajuda Mútua (“PAM”). O PAM fornece recursos humanos e materiais em caso de emergências de grande porte, e é composto pelas

⁶ Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) 398/08.

empresas concessionárias da área do POS e coordenado pela Autoridade Portuária (“Santos Port Authority” – “SPA”).

4.1.g Monitoramento e Análise

O SGI da T39 possui Procedimento de Objetivos e Metas, com reuniões trimestrais de acompanhamento das ações e metas ali apresentadas. A T39 também realiza monitoramento e atualização das partes interessadas, auditoria interna e externa anual do seu SGI, além de análise crítica da direção. A T39 monitora indicadores relevantes para suas operações, tais como lesões relacionadas à trabalho, geração de resíduos, consumo de energia, consumo de água, emissões de auto de inspeção, etc. A T39 possui ainda contrato com empresa externa para verificar conformidade com os requisitos de qualidade, segurança de alimentos e de SSO.

4.1.h Engajamento das Partes Interessadas

A T39 não apresenta um departamento social de comunicação que possa ser responsável pelo engajamento de partes interessadas e a gestão de questões sociais. O engajamento é realizado na medida comercial (entre cliente e a T39; e entre a T39 e seus fornecedores e parceiros) e institucional (entre a T39 e órgãos fiscalizadores). Em 2018 foi feito um mapeamento de partes interessadas, onde buscou-se identificar quais as necessidades e questões das partes interessadas para com o terminal, embora sem evidências. Conforme reportado pela Empresa, o resultado deste mapeamento menciona que internamente as principais questões estão associadas a temas salariais e a um ambiente seguro de trabalho, enquanto para as partes interessadas externas os principais interesses se associam à questão de segurança da operação quanto aos requisitos legais.

4.1.i Comunicações Externas e Mecanismos de Reclamações

A T39 possui em seu site um canal de comunicação aberto “Fale Conosco”, através do site da Empresa. As questões inseridas no sistema são categorizadas e repassadas para áreas responsáveis na T39 para a resposta, análise e resolução. O fluxo das questões, queixas e sugestões é apresentado no Procedimento de Comunicação. O monitoramento das questões é realizado através de uma planilha de controle. A análise da planilha identificou que as principais questões levantadas são associadas à solicitação de emprego no terminal.

4.2 Condições de Emprego e Trabalho

4.2.a Condições de Trabalho e Gestão da Relação com os Trabalhadores

4.2.a.1 Políticas e Procedimentos de Recursos Humanos

A Política de Recursos Humanos da T39 está em fase final de aprovação junto às empresas sócias do T39. O T39 possui um Mapa de Procedimentos de Recursos Humanos (“RH”), listando os procedimentos existentes e suas alterações, tais como: i) Procedimentos de Admissão e Demissão; ii) Recrutamento e Seleção; e iii) Integração de Empregados.

4.2.a.2 Condições de Trabalho e de Termos de Emprego

Atualmente a T39 conta com 205 trabalhadores diretamente contratados, sendo 25 mulheres e 180 homens, e 181 terceiros diretos, que atuam nas funções de manutenção predial e limpeza do terminal. Além destes trabalhadores, atualmente o terminal conta com 308 trabalhadores temporários atuando nas obras de ampliação (construção civil). Estima-se uma média de cerca de 400 trabalhadores ao longo durante toda a implantação das obras de ampliação. Aos trabalhadores diretos são oferecidos benefícios de previdência privada, vale alimentação, refeição, assistência médica e odontológica e seguro de vida, bem como jornada de trabalho definida, e adicional por periculosidade. Além disso, a T39 possui um Plano de Lucro e Resultados (“PLR”) o qual permite a participação destes nos resultados da Empresa para os colaboradores diretos. Todos os funcionários -independente de vínculo- passam por integração relacionada aos temas de SSO, meio ambiente e o SGI, no início de seus contratos e por reciclagem regular. Os trabalhadores próprios também recebem conteúdo da área de RH.

4.2.a.3 Sindicatos de Trabalhadores

Os trabalhadores do terminal possuem liberdade de associação⁷ e tem seus acordos coletivos definidos por dois sindicatos: o Sindicato dos Operários e Trabalhadores Portuários em Geral nas Administrações dos Portos e Terminais Privativos e Retroportos do Estado de São Paulo (“SINTRAPORT”), específico para os assistentes de manobra; e o Sindicato dos Empregados Terrestres em Transportes Aquaviários e Operadores Portuários do Estado de São Paulo (“SETTAPORT”). Atualmente, 59 trabalhadores do terminal são associados a um dos dois sindicatos e pagam contribuições sindicais todos os meses.

4.2.a.4 Não Discriminação e Igualdade de Oportunidades

A T39 apresenta um Procedimento de Admissão de Colaboradores, o qual contém documentos e ações para a contratação de novos colaboradores. No entanto, o Procedimento não menciona sobre igualdade de oportunidade e não discriminação. Ainda assim, a T39 busca atender à legislação nacional, tendo cinco colaboradores que se enquadram na cota obrigatória de Pessoas com Deficiência (“PDC”). No entanto, atualmente a cota de trabalhadores PCD não preenche os requisitos numéricos dispostos na legislação vigente.

4.2.a.5 Redução de Pessoal

A T39 apresenta Procedimento de Demissão por meio do qual a Empresa segue a legislação trabalhista local. O Procedimento define ações para a solicitação e informe do desligamento de colaboradores. Embora demissões coletivas não sejam contempladas pelo presente Projeto, o Procedimento não menciona sobre a hipótese de demissões ou desligamentos coletivos e medidas de mitigação aplicáveis.

4.2.a.6 Mecanismo de Queixas

A T39 atualmente apresenta um Canal de Denúncias (‘linha ética’), em parceria com a empresa sócia Caramuru. Este Canal é administrado por empresa terceira, está disponível para toda a força de

⁷ De acordo com a Lei nº 13.467/2017 não há mais obrigatoriedade da contribuição sindical por parte dos trabalhadores, sendo esta facultativa.

trabalho, é divulgado no momento da Integração e via procedimento de comunicação, nos murais físico e eletrônico dispostos na copa e próximo ao almoxarifado. As denúncias podem ser realizadas de maneira anônima, conforme o Código de Ética da Caramuru (e usado pela T39). O fluxo proposto e a forma de tratativa para as questões associadas a queixas e reclamações são detalhados sob o item Comunicação das Partes Interessadas (Interna x Externa), do Procedimento de Comunicação.

Além da linha ética, um canal de sugestões também é utilizado como canal de comunicação entre empresa e funcionários, via e-mail específico disponibilizado internamente – as respostas aos questionamentos são apresentadas nos murais fixos e eletrônicos do terminal. Um canal de denúncias específico para a T39 está em avaliação.

Em relação à área do atual pátio de caminhões (o qual recebe em média 54 caminhões/dia), as sugestões, queixas e reclamações podem ser realizadas via relatório de ocorrência.

4.2.b Proteção da Mão-de-Obra – Trabalho Infantil ou Forçado

A T39 segue a legislação trabalhista brasileira, que determina idade mínima de trabalho de 18 anos. Ademais, a T39 está alinhada à lei do Menor Aprendiz, para a qual a Empresa possui uma parceria com uma instituição chamada ASP – Associação de Pesquisa, Prevenção e Educação – que atua com o encaminhamento de menores aprendizes para atuar nas funções permitidas na T39⁸.

4.2.c Saúde e Segurança Ocupacionais (SSO)

A T39 está comprometida em garantir um ambiente de trabalho seguro e saudável para todos os seus funcionários. Para isso, a T39 possui um sistema de gestão de SSO para lidar com os riscos de suas operações, incluindo a identificação dos principais riscos ocupacionais, implementação de planos e procedimentos relevantes de SSO e um sistema de monitoramento com indicadores definidos. Também possui uma equipe especializada para gerenciar perigos e riscos de SSO para atividades às quais funcionários, contratados e terceiros estão expostos, de acordo com a legislação trabalhista brasileira (trabalhos em altura, entrada em espaços confinados, energias perigosas e atmosferas potencialmente inflamáveis). Questões relacionadas à saúde e segurança dos trabalhadores das obras de ampliação são gerenciadas pela equipe de segurança do trabalho da T39 e por uma firma externa especializada, a qual faz a gestão das contratadas.

A T39 desenvolveu um Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (“PPRA”) projetado para antecipar, identificar e avaliar fatores de risco e exposição dos trabalhadores e estabelecer prioridades, metas e acompanhamento das medidas de controle implementadas, visando preservar a saúde e a integridade dos trabalhadores. O PPRA identifica os riscos ocupacionais no ambiente de trabalho (físicos, químicos e biológicos) e determina as medidas de controle apropriadas. Além disso, o empreendimento possui seu próprio Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional (“PCMSO”), que leva em consideração os riscos identificados no PPRA para determinar os exames médicos aos quais todos os trabalhadores deverão realizar na sua admissão, periodicamente e também em caso de demissão, visando monitorar alterações em seu estado de saúde ao longo do tempo.

⁸ Atualmente a empresa possui um quadro de seis menores aprendizes (a lei menciona uma cota de sete menores aprendizes e a empresa tem buscado preencher a vaga).

Todos os acidentes de SSO são investigados pela equipe de SSO e, quando aplicável, Comunicações de Acidente de Trabalho (“CATs”) são emitidas ao Instituto Nacional do Seguro Social. Nos últimos três anos, a T39 teve apenas um acidente com afastamento acima de 15 dias, devido à fratura em antebraço de um trabalhador, ocasionada por queda em mesmo nível.

A T39 monitora questões de saúde e segurança do trabalhador por meio de: i) ficha de registro de empregado; ii) Atestado de Saúde Ocupacional (“ASO”) e ficha de equipamento de proteção individual (“EPI”). Como medidas preventivas durante a pandemia do COVID-19, foram estabelecidas ordens de segurança ocupacional, seguindo as diretrizes estabelecidas pelas autoridades para a prevenção da doença, como testagem de todos os funcionários ativos e afastamento daqueles diagnosticados com o vírus, medição de temperatura de visitantes e questionários de segurança, o uso de EPIs adequados adicionais (e.g. máscara), bem como a aplicação de rodízio *home office*/escritório. Além disso, a T39 elaborou e distribuiu cartilhas de prevenção do COVID-19 para todos seus colaboradores.

4.2.d Trabalhadores Terceirizados

A T39 apresenta atualmente 489 trabalhadores terceirizados, dos quais 181 são fixos e 308 temporários atuando nas obras de ampliação. Todos os trabalhadores passam por processo de integração e devem seguir as normas de qualidade da T39⁹. A Empresa monitora questões de saúde e segurança do trabalhador e aplica as medidas relacionadas à COVID-19 a todos os trabalhadores terceirizados, inclusive testagem em massa. Os trabalhadores terceirizados têm conhecimento dos canais de comunicação e murais informativos nas áreas comuns, porém não houve evidências do conhecimento do código de ética da Empresa e informe sobre seus mecanismos de queixa e reclamação. Embora reportada a prática de monitoramento de questões de saúde e segurança dos trabalhadores terceiros através de verificação de fornecedores pela área de Suprimentos, não foi identificado um procedimento de gestão de contratadas que incluía auditorias de campo nas contratadas pela T39 com relação às questões de SSO de trabalhadores terceirizados.

4.2.e Cadeia de Fornecedores

A T39 não apresenta procedimento de gestão de contratadas e práticas de identificação de risco socioambiental da cadeia de fornecedores. Não obstante, a Empresa possui um procedimento implementado para a qualificação de fornecedores externos, prestadores de serviços e empresas, para a aquisição de materiais e serviços, além de avaliar seus desempenhos com base em seu SGI. Atualmente três empresas realizam atividades de obra no projeto, sendo uma delas em caráter de EPC (por sua sigla em inglês, traduzida em português como Compras, Construção e Engenharia), sendo responsável pela gestão das contratadas em parceria com a área de Suprimentos, que realiza reuniões semanais.

⁹ A análise do documento de Integração de Novos Trabalhadores não constatou menção à necessidade de aplicação para os terceiros (embora seja realizado). Além disso, foi observado que o conteúdo do procedimento de integração não apresenta a periodicidade de reciclagem da integração, e inclusão de questões sociais de ética e comportamento, entre outros.

4.3 Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição

4.3.a Eficiência de Recursos

A T39 recebe energia elétrica da concessionária local, e a rede de energia elétrica da região é basicamente alimentada por fontes renováveis (principalmente hidrelétrica). O consumo de eletricidade médio da T39 é de aproximadamente 300.000 kW/mês, sendo que este consumo não foi afetado pela pandemia da COVID-19. De acordo com a gerência do terminal, o consumo de energia deve sofrer moderado aumento com a ampliação do terminal.

A T39 possui medidas específicas para redução no consumo de energia, que continuarão sendo realizadas com a ampliação do terminal (repotenciação de equipamentos, instalação de lâmpadas de LED em todo o terminal, execução do plano de manutenção de máquinas e equipamentos, operação de silos por gravidade, etc.).

O terminal da T39 dispõe de locomotiva dedicada dotada de duplo engate para movimentar alternadamente vagões de ambas as bitolas (larga e métrica). O consumo médio atual de óleo diesel por mês é de cerca de 15.000m³ para abastecimento das locomotivas e de maquinário. Destaca-se que para a ampliação, o panorama de volume movimentado por meio dos modais ferroviário e rodoviário será alterado de atualmente 70% de movimentação de granéis sólidos por vagões e 30% por caminhões, para 90% e 10%, respectivamente. Isso significa uma diminuição de aproximadamente 24 caminhões entrando no terminal por dia em média. Em número gerais, atualmente são movimentadas 795.000 toneladas (t) por meio rodoviário (19.875 caminhões/ano) e 1.855.000 t por meio ferroviário (20.611 vagões/ano), sendo que para a ampliação esse número será de 456.000 t (10.269 caminhões/ano) e 4.106.000 t (45.625 vagões/ano) respectivamente, favorecendo o modal ferroviário.

Por outro lado, o consumo de óleo diesel deve aumentar com o terminal ampliado, já que a proporção de movimentação em via ferroviária será da ordem de 90%. Todavia, considerando que este modal gera menos emissões e consome menos combustível fóssil que o rodoviário em comparação, este aumento acarretará em ganho ambiental em um contexto geral. Estudos indicam que cada trem com 5 mil toneladas de carga substitui cerca de 200 caminhões nas rodovias e nos acessos urbanos.

4.3.b Prevenção da Poluição

A T39 monitora fumaça preta de locomotivas e máquinas, movidas à óleo diesel. A coloração escura na fumaça é um indicativo de que o combustível não está sendo completamente queimado, aumentando seu consumo. Caso fumaça preta seja identificada nestes veículos e equipamentos, atividades de conserto e manutenção são realizadas visando retorno às suas condições normais de operação.

4.3.b.i Gases do Efeito Estufa

As principais emissões de gases de efeito estufa (“GEE”) de escopo 1 e 2 do terminal da T39 atualmente e após a ampliação são referentes a: i) consumo de energia elétrica; ii) emissões pelo

consumo de diesel pela movimentação de veículos (e.g. caminhões, trens e navios); e iii) emissões pelo consumo de diesel pela movimentação de máquinas e operação de equipamentos e uso de gerador de emergência. A T39 não elaborou um inventário de GEE referente à situação atual (baseline) e que englobe a ampliação do terminal (Projeto), e assim, não realiza relatórios anuais de GEE.

4.3.b.ii Consumo de Água

A T39 utiliza água para o consumo humano, serviços de lavagem e limpeza, reservatório de incêndio e usos sanitários, tendo consumido para o ano de 2019 cerca de 4.861.000 m³ de água¹⁰. Os valores de consumo para os primeiros seis meses de 2020 apresentam estabilidade, apesar dos efeitos provocados pela pandemia da COVID-19. De acordo com a gerência do terminal, o consumo de água deve sofrer leve aumento com a ampliação do terminal.

A Empresa possui atualmente diversas medidas visando à redução do consumo de água, sendo elas: i) captação da água de chuva (reuso) do telhado do armazém e armazenamento em três tanques de 30m³; ii) reaproveitamento da água de descarte de ares condicionados em bombonas nas áreas administrativas e operacionais; iii) presença de torneiras de acionamento automático; e iv) realização de treinamentos de conscientização dos funcionários. Para a ampliação, a T39 irá realizar a instalação cisternas verticais com o objetivo de coletar água de chuva do prédio administrativo.

4.3.c Prevenção da Poluição

A T39 possui mecanismos para o controle de emissões atmosféricas da sua operação. As moegas utilizadas para o descarregamento de produtos, por caminhões e vagões, são fechadas e providas de Equipamento de Controle de Poluição (“ECP”). O transporte dos produtos das moegas para o armazenamento em galpão, ou para embarque nos navios, é realizado por correias transportadoras e elevadores de canecas, ambos enclausurados e providos de ECP. O galpão de armazenamento possui lanternim aberto, e é desprovido de medidas de controle. O produto é embarcado nos navios através de equipamentos (*shiploaders*) do tipo trompa, de baixa eficiência de controle. O terminal da T39 possui um sistema de aspersão de óleo vegetal nas correias transportadoras e pilhas para controle de emissões, assim como procedimento de limpeza dos pisos, vias de trânsito e dos veículos para saída do terminal¹¹.

A ampliação do terminal será baseada no conceito de “melhor tecnologia disponível”, e serão realizadas as seguintes adequações: i) umectações das vias de circulação durante as obras; ii) serão autorizadas entrada de vagões somente do tipo “*hopper*” para controle das emissões do descarregamento de produto; iii) o galpão de armazenamento será dotado de sistema de portas seladas, com fechamento automático; e iv) serão eliminados lanternins e aberturas para a atmosfera; o carregamento nos navios (*shiploader*) será realizado por equipamentos do tipo *cascade shute*; será mantido o enclausuramento e os ECPs das correias transportadoras e moegas.

¹⁰ A T39 utiliza água da rede da Companhia Docas do Estado de São Paulo (“CODESP”), gerida pela empresa CEMBRA Engenharia. A Empresa monitora a qualidade da água fornecida a seus trabalhadores semestralmente, com base nos parâmetros da Portaria de Consolidação nº 5/2017.

¹¹ De acordo com a Empresa, não há registro de reclamações referentes à odor seja das autoridades ou da comunidade.

A Empresa realizou um Estudo de Emissões Atmosféricas, considerando-se o cenário atual e futuro (ampliação) para fins de cumprimento com requisitos legais¹², e realiza o monitoramento de emissão de fumaça preta de locomotivas e dos geradores de emergência, mas não realiza dos caminhões que circulam no local por serem terceirizados.

Foi realizada avaliação dos níveis de ruído no entorno do empreendimento, para compor o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV). Neste estudo, são registrados níveis de ruído acima do limite permitido, com conclusão de que o nível de pressão sonora da região provém principalmente do tráfego local intenso de veículos leves e pesados.

No que diz respeito ao gerenciamento de áreas contaminadas, a Empresa nunca conduziu uma investigação de solo e água subterrânea em suas instalações. Existem áreas de operação, tais como a área de abastecimento de locomotivas e pátio de caminhões, que por não contarem com impermeabilização ou contenção representam potenciais fontes de contaminação.

Com relação ao sistema de drenagem de águas pluviais do terminal e do Berço 37 (em obras), estes estão conectados diretamente ao estuário de Santos, sem qualquer tipo de tratamento preliminar (grelha), ou de caixas separadoras e de contenção de resíduos sólidos e oleosos.

4.3.c.i Resíduos

A T39 possui um procedimento de gerenciamento de resíduos sólidos e a documentação necessária para transporte, armazenamento e destinação final de seus resíduos, tais como: i) Certificados de Movimentação de Resíduos de Interesse Ambiental (“CADRI”); ii) Manifesto de Transporte de Resíduos (“MTR”); e iii) Certidão de Destinação de Resíduos (“CDR”). Este procedimento, entretanto, não faz menção ao gerenciamento dos resíduos gerados nas obras de ampliação (e.g. Classe II: matérias inertes de demolição; e Classe I: materiais perigosos ou contaminados). O Procedimento Operacional Padrão de Gerenciamento de Resíduos Sólidos apresentado descreve o armazenamento temporário de lâmpadas queimadas, em área de manutenção.

4.3.c.i.1 Gerenciamento de Materiais Perigosos

Visando prevenir vazamento de produtos químicos no mar, a Empresa elaborou um PEI. Este PEI consiste em um conjunto de documentos, contendo as informações, os procedimentos de resposta, as necessidades de recursos humanos e os materiais requeridos do T39 à um incidente de poluição por óleo decorrente de suas atividades.

A Empresa utiliza e armazena para a sua operação e obras de ampliação pequenas quantidades de materiais perigosos (inflamáveis, corrosivos e tóxicos) tais como tintas em geral, solventes, óleo lubrificante, acetileno, dentre outros, para serviços de manutenção compreendidos por solda à quente, pintura, lubrificação de máquinas e equipamentos, etc. A área de armazenamento destes materiais perigosos possui piso impermeável com resina epóxi, contenção secundária, identificação de riscos, sinais de alerta, controle de acesso e kit de emergência. As fichas de dados de segurança

¹² Decreto nº 59.113, de 23/04/2013 - Estabelece novos padrões de qualidade do ar e dá providências correlatas.

para produtos químicos (“FISPOs”) são localizadas no almoxarifado da empresa, estando disponíveis para todos os trabalhadores.

O T39 possui uma área de abastecimento de locomotivas com a presença de um tanque de 5 m³ de óleo diesel cuja capacidade da bacia de contenção do tanque de óleo diesel é inferior ao mínimo de 110% do volume total do tanque de armazenamento.

A Empresa possui laudos de monitoramento do óleo isolante dos transformadores elétricos, e estes não possuem bifenilas policloradas (PCBs) banidos internacionalmente. Para a ampliação do terminal, a T39 não fará utilização de substâncias banidas nacional e internacionalmente, como por exemplo o amianto. No entanto, os prédios da portaria de caminhões, resíduos recicláveis, balança da moega, dentre outros, tem seu telhado composto por telhas de fibrocimento que podem conter amianto. A T39 não possui um plano de gerenciamento de amianto, uma vez que ainda não identificou se as telhas de fibrocimento do terminal contêm ou não este material.

4.4 Saúde e Segurança da Comunidade

4.4.a.1 Saúde e Segurança da Comunidade

A T39 elaborou em 2019 um EIV e levantamentos dos LAIA e dos LAIPR das suas instalações. No entanto, a Empresa ainda não desenvolveu uma identificação de riscos e impactos que envolva as comunidades e partes interessadas externas (i.e. *stakeholders*).

4.4.a.2 Elaboração e Segurança da Infraestrutura e dos Equipamentos

Todos os componentes do projeto de ampliação foram desenhados considerando os padrões de segurança nacionais de maneira a atender a legislação vigente. Potenciais impactos associados a segurança da população vizinha foram mencionados no estudo específico de aumento de circulação de carros e maquinários, bem como ruídos no estudo do EIV.

4.4.a.3 Elaboração Preparo e Resposta a Emergências

A Empresa possui um PAE e um PEI referente às suas operações atuais e instalações. O PAE possui cenários e procedimentos relativos às obras de ampliação. Para o PEI, esta revisão poderá ser necessária após a finalização das obras, pois o aumento da capacidade do T39 pode alterar o cenário de pior caso de derramamento de óleo no terminal, já que navios maiores podem atracar neste, com tanques de maior capacidade. O PAE, diferente do PEI, não abrange a identificação de comunidades potencialmente impactadas pelos cenários de emergência da operação e das obras, e o T39 não envolve as comunidades afetadas na preparação e resposta a emergências. Por exemplo, nenhum treinamento teórico ou simulado prático de emergência foi realizado com a participação das comunidades do entorno. Além disso, para o PAE não são considerados cenários específicos referentes ao envolvimento da força de trabalho sazonal e as obras de ampliação.

4.4.a.4 Exposição da Comunidade a Doenças

Em relação à pandemia da COVID-19, desde março deste ano, a T39 toma as medidas de segurança estabelecidas pelas autoridades sanitárias para a prevenção da doença, tendo elaborado e distribuído cartilhas de prevenção do COVID 19 para todos os seus colaboradores e adotado medidas adicionais, tais como uso de máscaras nos locais administrativos, teletrabalho para colaboradores em grupo de risco, e rotação de pessoal. Ressalta-se que não se verifica o aumento de circulação e exposição da comunidade a doenças, considerando a localidade do Projeto (sítio portuário com acesso controlado e restrito) bem como o contingente reduzido de novos trabalhadores para as obras de ampliação da T39.

Além disso, desde a declaratória de pandemia do COVID-19 pela Organização Mundial da Saúde, a SPA tomou várias medidas preventivas especificamente direcionadas a gerenciar este risco para o POS, dentre elas: i) consolidação do Plano de Contingência do POS e criação de um grupo interdisciplinar de acompanhamento; ii) produção e divulgação de material informativo sobre COVID-19 em inglês, português e mandarim em parceria com a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA); iii) determinação às operadoras e concessionárias para instalação de estações móveis de higienização; iv) aquisição de EPIs; v) exercícios simulados de atendimento a navio com tripulação infectada/suspeita de COVID-19; e vi) definição de cais específico para atracação de navio na ocorrência de contágios, entre outras medidas.

4.4.a.5 Pessoal de Segurança

A T39 está localizada em área no POS administrado pela SPA, que segue as diretrizes do Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (“ISPS Code”), dentro do Sistema de Segurança Pública Portuária, não tendo a T39 mandato de gerência sobre a segurança destas áreas comuns. A área de Segurança Patrimonial Orgânica da Empresa apresenta segurança própria não-armada em todas as suas áreas de domínio exclusivo, de acordo com o Procedimento de Operações Padrão, do SGI e através de controle de acessos nas instalações do terminal da T39. Toda a equipe de segurança é treinada para a função, e os vigilantes são certificados em vigilância para atuação nas áreas atualmente operando e ao longo das áreas referentes às obras de ampliação.

5. Acesso local à documentação do projeto

A documentação relativa ao projeto pode ser acessada neste link:

<https://www.terminal39.com.br/>