



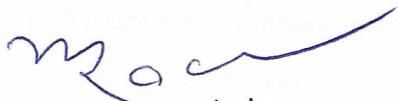
SISTEMA DE LICENCIAMENTO E FISCALIZAÇÃO AMBIENTAL

Registro de Parecer

Protocolo 164462633 Modalidade Autorização Ambiental
Finalidade ***** Área Requerida *****
Grupo Atividade Obras Diversas
Atividade Implantação de sistemas de melhorias
Atividade Específica TERMINAL URBANO CENTRAL DE PATO BRANCO
Tipo de Cadastro Ambiental Cadastro de Obras Diversas
Data Emissão Parecer 27/04/2020 Num. Docto ***** Data Validade *****
Prazo Validade Prorrogação ***** Data Atualização 27/04/2020 16:24:00
Prazo Validade ***** Data Emissão ***** Data Validade Prorrogação *****

PARECER TÉCNICO

Tipo Documento Indeferimento Ambiental Situação *****
Requerente MUNICIPIO DE PATO BRANCO
Modalidade Parecer Autorização Ambiental
Grupo Parecer Obras Diversas
Atividade Parecer Implantação de sistemas de melhorias
Atividade Específica TERMINAL URBANO CENTRAL DE PATO BRANCO
Responsável Técnico *****
Área Escritório Regional de Pato Branco
Técnico WILLIAM CÉZAR POLÔNIO MACHADO
Formação Engenheiro Químico - CREA 12.472-D



Willian C. P. Machado
CREA/PR nº 12472-D
Engenheiro Químico
ERPAB

DADOS GERAIS

Tipo do Indeferimento Recursos Naturais
Motivo do Indeferimento
modalidade de licenciamento incompatível com a atividades
estudos de estudos ambientais insuficientes
Parecer Técnico

Trata-se de uma solicitação de licença ambiental, modalidade de Autorização Ambiental, para a implantação de um terminal urbano. Anexo a este processo juntou-se plantas e o Estudo de Impacto de Vizinhança. Conforme a Resolução nº 159 de 17/12/2019, do Conselho Estadual do Meio Ambiente - CEMA do Estado do Paraná, na Seção II, Dos Atos Administrativos, menciona em seu artigo 3º, inciso VII, o seguinte:

"VIII - Autorização Ambiental-AA: autoriza a execução de obras, atividades, pesquisas e serviços de caráter temporário ou obras emergenciais, de acordo com as especificações constantes dos requerimentos, cadastros, planos, programas e/ou projetos aprovados, incluindo as medidas de controle ambiental e demais condicionantes determinadas pelo órgão ambiental competente;"

Portanto, entendo que o modelo de licenciamento solicitado não seria o adequado tendo por análise que um terminal urbano teria a sua atividade desenvolvidas ao longo do ano em caráter permanente. Desta forma, talvez a mais adequada para o porte do empreendimento e o tipo de atividade seria a Licença Ambiental Simplificada.

Ainda, o requerente apresenta como Estudo Ambiental, o Estudo de Impacto da Vizinha, que traz uma breve análise de dois temas entendidos como conectados para o empreendimento, pelos elaboradores do estudo, a poluição sonora e a emissão de gases atmosféricos. Independente da questão do modelo de licenciamento ser desconforme com a Resolução CEMA 159 de 17/12/2019, será analisado o que foi apresentado, o que poderá adiantar uma futura decisão de solicitar o modelo de licenciamento adequado.

Ainda de acordo com a mesma resolução, observando o disposto no CAPÍTULO II - DOS PROCEDIMENTOS DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL, Seção I Dos Procedimentos Administrativos, em seu artigo 27, Inciso III e IV, que descreve:

"Art. 27. No controle preventivo da poluição e/ou degradação do meio ambiente, serão considerados, simultaneamente, os impactos ambientais:

III - Na atmosfera, ocasionados por emissões gasosas;

IV - Sonoros, acarretados por níveis de ruídos incompatíveis com o tipo de ocupações destinadas às vizinhanças;"
Salvo melhor juízo, deveria ser apresentado o Estudo do Impacto Ambiental da proposta de instalação do terminal urbano.

DA ANÁLISE DOS ESTUDOS

1- Da Legislação Municipal, Lei do PSIU - Programa do Silêncio Urbano

A Lei nº 3.422 de 05/08/2010, que dispõe sobre ruídos urbanos, proteção do bem estar e do sossego público, e seu modelo de gestão, e denomina de Programa de Silêncio Urbano, menciona em seu artigo 2, Inciso XII - ZONA SENSÍVEL À RUÍDO OU ZONA DE SILÊNCIO, definida como aquela que, para atingir os seus propósitos, necessita que seja assegurado um silêncio excepcional. Define-se como Zona de Silêncio a faixa denominada pelo raio de 200 (duzentos) metros de distância de hospitais, escolas, bibliotecas públicas, hotéis, postos de saúde ou similares. Ainda, menciona o Inciso XVI - DISTÚRBIOS SONOROS E DISTÚRBO POR VIBRAÇÕES definida como qualquer ruído ou vibrações que:

- a- Ponha em perigo ou prejudique a saúde, o sossego e o bem estar;
- b- Cause danos de qualquer natureza às propriedades públicas ou privadas;
- c- Possa ser considerada incômodo;
- d- Ultrapasse níveis fixados em lei.

Menciona em seu artigo 3, para a aplicação desta lei, os seguintes períodos descritos nos Incisos I, II e III, respectivamente; diurno (das 7h01 às 19), vespertino (das 19h01 às 22h) e noturno (22h01 às 7H).

Ainda, deve ser observado o que foi redigido em seu artigo 5, que menciona em seu parágrafo terceiro que, quando a propriedade que sofre o incômodo tratar-se de escola, creche, biblioteca pública, hospital, ambulatório, casa de saúde ou similar com leitos de internamento, hotel ou similar, devem ser atendidos os limites estabelecidos para a ZRI - Zona Residencial I, independentemente da zona de uso e deve ser observado o raio de 200 (duzentos) metros de distância, definida como zona de silêncio.

Remete aos limites do Zoneamento apensado como Anexo I, Níveis de Pressão Sonora Máximo, bem como ao Anexo III a classificação com relação às infrações.

Esta lei foi regulamentada pelo Decreto nº 8.255, de 24/01/2018, e modificada pela Lei nº 5.324 de 22/04/2019. Cumpre ainda dizer, que, os ordenamentos administrativo-jurídicos, sobre a matéria, remete a necessidade de apresentar o Estudo de Impacto Ambiental junto com o Estudo de Impacto da Vizinhança, o que não foi atendido. Mesmo assim, e com o intuito de acelerar a análise procedeu-se a avaliação do que foi apresentado.

2- Aspectos Locacionais

A área onde pretende-se implantar o Terminal Urbano, situada na quadra 1227, lote 01, segundo a Lei Complementar nº 46/2011 como AESA - Área Especial Sócio Ambiental, que era caracterizada como áreas destinadas a atividade de lazer, como parques e praças, onde somente poderiam ser instalados equipamentos de mobiliário, vedada a edificação pública ou privada. Entretanto, na data de 28/11/2019, mediante um procedimento administrativo realizado em uma reunião do COPLAN foi extinta, passando a ser caracterizada como uma área de ZCC - Zona Central Consolidada.

A ocupação da área, até o presente momento vem sendo utilizada como uma área de lazer para a população do entorno. Trata-se de uma área bem adensada, com característica de verticalização, sendo caracterizada por estabelecimentos comerciais e residências, atividades médicas, dois hospitais e hotéis. A área é plana e artificializada, dotadas dos instrumentos públicos para o atendimento da população.

Entretanto, observando o raio de 200 (duzentos) metros estabelecidos conforme a Lei PSIU, encontra-se neste, consultórios médicos, dois hospitais, Policlínica e Teresa Mussi, três hotéis, Regente, Luz e San Pietro, e a Igreja Matriz São Pedro Apóstolo.

3- Da Avaliação da Poluição Sonora

O estudo apresentado sobre a Poluição Sonora, citada às folhas 213, menciona como citação de mérito, a Norma Europeia nº 2002/49/CE relativa a gestão e avaliação de ruído ambiente, e a norma brasileira NBR-10151:1999 - Avaliação do ruído em áreas habitáveis, visando o conforto da comunidade, e define como ADA - Área Diretamente Afetada, como área mista, com vocação comercial e administrativa, cujo valores aceitáveis seria de uma grandeza de 60 dB para o período diurno e de 55 dB para o período noturno. Apresenta como conclusão que a situação na área a ser construído o terminal, já se encontra acima dos níveis de ruído, principalmente nas ruas do entorno do terminal urbano, com relação a NBR15:151, a qual estipula um máximo de 60 dB para regiões mistas com vocação comercial e administrativa. Afirma ainda que, nestas vias no entorno do terminal urbano, que o nível de ruído seja incrementado, podendo a atingir um nível de 79 dB na Rua Araribóia, valor este considerado o máximo pela NBR 10.151, fato este que prejudica a saúde da população existente na área. Informa ainda, que nas outras vias, o impacto será baixo ou então, a geração de nenhum impacto para a área.

A primeira questão a ser ponderada seria que a Lei PSIU, considerando o raio de 200 (duzentos) metros, e ainda pela as atividades existentes neste raio, remete à classificação de área estritamente residencial urbana ou de hospitais e escolas, o que, pela Tabela 59 -Nível de critério de avaliação NCA para ambiente externos, da NBR10:151(2000), apresentado nos estudos, para um valor de 50 db (A) período diurno e 45 dB(A) para o período noturno. O estudo não menciona se foi aferido o ruído do fundo da região, sons emitidos durante o período de observação, que não aquele objeto da medição, nem o ruído de maior intensidade, relativo a tração do veículo, bem como se poderia ocorrer a potencialização da sinergia ou antagonismo dos ruídos existentes. Questão ainda da

propagação do som, qual seria a direção preferencial e se os obstáculos existentes poderiam absorver estes ruídos ou reverbar, ou refletir enfim. Acredito que o nível de ruído utilizado no estudo seja relacionado aos ruídos dos motores de combustão dos veículos de transporte urbano.

Por outro lado, a Lei PSIU apresenta no Anexo I valor de 55 d(B) para o período diurno, 50 dB(A) para o vespertino e 45 dB(A) para o noturno, o que conduz para uma convergência com os valores estabelecidos com o Quadro 59 da NBR 10:151.

MACHADO, A. (2003) apresenta dados de ruído de tráfego na faixa de 57 a 82 dB(A). SILVEIRA, R. C., 2008, estudando os possíveis impactos ambientais de ruído de tráfego nos terminais coletivos da cidade de Fortaleza, Estado do Ceará, ponderou que o ruído de tráfego observado ficou em 80 dB(A), o que corresponderia a uma pressão sonora de 200.000 μ Pa, conforme SCHERER, 2005, citado por no autor acima referenciado. Por outro lado a Organização Mundial da Saúde - OMS considera o limite de ruído até 50 dB(A) em relação à manifestação para a alteração da saúde, e ruídos acima de 65 d(A) tendem a potencializar efeitos com desequilíbrio bioquímico, podendo elevar o nível de infarto e derrame cerebral, a PAIR (perda auditiva induzida por ruído, distúrbio do sono, ansiedade, tensão, insônia, irritabilidade, aumento da pressão sanguínea, redução da concentração, entre outros tipos de sinergia.

Com relação a questão de propriedade, com certeza gerará a uma desvalorização destes em relação ao incômodo presente. O estudo também não apresenta alguma medida de mitigação , em função de considerar que a situação antes da instalação do empreendimento já esta fora dos parâmetros da legislação de ruídos, e que com a instalação será potencializado, segundo o estudo, com um incremento de pelo menos 5 dB(A), e assim, fica assim, a população com os possíveis prejuízos a serem potencializados na saúde, embora respeitando a condição orgânica individualizada de cada pessoa. Portanto, aqui fica claro a necessidade de se ter ponderado o Estudo de Impacto Ambiental conforme determina os ordenamentos administrativos.

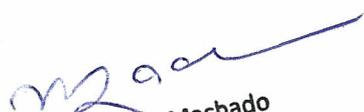
A geração do incomodo pelo nível de ruído tem custos. Por exemplo, na Europa, cidade de Neuchatel, na Suíça de 3,95 euros por dB por domicílio ano, no Reino Unido 33 euros por domicílio, Noruega 1.250 euros por pessoa "altamente aborrecida" pelo ruído, assumindo que o aumento de 1 dB gera 2% do aumento do aborrecimento de uma pessoa. Desta forma, tanto o estudo como esta análise confirma que o empreendimento seria prejudicial às pessoas envolvidas, e ainda, que em função de que a área do terminal é pequena, poderia potencializar maior a intensidade do nível de ruído.

4- Da Avaliação da Emissão de Gases

Com relação a apresentação do estudo de emissões de gases foi aplicado uma metodologia onde chegou-se à conclusão de que não ocorreria alteração nas concentrações de gases e particulados em função de que para cada ônibus ocorreria a redução de circulação de 250 automóveis. Apresenta ainda a proposta do monitoramento dos motores de combustão dos veículos e substituição das peças regularmente. Manifesta ainda como medidas mitigadoras, a substituição dos ônibus por elétricos ou híbridos visando as emissões atmosféricas. Não foi apresentado nenhum estudo do entorno, nem estudo de modelos de dispersão doas emissões poluentes, analisado a possível existência de problemas de circulação das emissões quando da inversão atmosférica, se existe canalização preferencial, qual o efeito da verticalização com relação à concentração dos gases. O IAT tem recebido várias reclamações nesta área das emissões de fontes pontuais em função da dificuldade da dispersão destes, em determinadas épocas do ano, e que vem trabalhando junto às fontes para a substituição da matriz energética. Tem-se também, a ciência que estas emissões tem potencial para interagir com a saúde das pessoas do entorno, seja residências ou estabelecimentos de comércio e serviços, alguns inclusive cancerígenos, evidentemente obedecendo o tempo de exposição. Agora se vai ocorrer a concentração de veículos transportadores em um local aonde não existia, não tem como afirmar se não vai ocorrer o aumento.

IMÓVEL

Denominação


Willian C. P. Machado
CREA/PR n° 12472-D
Engenheiro Químico
ERPAB