
AGENDA AMBIENTAL LOCAL

PORTO DE ITAJAÍ



Itajaí, 2012

AGENDA AMBIENTAL LOCAL

PORTO DE ITAJAÍ



Elaboração: Gerência Meio Ambiente

Aprovação: Superintendente

Revisão: 00

Itajaí, 2012

SUMÁRIO

1. Relação Porto-Cidade	5
1.1. Informações de vias de acesso e atividades ao entorno	5
1.1.1 <i>Acessos Hidroviários</i>	5
1.1.2 <i>Acessos Terrestres</i>	7
1.1.3 <i>Via Expressa Portuária</i>	8
1.2. Vinculação do porto com a cidade	9
1.3. Diagnósticos de conflitos	9
1.4. Informações sobre projetos desenvolvidos	10
1.4.1. <i>Projeto Borda D'água</i>	10
1.4.2. <i>Projeto Orla</i>	11
1.4.3. <i>Parque Natural Municipal do Atalaia</i>	12
1.4.4. <i>Complexo Náutico Ambiental – Marina do Saco da Fazenda</i>	13
2. Caracterização do Porto e de suas atividades.....	15
2.1. Situação institucional do porto e sua organização	15
2.1.1. <i>Demanda de serviços portuários</i>	15
2.1.2. <i>Nível dos serviços oferecidos</i>	15
2.1.3. <i>Balanço da demanda e oferta</i>	16
2.2. Planos e Programas de Gestão Ambiental	16
2.3. Estrutura do Sistema de Gestão Ambiental	21
2.3.1. <i>Documentação</i>	21
2.3.2. <i>Política Integrada</i>	23
2.3.3. <i>Objetivos e Metas</i>	25
2.3.4. <i>Estrutura e Responsabilidades</i>	28
2.4. PLANEJAMENTO AMBIENTAL.....	29
3. Diagnóstico Ambiental	30
3.1. ECOSISTEMA DA ÁREA DE ENTRONO.....	30
3.2. GESTÃO AMBIENTAL – CUSTO, CAPACITAÇÃO, BASE DE DADOS.....	31
3.2.1. <i>CAPACITAÇÃO</i>	31
3.2.2. <i>BASE DE DADOS</i>	31
3.2.3. <i>ORÇAMENTO AMBIENTAL</i>	32
3.3. LICENÇAS AMBIENTAIS.....	33
3.4. GERENCIAMENTO DE RISCO, CONTROLE DA POLUIÇÃO DO AR	33
3.4.1. <i>GERENCIAMENTO DE RISCO</i>	33
3.4.2. <i>CONTROLE DA POLUIÇÃO DO AR</i>	35
3.5. PLANO DE GERENCIAMENTO DE RESÍDUOS INTEGRADO - PGRI	36
3.5.1. <i>RESÍDUOS SÓLIDOS</i>	36
3.5.2. <i>RESÍDUOS LÍQUIDOS</i>	37

3.6. IDENTIFICAÇÃO DE PASSIVOS	37
3.7. IDENTIFICAÇÃO DE FONTES DE POLUIÇÃO.....	37
3.8. HISTÓRICO DE ACIDENTES AMBIENTAIS	38
3.9. PRODUTOS PERIGOSOS MANUSEADOS.....	40
3.10. ÁREA DE SEGREGAÇÃO	40
4. Diagnóstico de Segurança e Saúde Ocupacional	41
4.1. AUTORIZAÇÃO DE FUNCIONAMENTO DE EMPRESA – AFE.....	41
4.2. PROGRAMA DE PREVENÇÃO DE RISCOS AMBIENTAIS - PPRA.....	41
4.3. SERVIÇO ESPECIALIZADO EM ENGENHARIA DE SEGURANÇA E EM MEDICINA DO TRABALHO.....	42
4.4. SERVIÇO ESPECIALIZADO EM SEGURANÇA E SAÚDE DO TRABALHO PORTUÁRIO - SESSTP.....	42
4.5. PLANO DE CONTROLE DE EMERGÊNCIA - PCE E PLANO DE AJUDA MÚTUA - PAM.....	43
5. Proposta de ação	44
5.1. OBJETIVOS DA AGENDA.....	44
5.2. PRIORIDADES	44
5.3. ESTABELECIMENTO DE AÇÕES, METAS E PRAZOS.....	45
5.4. LEVANTAMENTO DE RECURSOS	45
5.5. IDENTIFICAÇÃO DE OBSTÁCULOS E SUAS SOLUÇÕES.....	45

1. RELAÇÃO PORTO-CIDADE

A vocação de centralidade que a geografia e a história autenticam induzem a cidade na busca de meios capazes de planejar o futuro, otimizando seus potenciais e sua tradição, idealizando a cidade do século XXI: mais próspera, moderna e cidadã. A busca desta autenticidade está intimamente relacionada com a história de Itajaí, com as atividades portuárias, os serviços náuticos, e com a pesca. Tais aspectos pretendem resgatar (ou aflorar) a mentalidade marítima inerente à cidade.

A orla urbana de Itajaí é o maior patrimônio da cidade para requalificar o seu centro urbano, reafirmar sua centralidade histórica na grande conturbação - que atualmente se consolida na Foz do Itajaí - e garantir ao município a preservação de sua identidade ao longo das décadas posteriores.

O Porto é um integrante da história da cidade e estabeleceu diversas em diferentes lugares. Do ponto de vista econômico, a mais importante e autêntica forma de herança é a manutenção do seu funcionamento que gera riquezas e empregos. Outra herança importante é o uso das margens do rio ao longo da história determinando a locação de edificações e pontos históricos tidos como referência na cidade de Itajaí.

O Porto e a atividade exercida dentro de seus limites estabelecem uma atração especial aos cidadãos e aos visitantes comuns. Cada vez mais o porto deixa de ser um “forte” enclausurado entre muros e passa a ser transparente, pois é o reflexo do esforço da sociedade. Sendo assim, é justo que esta excitante atividade seja apreciada e visualizada pela população.

Assim, a Superintendência do Porto de Itajaí patrocina e efetua parcerias para o Projeto Borda D’água, que busca revitalizar, manter e preservar elementos intrínsecos da história do porto e da cidade, além de resgatar a centralidade de Itajaí para os seus cidadãos e valorizar a estética e cultura, potencializando, portanto, sua aptidão turística.

1.1. INFORMAÇÕES DE VIAS DE ACESSO E ATIVIDADES AO ENTORNO

1.1.1 ACESSOS HIDROVIÁRIOS

A barra de fixação, canal de acesso, bacia de evolução e área de fundeio são definidas conforme descrição a seguir.

O acesso aquaviário ao Porto de Itajaí se dá a partir do Oceano Atlântico, junto aos molhes de fixação da barra, através do canal externo, interno e posterior giro na bacia de evolução. As áreas possuem as seguintes características:

- Bacia de Evolução: Comprimento de 1.100,00 m e largura variável, respeitando um diâmetro de 400 m no local onde os navios fazem o giro;
- Canal Interno: Comprimento de 3.200,00 m e largura variando entre 120,00 m nos trechos retos e praticamente 150,00 m nas curvas;
- Sobrelargura Norte;
- Sobrelargura Sul;
- Canal Externo: 3.300,00 m x 120,00 m, incluindo partes das sobrelarguras externas norte e sul.

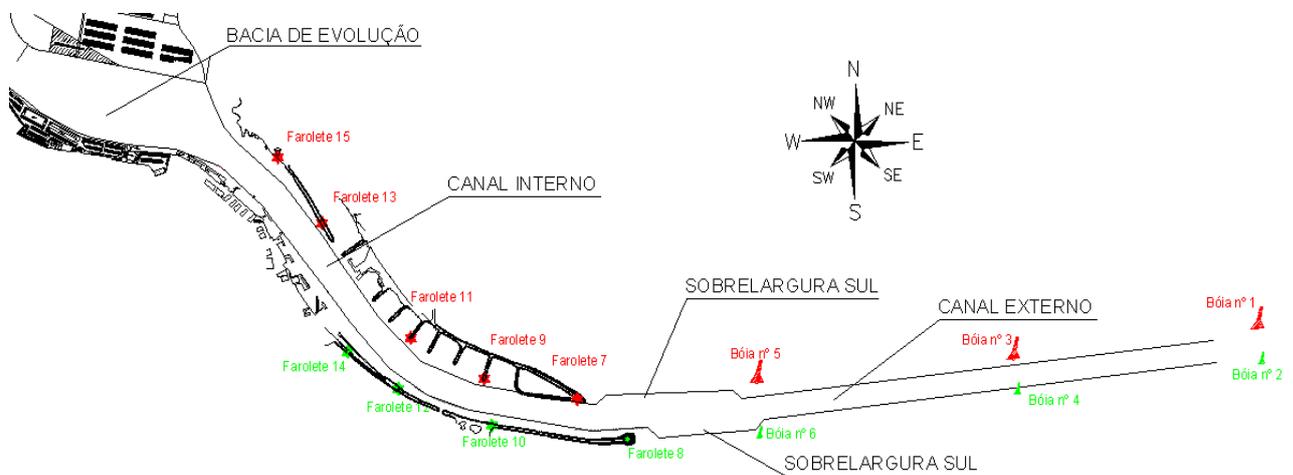


Figura 3 – Acesso Aquaviário ao Porto de Itajaí – Fonte: Gerência de Engenharia

As profundidades atuais são as seguintes:

- Bacia de Evolução: 14,00m (DHN);
- Canal Interno: 14,00m (DHN) até o farolete 10 e após ele, 14,50m(DHN);

- Sobrelargura Norte = 14,50m (DHN);
- Sobrelargura Sul = 14,50m (DHN);
- Canal Externo: 14,50m (DHN).

A seguir, figura com a localização do Porto de Itajaí, na Carta Náutica 1801 da Marinha do Brasil:

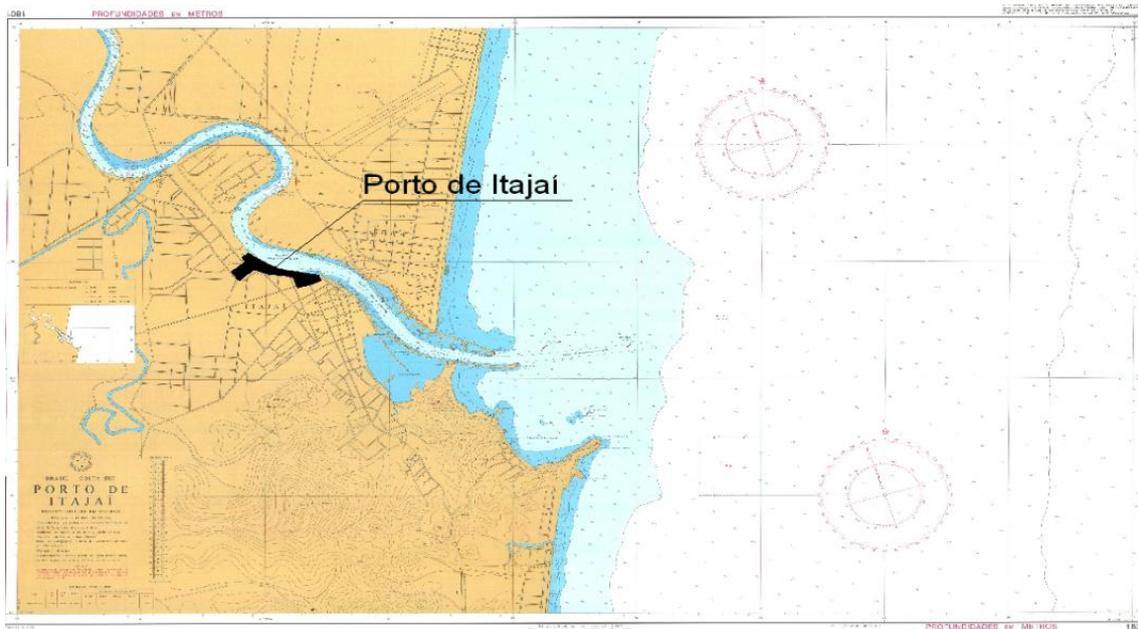


Figura 4 – Localização do Porto de Itajaí na Carta Náutica 1801

1.1.2 ACESSOS TERRESTRES

O acesso rodoviário ao Porto de Itajaí é servido pela BR-101 (duplicada), importante malha rodoviária que faz ligação com Florianópolis - Região Sul do Estado - e Rio Grande do Sul; ao Norte, comunica-se com Joinville e com o Norte do estado e Curitiba. A BR-470 liga Itajaí a todo o oeste catarinense, passando por Blumenau, Lages e demais regiões do Estado.

Os acessos à Área Primária se dão por dois portões na rua Cel. Eugênio Müller e por outros dois no Recinto Alfandegado Contíguo, sendo um na Rua Benjamin Franklin Pereira e outro na Avenida Irineu Bornhausen.

1.1.3 VIA EXPRESSA PORTUÁRIA

A totalidade das cargas movimentadas pelo Porto de Itajaí utiliza grande parte das vias urbanas e rodovias que dão acesso ao município. A estrada, como via de ligação, é vital à eficiência das operações do porto nas atuais condições e especialmente nas condições futuras, já que não se vislumbra a viabilização e de forma de transporte (ferroviária).

Atualmente, o tráfego de caminhões utiliza vias urbanas sem condições técnicas de suporte e escoamento para este tipo de tráfego. O número de acidentes e os conflitos acontecem com uma frequência inaceitável. Os acessos ao terminal portuário são os mesmos utilizados pelas outras modais de tráfego rodoviário, havendo num constante conflito entre aqueles que utilizam as vias de acesso ao Porto de Itajaí. A ocupação dos atuais acessos é densamente ocupada e imprópria para uma tipologia de tráfego densa como a que se destina à atividade portuária.

Visando melhorias no sistema viário de acesso ao Porto de Itajaí, o município de Itajaí, juntamente com o Governo Federal, iniciou a execução de um moderno sistema viário de transporte, a denominada Via Expressa Portuária - VEP, almejando garantir segurança e eficiência no transporte de cargas até o Porto de Itajaí. Além disso, a Via Expressa Portuária proporcionará avanços significativos no tráfego das demais vias urbanas, aliviando e melhorando as condições de segurança do tráfego na maior parte da área urbana do município.

A implantação da Via permitirá ampla competitividade e crescimento ao Porto de Itajaí. Com a realização do empreendimento haverá maior agilidade, rapidez e segurança, não só em relação ao tráfego pesado, mas também ao tráfego da cidade. A execução da Via Expressa Portuária contemplará readequações e alterações operacionais de vias urbanas existentes em suas proximidades.

A Via Express Portuária – VEP - ligará a área do Porto de Itajaí à Rodovia BR-101/SC e está subdividida em 4 (quatro) etapas:

1ª Etapa – A partir da Rodovia BR-101/SC, no km 121, próximo a ponte do canal retificado do Rio Itajaí Mirim até próximo à ponte da Av. Dr. Reinaldo Schmithausen, numa extensão de 3,50 km. A primeira etapa teve início em maio de 2006. Atualmente está sendo executada pelo Exército Brasileiro, através do 10º Batalhão de Engenharia

de Construção de Lages/SC que reiniciou a obra após mais de dois anos de paralisação.

2ª Etapa – Esta etapa compreende a execução de um viaduto sobre a Av. Dr. Reinaldo Schmithausen e sobre o Rio Itajaí Mirim, entre as Ruas Rodolfo Bosco e a Rua Curt Hering, numa extensão de aproximadamente 0,40 km.

3ª Etapa – O trecho envolve a conexão da Rua Curt Hering até o Porto de Itajaí, numa extensão de 3,26 km. Os projetos executivos estão em fase de conclusão.

4ª Etapa – Esta etapa compreende o elevador sobre a Rodovia BR-101 e interligando a 1ª etapa à BR-101, incluindo todos seus ramos de ligação e tendo uma extensão de 6,05 km. Os projetos executivos estão em fase de conclusão.

1.2. VINCULAÇÃO DO PORTO COM A CIDADE

A modernização do Porto de Itajaí e de suas facilidades de acesso possibilitou que o tempo de permanência dos navios no cais pudesse ser significativamente reduzido. Com mão-de-obra ágil e qualificada o Porto de Itajaí passou a despontar entre os mais eficientes do Brasil. Hoje, através da parceria com o Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí (TECONVI), opera com guindastes de terra denominados mobile crane, empilhadeiras retchstacker e portêineres de última geração.

Esta situação é reflexo também da nova dinamicidade na cidade de Itajaí em função do crescimento da atividade portuária, que implicou na instalação de novas empresas e, conseqüentemente, no aumento na prestação de serviços, proporcionando maior poder de ganho às classes trabalhadoras ligadas ao segmento, influenciando diretamente no aumento das vendas do comércio e indústria local e regional, impulsionando, também, a economia informal. Nesse cenário de desenvolvimento é notório o surgimento de novas atividades econômicas com a aceleração de investimentos por parte da iniciativa privada no Município.

1.3. DIAGNÓSTICOS DE CONFLITOS

Existem duas situações genéricas nas quais os portos podem causar impactos ambientais: na fase de construção ou ampliação do porto - localizado em ecossistemas frágeis que sofrem pressões devido ao aterramento, demolição, reforma ou construções físicas de molhes e píer – e na fase de operação - atividade como transporte de veículos de cargas, manuseio e estocagem de produtos químicos, abastecimento de combustíveis, emissões de poluentes atmosféricos, geração de

ruídos e resíduos sólidos, além de impactos ambientais provocados por vazamento de óleo de embarcações, incêndio e colisões de navios.

Existem também conflitos potenciais entre as operações do porto e o uso do solo com fins residenciais, em particular o tráfego, a luz, barulho e emissões de poluentes atmosféricos. Há outros riscos a serem considerados como o tráfego de veículos de carga, que podem causar riscos de acidentes nas vias de circulação e a geração de ruídos que afetam a qualidade do ar. Desta forma, considera-se importante estabelecer mecanismos que ofereçam segurança à comunidade e que minimizem os impactos inerentes à atividade.

Por isto, é importante traçar segregações e proteções sempre que a atividade oferecer riscos ao ser humano. Ao mesmo tempo, estão sendo estudadas barreiras físicas, sonoras e paisagísticas que reduzam os impactos da atividade.

A ecologia do Porto é significativamente modificada, especialmente pela remoção de sedimentos entre o cais comercial e a barra do rio. No entanto, conforme estudos realizados é uma área de baixo valor de habitat biológico. O rio onde o Porto se insere é, porém, um caminho importante para a migração de peixes e crustáceos entre o estuário do Rio Itajaí e o oceano, sendo que muitas espécies de peixes passam pelo porto. A manutenção da qualidade d'água e o controle da qualidade de sedimentos gerados pela movimentação dos navios e pela atividade de dragagem devem ser considerados importantes para estas funções biológicas.

1.4. INFORMAÇÕES SOBRE PROJETOS DESENVOLVIDOS

1.4.1. PROJETO BORDA D'ÁGUA

O projeto Borda D'água está sendo implantado às margens do Rio Itajaí, ganhando uma nova dinâmica urbana com a qualificação de suas edificações e dos serviços ali existentes e tornando-se o ponto de concentração de lazer e negócios urbanos, elementos necessários àqueles que no porto labutam.

Constitui-se em um conjunto de propostas arquitetônicas, urbanísticas e de engenharia que estão criando para Itajaí uma estratégia de futuro urbanístico capaz de garantir a supremacia da cidade no grande conglomerado urbano da Foz do Itajaí, sendo que os princípios básicos de intervenção na orla deverão ser o da valorização paisagística, integração com a malha urbana e com o conforto ambiental do cidadão,

permeabilidade (permitindo belvederes, passeios e trapiches) e interação com o universo náutico (os barcos são bem-vindos).

O Projeto Borda D'água pretende inserir o porto na cidade e a cidade no porto, além de melhorar o espaço urbano ofertando ambientes destinados à museus, marinas, hotéis, restaurantes e muitas outras atrações marítimas interessantes e está sendo cuidadosamente planejado e executado a fim de assegurar que não haja conflitos com as operações ou crescimento futuro do porto.

Este projeto, através de suas obras já executadas, está revitalizando e urbanizando a orla fluvial de Itajaí em torno da área do Porto Organizado. Desta forma, está permitindo que o público possa ver e desfrutar das atividades do porto sem impedir as operações portuárias.

As obras que merecem destaque serão sucintamente citadas, cujas execuções ocorreram ao longo da Av. Prefeito Paulo Bauer, no Centro da Cidade.

Foi construída a nova Sede da Delegacia da Capitania dos Portos de Itajaí – DCPI, incluindo a execução de obras em água, como píer de atracação, ponte de acesso, dolphins de atracação e amarração, rampa de encalhe etc. Sua total conclusão ocorreu em dezembro de 2009.

Foi recuperado o passeio público e foi instalado um corrimão ao longo da Av. Prefeito Paulo Bauer, à beira do Rio Itajaí, desde o Porto de Itajaí até as instalações da Itajaí Práticos Serviços de Praticagem SC Ltda., numa extensão total de 600 m.

O píer Turístico de Itajaí foi reformado em 2009, contemplando a ampliação da laje em 530,12 m² e a execução de área coberta para receptividade dos turistas em 487,20 m². Para o presente ano, cujos projetos já foram desenvolvidos, estão previstas a ampliação da laje em mais 1.213,04 m² e da área coberta em mais 1.044,48 m².

1.4.2. PROJETO ORLA

O Porto de Itajaí também integra o Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima – Projeto Orla, o qual é uma iniciativa inovadora do Ministério do Meio Ambiente - MMA, em parceria com a Secretaria do Patrimônio da União - SPU, e busca contribuir, em escala nacional, para aplicação de diretrizes gerais de disciplinamento de uso e ocupação da Orla Marítima.

O seu desenho institucional se orienta no sentido da descentralização de ações de planejamento e gestão deste espaço, da esfera federal para a do município, e articula Órgãos Estaduais de Meio Ambiente – OEMAs, Gerências Regionais do Patrimônio da União – GRPUs, administrações municipais e organizações não governamentais locais, e outras entidades e instituições relacionadas ao patrimônio histórico, artístico e cultural, a questões fundiárias, a atividades econômicas específicas - como portuárias ou relativas à exploração petrolífera, cuja atuação tenha rebatimento destacado naquele espaço.

São objetivos estratégicos do Projeto Orla o fortalecimento da capacidade de atuação e a articulação de diferentes atores do setor público e privado na gestão integrada da orla; o desenvolvimento de mecanismos institucionais de mobilização social para sua gestão integrada; e o estímulo de atividades socioeconômicas compatíveis com o desenvolvimento sustentável da orla.

São os objetivos específicos:

- Definir estratégias para o resgate da atratividade da área costeira como local democrático de lazer;
- Rever padrões de uso e ocupação do solo na orla;
- Promover a preservação e restauração dos ecossistemas existentes na orla;
- Incorporar ao contexto local, a solução de conflitos e a conservação das riquezas naturais, culturais e sociais do litoral, por meio da criação e articulação de fóruns de decisão de caráter participativo e da Agenda 21 Local;
- Viabilizar a implementação das ações propostas, por meio da articulação e parcerias entre as diferentes esferas de governo e a sociedade civil;
- Qualificar o município para celebrar convênios com a Secretaria do Patrimônio da União e Ministério do Meio Ambiente, no sentido de promover a gestão compartilhada dos terrenos de marinha.

1.4.3. PARQUE NATURAL MUNICIPAL DO ATALAIA

Despertando o interesse pela área e a fim de atender uma medida compensatória exigida pela FATMA no seu licenciamento ambiental, a Superintendência do Porto de Itajaí firmou perante o Ministério Público um Termo de Ajuste de Conduta, no qual ficou estipulado a criação do Parque Natural Municipal do Atalaia.

Assim, o Decreto municipal n.º 7117 de 28 de maio de 2004 estabeleceu “a desapropriação da área para fins de criação do Parque Municipal do Atalaia” através do decreto n.º 8107 de 25 de janeiro de 2007 e compreendendo uma área de 19 ha.

Em 25 de agosto, a Superintendência do Porto de Itajaí contratou a UNIVALI para a execução do projeto “Elaboração do Parque Municipal do Atalaia e o seu Plano de Manejo”.

O termo Parque Natural Municipal é uma unidade de conservação criada conforme lei n.º 9.985 de 18 de julho de 2000, que institui o sistema nacional de unidades de conservação da natureza – SNUC.

O parque está situado no morro do Atalaia, no bairro Fazenda (Itajaí). Destina-se proteger os ecossistemas naturais de grande relevância ecológica e biodiversidade, propiciando oportunidades de educação ambiental e pesquisa científica, recreação ao ar livre, turismo e voo livre (asa delta e parapente), além de exuberante beleza cênica e paisagística.

1.4.4. COMPLEXO NÁUTICO AMBIENTAL – MARINA DO SACO DA FAZENDA

A Autoridade Portuária está trabalhando na intenção de implantar o complexo náutico ambiental no saco da fazenda, interior da Área do Porto Organizado de Itajaí, que é compreendida duas áreas operacionais distintas:

- Área Molhada – área que abriga os barcos (atracação e amarração);
- Área Seca – também denominada de retroárea (área de terra que confronta com a área molhada).
- Vagas secas: 120 unidades;
- Vagas predominantemente molhadas: 278 unidades;
- Barcos até 150 pés;
- Profundidade da Marina, calado até 4 m (reduzido ao zero hidrográfico D.H.N);
- Calado do canal 4 m (reduzido ao zero hidrográfico D.H.N).

Atualmente, uma das maiores preocupações do setor náutico brasileiro é a falta de vagas para guardar embarcações. O mercado do segmento, que era elitizado, torna-se cada vez mais popular e atrativo.

Marinas e iates clubes têm uma grande preocupação com a preservação do meio ambiente. Com o declínio do setor pesqueiro, muitos pescadores veem sua sobrevivência no setor náutico.

Desenvolver áreas de lazer náutico e esportivo, regenerando áreas sub-usadas e abandonadas, garante qualidade de vida aos habitantes, criando-se mais empregos e incrementando a indústria de fabricação de barcos de lazer e esporte. Além disto, a prática de esportes afasta os jovens das drogas e da delinquência.

Além de trazer benefícios diretos aos municípios, funcionando como um importante chamariz turístico da região, a Marina atrai pessoas de poder aquisitivo, possibilitando um retorno imediato. Ainda, é um empreendimento sustentável e equilibrado, cujos resultados positivos serão visíveis em poucos meses.

Vale aqui destacar que, de acordo com levantamentos efetivados, após a inauguração da Marina Tedesco, em Balneário Camboriú-SC, os preços dos terrenos próximos à mesma dobraram, empregando apenas um dos fatores de benefício à cidade. Usando a mesma Marina de Balneário Camboriú como exemplo, hoje, após somente três anos da inauguração, já conta-se com 250 embarcações, gerando pelo menos 300 empregos diretos, além de mais de 70 empresas que prestam serviços indiretos aos seus clientes. A grande maioria deste contingente de mão de obra, direta e indireta, é oriunda da atividade pesqueira ou de extração de pedras nos morros próximo ao bairro Barra e que hoje recebem habilitação e treinamentos periódicos para serem profissionais marinheiros. Isto é melhoria na qualidade de vida financeira, social e familiar!

Podemos ainda destacar outros pontos importantes ocorridos com o surgimento da Marina de Balneário Camboriú, dentre eles que os amantes do mar passaram a ter uma nova estrutura de apoio de primeiro mundo, ou seja, equipamentos de última geração, mudando o conceito de marinas no Brasil. Com este incremento houve um grande fluxo de estaleiros à Santa Catarina, chegando a despertar a atenção especial do Governo do Estado, criando incentivos para o setor. Além dos benefícios já apresentados na criação de uma marina urbana, vale destacar ainda o desenvolvimento que a Marina Tedesco gerou como sede dos maiores eventos náuticos do sul do Brasil, movimentando toda a economia do setor náutico, hoteleiro e comércio. Gerou, ainda, infraestrutura logística para o maior importador de barcos de lazer do Brasil.

2. CARACTERIZAÇÃO DO PORTO E DE SUAS ATIVIDADES

2.1. SITUAÇÃO INSTITUCIONAL DO PORTO E SUA ORGANIZAÇÃO

Em dezembro de 1997, o Porto de Itajaí foi delegado ao município pelo prazo de 25 anos. Passou a ser chamado de Superintendência do Porto de Itajaí em 6 de junho de 2000 através da Lei Municipal 3.513.

Em meados do ano 2000, a Superintendência do Porto, cumprindo com os compromissos emanados do Convênio de Delegação, lançou o edital 005/2001 para o arrendamento de um berço e a construção de um novo berço destinado à exploração de um terminal de contêineres. Em 01/11/2001 foi assinado o contrato no. 30/2001 com o vencedor da licitação, que constituiu a empresa Teconvi S/A.

2.1.1. DEMANDA DE SERVIÇOS PORTUÁRIOS

Os serviços portuários de carga, descarga e armazenagem encontram-se hoje sob responsabilidade da empresa APM Terminals na área arrendada para operação de contêineres. Na área remanescente do porto público, a partir do advento e implementação da Lei 8.630/93, os serviços de carga, descarga e manipulação de cargas foram transferidos para os operadores portuários pré-qualificados. Ainda permanece sob responsabilidade da Superintendência do Porto de Itajaí a armazenagem de cargas nesta área.

Com a Superintendência do Porto de Itajaí assumindo cada vez mais seu papel institucional de Autoridade Portuária, sua responsabilidade volta-se predominantemente para assegurar o acesso seguro aos navios, mantendo a profundidade dos canais e bacia de evolução, a sinalização náutica e a coordenação das manobras dos navios.

2.1.2. NÍVEL DOS SERVIÇOS OFERECIDOS

Mantendo um contrato de manutenção de dragagem permanente e contratos de operação e manutenção da sinalização náutica em vigor, pode-se dizer que os níveis dos serviços oferecidos são reconhecidamente de boa qualidade. No que tange à armazenagem de cargas em sua área, o atendimento aos padrões do ISPS code com uma Guarda Portuária estruturada de quadro próprio e um sistema de vigilância eletrônica oferecendo total cobertura permitem inferir que neste quesito a qualidade também é do melhor nível.

2.1.3. BALANÇO DA DEMANDA E OFERTA

Dado à alteração do perfil do porto como um todo, que passou a operar um volume cada vez maior de cargas de importação (menos de 20% do total movimentado há alguns anos atrás para 50% do total em 2010), percebe-se a necessidade de áreas de armazenagem, razão pela qual é previsto neste plano uma gradual expansão da área física do porto, tomando para si novas áreas urbanas no entorno.

Outra alteração profunda que está ocorrendo é no tipo de navios que o mercado passa a utilizar no transporte de contêineres. Nos tráfegos leste x oeste (Ásia x USA x Europa x Ásia) passou-se a utilizar cada vez mais navios com capacidade entre 8.000 e 12.000 TEUS, liberando navios com capacidade na faixa de 5.000 a 7.000 TEUS que passam, então, a ser empregado nos tráfegos chamados Norte/Sul e Sul/Sul (Ásia x América Latina x Europa x Ásia). Ainda, na busca de maior eficiência operacional e com a perspectiva de abertura próxima do novo canal do Panamá, os armadores passam a encomendar navios chamados “*post panamax*”, com comprimento na faixa de 300 m e boca de 45 m. Isto impõe ao Porto de Itajaí a necessidade de adequar seu acesso aquaviário e sua bacia de evolução para possa atender estes navios, sendo um imperativo para manter-se competitivo no mercado, já que os portos vizinhos e concorrentes (Imbituba, São Francisco do Sul e o terminal de Itapoá) e Paranaguá preparam-se para receber tais navios. Isto implica em dragagem de aprofundamento, alargamento dos canais e da boca da barra e o mais crítico de todos: a construção de uma nova bacia de evolução, com pelo menos 450 m de diâmetro, já que a atual bacia com 400 m está inexoravelmente restrita pelos berços do Porto de Itajaí e do terminal da Portonave.

2.2. PLANOS E PROGRAMAS DE GESTÃO AMBIENTAL

i. Programa de Educação Ambiental – Iniciativa Verde

O Programa de Educação Ambiental – “Iniciativa Verde”, parceria entre a Superintendência do Porto de Itajaí e a APM Terminals Itajaí, tem por objetivo informar e sensibilizar os funcionários, colaboradores, usuários do Porto e comunidade de Itajaí, quanto à importância de sua participação na conservação e preservação do meio ambiente. Através das ações:

- Realização de trabalho de conscientização com os trabalhadores da mão-de-obra portuária, quanto à responsabilidade do empreendimento e de seus colaboradores para conservação dos recursos naturais;

- Realização de um trabalho de sensibilização para com a preservação ambiental com a comunidade de Itajaí;
- Orientação com os colaboradores e usuários do Porto quanto aos impactos ambientais da atividade portuária, e quais as medidas de prevenção e mitigadoras que o porto realiza para os mesmos;
- Evidenciação da importância da participação de todos na conservação e preservação do meio ambiente.

Tem como projetos decorrentes desse programa:

- a. **Projeto de coleta de óleo vegetal, pilhas e baterias:** A Superintendência do Porto de Itajaí e APM Terminals Itajaí arrecadam os resíduos de seus colaboradores, trabalhadores avulsos, caminhoneiros e da comunidade de Itajaí. O objetivo dessa arrecadação é dar uma destinação ambientalmente correta para o óleo e as pilhas, e sensibilizar as pessoas da necessidade de conservar o Meio Ambiente para as futuras gerações, mostrando para a comunidade que uma simples ação, como essa realizada pelo Porto pode ajudar na Preservação Ambiental.
- b. **Projeto Escola no Porto:** Abre as portas das instalações portuárias para que alunos de todas as idades venham conhecer o Porto de Itajaí e ainda receberem noções de conservação e gestão ambiental.

ii. Programa de Inspeção Veicular

Esse programa no Porto de Itajaí visa atender o item 2.9 da LAO 6416/2011 e item 2.3.6 da LAO 115/20 no que diz respeito à fiscalização dos limites de emissões gasosas e o estado de conservação dos veículos empregados no transporte de cargas, na área do Porto Organizado.

Tem como objetivo informar e sensibilizar os motoristas do transporte interno (caminhões) e colaboradores que transitam na área operacional do Porto de Itajaí, quanto à importância de sua participação na conservação do meio ambiente.

A intenção é envolver os motoristas na orientação sobre os impactos ambientais das emissões de material particulado e monóxido de carbono (CO) pelos caminhões, além de atender a legislação ambiental vigente. Através de ações como:

- Fiscalização da emissão de fumaça preta e monóxido de carbono (CO), emitida pelos caminhões, empilhadeiras e outros veículos consumidores de combustível Diesel, que trafegam na área operacional do Porto de Itajaí;
- Adequação dos equipamentos envolvidos à legislação ambiental pertinente e Resoluções Internas Administrativas;
- Fiscalização dos limites de emissões gasosas e o estado de conservação dos veículos empregados no transporte de cargas, e dos equipamentos operacionais na área do Porto Organizado;
- Realização de Inspeções de Segurança dos caminhões empregados no transporte de cargas, aplicando uma Lista de Verificação (Check-List), para inspecionar o sistema elétrico, os rodados (pneus), carreta etc.;
- Orientação aos caminhoneiros sobre os impactos da sua atividade sobre o meio ambiente, e quais os procedimentos a serem adotados para minimização;
- Disponibilização para todos os motoristas de informações sobre as ações e recomendações adotadas pelo Porto de Itajaí, tais como o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS, coleta de óleo de cozinha usado, Programa de Monitoramentos Ambientais e as Ações de Saúde e Segurança do Trabalho.

iii. Programa de Comunicação Social

Apresenta um programa executivo de Comunicação Social como parte integrante do Projeto Básico Ambiental do Porto de Itajaí, objetivando estabelecimento de um canal contínuo de comunicação entre o porto e a sociedade, objetivando apresentar os trabalhos ambientais realizados pela Superintendência do Porto de Itajaí e a APM Terminals. Com ações que tangem:

- Veiculação de informações para a comunidade sobre os procedimentos relacionados da atividade portuária para a economia local e regional, ressaltando as políticas e preocupações ambientais e de responsabilidade social, adotadas pelo Porto de Itajaí;
- Orientação à sociedade sobre os procedimentos a serem adotados ao longo das obras de ampliação do Porto de Itajaí, de maneira a minimizar possíveis impactos;

- Disponibilização a comunidade as informações sobre as ações dos programas ambientais e recomendações adotadas e operacionalizadas pelo Porto de Itajaí;
- Dinamização da troca de informações sobre os projetos e ações em andamento;
- Promover estratégias de comunicação que permitam a aproximação da sociedade às ações dos projetos e objetivos do Porto de Itajaí, com especial destaque aos Programas Ambientais em desenvolvimento e àqueles a serem implantados;
- Veiculação de boletins informativos em rádios locais com o objetivo de manter as comunidades do entorno informadas dos procedimentos, inclusive, com o cronograma das operações.

iv. Programa Porto Saudável

Mais do que apenas cumprir a Lei, empresas que adotam práticas de Segurança e Saúde do Trabalho (SST) investem na saúde dos profissionais, e têm como vantagem o aumento da identificação do colaborador com a instituição, o maior comprometimento e rendimento e, conseqüentemente, o fortalecimento da própria imagem.

Proporcionar a saúde dos trabalhadores portuários, a fim de que estes possam interagir melhor em seu ambiente de trabalho. Através de objetivos como:

- Promover a saúde e qualidade de vida;
- Diminuir o absenteísmo;
- Incentivar a adoção de um estilo de vida saudável pelo trabalhador;
- Relatar mensalmente as atividades realizadas no ambulatório;
- Realizar e registrar a aplicação de vacinas de acordo com o Calendário de Vacina do Adulto e do Idoso;
- Prestar assistência de enfermagem aos colaboradores e usuários,
- Prescrever ações, administrar medicações conforme prescrição médica;
- Prevenir contra a ocorrência de fauna sinantrópica;

- Realizar procedimentos técnicos para exames admissionais, periódicos, demissionais e retorno ao trabalho, conforme o Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional - PCMSO.

Tem como projetos decorrentes desse programa:

- a. **Projeto de prevenção de DST's/AIDS/HIV:** Com a intenção de diminuir os índices de DST/AIDS e de melhorar a qualidade de vida dos trabalhadores portuários, motoristas de caminhões, servidores da Superintendência do Porto de Itajaí e a APM Terminals, que o Programa Porto Saudável foi criado.
- b. **Projeto de prevenção da fauna sinantrópica:** Proporcionar a saúde dos trabalhadores portuários, por meio da erradicação da fauna sinantrópica nas áreas do Porto de Itajaí.

v. Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos

O Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS, implantado na Superintendência do Porto de Itajaí desde o ano de 2005, e aprovado pelos órgãos da Agência da vigilância Sanitária ANVISA e Fundação Estadual do Meio Ambiente – FATMA, tem por objetivo aspectos fundamentais como: acondicionamento, coleta, transporte e destinação final dos resíduos de uma forma ambientalmente correta, sendo os recicláveis destinados a Cooperativa COOPERFOZ se concretizando assim um compromisso Socioambiental.

vi. Programas Emergenciais

Estes planos têm por objetivo estabelecer as ações e os procedimentos a serem desencadeadas, em eventuais situações emergenciais de vazamentos de óleo e produtos perigosos operados na área primária ou outros cenários acidentais possíveis dentro do Porto de Itajaí, que tenham potencial para afetar a integridade física das pessoas, causarem danos ao patrimônio da empresa e/ou de terceiros, ou gerar impactos ao Meio Ambiente.

Suas elaborações visam o cumprimento dos preceitos estabelecidos na NR 29 e da Lei 9.966/00, tendo como premissa, o controle e eficácia no tratamento de eventos que desviem dos procedimentos operacionais de regime normal do Porto, de forma a propiciar as condições necessárias para o pronto atendimento às emergências e a mitigação dos danos, visando à rápida retomada das operações.

No Porto de Itajaí são desenvolvidas atividades operacionais de carga e descarga de contêiner dos navios e caminhões, armazenamento de produtos perigosos na área primária e ova e desova de contêiner.

Os cenários que são passíveis de ocasionarem vazamentos de óleo no porto são aqueles provenientes de colisão, encalhe ou naufrágio de navios, bem como vazamento de óleo durante as operações de abastecimento de seus tanques no píer. Além disso, os cenários associados a operação e/ou manutenção de maquinários logísticos (empilhadeiras, guindastes, caminhões), também fazem parte da abordagem e identificação de riscos.

Para fazer frente às diversas situações emergenciais que podem ocorrer durante as operações da atividade portuária a Superintendência do Porto de Itajaí montou uma Base de Emergência Ambiental nas dependências do Porto, e terceirizou o serviço de combate das emergências ambientais.

A Superintendência do Porto de Itajaí e a APM Terminals Itajaí vêm realizando periodicamente, treinamentos, exercícios e simulados, com o objetivo de realizar situações emergenciais, visando testar os procedimentos de resposta quanto ao seu tempo, sua aplicabilidade e eficácia, servindo como exemplo prático para os atores envolvidos a fim de que os mesmos possam atuar em casos de acidentes ambientais, além de vir a cumprir as condicionantes das licenças ambientais de operação e da legislação e normas vigentes.

2.3. ESTRUTURA DO SISTEMA DE GESTÃO AMBIENTAL

2.3.1. DOCUMENTAÇÃO

A documentação do Sistema de Gestão Ambiental foi implementada com o objetivo de descrever o Sistema Gestão Ambiental e assegurar o planejamento, operação e controle eficazes dos processos associados aos impactos ambientais da empresa. Os principais documentos do SGA são:

Procedimentos Internos:

- Manual do Sistema de Gestão Ambiental;
- Política Integrada de Meio Ambiente, saúde e Segurança do Trabalho;
- Objetivos e Metas Ambientais;
- Documentação, Controle de Documentos e Registros;

- Comunicação;
- Levantamento de aspectos e impactos ambientais;
- Identificação e Atualização da Legislação Ambiental aplicável;
- Redução do consumo de água e energia;
- Não conformidades e ações preventivas e corretivas;
- Comunicação inicial de incidente e acionamento da Base de Emergência;
- Amostragem da água de lastro.

Procedimentos Externos:

- Abastecimento de água potável para embarcações;
- Abastecimento de combustível e retirada de resíduos líquidos de embarcações;
- Tratamento fitossanitário – Fumigação de contêiner;
- Retirada de Resíduos sólidos e líquidos “sludge” das embarcações

Outros documentos importantes:

- Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS;
- Plano de Emergência Individual – PEI;
- Plano de Controle de Emergência - PCE
- Relatórios Semestrais do Plano Básico Ambiental de Monitoramento da Área de Abrangência do Porto de Itajaí;
- Resolução nº05/2012 – Regulamenta a retirada de resíduos sólidos e líquidos das embarcações dentro do Porto de Itajaí;
- Resolução nº11/2012 – Estabelece normas para realização de manutenção, lavagem e pintura dos conveses e costados das embarcações atracadas no Porto de Itajaí ;
- Resolução nº12/2012 – Regulamenta a atividade de abastecimento de combustíveis nas embarcações atracadas no Porto de Itajaí;
- Resolução nº13/2012 – Estabelece procedimentos para a realização de tratamentos fitossanitários com fins quaternários nas áreas do Porto de Itajaí;
- Resolução nº14/2012 – Regulamenta o abastecimento de água potável nas embarcações atracadas no Porto de Itajaí;
- Resolução nº15/2012 – Regulamenta o processo de monitoramento da água de lastro nas embarcações atracadas no Porto de Itajaí.

2.3.2. POLÍTICA INTEGRADA



SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DE ITAJAÍ

Porto de Itajaí

Política Integrada de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalhador

A Superintendência do Porto de Itajaí, **AUTORIDADE PORTUÁRIA do Complexo Portuário do rio Itajaí-Açú**, documenta sua **Política Integrada de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalhador**, estabelecida pela direção, compreendida e implementada por todos os níveis e disponível ao público.

Reconhecendo a necessidade e assumindo o compromisso de manter um *Sistema de Gestão Integrado de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalhador*, buscando conduzir a fiscalização das operações de maneira a minimizar o potencial poluidor de suas atividades ao meio ambiente e os riscos aos trabalhadores, esta Política se compromete a adotar como parte das ações de gerenciamento desenvolvidas os seguintes princípios:

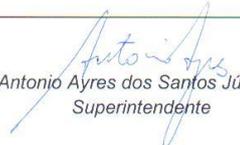
- Prevenir a poluição através da implantação de Programas de Monitoramento Ambiental da qualidade da água do rio Itajaí-Açú, na área do porto organizado, da água de lastro, sedimentos, ruídos, qualidade do ar, dragagem e do efluente final da estação de tratamento de efluentes (ETE) do Porto de Itajaí;
- Manter uma avaliação periódica do desempenho de nossos programas de monitoramento ambiental e disponibilizar os relatórios às partes interessadas;
- Utilizar racionalmente os recursos naturais nos processos operacionais, buscando, continuamente, a redução dos impactos e acidentes relacionados à movimentação de carga, fornecendo ao público tais informações;
- Manter o Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e de incentivo à minimização da geração de resíduos, combate ao desperdício e conservação dos recursos naturais e fontes de energia;
- Apoiar e participar de iniciativas públicas que contribuam para a educação ambiental e conscientização da comunidade, prevenção de doenças e acidentes operacionais;



SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DE ITAJAÍ

Porto de Itajaí

- Manter o Plano de Emergência Individual – PEI, atualizado e dimensionado para o atendimento ao derramamento de óleo e produtos químicos, assim como de sinistros relacionados aos riscos existentes na atividade, disponibilizando estas informações à comunidade e trabalhadores potencialmente sujeitos aos riscos;
- Promover a prevenção dos riscos operacionais aos trabalhadores portuários;
- Promover palestras que incentivem hábitos alimentares saudáveis e, a prevenção de doenças, como DST/HIV/ AIDS;
- Manter o Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional para a realização de exames médicos periódicos, estudos epidemiológicos de prevenção, diante dos riscos ambientais a que os funcionários se submetem quando em atividades laborativas;
- Manter o Ambulatório para o atendimento emergencial dos servidores desta Superintendência e de seus usuários;
- Manter um canal de comunicação com a comunidade e partes interessadas no processo operacional da atividade;
- Promover a melhoria contínua de nossa política, programas e práticas levando em consideração o cumprimento dos objetivos e metas estabelecidas e o atendimento às legislações ambientais e de segurança do trabalho vigentes;
- Divulgar esta *Política Integrada de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalhador* e fornecer treinamento para a conscientização e capacitação dos colaboradores, bem como para aqueles que atuam em nome desta Superintendência.



Antonio Ayres dos Santos Júnior
Superintendente

2.3.3. OBJETIVOS E METAS

A cada novo processo de definição de objetivos deve-se garantir que esse objetivo esteja de acordo com a Política Integrada do Porto de Itajaí. Outro parâmetro a ser analisado é a matriz de priorização de impactos, aquelas alterações que a matriz aponta como mais significativas devem ser alvo dos primeiros objetivos, assim que esses forem atingidos, outros impactos salientados pela matriz poderão ser incorporados aos objetivos.

Assim que esses objetivos são estabelecidos, eles são comunicados para toda a organização por meio de um e-mail coletivo, assim como um resultado do acompanhamento de cada objetivo deve ser divulgado para todos a cada trimestre.

As metas decorrerão dos objetivos definidos, elas devem apresentar um valor quantificável e verificável, um prazo, um responsável e um processo/setor/unidade definido como escopo.

No momento em que a cúpula de administração reunir-se para definir os objetivos, ali também deverão ser estabelecidas suas metas, que garantirão ser alcançados os objetivos.

Quando concluir-se o processo de elaboração as metas devem ser comunicadas para toda a organização por meio de um e-mail coletivo, assim como um resultado do acompanhamento de cada uma ser divulgado para todos a cada trimestre.

Para essa organização coube a definição dos seguintes objetivos e metas:

1. PROGRAMA DE INSPEÇÃO VEICULAR	
OBJETIVO	Fiscalizar o nível das emissões de ruído, material particulado e gases gerados no Porto de Itajaí.
METAS	<ol style="list-style-type: none">1. Seguir a fiscalizar quinzenalmente a emissão de ruído e a qualidade do ar dentro da área portuária e na área de do Porto de Itajaí;2. Realizar bianualmente o programa de inspeção da emissão de gases e material particulado em uma amostra de 20 veículos de carga e equipamentos operacionais do Porto de Itajaí;3. Reformular o <i>checklist</i>, dar treinamento sobre o preenchimento e a importância do mesmo, e prosseguir aplicando mensalmente o <i>checklist</i> de avaliação do estado conservacional em uma amostra de 10 veículos de carga que operam no Porto de Itajaí.

2. PROGRAMA DE OBRAS DE MELHORIA EM INFRAESTRUTURA

OBJETIVO

Melhorar a impermeabilização do piso da área portuária.

METAS

Reduzir em 90% a contaminação da água pelo escoamento superficial e de acidentes com veículos de carga e empilhadeiras devido à falta de manutenção do piso até novembro/2012.

3. PROGRAMA DE CONTROLE DE VAZAMENTO DE ÓLEO E PRODUTOS PERIGOSOS

OBJETIVO

Reduzir os riscos de vazamentos de óleo e produtos perigosos.

METAS

- Realizar dois simulados anualmente para o treinamento dos funcionários envolvidos em situações que ofereçam riscos de vazamento de óleo e produtos perigosos.
- Propor que o operador reduza o número de atendimentos para 90 atendimentos/ano

4. PROGRAMA DE MONITORAMENTO DA ÁGUA DE LASTRO

OBJETIVO

Evitar a introdução de espécies exóticas e a alteração da qualidade da água devido ao deslastre.

METAS

Realizar coletas de amostras da água de lastro de, no mínimo, um navio por mês.

5. PROGRAMA DE GERENCIAMENTO DE RESÍDUOS

OBJETIVO

Reduzir, separar e destinar corretamente os resíduos sólidos gerados.

METAS

- Reduzir em 7% a geração de resíduos sólidos na área do Porto de Itajaí até março de 2012.
- Reduzir em 10% as ocorrências de irregularidades no manuseio e armazenamentos dos resíduos sólidos até dezembro de 2011.
- Atualizar e Revisar o PGRS;
- Exigir da empresa responsável pela limpeza e recolhimento dos resíduos, que esses sejam feitos nos padrões definidos no contrato.

6. PROGRAMA DE PROMOÇÃO DA QUALIDADE DE VIDA

OBJETIVO

Promover a adoção de hábitos saudáveis a fim de melhorar a qualidade de vida dos trabalhadores portuários.

METAS

- Vacinar 90% dos funcionários ainda não vacinados;
- Realizar testes de glicemia capilar em 90% dos funcionários;
- Realizar medição de pressão arterial em 90% dos funcionários;
- Realizar o acompanhamento de 90% dos funcionários portadores de diabetes e hipertensos;
- Realizar exames periódicos em 100% dos trabalhadores portuários com idade acima de 45 anos uma vez ao ano, e em 100% dos trabalhadores portuários com idade entre 18 a 45 anos a cada dois anos.

7. PROGRAMA PORTO SAUDÁVEL

OBJETIVO

Identificar os trabalhadores portadores do vírus do HIV, Sífilis e Hepatite B e C, e reduzir os índices de DST/AIDS entre os trabalhadores portuários.

METAS

- Realização de 10 exames de HIV, Sífilis e Hepatite B e C por mês;
- Realização de palestras para conscientização sobre as formas de transmissão e sintomas de DST e AIDS e distribuição de materiais, no Dia Mundial Contra a AIDS (1º de dezembro).

8. PROGRAMA DE REDUÇÃO DO CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA

OBJETIVO

Reduzir, e otimizar o consumo de energia elétrica dentro das instalações administrativas e na área primária.

METAS

- Reduzir 5% do consumo de 2011;
- Inserir em todos os treinamentos e palestras dadas, a conscientização do uso de energia elétrica.

9. PROGRAMA DE REDUÇÃO DO CONSUMO DE ÁGUA

OBJETIVO

Reduzir, e otimizar o consumo de água dentro das instalações administrativas e na área primária.

METAS

- Reduzir 5% do consumo em 2011;
- Inserir em todos os treinamentos e palestras dadas, a conscientização do uso da água.

2.3.4. ESTRUTURA E RESPONSABILIDADES

A seguir, as funções com relação ao Sistema de Gestão Ambiental Integrada da organização são detalhadas:

Representante da Alta Administração na implantação do SGA: Superintendente

Dentre seus papéis se encontram:

- Assegurar a melhoria contínua do SGA nos casos em que a Organização não possa decidir por si só;
- Estar informado da implantação do SGA em todas as unidades da organização;
- Representar a Alta Administração da Organização em assuntos relacionados ao SGA;
- Determinar os recursos necessários para a manutenção e melhoria do SGA implantado;
- Aprovar procedimentos, instruções e outras documentações referentes ao SGA, salvo aquelas em que responsabilidades específicas forem atribuídas;
- Deliberar sobre as informações trazidas pelo coordenador, estabelecer objetivos, metas e programas de gestão que estejam de acordo com a sua política ambiental, natureza e escala da empresa;
- Aprovar os resultados do levantamento de aspectos ambientais significativos da organização;
- Aprovar a verificação de cumprimento da legislação aplicável às atividades da Organização;
- Aprovar o controle de ações (corretivas e preventivas) propostas.

Gerência do Meio Ambiente

É o departamento na Organização responsável pelos assuntos referentes ao meio ambiente, sendo o gerente de meio ambiente o coordenador do SGA e coordenador do plano de emergência.

É responsável por:

- Atuar como departamento assessor da Alta Administração referente aos assuntos ambientais;

- Identificar, registrar e atualizar a Legislação Ambiental aplicável às atividades desenvolvidas na Organização;
- Desenvolver atividades relacionadas à Educação Ambiental, buscando a conscientização dos funcionários no tocante ao tema meio ambiente;
- Promover a comunicação, tanto internamente, como externamente, das atividades no tocante “meio ambiente”;
- Assessorar a elaboração dos documentos referente à implantação do SGA na Organização;
- Disponibilizar os recursos necessários para a administração do SGA;
- Realizar a gestão dos resíduos pelas atividades da Organização.
- Analisar as causas de não-conformidades, registrar os resultados dessa análise e, propor ações corretivas e preventivas;
- Elaborar programas para a minimização de geração de efluentes nas atividades desenvolvidas pela organização.

Coordenador de Emergências

O coordenador de emergências é representado pelo gerente de meio ambiente da organização.

Sua responsabilidade é gerenciar todas as ações a serem tomadas em caso da ocorrência de alguma emergência, por isso deve manter-se sempre em condições de acionamento (com os telefones ligados, e em condições de receberem chamadas), atender às chamadas sempre. Caso encontre-se indisponível, designar o subcoordenador de emergências que poderá responder como coordenador. É de sua responsabilidade ainda: acionar a brigada de incêndio; comunicar aos órgãos pertinentes à ocorrência do acidente, acionar a base de emergência, para dar início ao atendimento a um sinistro.

2.4. PLANEJAMENTO AMBIENTAL

Além dos projetos de grande porte desenvolvidos por esta Superintendência, que envolvem reformas, melhorias de infraestruturas, construções, adequações de documentos, também destacáveis as ações realizadas periodicamente. Essas tem um cunho de internalização contínua dos conceitos ambientais nos colaboradores e comunidade portuária.

São atividades integrantes do calendário da Gerência de Meio Ambiente:

- Comemoração do Dia da Água – evento: Juntos Pelo Rio.
- Coletas mensais, trimestrais e quinzenais dos monitoramentos ambientais.
- Análises mensais da qualidade da água potável ofertada.
- Manutenções mensais de instalações de combate a emergência.
- Treinamentos e capacitações aos colaboradores.
- Semana do Meio Ambiente do Complexo Portuário.
- Reuniões do Plano de Área e Plano de Ajuda Mútua.
- Realização da Semana Interna de Prevenção de Acidentes – SIPAT.
- Recebimento de escolas do Projeto Escola no Porto.
- Dois simulados de emergência.
- Palestras de saúde, e prevenção de DST's.
- Dedetização, desratização e descupinização mensais.
- Revisões periódicas dos documentos do SGA.

3. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

3.1. ECOSISTEMA DA ÁREA DE ENTRONO

Os estuários são corpos de água costeiros com uma livre conexão com o mar aberto, dentro dos quais ocorre a diluição da água do mar pela água doce proveniente da drenagem continental (CAMERON & PRITCHARD, 1963). Esses ecossistemas têm sua dinâmica associada à morfologia, efeitos de ondas, marés e descarga fluvial, onde diferentes organismos se adaptam as variações dos padrões de salinidade. O estuário do rio Itajaí se enquadra no tipo altamente estratificado, com água fluvial escoando pela superfície sobre água marinha próxima ao fundo, formando uma estrutura chamada de cunha salina (ZALESKI & SCHETTINI, 2003).

As espécies que habitam estuários, como o do rio Itajaí, geralmente usam o esse ambiente apenas em uma fase de suas vidas, a qual pode estar associada ao ciclo reprodutivo (sazonais) ou a atividade de alimentação (sazonais ou diárias). Também existem aquelas espécies que vivem permanentemente do ecossistema estuarino, ou seja, tem todo seu ciclo de vida neste habitat. Em qualquer um dos casos, peixes e crustáceos são importantes componentes destes ecossistemas, não apenas pelo seu papel ecológico, mas também considerando aspectos recreacionais e econômicos (pesca).

Variações na abundância e biomassa das espécies que compõem a ictiofauna e carcinofauna nos estuários podem ser indicadores de modificações no meio ambiente,

e assim, servirem como sensores dos impactos provocados pelas atividades antropogênicas neste ecossistema aquático.

O estuário do rio Itajaí localiza-se em uma área estratégica no estado de Santa Catarina e na região sul do Brasil, desaguando no oceano atlântico em 26° 54,7' Sul e 48° 38,1' Oeste. Neste sistema, especialmente em seu baixo estuário, estão instalados uma série de empreendimentos intimamente vinculados à vocação náutica, especialmente construção naval, indústrias de captura e beneficiamento de pescado, e terminais portuários. Além disso, é nessa área que está localizado o porto organizado de Itajaí, o mais importante de Santa Catarina e o segundo maior terminal brasileiro em movimentação de contêineres.

3.2. GESTÃO AMBIENTAL – CUSTO, CAPACITAÇÃO, BASE DE DADOS

3.2.1. CAPACITAÇÃO

Para a evolução do Sistema de Gestão Ambiental portuário é necessário dois vieses de atualização, um é a renovação contínua de capacitação do gestor, e o outro é a capacitação dos funcionários envolvidos em atividades de relevante atuação no gerenciamento de impactos.

O gestor é incentivado em participação de cursos e seminários que envolvam questões do assunto, além de vaga preferencial nos cursos oferecidos pelo Porto de Itajaí com colaboração da FEMAR, dentro do Centro de Treinamento e Integração Portuária.

Já para os funcionários as capacitações acontecem mensalmente, o contrato firmado com a Base de Emergências do Porto de Itajaí prevê a realização de no mínimo quatro treinamentos teóricos e mais quatro práticos com os seus colaboradores, além da execução de no mínimo dois exercícios de simulados práticos no ano.

Sempre que há a mudança ou criação, de novos procedimentos ou instruções de trabalho do sistema de gestão, necessariamente são realizados treinamentos com os funcionários diretamente afetados por essas novas colocações.

3.2.2. BASE DE DADOS

O Porto de Itajaí armazena seus dados de monitoramento desde 2005, criando assim um banco de dados.

3.2.3. ORÇAMENTO AMBIENTAL

Anualmente a Gerência de Meio Ambiente realiza sua previsão de custos para o ano, através da inserção de informações na tabela orçamentária (Tabela 1). Essa ferramenta é dividida em três categorias: Meio Ambiente, Segurança do Trabalho e Saúde, as quais são as áreas de atuação deste setor.

Cada categoria conta com subdivisões que caracterizam as atividades desenvolvidas as respectivas áreas, indicando qual é o serviço prestado, a empresa prestadora, sua situação cadastral, sua periodicidade de pagamento, e o valor anual total da atividade. Resultando assim em uma previsão anual de gastos da gerência, normalmente esse valor gira em torno de R\$ 1.400.000,00/ano.

TABELA 1. TABELA DE PREVISÃO ORÇAMENTÁRIA DA GERÊNCIA DE MEIO AMBIENTE

Setor	Modalidade	Serviço prestado	Empresas	Situação	Periodicidade do pagamento	Valor Total Anual (R\$)
Meio Ambiente	Contratos Regulares					
	Obras					
	Eventos					
	Outros					
	Manutenção					
Segurança do Trabalho	EPI					
	PPRA e LTCA					
	Eventos					
Saúde	Manutenção					
	Manutenção do ambulatório					
	Campanha de Vacinação contra a Gripe					
	Exames					
Total						

3.3. LICENÇAS AMBIENTAIS

O Porto de Itajaí possui licença de operação desde 2005, atualmente a licença que está válida é a LAO 64/16/2011-FATMA. Nela estão contempladas todas as atividades operacionais do Porto, englobando todas as suas áreas desde a área primária, retroárea, prédios administrativos, e píer de passageiros, dolphins de amarração e sistema de sinalização náutica.

São destacadas como condicionantes as seguintes práticas:

- Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos- PGRS;
- Treinamentos de capacitação em situações emergenciais;
- Treinamento de motoristas com movimentação de cargas perigosas;
- Programa de DST/ HIV/ AIDS;
- Base de Emergência;
- Fiscalizar emissões atmosféricas;
- Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRA;
- Plano de Emergência Individual – PEI;
- Plano de Contingências;
- Programas de Monitoramentos Ambientais.

Outras licenças relevantes para a atividade portuária são:

- LAI nº3541/2012 – FATMA: licencia o realinhamento dos berços 2 e 4;
- LAP nº6366/2011 – FATMA: licencia o alinhamento dos berços;
- LAO nº30/2012 – FAMAI: licencia a operação do trapiche do Centro Comercial Portuário;
- LAP nº10213/2011 – FATMA: licencia a implantação e operação do Complexo Náutico e Ambiental de Itajaí.
- LAO nº225/2013 – FATMA: licencia a dragagem de manutenção do canal de acesso ao Porto de Itajaí.

3.4. GERENCIAMENTO DE RISCO, CONTROLE DA POLUIÇÃO DO AR

3.4.1. GERENCIAMENTO DE RISCO

Para o gerenciamento de riscos os principais planos adotados pela Superintendência do Porto de Itajaí, são o Plano de Controle a Emergência – PCE e o Plano de Emergência Individual – PEI. Além de coordenar a elaboração e implantação do Plano

de Ajuda Mútua – PAM e do Plano de Área, ambos abrangem o Complexo Portuário por inteiro.

O PCE foi elaborado conjuntamente entre o Porto de Itajaí, Órgão Gestor de Mão-de-Obra – OGMO e APM Terminals, o qual estabelece as diretrizes necessárias para atuação sobre eventos emergenciais que possam ocorrer a partir das operações realizadas durante o desenvolvimento das atividades portuárias no Porto de Itajaí, no município de Itajaí – SC, o qual é operado pela APM Terminals.

Sua elaboração visa o cumprimento dos preceitos estabelecidos na NR 29, tendo como premissa, o controle e eficácia no tratamento de eventos que desviem dos procedimentos operacionais de regime normal do Porto, de forma a propiciar as condições necessárias para o pronto atendimento às emergências e a mitigação dos danos, visando à rápida retomada das operações.

O PEI é contemplado na Lei 9.966/00, que dispõe sobre a Prevenção de Incidentes de Poluição por Óleo que possam ocorrer a partir das operações realizadas durante as operações da atividade portuária no Porto de Itajaí, no município de Itajaí SC, o qual é operado desde o ano 2001, por um arrendatário particular.

O Plano tem por objetivo estabelecer as ações e os procedimentos a serem desencadeadas, em eventuais situações emergenciais de vazamentos de óleo e produtos perigosos operados na área primária do Porto de Itajaí, que tenham potencial para afetar a integridade física das pessoas, causar danos ao patrimônio da empresa e/ou de terceiros, ou gerar impactos ao Meio Ambiente.

Este Plano foi elaborado observando o conteúdo da Resolução CONAMA Nº 398/08. Assim, os procedimentos previstos no presente Plano foram estabelecidos com base nas hipóteses e cenários acidentais identificados no Porto de Itajaí, contemplando, portanto, situações de emergência relacionadas com eventuais vazamentos ou derramamentos de produtos perigosos e óleo na área portuária.

O Plano de Ajuda Mútua tem por finalidade a atuação, de forma conjunta ou parcial, de seus integrantes, na resposta às emergências nas instalações das empresas participantes e/ou nas respectivas áreas de responsabilidade, mediante a utilização de recursos humanos e materiais de cada empresa ou instituição integrante, colocados à disposição do plano, sob a coordenação do integrante atingido pela emergência e do Coordenador Operacional ou das autoridades competentes especialmente designadas para tal.

Esse documento visa, ainda, o estabelecimento e a manutenção do constante relacionamento entre os integrantes com as autoridades federais, estaduais e municipais responsáveis pela resposta às emergências, seja através das reuniões periódicas convocadas pelo Coordenador Administrativo, seja por meio dos exercícios/simulados programados.

O Porto possui ainda uma Base de Emergência própria, operada pela Ecosorb Tecnologia Ambiental S.A. empresa especializada para atuar na mitigação e controle de derramamentos e vazamentos de óleo e produtos perigosos, incêndios/explosão, sinistros e outros incidentes ambientais. A Superintendência do Porto realiza 2 (dois) simulados por ano, visando a maior qualificação em caso de algum deste ocorridos.

A área Segregada do Porto de Itajaí é a única área ambientalmente correta para armazenamento de produtos químicos e cargas perigosas do Sul do Brasil, possui um sistema de prevenção de incêndio e diques de contenção que impedem que as substâncias nocivas armazenadas e ou óleo contaminem o rio.

3.4.2. CONTROLE DA POLUIÇÃO DO AR

O monitoramento da qualidade do ar realizado pela Universidade do Vale do Itajaí através do Convênio nº025/2012 firmado com a Superintendência do Porto de Itajaí, objetiva analisar a qualidade do ar na área de influência do Porto de Itajaí relativo ao tráfego de equipamentos e máquinas da atividade e caminhões de contêineres. Estes dados são utilizados para avaliar, caso existente, o impacto que o empreendimento possa gerar sobre a qualidade do ar nas proximidades, visto que o mesmo está localizado em área urbana.

Para o estudo de monitoramento da qualidade do ar, o interesse recai mais especificamente sobre as emissões automotivas (incluindo as de navios). Assim, as emissões de gases provocadas pelo setor dos transportes têm uma particular importância devido à sua rápida taxa de crescimento. As principais emissões causadas pelo tráfego motorizado são de óxidos de nitrogênio e enxofre (NOx e SO₂), hidrocarbonetos (HC) e monóxido de carbono (CO), como também material particulado fuliginoso.

As amostragens de ar para a realização das análises dos gases são realizadas em três (03) pontos distribuídos na área de influência do empreendimento, sendo: (i) no Gate 1 (26°54'06.09"S; 48°39'54.21"O); (ii) no Gate 2 (26°54'11.72"S; 48°39'45.70"O);

(iii) na região urbana de Itajaí sem muita circulação automotiva (26°54'54.41"S; 48°39'56.58"O).

As amostras são obtidas com um amostrador de gás e poeira, conforme adaptação das metodologias da ABNT. Para cada momento amostral buscam-se dados meteorológicos contemplando os seguintes parâmetros:

- Temperatura atmosférica;
- Velocidade do vento (média e máxima);
- Direção predominante do vento;
- Umidade relativa do ar;
- Precipitação.

Os parâmetros avaliados foram: SO₂, NO₂, CO, O₃ e Partículas Inaláveis (diâmetro ≥10 µm).

3.5. PLANO DE GERENCIAMENTO DE RESÍDUOS INTEGRADO - PGRI

3.5.1. RESÍDUOS SÓLIDOS

O Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS, implantado na Superintendência do Porto de Itajaí desde o ano de 2005, e aprovado pelos órgãos da Agência de Vigilância Sanitária - ANVISA e Fundação Estadual do Meio Ambiente – FATMA tem por objetivo aspectos fundamentais como: acondicionamento, coleta, transporte e destinação final dos resíduos de uma forma ambientalmente correta, sendo os recicláveis destinados a Cooperativa COOPERFOZ se concretizando assim um compromisso Socioambiental.

A Superintendência do Porto através da Gerência do Meio Ambiente capacita periodicamente, todos os funcionários da administração da Superintendência do Porto de Itajaí e os funcionários das empresas terceirizadas contratadas para prestar serviços de limpeza, através de palestras, reuniões e distribuição de cartilhas, folder e panfletos via e-mail.

As capacitações têm por finalidade conscientizar os participantes de:

- Mudanças de atitude e de hábitos de consumo;
- Minimização da geração de resíduos;
- Combate ao desperdício;

- Incentivo à reutilização dos materiais;
- A importância da separação dos resíduos através da coleta seletiva, na geração de renda de muitas famílias através da reciclagem.

3.5.2. RESÍDUOS LÍQUIDOS

O Porto de Itajaí possui duas (02) Estações de Tratamento de Efluentes – ETE, localizadas na área primária e armazém do Porto, que recebe o efluente oriundo do pátio de serviços e armazenagem, e uma terceira ETE instalada no Píer de Passageiros Guilherme Asseburg, esta responsável por tratar o efluente oriundo do embarque e desembarque do terminal de navios Turísticos de Itajaí. De ambas as ETE's, são coletadas amostras brutas e tratadas do efluente.

As amostragens são realizadas mensalmente dos efluentes de entrada e saída das ETE's. Os parâmetros analisados atendem à Resolução Conama 430/2011 e a Lei 14.675/2009 (Código Catarinense de Meio Ambiente) e seriam:

- Potencial hidrogeniônico (pH);
- Temperatura (°C);
- Demanda biológica de oxigênio (DBO5);
- Sólidos sedimentáveis (SS);
- Fósforo total (FT);
- Óleos e graxas (OG).
-

3.6. IDENTIFICAÇÃO DE PASSIVOS

O Porto de Itajaí não possui passivos ambientais.

3.7. IDENTIFICAÇÃO DE FONTES DE POLUIÇÃO

O Porto de Itajaí está localizado na região do baixo estuário do rio Itajaí correspondendo à porção final do rio, região esta que recebe a totalidade da água que escoar ao longo da bacia hidrográfica pelos canais fluviais naturais, pelos aportes pluviais e por àquela proveniente de escoamentos de sistemas de drenagens residenciais e industriais presentes à montante do baixo estuário.

Para melhor caracterização do ambiente e para o monitoramento de variáveis indicativas da qualidade ambiental do curso d'água, é desenvolvido O Programa de Monitoramento Ambiental no Porto de Itajaí, o qual vem sendo executado pelo

CTTMar desde o ano de 2005 e no transcorrer deste período foi possível caracterizar com bastante detalhe, todos os compartimentos naturais que compõem o estuário do rio Itajaí. Embora a região de maior interesse no escopo do monitoramento ambiental tenha sido a área portuária, setores mais internos que são diretamente influenciados pelas operações do Porto de Itajaí, estiverem igualmente sob constante monitoramento por representam pontos de controle e/ou referência, a partir dos quais se avalia a dimensão do impacto em áreas potencialmente alteradas por fatores diversos.

Os parâmetros medidos envolvem aspectos biológicos, químicos, físicos e geológicos, indicadores da qualidade ambiental e, portanto, de quaisquer alterações da estrutura natural do ecossistema. Com base em estudos realizados preliminarmente, os quais objetivaram caracterizar o ecossistema da desembocadura do rio Itajaí, e nos resultados obtidos em sete anos de monitoramento ambiental deste estuário, é possível entender os mecanismos dos processos naturais estando ou não sob efeito de eventos de impacto ambiental.

Como consequência do monitoramento ambiental do estuário do rio Itajaí, muitos dos processos aí atuantes encontram-se bem conhecidos e caracterizados. Exemplificando esta afirmação, quando a região portuária, situada no baixo estuário, se encontra sob influência de uma dragagem, o conjunto de dados adquiridos permite saber como e quando ocorre o restabelecimento, ou a resiliência, dos indicadores ambientais até a condição anterior à essa atividade.

3.8. HISTÓRICO DE ACIDENTES AMBIENTAIS

Na história do Porto de Itajaí não encontra-se nenhum acidente ambiental de grande porte. Porém pequenas ocorrências são presenciadas frequentemente.

Para o atendimento dessas ocorrências está instalada em frente aos portões de entrada do porto a Base de Emergência. Essa ainda faz o registro dos sinistros atendidos, através de relatório de atendimento preenchido pelo operador logo após o atendimento da emergência.

Outra forma de registro é o formulário instituído pelos Planos de Controle de Emergência (PCE) e o de Emergência Individual (PEI), chamado Comunicação Inicial de Acidente (Figura 1). Nesse documento constam informações ressaltantes dentro do processo de atendimento a emergências, como: horário de acionamento, funcionário responsável pelo acionamento, local, e porte do acidente.

3.9. PRODUTOS PERIGOSOS MANUSEADOS

São operadas dentro do Porto de Itajaí as cargas IMO, ou seja, cargas perigosas que, por serem explosivas, gases comprimidos ou liquefeitos, inflamáveis, oxidantes, venenosas, infecciosas, radioativas, corrosivas ou poluentes, possam representar riscos aos trabalhadores e ao ambiente.

São conhecidas como IMO, pois foi a Organização Internacional Marítima (International Maritime Organization - IMO) que classificou essas cargas e deu a elas numeração e símbolos. Estas são subdivididas nas classes:

- Classe 1 – Explosivos;
- Classe 2 – Gases comprimidos, liquefeitos, dissolvidos sob pressão ou altamente refrigerados;
- Classe 3 – Líquidos Inflamáveis;
- Classe 4 – Sólidos Inflamáveis;
- Classe 5 – Substâncias Oxidantes;
- Classe 6 – Substâncias Tóxicas;
- Classe 7 – Materiais Radioativos;
- Classe 8 – Corrosivos;
- Classe 9 – Diversos.

Sendo que as classes 1,6 e7 devem permanecer o mínimo de tempo possível dentro do Porto de Itajaí, não sendo permitida sua armazenagem.

3.10. ÁREA DE SEGREGAÇÃO

A área Segregada do Porto de Itajaí é a única área ambientalmente correta para armazenamento de produtos químicos e cargas perigosas do Sul do Brasil, possui um sistema de prevenção de incêndio e diques de contenção que impedem que as substâncias nocivas armazenadas e ou óleo contaminem o rio.

Este local além de armazenar as cargas consideradas perigosas, ainda abriga a realização de operações que necessitam acompanhamento e isolamento de outras cargas por medidas de segurança, tais como: tratamento fitossanitário, ova e desova de containers.

4. DIAGNÓSTICO DE SEGURANÇA E SAÚDE OCUPACIONAL

4.1. AUTORIZAÇÃO DE FUNCIONAMENTO DE EMPRESA – AFE

A Autorização de Funcionamento de Empresa é um ato privativo do órgão competente do Ministério da Saúde, incumbido da Vigilância Sanitária dos produtos de que trata o Decreto nº 79.094/77, contendo permissão para que as empresas exerçam as atividades sob regime de Vigilância Sanitária, instituído pela Lei nº 6.360/76, mediante comprovação de requisitos técnicos e administrativos específicos.

O Porto de Itajaí conseguiu sua AFE em 2012, visando a comprovação da sua capacidade de manusear containers com produtos relativos à área de saúde, e é um dos únicos portos brasileiros a possuir esta liberação.

O Porto possui autorização para as seguintes classes de produtos:

- Alimentos;
- Cosméticos, produtos de higiene e saúde;
- Saneantes domissanitários;
- Medicamentos;
- Produtos para saúde e produtos para diagnósticos.

4.2. PROGRAMA DE PREVENÇÃO DE RISCOS AMBIENTAIS - PPRA

O Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRA possui o objetivo de avaliar as condições ambientais nos diversos setores e postos de trabalho da Superintendência do Porto de Itajaí para identificação de situações que permitam caracterizar as atividades de seus colaboradores como insalubres ou perigosas, nos termos da legislação vigente, bem como para identificar oportunidades de melhorias e propor alternativas para controle da exposição ocupacional aos agentes nocivos, onde aplicável. A elaboração deste plano é as NR's 29 e 9 do Ministério do Trabalho.

O reconhecimento dos riscos ambientais é realizado com base no acompanhamento das atividades laborais e pelos contatos efetuados com os funcionários dos setores estudados.

As avaliações qualitativas da exposição aos riscos ambientais são feitas tomando-se por base a análise simultânea e concorrente dos seguintes fatores:

- Efetiva exposição;

- Toxicidade ou nível de agressividade;
- Suposta concentração ou intensidade;
- Tempo real de exposição
- Suposta hipersensibilidade

Para definição dos reflexos relacionados à insalubridade e periculosidade, o tempo de exposição foi considerado com referência à proposta do Ministério do Trabalho, definida na Portaria de nº 3.311 de 29/11/1989.

4.3. SERVIÇO ESPECIALIZADO EM ENGENHARIA DE SEGURANÇA E EM MEDICINA DO TRABALHO

SESMT é a sigla para Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho e é uma equipe de profissionais da saúde, que ficam dentro da empresa para proteger a integridade física dos trabalhadores. O SESMT está estabelecido no artigo 162 da Consolidação das Leis do Trabalho e é regulamentado pela Norma Regulamentadora 04.

Segundo a NR4 no quadro II as empresas enquadradas em grau de risco 1, como a Superintendência do Porto de Itajaí, não há a exigência legal de possuir em seu quadro de funcionários: Técnico, Engenheiro, Auxiliar de Enfermagem, Enfermeiro ou Médico do Trabalho. Porém a instituição contrata anualmente empresas terceirizadas, devidamente qualificadas, para realização do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA, Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional - PCMSO, e o Laudo Técnico das Condições Ambientais de Trabalho – LTCAT.

A Superintendência do Porto de Itajaí ainda possui elementos desta equipe representados pela Enfermeira e Médico do Trabalho. Os quais realizam os atendimentos médicos, exames demissionais, admissionais e periódicos. Além disso, é disponibilizado para a comunidade portuária um ambulatório para quaisquer atendimentos que sejam necessários.

4.4. SERVIÇO ESPECIALIZADO EM SEGURANÇA E SAÚDE DO TRABALHO PORTUÁRIO - SESSTP

Instituído pela Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde do Trabalho Portuário – NR 29 – o SESSTP, vem desenvolvendo suas atividades no Porto de Itajaí desde 1998, sempre objetivando a conscientização, educação, qualificação e habilitação do

trabalhador portuário avulso, a antecipação de riscos, a fim de elimina-los, neutraliza-los e/ou minimiza-los e a criação de medidas de controle para os mesmos, além de participar ativamente da reformulação do perfil profissional do trabalhador.

4.5. PLANO DE CONTROLE DE EMERGÊNCIA - PCE E PLANO DE AJUDA MÚTUA - PAM

O Porto de Itajaí possui o Plano de Controle de Emergência aprovado pelos órgãos intervenientes, com a última revisão realizada em 2011.

O documento foi elaborado conjuntamente entre o Porto de Itajaí, Órgão Gestor de Mão-de-Obra – OGMO e APM Terminals, o qual estabelece as diretrizes necessárias para atuação sobre eventos emergenciais que possam ocorrer a partir das operações realizadas durante o desenvolvimento das atividades portuárias no Porto de Itajaí, no município de Itajaí – SC, o qual é operado pela APM Terminals.

Sua elaboração visa o cumprimento dos preceitos estabelecidos na NR 29, tendo como premissa, o controle e eficácia no tratamento de eventos que desviem dos procedimentos operacionais de regime normal do Porto, de forma a propiciar as condições necessárias para o pronto atendimento às emergências e a mitigação dos danos, visando à rápida retomada das operações.

O Plano tem por objetivo estabelecer as ações e os procedimentos a serem desencadeadas, em eventuais situações emergenciais na área do Porto de Itajaí, que tenham potencial para afetar a integridade física de seus colaboradores, causar danos ao patrimônio da empresa e/ou de terceiros, ou gerar impactos ao Meio Ambiente.

A união dos PCE's de todos os terminais do Complexo Portuário gera o Plano de Ajuda Mútua – PAM. Esse documento assim como o PCE visa à contenção de eventos emergenciais, porém esses eventos seriam de proporções que ultrapasse a capacidade de contenção de apenas um terminal, e necessite da colaboração e recursos dos demais.

O Plano de Ajuda Mútua – PAM está previsto nos itens 29.1.6 e 29.6.6. Norma Regulamentadora n.º 29, aprovada pela Portaria MTE n.º 53, de 17.12.1997, que dispõe sobre Segurança e Saúde no Trabalho Portuário.

De acordo com o item 29.1.6.1., o PAM será composto pela administração do porto, pelo Órgão Gestor de Mão de Obra - OGMO, pelos empregadores e demais organizações envolvidas nas áreas portuárias.

O Plano de Ajuda Mútua (PAM) é uma ação conjunta de emergência que necessita de um planejamento em grande escala, principalmente no que diz respeito à comunicação e definição das responsabilidades, de modo a garantir o pronto atendimento. A eficácia do PAM depende do nível de envolvimento das entidades externas, tais como Defesa Civil, Bombeiros, hospitais, órgãos de meio ambiente e outros, a critério da comissão organizadora, que deve estabelecer um sistema de intercomunicação direta com essas entidades.

Para alcançar mais esta exigência legal o Complexo Portuário de Itajaí realiza reuniões mensais com os representantes dos terminais e órgãos governamentais integrantes, com a finalidade de elaborar e legalizar o PAM do complexo. Neste momento já foi estipulado o regimento interno, e o Plano Operacional encontra-se em aprovação pela comissão.

5. PROPOSTA DE AÇÃO

5.1. OBJETIVOS DA AGENDA

O objetivo geral da Agenda Ambiental Local é integrar as ações do Complexo Portuário de Itajaí às atividades de desenvolvimento do município, de forma a mantê-las em conformidade com: os planejamentos municipais, com a conservação ambiental e com a aprovação da sociedade itajaiense.

São objetivos específicos deste documento:

- a. Incentivar inclusão da conservação ambiental nas atividades portuárias;
- b. Incentivar as práticas de segurança ambiental e do trabalho nas atividades portuárias;
- c. Incentivar a capacitação da comunidade portuária;
- d. Buscar inter-relacionar instituições públicas e particulares para a realização de atividades em prol do município;
- e. Possibilitar o diálogo entre instituições de atuação no Complexo Portuário.

5.2. PRIORIDADES

As ações apoiadas e correlacionadas a esta agenda devem ser condizentes com os seus objetivos, ou seja, devem possuir um âmbito de intervenção municipal, não sendo apenas restrita a ações individuais de empresas.

5.3. ESTABELECIMENTO DE AÇÕES, METAS E PRAZOS

Anualmente através do cronograma de atividades a Autoridade Portuária deve sugerir aos atores envolvidos nesta agenda ações a serem executadas no ano de atuação. Neste cronograma constarão além das atividades, a qual meta da agenda a atividade está relacionada, e seu prazo de duração.

As ações devem envolver, no mínimo:

- Eventos de cunho de educação ambiental;
- Evolução da conformidade ambiental do complexo;
- Eventos de cunho de segurança do trabalho;
- Simulados de acidentes ambientais e do trabalho;
- Divulgação unificada das ações ambientais e de segurança do trabalho complexo;
- Levantamento situacional da gestão ambiental no complexo;
- Troca de informações entre os terminais visando à evolução do complexo;
- Levantamento e proposição de obras de melhorias ao complexo.

5.4. LEVANTAMENTO DE RECURSOS

Para cada ação desenvolvida haverá um compartilhamento de custos entre os parceiros, visando a divisão dos recursos necessários para a realização do evento.

5.5. IDENTIFICAÇÃO DE OBSTÁCULOS E SUAS SOLUÇÕES

A maior dificuldade para realização destas metas é estabelecer uma comunicação contínua e a participação efetiva de representantes dos terminais do complexo, devido a incompatibilidade de horários e as inúmeras atribuições atividades a serem desenvolvidas pelos representantes das empresas.

A maneira de contornar essa situação é unificar as reuniões de esclarecimentos de ações da agenda, e definição das mesmas, com as reuniões de outras atividades que envolvam os mesmos representantes dos terminais, como é o caso das reuniões do PAM e Plano de Área.

Outra solução providenciada pela tecnologia é a comunicação via e-mail, que facilita a integração de todos sem que os mesmos precisem estar presentes no mesmo local. Quando for o caso de organização de eventos, a comissão estabelece então um cronograma de reuniões.