

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

## Introdução

Este Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, faz parte do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) referente ao processo de aproveitamento de pequena parte de área da baía de Guanabara conhecida como saco da Raposa e retificação de orla do terreno, localizada no bairro do Caju, no Rio de Janeiro, de forma a incrementar o potencial de operações comerciais do terminal de contêineres de responsabilidade da empresa **INTERCAN TERMINAIS DE CONTAINERES E LOGÍSTICA SA.**

A elaboração deste estudo atendeu a legislação ambiental federal e do estado do Rio de Janeiro, seguindo a *Instrução Técnica DILAM 20/2010 – INSTRUÇÃO TÉCNICA PARA A ELABORAÇÃO DE ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA - E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL – RIMA – PARA AS OBRAS DE REGULARIZAÇÃO DE CAIS, ATERRO E DRAGAGEM LOCALIZADOS ENTRE A PONTA DO CAJU E A ILHA DO FUNDÃO, MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, DE RESPONSABILIDADE DA EMPRESA INTERCAN TERMINAIS DE CONTAINERES E LOGÍSTICA SA.*, elaborada pelo Instituto Estadual do Ambiente – INEA, cujo requerimento para o licenciamento do empreendimento faz parte do processo de licenciamento ambiental E-07/200.549/01.

Este projeto visa otimizar um empreendimento que já se encontra há décadas em operação (terminal portuário privativo), alfandegado pela Receita Federal, visando importação e exportação de produtos por terceiros. Assim, para favorecer o processo de expansão do empreendimento e conseqüente crescimento ordenado da área portuária do Estado, necessita-se melhorar as condições da área para movimentação e estocagem de contêineres, o que só poderá ser feito com agregação da única área disponível remanescente na região e que se encontra totalmente não aproveitável e em lamentável estado de degradação ambiental.

Desta forma e plenamente consciente da possibilidade da geração de novos empregos pelo incremento de sua produtividade, do aumento na arrecadação de impostos e, obviamente do lucro empresarial, os responsáveis pelo empreendimento acreditam que apenas pelo estabelecimento de regras claras e objetivas da empresa visando atender, de forma inequívoca, toda a legislação ambiental necessária a adequar o projeto às premissas fundamentais do direito e do bom-senso, além daquelas normas que dizem respeito à saúde do trabalhador e do bem-estar da população, é que se poderá levar a bom termo tal projeto que, ao final, provará ser benéfico no que diz respeito a contribuir para o desenvolvimento sustentado do Estado em área da baía de Guanabara.



### Grandes vantagens deste terminal e suas operações aduaneiras

- Terminal portuário privativo alfandegado
- Entrepasto aduaneiro industrial
- Depósito alfandegado certificado - DAC
- Licenciamento ambiental LO - INEA
- 55.000m de área
- 5.000m de armazéns em alvenaria
- Saída próximo a avenida Brasil
- Acesso marítimo direto para baía de Guanabara

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa InterCAN Terminais de Containeres e Logística SA.

## *Informações do projeto*

### Qual é o objetivo principal do Estudo de Impacto Ambiental para as obras propostas ?

Com base no resultado do Estudo de Impacto Ambiental para as obras propostas na área do saco da Raposa, objetiva-se a obtenção de **licença ambiental** pertinente, a ser fornecida pelo Instituto Estadual do Ambiente – INEA, de forma a atender aos termos estabelecidos pelo Sistema de Licenciamento Ambiental – SLAM – do estado do Rio de Janeiro.

### Quem pode opinar com relação a este estudo?

Todos, pois este estudo é distribuído a diversos órgãos federais, estaduais e municipais, sendo disponibilizado, para conhecimento e análise, a toda a sociedade, que poderá se manifestar quanto a conveniência das obras, seus impactos negativos e positivos, medidas compensatórias e mitigadoras, entre outros aspectos quando da realização de audiência pública específica a esta finalidade

### O quê, de fato, abrangeu este estudo ?

Toda a área marítima diretamente destinada às obras de completação com aterro e retificação de cais, bem como aquelas que poderão sofrer possíveis influências direta e indireta da obra, considerando, inclusive, os aspectos relacionados com a sociedade e a economia do bairro do Caju.

Assim, o estudo limita-se aterro de uma área hoje inutilizada da baía de Guanabara, com cerca de 5 mil metros quadrados, no local conhecido como saco da Raposa e, ainda, a retificação de cais no terreno da INTERCAN.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

## *A área do projeto*

### Como é a área, hoje?

É uma ponta de terra que avança pelo saco da Raposa, cujo limite do terreno, a esquerda, se dá pela bacia marítima do próprio saco, onde outrora podiam penetrar embarcações de grande porte, e a direita, onde existe uma reentrância marítima, hoje sem qualquer função definida, a qual se pretende aterrar, de forma a ganhar terreno.

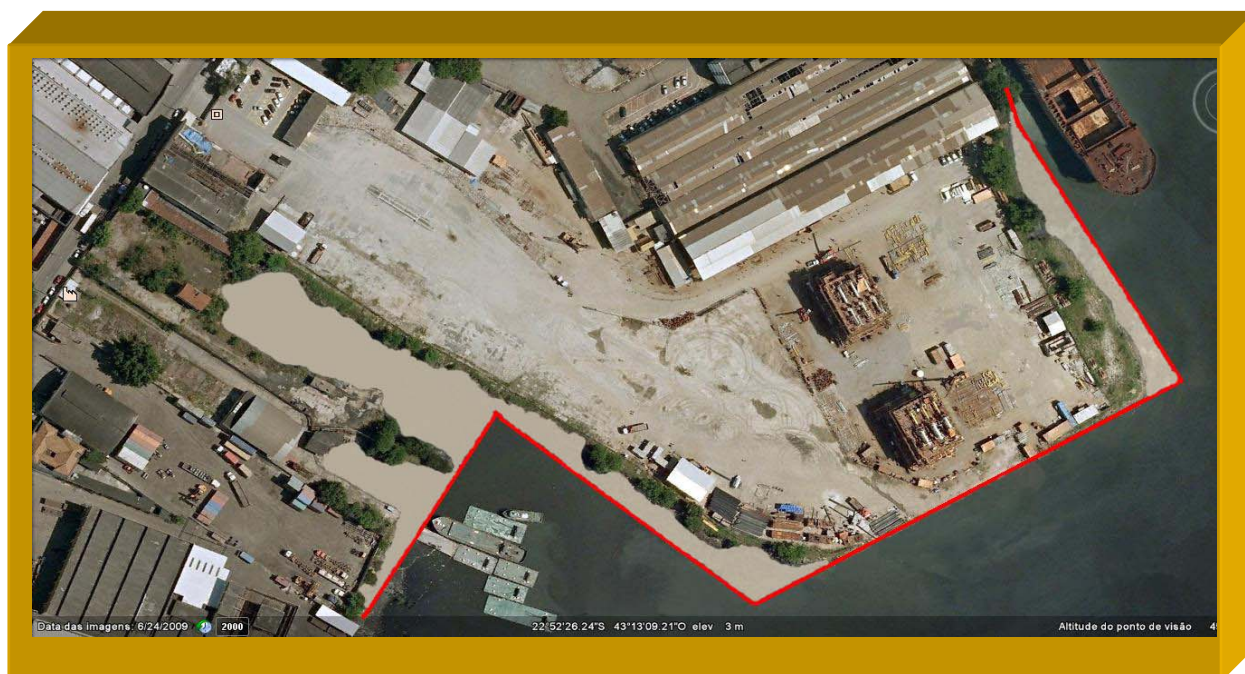




Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

## Como ficará a área, caso o projeto seja aprovado?

A área terá o alinhamento regularizado dentro da linha vermelha ao longo de toda a atual margem do terminal, com aterro da área à esquerda, totalizando cerca de cinco mil metros quadrados.



Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

## ***Responsabilidades e contatos***

### **Quem é o atual empreendedor ?**

O terminal é operado pela Intercan Terminais de Containeres e Logística S.A. – Porto Novo Rio

CNPJ: 02.327.878/0001-61

Inscrição Estadual: Isento

Inscrição Municipal: 02.316.978

### **Onde está localizado o empreendimento ?**

Rua Carlos Seidl, 576, no Caju / Rio de Janeiro - RJ / CEP: 20931-001

Telefone: (21) 2580-2588

Fax: (21) 2580.2588

Website: [www.portonovo-rio.com.br](http://www.portonovo-rio.com.br)

email: [administracao@portonovo-rio.com.br](mailto:administracao@portonovo-rio.com.br)

### **Contatos com o Porto Novo Rio ?**

[contato@portonovo-rio.com.br](mailto:contato@portonovo-rio.com.br)

### **Que empresa foi responsável pela elaboração do estudo de impacto ambiental ?**

- SMS Consultoria Ambiental Ltda
- CNPJ: 04.714.569-0001/70
- Rua XV de Novembro, 343, loja 13 A
- Rio Bonito - RJ - CEP: 28.800-000

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

## *Alternativas do projeto e seus efeitos*

### Existe a opção de não realização do projeto ?

Sim, caso o Poder público assim o julgue necessário a partir da análise do estudo de impacto ambiental, caso a sociedade se mostre contrária a este incremento da atual atividade ou se, por fim, julgar-se que, de alguma forma, o novo empreendimento não atenderia à legislação ambiental, o que não parece ser o caso desde que sejam cumpridas todas as etapas de controle ambiental julgadas necessárias a esta finalidade.

A não-realização da obra iria contra as novas tendências de crescimento econômico nacional já que, cada vez mais, o país vem se defrontando com o constante incremento do comércio internacional em face da adesão da nação ao irreversível processo de globalização da economia e da sempre crescente competitividade internacional.

Portanto, diante da abertura das novas fronteiras econômicas e sociais a que o país se expõe cada vez mais, a não realização de tal empreendimento poderia ser um dos fatores de limitação e de não crescimento empresarial e de todas as demais ações benéficas daí decorrentes, como aquelas discutidas a seguir e que dizem respeito à ajuda no desenvolvimento de uma área praticamente abandonada pelo Poder público, carente de novos e eficazes investimentos, de geração de novos empregos, de incremento da arrecadação tributária e de acompanhamento da nova dinâmica de remodelação da área portuária do Rio de Janeiro

### Existem alternativas tecnológicas e de localização do projeto ?

Qualquer tecnologia diferente do emprego de aterro para esta área passaria pela cobertura do espelho d'água da baía de Guanabara de forma a dar o novo uso pretendido a aquele trecho. Além disto, outro tipo de obras que não o aterro não garantiria impactos menores uma vez que a área, por si só, já se encontra bastante degradada ambientalmente, não justificando o emprego de tecnologias diferentes, como seria, por exemplo, o emprego de lajes sobre o mar em uma área tão rasa, onde o lixo certamente se acumularia em excesso.

Por outro lado, a realocação do empreendimento acarretaria, certamente, em grande alteração estrutural na dinâmica da operação atual do porto, além de ser mais um fator ambiental impactante a medida que uma nova localização implicaria possíveis novos e maiores impactos ambientais em outro local.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

## A obra seria ou não benéfica para a região do Caju ?

Acredita-se que sim, com base nos estudos realizados.

A região já bastante impactada pela péssima qualidade das águas e do sedimento contaminado neste trecho da baía de Guanabara são fatos decorrentes principalmente da péssima qualidade da água do canal do Cunha. Também a circulação inadequada de correntes neste saco, cuja troca de água acontece apenas com base nos efeitos das mudanças diárias de marés, acarreta excessivo e constante assoreamento e grande estagnação da área por conta da enorme quantidade de lixo que ali se deposita trazida pelo canal do Cunha e pelas águas da própria baía, sendo os procedimentos de aterramento e de regularização de cais da Intercan as melhores soluções para o saneamento da região.





Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

## *Análise inicial de Impactos*

### **E os impactos ambientais gerados sobre a área de influência do empreendimento nas fases de planejamento, implantação, operação e desativação ? Como seriam ?**

Não existem impactos ambientais a serem gerados na área de influência quando da fase de planejamento do novo empreendimento.

Quando da fase de obras espera-se aumento na movimentação de veículos nas ruas do baixo do Caju, tendo em vista a necessidade de lançamento de aterro. A movimentação de pessoal e de maquinário característico de obras de construção civil poderá aumentar, temporariamente, o ruído na região, mesmo que de forma limitada a área do empreendimento. Também ocorrerá impacto direto na área de lançamento do material de aterro uma vez que este será lançado diretamente sobre o mar; no entanto, neste momento, a área já terá sido isolada da água da baía, o que impedirá incremento de material particulado na região.

Durante a fase de operação não se espera incremento significativo de impactos uma vez que não haverá alteração nas rotinas portuárias hoje existentes na área do projeto, podendo apenas ocorrer aumento no número de caminhões e carretas que movimentarão cargas de e para o porto.

Não é esperada desativação do empreendimento, uma vez que após a aterrada, a nova área poderá ser direcionada para novos usos por novos empreendimentos.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

## *Políticas e programas de governo*

**Este projeto está inserido, indiretamente, com as políticas setoriais, os planos e programas de ação federal, estadual e municipal, propostos ou em execução na área de influência ?**

Sim. Há diversos programas de Governo que foram ou que ainda estão em desenvolvimento para as áreas marítimas portuárias que atingem a região da baía de Guanabara, de forma a melhorar a qualidade de vida das populações que vivem em seu entorno assim como a qualidade ambiental desta baía. Eis os programas de maior visibilidade:

### - Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC II) - (Federal)

O Governo Brasileiro tem dado especial atenção ao uso sustentável dos recursos costeiros. Tal atenção expressa-se no compromisso governamental com o planejamento integrado da utilização de tais recursos, visando o ordenamento da ocupação dos espaços litorâneos. Para atingir tal objetivo, concebeu e implantou o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC), implementando um processo marcado pela experimentação e pelo aprimoramento constante. O PNGC foi constituído pela Lei 7.661, de 16/05/88.

### - Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro (GERCO) – (Federal)

Tem como objetivo "planejar e gerenciar, de forma integrada, descentralizada e participativa, as atividades socioeconômicas na Zona Costeira, de forma a garantir sua utilização sustentável, por meio de medidas de controle, proteção, preservação e recuperação dos recursos naturais e ecossistemas costeiros".

### - Dragagem da Área do Porto do Rio de Janeiro – PAC (Federal)

A Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) concluiu no início de dezembro, dentro do Programa Nacional de Dragagem (PND), a dragagem de aprofundamento do Porto do Rio de Janeiro. O governo federal investiu nesta primeira fase o valor de R\$ 138,6 milhões, com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

**Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.**

O porto será beneficiado com uma segunda etapa, no valor de R\$ 95 milhões, que deverá ser licitada em 2012 e terá áreas de até -17 metros de profundidade.

- Plano de Recuperação da Indústria Naval no Rio de Janeiro (Federal)

Plano bastante ambicioso que visou reestruturação da indústria naval do Rio de Janeiro pela revitalização dos estaleiros localizados na baía de Guanabara. Tal projeto contou com o financiamento do BNDES e do Fundo da Marinha Mercante e com a intensa participação da então Secretaria de Estado de Indústria Naval, Petróleo e Energia – SEINPE e foi um projeto que já apresentou resultados visíveis para a recuperação desta tradicional indústria no estado do Rio de Janeiro.

- Plano Hidroviário (Federal)

Tenciona-se, por este projeto que já foi alvo de estudos realizados pela Universidade Federal do Rio de Janeiro / COPPE, em conjunto com técnicos do BNDES, otimizar o sistema de transportes aquaviários na região da baía de Guanabara.

- Plano de Ação Federal da Zona Costeira – PAF / ZC – (Federal)

A primeira versão do plano estabeleceu o referencial acerca da zona costeira e da atuação da União, com uma síntese das concepções e responsabilidades federais para o seu planejamento e a sua gestão. São avaliados os aspectos legais, materiais e estratégicos dessa atuação, além dos encargos colocados pelos compromissos internacionais firmados pelo país.

O PAF teve como meta promover a articulação das atividades e ações da União na Zona Costeira. Assim foi baixado o Decreto n. 5.300, de 7 de dezembro de 2004, que regulamentou a Lei n. 7.661/88, dispondo sobre regras de uso e ocupação da zona costeira e estabelecendo critérios de gestão da orla marítima.

- Programa Estadual de Gerenciamento Costeiro (GERCO) – (Estadual)

A zona costeira, especialmente no Estado do Rio de Janeiro, pode ser considerada como um espaço repleto de contrastes, constituindo-se, desta forma, um campo privilegiado para o exercício de diferentes estratégias de gestão ambiental. Ao longo do litoral, são encontradas áreas para onde converge intensa urbanização, atividades industriais de ponta e atividades portuárias, bem como uma exploração turística em larga escala.

**Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.**

A partir da promulgação da Lei Federal nº 7.661, de 16 de maio de 1988, que instituiu o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro - PNGC, fundamentado na Política Nacional de Meio Ambiente, os estados ficaram obrigados a instituírem coordenações estaduais de Gerenciamento Costeiro. Desta forma, o Decreto 5.300, de 2004, que regulamenta o PNGC, dá ao Estado do Rio de Janeiro, através da sua coordenação Estadual de Gerenciamento Costeiro e na esfera de suas competências e nas áreas de sua jurisdição, as atribuições de planejar e executar as atividades de gestão da zona costeira em articulação com os Municípios e com a sociedade.

- Programa de Despoluição da Baía de Guanabara – PDBG (Estadual)

O mais ambicioso projeto já idealizado para promover a despoluição da baía de Guanabara que, ao longo dos últimos cinco séculos vem sofrendo com a problemática da poluição provocada pela ação antrópica em toda a sua bacia.

Investimento de aproximadamente US\$ 800 milhões, que teve participação do Banco Interamericano de Desenvolvimento, do governo japonês do governo do estado do Rio de Janeiro.

Já que a grande contribuição de material poluente para a baía ainda se dá sob a forma de lançamento de esgotos sanitários *in natura*, cerca de 70% deste volume de dinheiro foi utilizado na área de saneamento, com a construção de redes e estações de tratamento para esgotos sanitários e emissários submarinos para tratamento e destinação final destes materiais. Exemplo disto foi a construção da Estação de Tratamento de Esgotos Alegria, que opera às margens do canal do Cunha.





---

**Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.**

Faz parte deste grande projeto de despoluição a revitalização da circulação da maré na região do canal do Cunha, o que vem acontecendo com a realização de serviços de dragagem neste canal, aqui compreendendo o trecho entre a ilha do Fundão e a Linha Vermelha.

- Projeto de Gestão Integrada dos Sistemas de Destinação Final de Resíduos Sólidos dos Municípios da Bacia da Baía de Guanabara (Estadual)

Também os resíduos sólidos urbanos (lixo) contribuem sobremaneira para a poluição da baía e, desta forma, boa parte da verba do PDBG foi aplicada em programas de tratamento de resíduos sólidos, projetos de macrodrenagem e projetos ambientais complementares. Espera-se que com a eficácia destas ações integradas ocorra a recuperação gradual da baía e do seu entorno em um futuro não muito distante.

De acordo com informações divulgadas pelo PDBG, após a conclusão de todos os projetos referentes a esta componente do Programa, cerca de 90% do volume total de resíduos sólidos gerados nas regiões-alvo terá destinação final adequada.

- Programa Vida Nova (Estadual)

Faz parte da Agenda Social do Governo do Estado, como ação prioritária, atendendo jovens entre 16 e 22 anos de ambos os sexos de comunidades expostas à violência.

Atuando desde 1999, o programa já atendeu a mais de 3.000 jovens oferecendo complementação de seus estudos (ensino fundamental) e com uma vertente voltada à qualificação profissional baseada na *Agenda 21* (Qualidade de Vida e Meio Ambiente Saudável) em comunidades carentes.

- Programa Nova Baixada (Estadual)

Teve por objetivo melhorar as condições de saúde dos moradores de oito bairros de cinco municípios da baixada fluminense, com ações de ampliação de infra-estrutura e serviços básicos no entorno das moradias.

- Projetos para a Ilha do Governador (Municipal – Rio de Janeiro)

A Secretaria Municipal de Meio Ambiente da Prefeitura do Rio de Janeiro trabalhou com programas ambientais visando à preservação e recuperação da área de manguezal de Jequiá e outro com intervenções, adequando urbanismo e meio ambiente na Ilha do Governador.

**Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.**

- Projeto de Recuperação da Região da Praça Mauá (Municipal – Rio de Janeiro) – Porto Maravilha

A Lei Municipal n. 101/2009 criou a Operação Urbana Consorciada da Área de Especial Interesse Urbanístico da Região Portuária do Rio de Janeiro. Sua finalidade é promover a reestruturação local, por meio da ampliação, articulação e requalificação dos espaços públicos da região, visando à melhoria da qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores e à sustentabilidade ambiental e socioeconômica da área. O projeto abrange área de 5 milhões de metros quadrados, que tem como limites as Avenidas Presidente Vargas, Rodrigues Alves, Rio Branco, e Francisco Bicalho.



- Projetos específicos para a área do Caju e adjacências

O projeto mais recente realizado na região foi a abertura de novo acesso, pela avenida Brasil, para a área portuária do Caju e que facilitou a movimentação de caminhões e carretas de e para o bairro.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

## *Características da obra*

### **Na área de abrangência direta do projeto – cerca de 500 metros - existem áreas a serem protegidas ?**

Apenas a baía de Guanabara, que é a única área realmente protegida na região.

Mais distante, a cerca de 1 quilômetro, existe um manguezal nas proximidades da estação de tratamento de esgotos Alegria. No entanto, esta área não sofrerá influência das obras.

### **Afinal, a obra será feita apenas no bairro do Caju ou atingirá outras localidades?**

Apenas o Caju será atingido, uma vez que a obra será de pequeno porte e totalmente localizada na região do saco da Raposa, com entrada pela rua Carlos Seidl.



Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

## Qual o prazo de duração das obras ?

Serão gastos dezoito meses de trabalho, incluindo a mobilização, o início efetivo das obras e, finalmente, a desmobilização e retirada dos equipamentos utilizados na construção.

## Enfim, como de fato será feita esta obra ? O que vai acontecer na área vizinha ao terminal da Intercan?

Serão duas etapas distintas de obras: aterro de área marítima e retificação do atual entorno do cais da Intercan.

O aterro permitirá a ampliação do atual pátio e será feito por rochas de granito de até 100 kg e também terá material arenoso, que poderá ser lançado hidráulica ou mecanicamente.

Já o cais será retificado ao longo de toda a atual área da Intercan em contato com as águas da baía de Guanabara uma vez que esta área encontra-se totalmente desprotegida e com constante assoreamento

## Como será o regime de obras ? Haverá incômodos para os moradores da região ?

Durante toda a construção a obra funcionará durante um único turno diurno de trabalho, em horário comercial entre 08:00 e 19:00 horas.

Não são esperados incômodos para os moradores, que estão, de fato, afastados da área das obras; portanto, não são esperados incômodos por ruído e por poeira de obras.

Haverá aumento no tráfego da região em função da movimentação de caminhões transportando aterro para a obra; no entanto, este transporte se dará, preferencialmente, em horários alternativos, sempre que possível, e distribuído ao longo do dia.

## As obras serão feitas só por terra ou também serão utilizadas embarcações no saco da Raposa?

Serão realizadas apenas por terra, com acesso pela rua Carlos Seidl. Não serão utilizadas embarcações.



Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

## *Controles ambientais*

### **E quanto aos controles ambientais durante a obra ? Serão aplicadas todas as medidas técnicas necessárias, de forma a manter todos os parâmetros de controle ambiental dentro dos limites da lei ?**

Sim, todos os controles ambientais exigidos por lei serão atendidos, assim como aqueles referentes à segurança no trabalho dos operários envolvidos na obra.

Eis os controles ambientais que serão aplicados durante as obras:

Controle de poluição do ar – todos os equipamentos a serem utilizados durante as obras, como caminhões basculantes, pás mecânicas, guindastes e outros deverão ser mantidos mecanicamente regulados pelas empresas contratadas para a execução das obras, de forma que as emissões por queima de combustível sejam mantidas dentro dos limites preconizados pela legislação específica.

Controle de poluição da água – prevê-se que apenas a própria baía de Guanabara poderia ser impactada quando do basculamento de aterro na área; no entanto, o planejamento da obra requer que, de forma a evitar perda de material de aterro para a baía, a contenção deste material já devesse ter sido construída antes do início do processo de enchimento. Tal contenção, na região onde está previsto cais, será realizada por meio de uma cortina de estacas-prancha metálicas atirantadas a um morto. Nas outras regiões por meio de proteção de rip-rap de pedra

Controle de ruídos – o barulho da obra na região será limitado a área de obras e será proveniente da movimentação de máquinas e equipamentos usados para a consecução das obras civis de aterro e de pavimentação do local, na havendo condição de execução de qualquer controle específico enquanto durarem os trabalhos. No entanto, em caso de observação de incômodos a vizinhança (distante) e constituída basicamente por empresas, deverá ser observado o horário legal permitido para obras de construção civil.

Gerenciamento de resíduos – os resíduos provenientes dos trabalhos deverão ser tão somente aqueles oriundos de obras civis; no entanto, considerando-se que a primeira etapa das obras tratava de aterro, acredita-se que o volume de material a ser descartado será próximo de zero. Já para a fase seguinte, de pavimentação do

**Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.**

pátio e de regularização de cais, os resíduos serão tão somente aqueles resultantes de restos de construção civil (concreto, ferro, madeira), que serão descartados de acordo com a regulamentação específica para este tipo de material. Não são esperados outros tipos de resíduos durante a realização das obras, salvo eventual material de escritório proveniente de barracão ou contêiner a serem usados como escritórios.

Os resíduos de sanitários serão descartados mantendo-se a atual rotina das instalações do porto, uma vez que não serão construídos novos banheiros para atender aos poucos empregados que trabalharão durante as obras, sendo utilizada a atual estrutura sanitária do empreendimento.

Controle de riscos – a possibilidade de ocorrência de acidentes envolvendo embarcações quando das obras é mínima, uma vez que toda a dinâmica se dará por terra; no entanto, mediante a necessidade de contratação emergencial e temporária de serviços náuticos, todas as embarcações serão contratadas a firmas especializadas e idôneas que deverão responder por qualquer acidente que venham a provocar a terceiros ou ao meio ambiente.

## **E depois, quando da operação do empreendimento ? Também haverá controle ambiental da atividade ?**

Claro que sim, pois da mesma forma que cabe licenciamento ambiental para as obras de ampliação, o mesmo acontecerá quando da operação do empreendimento.

No entanto, o terminal já está operando devidamente licenciado pelo INEA e as obras em pauta servirão apenas para permitir a ampliação da atividade, sem alteração de tipologia ou de localização; portanto, a licença de operação para a nova área deverá ser agregada à licença em vigor, certamente mantidas todas as restrições técnicas e obrigações do empreendimento com relação ao atendimento da legislação ambiental.

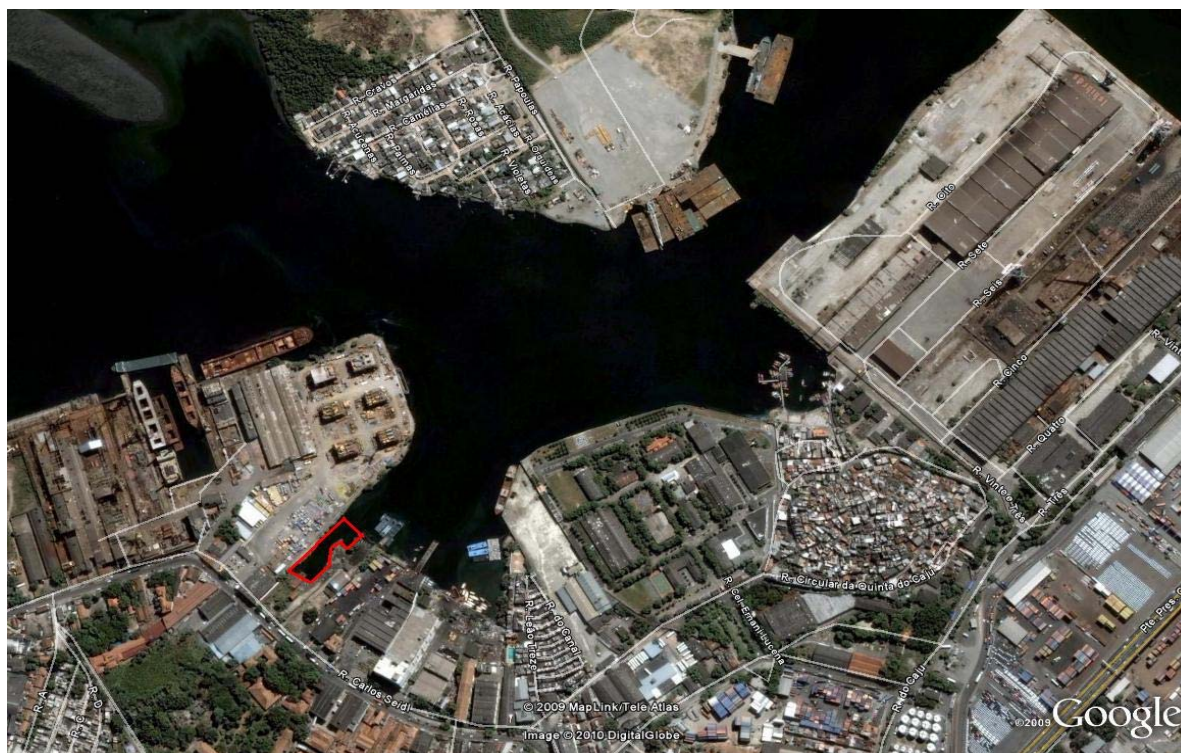
Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

## *Diagnóstico ambiental da área*

### **A região do empreendimento e sua área de influência apresentam diagnóstico ambiental favorável ? Como se caracteriza esta região ?**

Ambientalmente, o diagnóstico da área é bastante desfavorável, já que esta está totalmente comprometida com uso urbano intenso. Não há matas ciliares no local e, portanto, não há vegetação nativa a ser preservada, exceto exemplares isolados de vegetação exótica (amendoeiras, coqueiros, arbustos e gramíneas). A vegetação protegida mais próxima – manguezal, está localizada nas imediações da estação de tratamento de esgotos Alegria, próximo da linha Vermelha, e não sofrerá qualquer impacto da atividade.

A região é totalmente dominada por construções que abrigam, na grande maioria, imensos pátios e/ou galpões industriais.





Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

Já no mar, a qualidade da água no trecho é bastante ruim, com alto nível de poluição, principalmente de origem orgânica (esgoto sem tratamento).

A única área protegida por lei nas imediações (~500 metros) do empreendimento é a própria baía de Guanabara.

Bom exemplo da péssima qualidade ambiental da região é o constante avanço de verdadeiras marés de lixo, que se acumulam às margens do empreendimento e, principalmente, na área pretendida para aterro, onde o lixo fica aprisionado por conta da inexistência de correntes que possam movimentá-lo para fora da área e, infelizmente, de volta à baía.

