



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável
Superintendência Regional de Regularização Ambiental Central Metropolitana

PARECER UNICO nº 0027/2012
Indexado ao(s) Processo(s)

PROTOCOLO Nº 0111484/2012

Licenciamento Ambiental Nº: 29091/2011/001/2012	Licença Prévia concomitante com Licença de Instalação LP+LI	Validade: 2 anos
Outorga : Não aplica		
APEF: Não há		
Reserva legal: Não se aplica		

Empreendimento: **MGE Equipamentos e Serviços Ferroviários Ltda**
CNPJ: **67.151.258/0005-93** | Município: **Sete Lagoas/MG**

Unidade de Conservação: **Não Há**
Bacia Hidrográfica: **Rio São Francisco** Sub Bacia: **Rio das Velhas**

Atividades objeto do licenciamento:		
Código DN 74/04 B-09-02-4	Descrição Construção, montagem e reparação de veículos ferroviários	Classe 3

Medidas mitigadoras: X SIM NAO	Medidas compensatórias: SIM X NAO
Condicionantes: SIM	Automonitoramento: SIM X NAO

Responsável Legal pelo empreendimento: Carlos Alberto Alves Roso	Registro de classe
Responsável Técnico pelos Estudos Técnicos Apresentados Ativo Ambiental Projetos Sustentáveis Ltda Engº Leandro Márcio Duarte Maciel	Registro de classe 126.866/D

Relatório de vistoria/auto de fiscalização: **78812/2012** DATA: **27/01/2012**

Equipe Interdisciplinar:	Registro de classe	Assinatura
Laércio Capanema Marques	MASP 1.148.544-8	
Adriane Penna	MASP 1.043.721-8	
Leandro Cosme Oliveira Couto	MA 83.160-4	

De acordo	Diretoria Técnica	MASP	Assinatura
	Isabel Cristina R. C. Meneses	1.043.798-6	
	Diretor Contr.Processual	MASP	Assinatura
	Diego Koiti de Brito Fugiwara	1.145.849-4	



1. HISTÓRICO

As atividades operacionais na área se deram, no início na década de 90, pela empresa Ferrovia Centro Atlântica S/A (FCA), no momento em que a oficina foi transferida do centro da cidade de Sete lagoas para o bairro Cidade de Deus, sendo denominada Unidade Operacional e de Apoio de Sete Lagoas/MG.

Do seu início de funcionamento até meados de 1996, havia no local: galpão de reparos de vagão, galpão de fundição, carpintaria, galpão de retífica, galpão oficina da COOFERSETE (Cooperativa dos Ferroviários de Sete Lagoas) e galpão para escritório e almoxarifado da COOFERSETE.

Além dos galpões, a área da FCA em Sete Lagoas/MG possuía refeitório, escritórios, vestiário, subestação e portaria.

A COOFERSETE funcionou na área por aproximadamente 18 meses e a área foi desativada pela FCA em agosto de 1996. Em fevereiro de 1997 foi reativado somente o galpão de reparos. A partir de novembro de 1998, tais atividades de reparo em vagões passaram a ser realizadas por empresas terceirizadas pela FCA.

Entre 2006 a setembro de 2008 todas as atividades da unidade de Sete Lagoas foram interrompidas. Contudo, em julho de 2009, retomou o funcionamento como unidade de pequenos reparos e recuperação de vagões.

Atualmente esta unidade encontra-se fora de operação encontrando-se na área vagões danificados, os quais estão sendo retirados da planta pela FCA.

Diante do crescimento econômico do país, e a necessidade de modernização e aumento da frota ferroviária brasileira, a empresa MGE Equipamentos e Serviços Ltda, por comodato, com validade de 163 meses a partir de 12 de julho de 2011, propôs a recuperação da antiga estrutura já existente da Ferrovia Centro Atlântica - FCA, de forma a torná-la adequada à implantação de linha de montagem de locomotivas diesel elétricas – modelo EMD 70.

2. INTRODUÇÃO

Há mais de 80 anos a Caterpillar vem proporcionando o progresso, ocasionando mudanças positivas e sustentáveis em todo mundo. A Caterpillar é líder mundial na produção de equipamentos de construção e mineração, máquinas a diesel e gás natural e turbinas de gás.

Em 23 de julho de 2008 a Caterpillar através da Divisão Progress Rail Services (Progress Rail) adquiriu a empresa MGE Equipamentos e Serviços Ltda, cuja matriz está localizada na Rua Jorge RexRoth, 609 em Diadema/SP, com futura filial localizada na Rua Padre Tarcísio Gonçalves s/n no Bairro Cidade de Deus em Sete Lagoas/MG.

Entre suas atividades a MGE produz e recondiciona motores de tração, geradores, equipamentos de controle e componentes auxiliares para locomotivas e carros de passageiros.

A principal atividade a ser instalada na cidade de Sete Lagoas/MG é a montagem de locomotivas diesel elétricas, que possuem uma tecnologia inovadora quanto a emissões de poluentes atmosféricos e de ruídos.

O modelo de locomotiva a ser montado será o EMD 70 - Diesel Elétrica.



Esta área foi definida, para a instalação da fábrica de montagem da MGE, levando em consideração à existência de uma infra-estrutura pronta (área da antiga oficina de reparos da FCA), localização estratégica para recebimento de mercadorias, assim como escoamento da produção das locomotivas produzidas, por estar próximo a linha férrea, o que aperfeiçoa o processo de produção, de forma a evitar armazenamento do produto acabado em pátio à espera do envio para seus clientes.

A adequação da antiga oficina da FCA, para a nova linha de montagem, trará ganhos ambientais, pois possibilitará a revitalização da pavimentação do entorno, que hoje se encontra com a pavimentação e sinalização precária, além de propiciar o desenvolvimento local, tendo em vista que atualmente existem poucos empreendimentos na região.

Deve-se destacar que em outubro de 2011, a empresa Lume Estratégia Ambiental realizou um estudo de Avaliação Ambiental da área com levantamento dos meios físico, biótico e antrópico e com análises dos estudos ambientais anteriores e em janeiro de 2012 a empresa Ambratex Geologia e Engenharia Ambiental, também realizou um estudo de Diagnóstico Ambiental, cujos resultados dos Diagnósticos Ambientais realizados na Unidade Operacional e de Apoio do empreendimento Ferrovia Centro Atlântica S/A, demonstraram que na área de estudo não foram identificadas concentração de vapores de compostos orgânicos voláteis (VOC) e nem compostos orgânicos semi voláteis (SVOC) em nenhuma das amostras coletadas.

Quanto a metais Totais, foi detectada presença destes na água subterrânea e no solo. Porém estes metais são elementos abundantes na composição natural do subsolo e litologia regional, e que não caracterizam existência de contaminação generalizada na área de estudo.

3. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Localizado em zona urbana, o empreendimento utilizará 58.427,26 m² de uma área total de 95.600 m², anteriormente utilizada pela Ferrovia Centro Atlântica S.A – FCA.

Para isso, serão realizadas adequações nas instalações existentes para a montagem de locomotivas. O processo industrial pode ser caracterizado como uma linha de montagem limpa, otimizada e moderna, produzindo locomotivas diesel-elétricas com alta tecnologia, baixo consumo energético e de geração de resíduos, sendo atualmente, as locomotivas de carga comercial que menos poluem o meio ambiente.

A área construída corresponderá a 15.337,13 m², distribuídos em 19 Galpões e um estacionamento, a saber:

Galpão	Área	Galpão	Área
01 a 05	3.780,06 m ²	12	518,06 m ²
06 e 07	6.027,82 m ²	13	64,20 m ²
06 B	401,60 m ²	14	625,51 m ²
08	768,06 m ²	15	369,14 m ²
08 B	379,4 m ²	16	405,50 m ²
09	768,06 m ²	17	37,59 m ²
10	768,06 m ²	18	9,24 m ²
11	385,05 m ²	20	9,24 m ²
Estacionamento			43.110,67 m ²



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável
Superintendência Regional de Regularização Ambiental Central Metropolitana

A fim de adequar o empreendimento de forma a atender aspectos ambientais, de segurança e otimização do processo de montagem de locomotiva, serão feitos o ligamento entre os galpões 06 e 08, sendo o criado o Galpão 6 B e entre os Galpões 09 a 08, o Galpão 8 B.

O empreendimento apresenta áreas de urbanização que atualmente estão cobertas por brita e jardinagem. Tal tratamento paisagístico será mantido em sua maior parte, sendo apenas construído passeios para pedestres e pavimentação nas áreas de circulação de veículos e caminhões.

O empreendimento irá oferecer 84 vagas de estacionamento de veículos para os funcionários na área interna do empreendimento, sendo 02 delas dedicadas à portadores de mobilidade física e portadores de necessidades especiais. Para visitantes, ficarão delimitada 23 vagas para veículos e 16 vagas para motocicletas.

As áreas destinadas à carga e descarga de mercadorias serão os galpões 01 a 05 e galpões 06 e 07.

A capacidade produtiva nominal instalada será de 06 locomotivas por mês, sendo que a previsão inicial é de 04 locomotivas do tipo EMD 70 ECO por mês. O empreendimento não tem intenção de ampliar seu processo fabril no momento, conforme informado no RCA/PCA.

A MGE irá contar com 80 funcionários efetivos, distribuídos em um só turno de segunda à sexta-feira, e 10 funcionários terceirizados, totalizando 90 funcionários.

O empreendimento dispõe dos galpões 01 a 05 e dos galpões 06 e 07 como de almoxarifado para estoque de peças menores e peças de grande porte que serão utilizadas durante processo de montagem de locomotiva.

Os produtos químicos tais como tintas, solventes, anti-ferrugem terão área dedicada para seu armazenamento (galpão 08), cujas condições serão adequadas para atender à sua natureza

Os produtos químicos em estado líquido serão estocados sob paletes de madeira em diques de contenção para que caso ocorra qualquer tipo de vazamento, o produto seja retido e recolhido em galões para posterior descarte junto à empresas especializadas. O empreendimento irá dispor, 03 tanques, localizados na parte externa do galpão 09, para armazenamento de óleo diesel, anti-ferrugem e óleo lubrificante para, caso haja necessidade (em casos pontuais em situação que a locomotiva precise de reparo) da retirada destes produtos da locomotiva, dispostos da seguinte forma:

Tipo de Reservatório	Capacidade	Substância Química Armazenada
Tanque	4000 litros	Óleo Diesel
Tanque	200 litros	Óleo lubrificante
Tanque	200 litros	Antiferrugem

Todos os reservatórios supracitados irão estar disponibilizados dentro de um dique de contenção, para segurança em caso de vazamento.

Em consulta ao SIAM, relatório restritivo emitido em 19/01/2012 foi apontado que:

- Não há nenhuma restrição ambiental quanto à Unidade de Conservação distante até 10 Km do empreendimento;

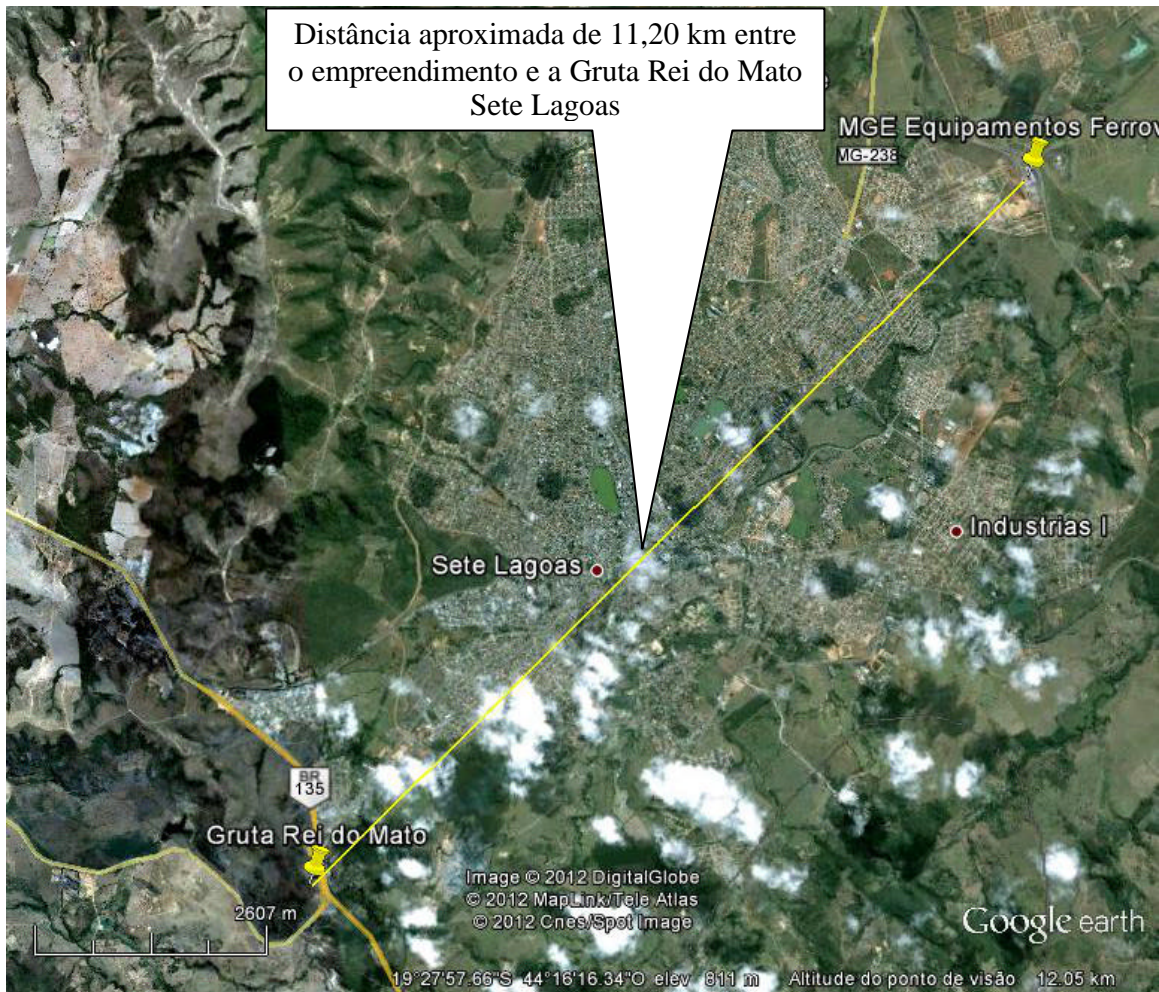
SUPRAM - r. Nossa Senhora do Carmo nº 90 Savassi
CENTRAL Belo Horizonte – MG
CEP 30.330-000 – Tel: (31) 3228 7700

DATA: 13/02/2012
Página: 4/20



- Não há nenhuma restrição quanto à Corpos D'água distante até 30 metros do empreendimento.

Também foi identificado que o empreendimento encontra-se afastado em aproximadamente 11 km da Unidade de Conservação, Gruta do Rei do Mato, conforme figura 1 abaixo:



4. DESCRIÇÃO DO PROCESSO

O processo de montagem de locomotivas pode ser considerado como sendo um processo de produção "limpa", haja vista que as peças chegarão à unidade produtiva, cortadas e preparadas. Assim na planta industrial haverá apenas a montagem por processo de soldagem ou fixação por parafusos e posteriormente encaminhamento para a área de pintura final e inspeção de qualidade.

Dessa forma, espera-se conseguir um produto final com excelência dentro de padrões internacionais quanto à qualidade, requisitos de segurança e requisitos ambientais.



A seguir é apresentada a descrição de cada etapa envolvida no processo de montagem da locomotiva.

1 – Processo de montagem das locomotivas

1.1 – Galpão nº 01 a nº 05 – almoxarifado

As peças de pequeno porte tais como, componentes elétricos, componentes mecânicos, tubos, parafusos e produtos químicos serão recebidos de fornecedores qualificados, e estes, serão inspecionados no momento do recebimento e após esta conferência, será feita uma avaliação do estado de conservação do produto através de um Check-List de inspeção visual pelo Controle de Qualidade e caso os produtos estejam aptos, serão arquivados no setor. Os Galpões 01, 02, 03, 04 e 05, serão revitalizados de forma a se adequarem ao recebimento e estoque das peças.

Os produtos químicos (tintas, solventes, desengraxante) após aprovação para o recebimento, serão direcionados para o local dedicado para o seu armazenamento, o depósito de produtos químicos. O estoque será realizado de forma verticalizada e o recebimento e movimentação de carga neste setor serão realizados por empilhadeiras movidas a gás natural.

1.2 - Galpão nº 06 e nº 07 – almoxarifado e linha de montagem

O recebimento de peças maiores para montagem das locomotivas será realizada direto nos galpões de montagem, ou seja, galpões nº 06 e nº 07, devido ao tamanho das peças e a necessidade de estruturas de elevação do tipo guindaste (ponte rolante) para retirada destas peças das carretas. Serão recebidas e estocadas na própria linha de montagem peças como:

- Base do Chassi
- Cabine principal
- Gerador
- Compressor
- Trucks
- Chapa para reforço de base
- Bases laterais da locomotiva
- Proteção do compressor
- Proteção do gerador
- Proteção moto

A área destinada ao estoque de cada peça será demarcada e a identificação de cada material será feita junto ao piso.

1.3 – Linha de montagem – Chassi – Estação 01

Na Estação 01 será feita a montagem de Chassi das locomotivas. Será utilizada uma mesa de prensa de 30 metros onde será feita a fixação da base do chassi, laterais do chassi e dos reforços (pinus Trucks). Todo processo de montagem será feito por soldagem utilizando solda do tipo MIG.

Esta estação será composta de 05 máquinas de solda MIG alimentadas por eletricidade. Quanto aos efluentes atmosféricos será emitido Monóxido de carbono (CO), Dióxido de Enxofre (SO₂) e particulado em suspensão (pó), que serão captados por exaustores móveis de forma a prevenir a liberação ou a disseminação de poluentes no ambiente de trabalho. Estes equipamentos de captação vão estar posicionados sempre o mais próximo possível do ponto de solda, impedindo que os poluentes atinjam a zona de respiração do soldador e sua disseminação ao ambiente.



Em casos pontuais e raros, poderá haver a necessidade de lixamento para refinar alguma solda ou ferrugens das peças a ser utilizadas para montagem do chassi.

É prevista nesta etapa, a geração de resíduos sólidos, referentes apenas à lixas de polimento e resíduos de soldas, que serão acondicionados em recipientes adequados e direcionados ao Galpão de depósito de resíduos.

1.4 – Linha de Montagem – Chassi – Estação 02

Após, finalizada a montagem do chassi da locomotiva na Estação nº 01, este será transferido através da ponte rolante para a linha de montagem de Chassi na estação nº 02.

Nesta estação de montagem serão desenvolvidas basicamente as mesmas atividades realizadas na estação nº 01. A locomotiva será girada 180 graus para que os procedimentos de reforços e soldas sejam realizados na parte posterior da locomotiva, ou seja, mais reforços como chapas e pinos *Trucks* serão inseridos ao chassi da locomotiva.

O processo possuirá 05 máquinas de solda de MIG e exaustores móveis. Como na estação nº 01, poderá haver em casos pontuais e raros, a necessidade de lixamento para refinar alguma solda ou ferrugens de alguma peça a ser utilizada para montagem do chassi.

Nesta etapa, também serão gerados resíduos sólidos referentes a lixas de polimento e resíduos de soldas, que deverão ser acondicionados em recipientes adequados e direcionados ao Galpão de depósito de resíduos.

Quanto aos efluentes atmosféricos, será emitido Monóxido de carbono (CO), Dióxido de Enxofre (SO₂) e particulado em suspensão (pó) de forma descontínua.

1.5 – Linha de Montagem – Chassi – Estação 03

Após a linha de montagem Chassi na estação 02, o chassi da locomotiva será transferido para estação de montagem nº 03 através de ponte rolante, onde este será girado em sentidos diversos para que algumas soldas de detalhes possam ser realizadas.

Nesta etapa de montagem será inserido o piso da locomotiva. O processo possuirá 04 máquinas MIG de solda. Como nas demais etapas acima, também em casos pontuais e raros, poderá haver necessidade de lixamento para refinar alguma solda ou ferrugens de alguma peça a ser utilizada para montagem do chassi.

Nesta etapa, haverá a geração de resíduos sólidos que serão referentes a lixas de polimento e resíduos de soldas, que serão acondicionados em recipientes adequados e direcionados ao Galpão de depósito de resíduos.

1.6 – Linha de Montagem – Chassi – Estação 04

Nesta linha ocorrerá o processo de sub-montagem, que antecede o processo de fixação dos tubos ao Chassi. Os tubos que serão utilizados para sistema de ar comprimido e água serão soldados para que atinjam o comprimento adequado de 30 metros e possam ser instalados na locomotiva.

Para este processo será utilizado uma 01 máquina MIG de solda e o procedimento de exaustão móvel.



Após a montagem dos tubos de 30 metros estes serão fixado junto ao chassi, assim como a instalação de parte elétrica da locomotiva e parafusos de fixação.

Neste caso serão utilizadas 04 máquinas de solda por eletrodo e exaustores móveis. Em casos pontuais e raros, poderá haver a necessidade de lixamento para refinar alguma solda ou ferrugens de alguma peça a ser utilizada para montagem do chassi.

1.7 – Galpão nº 06 – B - Pintura do Chassi

Pronto, o chassi será transferido utilizando uma locomotiva que irá rebocar a plataforma para a cabine de pintura. Nesta etapa alguns componentes elétricos serão isolados para que a pintura seja feita. A pintura será realizada manualmente por spray.

A cabine de pintura será equipada com insuflamento de ar, onde a captação do ar será feita da atmosfera, passando por filtros para retirada de poluentes e microrganismos reduzindo os seus agentes nocivos para em seguida ser insuflado na cabine de pintura. A cabine também será contemplada por um sistema de exaustão que irá captar os poluentes junto à fonte de emissão antes que sejam emitidos ao ambiente ocupacional.

Ao término na pintura, o chassi retornará por trilhos para estação final de montagem.

1.8 – Montagem final – Estação nº 01

Ao retornar para Montagem final na Estação 01, o Chassi será colocado sobre o *truck* para início da montagem e será instalada a cabine da locomotiva, a continuidade da instalação da parte elétrica, assim como a instalação de gerador e motor.

Nesta etapa serão utilizadas 03 máquinas de solda MIG e exaustores móveis. Em casos pontuais e raros, poderá haver ainda a necessidade de lixamento para refinar alguma solda ou ferrugens de alguma peça a ser utilizada para montagem do chassi.

1.9 – Montagem final – Estações nº 02 e nº 03

Nesta etapa será introduzido o sistema de arrefecimento, instalação do compressor, assim como a proteção para o motor e compressor.

Neste processo serão utilizadas 03 máquinas de solda MIG e exaustores móveis. Em casos pontuais e raros, poderá haver a necessidade de lixamento para refinar alguma solda ou ferrugens de alguma peça a ser utilizada para montagem do chassi.

1.10 – Montagem final – Estação nº 04 e Teste Inicial

Nesta etapa será montado o software de controle, rádio de comunicação e Instalação das baterias para locomotiva.

Serão iniciados os testes para verificar se cabos elétricos estão bem instalados, verificação de parafusos estão bem fixados, verificação de vazamento de ar. Para este teste, os depósitos da locomotiva serão cheio por ar comprimido e monitorados a fim de identificar possíveis vazamentos.

1.11 - Área de Teste Final – Galpão nº 09

A locomotiva será rebocada e transferida para área de abastecimento de diesel, que será feita através de caminhão de abastecimento na parte externa do galpão 09. Neste local, destinado



apenas a este fim, sistemas de contenção para vazamento serão instalados, de forma a garantir a impermeabilização do solo evitando contaminações.

Em seguida, na área teste, serão verificados se os componentes da locomotiva estão em conformidade com os seguintes itens: corrente e tensão elétrica, verificação de vazamentos de água, verificação do funcionamento dos rádios de comunicação, verificação do funcionamento de software, testes de ruídos e vibrações, verificação dos freios e vazamento de diesel, óleo e antiferrugem.

Caso haja vazamento de antiferrugem, óleo ou diesel os mesmos serão retirados da locomotiva por bombas de transferência e serão estocados em reservatório de 4000 litros já o óleo e a antiferrugem em reservatório de 200 litros.

Em seguida a locomotiva deverá ser rebocada para área Montagem final 04 e Teste Inicial para que reparos técnicos sejam realizados.

Após os testes de funcionalidade de todos os equipamentos, a locomotiva será rebocada novamente para área de teste final para confirmação dos reparos. Em seguida ela é transferida para área do teste de estanqueidade.

1.12 - Galpão 8 B – Teste de estanqueidade

O teste de estanqueidade será realizado na futura área galpão 8B que será construído entre os galpões 08 e 09.

A locomotiva será exposta a uma simulação de precipitação durante 20 minutos para verificação das vedações. O equipamento utilizado nos testes de estanqueidade será similar ao equipamento fixo para teste Hidrostático G 1193.

Caso haja algum ponto na locomotiva que esteja com vazamentos de água, silicões ou borrachas de vedação serão inseridos. A água utilizada no teste de estanqueidade fará parte de um circuito fechado para reaproveitamento em futuros testes, não havendo neste caso, nenhum tipo de descarte deste efluente.

1.13 - Galpão 08 – Cabine de pintura final

Os processos de preparo da locomotiva para pintura e pintura final acontecerão no galpão 08.

Antes de efetuar a pintura final da locomotiva, a mesma deverá ser preparada. Para isto será feito um lixamento superficial para retirada de possíveis anomalias de superfície. Em seguida será realizada uma lavagem para retirada de poeiras.

Será utilizada para pintura da locomotiva, uma pistola manual de forma a propiciar acabamentos de superfície e aparência de qualidade. Após a limpeza, a locomotiva será adesivada para delimitar cada área que deverá receber pintura.

Esta pintura será realizada dentro de uma cabine pressurizada e que contará com um sistema específico de aquecimento.

O processo de pintura da locomotiva poderá ser resumido nas seguintes etapas:

- 1) Tratamento de Superfície – limpeza da superfície metálica;
- 2) Massas Vedantes – aplicação de massas para garantir a estanqueidade do veículo;



3) Aplicação de Base Cor por pistola manual – camada de tinta que irá proporcionar o aspecto relativo à cor da locomotiva;

4) Estufas de Cura, que irá utilizar gás liquefeito de petróleo – GLP com uma quantidade estimada em 2.000 kg/mês.

No processo de pintura, 04 profissionais estarão diretamente envolvidos e utilizarão uma plataforma que movimentará no sentido horizontal e vertical, para que o processo de pintura seja homogêneo.

Ao final deste processo a locomotiva ficará disponível para cura, com um tempo estimado em 8 horas dentro da cabine de pintura. Após tempo de secagem da pintura, a mesma estará finalizada, e será a locomotiva será guinchada para pátio, onde irá aguardar para ser expedida.

A MGE utilizará gás natural para realizar o abastecimento de suas empilhadeiras de movimentação de carga. O abastecimento será feito através de botijões de 20 kg. Os cilindros deverão ser armazenados em local coberto, isolado e ventilado, denominado central de gás. O consumo estimado de Gás para empilhadeiras será da ordem de 1.043 kg/mês.

Para as locomotivas, será utilizado o óleo Diesel como combustível, as quais serão abastecidas por caminhão de acordo com a necessidade. O empreendimento não contará com posto de abastecimento.

A CEMIG fornecerá a energia elétrica que atenderá a demanda do empreendimento. O consumo médio mensal está estimado em aproximadamente 350.000 kWh.

5. RESERVA LEGAL

Não se aplica devido à empresa estar situada em área de Zona de Expansão Urbana I (ZEU 1), conforme Lei nº 2.898 de 07/01/1982.

5.1 – Área de Preservação Permanente – APP

O local onde pretende implantar e operar o empreendimento da MGE Equipamentos e Serviços Ferroviários Ltda, fabricação de locomotivas, **não está inserido em áreas de preservação permanente.**

5.2 – Autorização para exploração florestal

Na área do empreendimento em questão, não foi possível identificar a vegetação primária, uma vez que se trata de área que apresenta histórico de antropização, não sendo encontrados ainda, arquivos que comprovem a vegetação suprimida.

Ainda sim, a vegetação da área objeto do estudo, foi caracterizada através de caminhamento e observação visual, sendo observada predominância de vegetação pioneira, com distribuição geográfica espaçada e estratificação arbórea e arbustiva variadas.

Neste sentido foram listadas as seguintes espécies:

Nome Científico	Nome Popular
Leucaena leucocephala	Leucena
Ricinus communis L.	Mamona
Vernonanthura phosphorica	Assa-Peixe-do-campo



Cecropia pachystachya Trécul	Embaúba
Psidium guajava L.	Goiabeira
Mangifera indica L.	Mangueira
Carica papaya L.	Mamoeiro
Terninalia Catappa L.	Castanheira
Hymenaea coubaril L.	Jatobá
Poincianella pluviosa (DC.) L.P. Queiroz	Sibipiruna
Machaerium Opacum Vogel	Jacarandá -cascudo

A espécie *Leucaena leucocephala* (Leucena) se mostrou com maior distribuição.

É importante, salientar que na área do empreendimento ou em seu entorno, não foram observados indivíduos do gênero *Caryocar* (Pequi).

Ressalta-se que na área onde será realizada a adequação para instalação do empreendimento a ser licenciado, não apresenta fragmentos florestais remanescentes de mata nativa. O local, outrora utilizado para fins de manutenção em vagões e locomotivas, encontra-se hoje desprovido de cobertura vegetal nativa, sendo observados além de gramíneas exóticas, como a *brachiaria sp*, espécies arbóreas e arbustivas em desenvolvimento. Sendo assim, no que diz respeito aos aspectos de flora local, que não existe espécie nativa na área do empreendimento que comporte de forma endêmica, rara, ameaçada de extinção ou imune a corte, de acordo com legislação vigente.

O empreendimento limitará à implantação de obras civis (áreas de urbanização - sendo apenas construído passeios para pedestres), além da construção do ligamento entre os galpões 06 e 08, sendo o criado o Galpão 6 B e Galpões 08 e 09, com a criação do Galpão 8 B, além de adequações nas estruturas existentes (galpões), envolvendo: instalação eletro-mecânicas, hidrossanitárias, reformas de pisos, alvenarias, pinturas, bem como instalação dos equipamentos necessários à fabricação das locomotivas, sendo, desta forma, e conforme informado pelo empreendedor **que não haverá a supressão vegetal de nenhuma espécie apontada na área industrial.**

6. UTILIZAÇÃO DE RECURSOS HÍDRICOS

A água utilizada no empreendimento será exclusivamente fornecida pelo Sistema Autônomo de Água e Esgoto - SAAE de Sete Lagoas/MG, conforme declarado na carta de viabilidade técnica de fornecimento emitida pelo SAAE, em 30/01/2012.

A estimativa do consumo médio mensal específico da fonte de abastecimento é da ordem de 180 m³/mês.

7. IMPACTOS IDENTIFICADOS E MEDIDAS MITIGADORAS

7.1 - Impactos Relativos à Implantação/adequação do empreendimento

Na fase de implantação/adequação do empreendimento serão gerados impactos ambientais decorrentes das atividades de escavações das fundações e obras civis, restringindo-se à implantação dos galpões 6B e 8B, construção de passeios para pedestres e pavimentação nas áreas de circulação de veículos e caminhões nas áreas que atualmente estão cobertas por britas além de adequações nas estruturas existentes (galpões), envolvendo: instalação eletro-mecânicas,



hidrossanitárias, reformas de pisos, alvenarias, pinturas, bem como instalação das bases dos equipamentos necessários à fabricação das locomotivas.

Assim, serão gerados:

7.1.1 - Efluentes Líquidos Sanitários

Serão gerados efluentes líquidos sanitários, provenientes das equipes lotadas para as atividades de montagens eletro-mecânicas, obras civis e administração, durante a implantação/adequação do empreendimento.

Estes efluentes serão coletados em banheiros químicos com capacidade para 220 litros, conforme informado pelo empreendedor em suas informações complementares apresentadas em 30/01/2012.

7.1.2 - Efluentes pluviais

As águas pluviais terão o potencial poluidor representativo, principalmente, por material particulado carreado dos locais onde estarão sendo realizadas as intervenções e obras civis.

Para evitar este carreamento de sólidos para a rede de drenagem existente com sobrecarga no sistema de controle atual, será objeto de condicionante deste parecer, a construção de rede de drenagem pluvial complementar à frente dos galpões 6 e 7 e paralelo à linha férrea, com caixa de sedimentação, antes do lançamento em definitivo do efluente líquido pluvial à rede existente.

7.1.3 - Emissões Atmosféricas

Serão geradas emissões atmosféricas, na forma de poeira fugitiva, oriundas do processo de escavação das bases dos galpões 6B e 8B, além da movimentação de veículos, máquinas e materiais em vias de acesso não pavimentado. Haverá também a emissão de gases de combustão decorrentes do funcionamento de motores de veículos e equipamentos como, por exemplo, retro-escavadeiras, tratores, motoniveladora, escavadeiras e caminhões em geral.

Como medida de mitigação a empresa deverá manter os locais umidificados de modo a evitar a geração destes particulados. Também deverá manter os motores de veículos e máquinas, bem como equipamentos lubrificados e regulados de modo a minimizar a geração de gases de combustão.

7.1.4 – Resíduos Sólidos

Serão gerados, basicamente, resíduos de construção civil. Segundo a Resolução CONAMA Nº 307, de 5 de julho de 2002, estes resíduos são classificados em:

Classe A: materiais reutilizáveis ou recicláveis como agregados de construção, demolição, reformas e reparos de obras de infra-estrutura inclusive solos provenientes de terraplenagem. No caso em questão, serão os resíduos oriundos das atividades de construção civil e também o material (solo) excedente da movimentação de terras provenientes das fundações dos galpões 6B e 8B.

Classe B: resíduos recicláveis na forma de plásticos, papel/papelão, metais, vidros, madeiras e outros. Dos materiais desta classe, estima-se que serão gerados principalmente sucata metálica e restos de madeira.



Classe C: resíduos para os quais não foram desenvolvidas tecnologias ou aplicações economicamente viáveis que permitam a sua reciclagem/recuperação. Serão gerados alguns resíduos não recicláveis, tais como, resíduos das instalações sanitárias (papel higiênico, etc.) e papéis e plásticos não recicláveis no escritório administrativo e do canteiro de obras.

Classe D: resíduos perigosos oriundos do processo de construção, tais como tintas, solventes, óleos e outros. A expectativa é que seja gerada pequena quantidade, na forma de estopas e trapos sujos com óleos, graxas e tintas, além de restos e embalagens contendo estes materiais. Outra possibilidade é a geração de terra e brita contaminada com óleo, em virtude de eventuais vazamentos nos equipamentos e veículos utilizados nas obras.

O canteiro de obras deverá possuir uma área específica para armazenamento temporário destes resíduos além dos resíduos gerados pelo escritório administrativo, cuja destinação deverá ser ambientalmente correta.

7.2 - Impactos Relativos à operação do empreendimento

Na fase de operação do empreendimento serão gerados impactos ambientais decorrentes das atividades operacionais envolvendo: efluentes líquidos de origem sanitárias, industriais e pluviais, resíduos sólidos domésticos e industriais, emissões atmosféricas e ruído ambiental que terão os seguintes tratamentos:

7.2.1 - Efluentes Líquidos Sanitários

Para a operação do empreendimento, estão previstos um quadro de 90 funcionários, perfazendo assim, uma vazão média de esgoto sanitário de 9000 L/d, originados dos vestiários e do refeitório, considerando uma contribuição *per capita* de 100 L/funcionário/dia.

Atualmente, o efluente líquido sanitário é direcionado a um sistema precário de tratamento, composto por fossa séptica, filtro anaeróbio e sumidouro, que atendia a antiga oficina de vagões pertencentes à FCA.

Entretanto, este sistema encontra-se instalado em área externa às dependências da empresa e apresenta um aspecto de saturação.

Foi proposta pelo empreendedor, através de informações complementares, ao processo de licenciamento ambiental, a adequação da atual rede coletora com o encaminhamento do efluente bruto à rede pública de esgoto, porém, não nos foi garantido pelo SAAE/Sete Lagoas, o seu tratamento.

Deste modo, solicitou-se que a empresa apresentasse um projeto com memória de cálculo de um novo sistema de tratamento, cuja execução será objeto de condicionante deste parecer.

Também será objeto de condicionante, deste parecer, a desativação do sistema existente.

7.2.2 - Efluentes Líquidos Industriais

Os efluentes líquidos industriais gerados na montagem das locomotivas serão os seguintes:

- Águas procedentes da lavagem dos pisos das linhas de montagem;
- Águas de drenagem do piso da área de abastecimento de combustível/tratamento anti-ferrugem;
- Águas de lavagem das locomotivas.



Todos esses efluentes serão gerados em regime descontínuo e poderão conter resíduos oleosos e sólidos em suspensão e sedimentáveis.

A lavagem dos pisos das linhas de montagem estará prevista para ocorrer mensalmente e será realizada por empresa especializada.

Para evitar os impactos decorrentes do efluente oleoso provenientes da drenagem do piso da área de abastecimento de combustível/tratamento anti-ferrugem e também do setor de linha de lavagem de locomotivas, serão construídas canaletas de captação de águas residuais, circundando toda a área, conduzindo tais efluentes à caixa separadora de água e óleo (SAO), com posterior descarte do efluente tratado na rede de drenagem pluvial da unidade industrial.

Os efluentes oleosos retidos nas caixas separadoras água e óleo serão coletados e armazenados para posterior envio a empresa especializada para realizarem o refino/incineração de óleo.

Será realizado o monitoramento deste efluente após a saída do SAO, cujos resultados deverão atender aos limites definidos pela Resolução Conjunta do COPAM/CERH nº 001/2008 e será objeto de condicionante, quando da solicitação da Licença de Operação do empreendimento.

Há ainda, a geração de efluentes provenientes do tanque de teste de estanqueidade, em locomotivas, porém este ficará retido em circuito fechado. Embora se trate de circuito fechado, toda a água utilizada receberá tratamento básico para seu controle de qualidade (Cloração) para então ser reutilizada novamente nos testes, repondo apenas as perdas provenientes de evaporação e arraste.

7.2.3 - Efluentes líquidos de origem pluvial

No empreendimento já existe um sistema de drenagem pluvial, composto por caixas de passagem e rede enterrada que coleta o efluente precipitado na planta industrial e o encaminha para uma lagoa denominada Lagoas das Piranhas.

Boa parte da planta industrial será coberta por britas e gramas que reterão o efluente, propiciando sua infiltração no terreno. Porém, em nossa história, constatou-se a necessidade de implantação de uma canaleta com caixa de sedimentação em ponto específico, antes do encaminhamento em definitivo do efluente à lagoa.

Assim estamos propondo em condicionante deste parecer, que a empresa implante canaleta em concreto, com caixa de sedimentação na à frente dos galpões 6 e 7 em paralelo à linha férrea antes do lançamento final na rede pluvial.

7.2.4 – Resíduos sólidos domésticos e industriais

A atividade desenvolvida pela MGE Equipamentos e Serviços Ferroviários em Sete Lagoas caracterizará como processo limpo, tendo em vista que as peças serão recebidas já cortadas e prontas para a montagem das locomotivas, acabando por gerar pequena quantidade de resíduos sólidos, estes geralmente referentes às embalagens dos insumos.

Neste sentido, serão gerados os seguintes resíduos sólidos:

Resíduos Comuns: São os resíduos provenientes de escritórios, cozinha e refeitórios. São compostos por resíduos orgânicos, inclusive alimentares, restos de embalagens, papel e papelão, plásticos, vidros e outros materiais. Esses resíduos serão armazenados em depósito de lixo e transportados ao aterro sanitário de Sete Lagoas/MG.



Resíduos Industriais: Será prevista a geração de resíduos sólidos compostos por plásticos e papelões, provenientes das embalagens das peças recebidas, que serão direcionados ao Galpão de depósito de resíduos temporário.

Ainda serão gerados: sucata metálica, restos de madeira, filtros e peças contaminadas com óleos e lubrificantes além de outros derivados de petróleo provenientes do processo de montagem de locomotivas, das caixas separadoras de água/óleo, vasilhame contaminado com resíduos de petróleo, como os tambores de lubrificantes, latas de tintas, tintas e restos de soldas.

Parte dos resíduos será transportada ao Galpão 10, onde estará localizado o depósito temporário de resíduo para separação e acondicionamento para venda, reúso, reciclagem ou incineração.

Este depósito possuirá área para armazenagem de resíduos, coletores/tambores com capacidade para 200 litros e/ou caçambas metálicas com capacidade para 4.000 litros. Deverão ser observadas as recomendações da NBR 11174/1990 e da NBR 12235/1992, como os aspectos relativos ao isolamento, sinalização, acesso à área, medidas de controle de poluição ambiental, além de treinamento de pessoal e segurança da instalação. Essa área deve ser protegida contra a chuva, com chão impermeabilizado, ventilação natural e dotada dos avisos necessários.

A sucata metálica será separada para reciclagem de chumbadores, parafusos ou outros componentes que poderão ser reutilizados, devendo ser encaminhado para empresas especializadas.

As estopas e peças contaminadas com óleos serão recolhidas em recipiente apropriado para drenagem do excesso de óleo ou lubrificante e em seguida, serão enviados para reciclagem ou incineração para eliminação do risco de contaminarem solos ou águas com os restos de óleos não drenados.

Os óleos retirados das caixas separadoras de água/óleo serão dispostos em tambores e encaminhados para incineração e/ou reciclagem.

Os vasilhames contaminados com restos de óleos e lubrificantes, como os tambores, serão mantidos em área apropriada protegida por dique de contenção até seu envio para empresas especializadas.

Os resíduos sólidos não recicláveis gerados em decorrência da varrição, manutenção, restos de solda, latas de produtos químicos, restos de tinta e/ou solventes, EPI's contaminados e da limpeza dos escritórios e do refeitório serão destinados para empresas especializadas, devidamente licenciadas.

7.2.5 – Emissões atmosféricas

Durante as etapas de operação da linha de montagem de locomotivas serão gerados efluentes atmosféricos provenientes do processo de soldagem e do processo de pintura.

Para a operação do processo de soldagem, a MGE optou pelo sistema de Solda MIG e solda eletrodo. Os fumos de solda serão captados por exautores móveis, que deverão promover durante o processo de solda, a disseminação de poluentes no ambiente de trabalho.

Estão previstas 42 estações de solda, que funcionarão cerca de 40% na área de montagem de Chassi e os outros 60% são dedicados para montagem de peças das locomotivas por fixação de peças por parafusos. A solda utilizada na área de montagem final corresponde a 25% e os demais



75% são dedicados a reforçar os parafusos utilizados na fixação de peças. As emissões do processo de soldagem serão de forma descontínuas.

Estes equipamentos de captação serão posicionados sempre o mais próximo possível do ponto de solda, impedindo que os poluentes atinjam a zona de respiração do soldador e sua disseminação ao ambiente.

Haverá também a emissão de particulados e gases compostos por VOC's, provenientes da atividade de pintura da locomotiva. Esta atividade será realizada em cabines pressurizadas de forma a evitar e controlar a dispersão de particulados. Durante a aplicação, serão utilizados grandes volumes de ar comprimido que entrará em contato direto com o produto de acabamento e que também será lançada sobre as peças.

Durante a operação do empreendimento, será objeto de condicionante específica, a realização de medições da cabine de pintura, para caracterizar as emissões atmosféricas, provenientes da pintura das locomotivas, em relação aos parâmetros Material Particulado (MP) e compostos orgânicos voláteis (VOC's), cujos valores deverão se enquadrar dentro dos limites definidos pela Deliberação Normativa COPAM nº 011/86 e também pela Norma Alemã LUFT TA – 2002, seguindo normas técnicas ABNT.

7.2.6 – Ruído Ambiental

Serão fontes de emissão de ruído ambiental as atividades de montagem das locomotivas, bem como os testes que a serem realizados para verificação da funcionalidade das locomotivas prontas, cujos níveis deverão ser mantidos em conformidade com a legislação e as normas pertinentes, em especial Norma Brasileira ABNT-NBR 10.151/2000.

Foi realizado, em 27 de setembro de 2011, por solicitação da Ferrovia Centro Atlântica S/A, monitoramento de ruído no entorno das instalações da Unidade Operacional e de Apoio de Sete Lagoas. Este monitoramento teve como objetivo definir os Níveis Critério de Avaliação (NCA) no entorno das instalações da Unidade Operacional, para que os NCA definidos possam servir como referência para o ruído proveniente do empreendimento em operação.

Sendo assim, foram efetuadas 04 (quatro) medições no entorno das instalações da unidade, tomando como base Níveis Critério de Avaliação de 55db(A) para o período diurno (entre 07:01h e 22:00h) e 50dB(A) para o período noturno (entre 22:01h e 07:00h), considerando que o futuro empreendimento será instalado em área mista, predominantemente residencial, cujos resultados encontrados apontaram valores abaixo do limite definido pela Norma Brasileira ABNT/NBR 10.152, tanto para o período diurno como para o período noturno.

Estaremos propondo, como condicionante, quando da concessão da licença de operação, medições da pressão sonora conforme definido pela Norma Brasileira ANBT/NBR 10.151/2000, com monitoramentos semestrais a fim de preservar o conformo acústico na área do entorno do empreendimento.

7.2.7 – Programa de Educação Ambiental

Mesmo não se enquadrando na tipologia definida pela Deliberação Normativa COPAM nº 110, de 18 de julho de 2007, a qual trata sobre o Termo de Referência para Educação Ambiental não formal no Processo de Licenciamento Ambiental do Estado de Minas Gerais, o empreendedor propôs em seu PCA a implantação de um Programa de Educação Ambiental, que será anual e terá como base a periodicidade definida no cronograma, podendo variar sua estrutura de acordo com a demanda.



Este PEA será voltado, principalmente, para o público interno, ou seja, os trabalhadores do empreendimento e buscará orientá-los e incentivá-los a agirem de forma preventiva em relação ao meio ambiente, podendo identificar, controlar e minimizar os impactos ambientais gerados pelas suas atividades.

Assim, será objeto de condicionante, quando da operação do empreendimento, que nos sejam apresentados anualmente cronograma físico e relatórios técnicos referentes às atividades desenvolvidas e medidas propostas no PEA.

7.2.8 – Programa de Sinalização

Com as novas atividades da MGE o tráfego nos acessos à planta industrial se intensificará, logo, poderá ocorrer à geração de incômodos e riscos de acidentes, em consequência, do aumento no número de pessoas e trânsito.

Um dos incômodos diz respeito ao trânsito de veículos pesados, como resultado do transporte de equipamentos, e peças para montagem das locomotivas. Além disso, torna-se inevitável o aumento de ruído, vibrações e de emissão de material particulado, especialmente nas proximidades das áreas urbanizadas.

Neste sentido, propõe-se que na área interna da MGE deverá ser estabelecida a velocidade máxima de 20 km/h, evitando a ocorrência de eventuais acidentes. Deverá haver implantação de sinalização vertical, com placas de regulamentação indicativas da velocidade máxima de tráfego na via e de parada obrigatória nos entroncamentos. As placas de indicação deverão ser implantadas, indicando os diversos setores e áreas existentes facilitando a localização.

As entradas e saídas de veículos pesados nas vias públicas devem ser precedidas de medidas de cunho preventivo à ocorrência de acidentes. Desta forma, a implantação de sinalização vertical de advertência, indicando a existência do empreendimento no local, é de fundamental importância.

Será objeto de condicionante, deste parecer, que a empresa implante internamente uma sinalização vertical, com placas de regulamentação indicativas da velocidade máxima de tráfego nas vias e de parada obrigatória nos entroncamentos. Deverão ainda ser implantadas placas indicando os diversos setores e áreas existentes facilitando a sua localização, além de sinalização horizontal para pedestres.

7.2.9 – Programa de Gerenciamento de Risco e Plano de Atendimento a Emergência

O empreendimento envolverá diferentes atividades, incluindo operação de máquinas e equipamentos de grande porte, abastecimento de combustível, o que possibilitará a ocorrência de acidentes, especialmente com a equipe de trabalho.

Também se tornará potenciais acidentes gerados ao longo da ADA em função do trânsito de veículos pesados por vias públicas.

Neste sentido o empreendedor apresentou em seu PCA, o plano Programa de Gerenciamento de Risco e Plano de Atendimento a Emergência, que contemplou todos os cenários acidentais possíveis, suas consequências e medidas efetivas para o desencadeamento das ações de controle em cada uma das situações, baseado nos estudos de análise de riscos realizados para cada instalação.

Assim ficou estabelecido um programa de treinamento, que contemple a realização de simulados teóricos e práticos, visando à qualificação dos envolvidos e a periódica atualização plano.



Para cada um dos cenários será elaborado Plano de Atendimento a Emergência – PAE, contemplando:

- Cenário de emergência que está sendo tratado;
- Área de abrangência e limitações do Plano;
- Ações para atendimento a emergência (indicar o que fazer, quem executa e como executa). Essas ações devem incluir, como apropriado, o seguinte:
 - avaliação da situação de emergência;
 - comunicação interna e acionamento da Brigada de Emergência e/ou de órgãos de auxílio externos (Defesa Civil, Corpo de Bombeiros, SAMU, hospitais, etc)
 - isolamento e evacuação da área atingida;
 - controle de vazamentos;
 - combate a incêndios;
 - ações de rescaldo/recuperação (pós-emergência);
 - recuperação de áreas contaminadas (pós-emergência).

Neste sentido, será objeto de condicionante, quando da operação do empreendimento, que o empreendedor apresente o plano de atendimento a emergência – PAE, comprovando, anualmente, a capacitação técnica – profissional do pessoal envolvido com a operação, especialmente no que se refere aos procedimentos de emergência e gerenciamento de risco.

Foi-nos apresentado, cópia do projeto do novo trevo de acesso à futura fábrica da MGE, que encontra em análise e aprovação junto à Prefeitura Municipal de Sete Lagoas, conforme protocolo nº 02181/2012, datado de 08/02/2012.

Neste sentido, será objeto de condicionante deste parecer, a implantação deste novo trevo de acesso.

8. COMPENSAÇÃO AMBIENTAL

Durante a vistoria verificamos que o local escolhido para implantação da linha de montagem de locomotivas encontra-se totalmente antropizado, já existindo galpões que pertenciam a FCA – Ferrovia Centro Atlântica S/A.

Considerando que este licenciamento ambiental implicará apenas na adequação das estruturas existentes, envolvendo a implantação de obras civis para a complementação dos galpões 06 e 08 sendo criado os Galpões 6 B e 8 B, além de adequações nas estruturas existentes (galpões), envolvendo: instalação eletro-mecânicas, hidrossanitárias, reformas de pisos, alvenarias, pinturas, execução de bases de apoio para instalação dos equipamentos necessários à fabricação das locomotivas, além da urbanização de área externa envolvendo a construção de passeios para pedestres, que hoje encontram-se sem vegetação e cobertas por britas;

Considerando, ainda, que o empreendimento possuirá sistemas de controle para as fontes de emissão atmosféricas, e serão construídos sistemas de controle ambiental para tratamento dos efluentes líquidos industriais, além do adequado armazenamento e destinação dos resíduos sólidos, **entendemos não haver impacto relevante e não mitigável para fins de compensação ambiental.**

9. CONTROLE PROCESSUAL

O processo encontra-se formalizado com a documentação listada no FOBI, constando dentre outros a certidão da Prefeitura de Sete Lagoas declarando que o tipo da atividade desenvolvida e o



local de instalação do empreendimento estão em conformidade com as leis e regulamentos administrativos .

Às fls.162 foi acostada Certidão expedida pela Secretaria de Administração da Prefeitura onde é esclarecido que a área onde estão localizadas as oficinas da antiga R.F.F.S.A, situadas às margens da Avenida Padre Tarcísio, que dá acesso ao Bairro Cidade de Deus , conforme indicado em Anexo I da Lei 2.898 de 07/01/1982 que “Dispõe sobre normas de Uso e Ocupação do Solo da Cidade de Sete Lagoas e dá outras providências”, era classificada como Zona de Expansão Urbana 1 e já se encontrava dentro do Perímetro Urbano do município, ou seja, dentro do perímetro estabelecido pelos limites de expansão urbana.

Os custos de análise do licenciamento foram devidamente ressarcidos, conforme se comprovam dos recibos de fls. 11/14 e consulta ao SIAM, e pela inexistência de débitos de natureza ambiental foi expedida a CNDA nº 0034814/2012.

Os estudos ambientais apresentados tiveram a anotação de responsabilidade técnica de seu elaborador anotada junto ao Conselho de Classe Profissional, conforme ART. Anexa à fl. 266 dos autos.

Em atendimento ao previsto na Deliberação Normativa COPAM Nº 13/95 foi apresentado exemplar de jornal de circulação regional comprovante a publicação do requerimento da Licença Prévia concomitante com Licença de Instalação – fls. 267 e pelo órgão ambiental no Diário Oficial do Estado de Minas Gerais.

10. CONCLUSÃO

Pelo exposto, opina-se pela concessão da Licença Prévia concomitante com a Licença de Instalação à **MGE Equipamentos e Serviços Ferroviários Ltda**, para **implantação de linha de montagem de locomotivas diesel elétricas – modelo EMD 70.** localizada na cidade de Sete Lagoas/MG, condicionada ao atendimento dos padrões da Legislação Ambiental do Estado e ao anexo I deste parecer, **com prazo de validade de 2 (dois) anos.**



ANEXO I

Processo COPAM Nº: 29091/2011/001/2012		Classe/Porte: 3 – Pequeno
Empreendimento: MGE Equipamentos e Serviços Ferroviários Ltda		
Atividade: Construção, montagem e reparação de veículos ferroviários – Fabricação de locomotiva – Modelo EMD 70 ECO		
Endereço: Rua Padre Tarcísio Gonçalves s/nº		
Localização: Bairro Cidade de Deus		
Município: Sete Lagoas/MG		
Referência: CONDICIONANTES DA LICENÇA		VALIDADE: 2 anos
ITEM	DESCRIÇÃO	PRAZO*
1	Implantar sistema de tratamento de esgoto sanitário conforme projeto apresentado.	4 meses após a concessão da LP+LI
2	Desativar o sistema de tratamento de efluentes sanitários existente, composto por fossa séptica, filtro anaeróbio e valas de infiltração.	1 mês após a instalação do novo sistema de tratamento
3	Implantar complemento do sistema de drenagem pluvial em frente aos galpões 6 e 7 e paralelo à linha férrea, com caixa de sedimentação	2 meses após a concessão da LP+LI
4	Implantar internamente um sistema de sinalização vertical, com placas de regulamentação indicativas da velocidade máxima de tráfego nas vias e de parada obrigatória nos entroncamentos, bem como implantar placas indicando os diversos setores e áreas existentes facilitando a sua localização, além de sinalização horizontal para pedestres.	Na formalização da LO
5	Apresentar o atestado de vistoria final do Corpo de Bombeiros, aprovando o Projeto de Combate a Incêndio da planta industrial	No momento da formalização da LO.
6	Implantar novo trevo de acesso ao empreendimento, conforme projeto apresentado e aprovado pela Prefeitura Municipal de Sete Lagoas, contemplando a revitalização da Rua Padre Tarcísio.	No momento da formalização da LO.