

Porto Itapoá (el “Proyecto” o el “Patrocinador”) es una terminal portuaria de uso privado administrada por dos socios (Portinvest Participações S.A. y Aliança Administração de Imóveis e Participações Ltda) y ubicada en la ciudad de Itapoá, estado de Santa Catarina, Brasil.

El puerto comenzó a operar en junio de 2011 con una infraestructura que permite el manejo de 500.000 TEU (unidad equivalente a veinte pies) por año. Para poder satisfacer la creciente demanda de mercado, el Patrocinador está realizando una ampliación de 170 metros en el muelle del puerto y construyendo un área de almacenamiento de 40.000 m<sup>2</sup>.

La licencia preliminar de ampliación de Porto Itapoá fue emitida por el IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis) en junio de 2016 y la licencia de instalación fue emitida en octubre de 2016. En febrero de 2018, el IBAMA emitió la licencia de operación (LO N° 1030/2011, 5ta rectificación), que todavía se encuentra vigente, válida durante cuatro años y renovaciones posteriores.

Al final de las obras de ampliación, el puerto contará con una superficie total de almacenamiento de 100.000 m<sup>2</sup> y un muelle de 800 metros de largo. Así su capacidad se verá incrementada para gestionar 1,2 millones de TEU/año.

Una empresa de construcción (Piacentini) fue contratada para realizar las tareas de ampliación. Cuando se evaluó el proyecto, Piacentini ya había completado el 85% de la tarea.

## **1. Información general sobre el alcance de la Revisión Ambiental y Social de la CII**

El alcance de la revisión de BID Invest durante la evaluación incluyó la evaluación de impacto ambiental y social (EIAS), estudios de campo, planes de gestión ambiental, de salud y seguridad en el trabajo para las fases de construcción y operación del Proyecto. El especialista en materia ambiental y social de BID Invest realizó una visita de cinco días al emplazamiento (14 al 18 de mayo de 2018), que incluyó las siguientes actividades: 1) reuniones y entrevistas con los directores, gerentes, y personal del área ambiental y social de Itapoá, además del gerente de proyecto y el equipo ambiental y social de Piacentini; 2) entrevista con el líder de los pescadores y su familia; 3) entrevista con el director de la escuela pública de la zona; 4) reunión con los arrendadores de un pequeño restaurante ubicado en Vila dos Gonçalves, 5) reuniones con los consultores del Patrocinador: Synergia (para el reasentamiento), Arkhê (en relación con los programas sociales y de participación de los pescadores); 6) visita de campo de Vila dos Gonçalves; 7) visita al muelle y las áreas de almacenamiento del puerto y sus oficinas administrativas; 8) visita de campo a la RPPN (Reserva Privada del Patrimonio Natural) Volta Velha.

## **2. Clasificación ambiental y social, y sus fundamentos**

Los impactos ambientales y sociales clave relacionados con este tipo de operación incluyen el ruido, el manejo de materiales peligrosos, la biodiversidad marina y terrestre, la calidad del agua, la adquisición de tierras y el reasentamiento, además de los impactos y riesgos relacionados con la comunidad durante la ampliación y la operación.

El Proyecto propuesto recibió la clasificación de categoría B de conformidad con la Política de Sostenibilidad Ambiental y Social de BID Invest. El Proyecto presenta impactos y riesgos que, en general, se limitan al emplazamiento, pueden revertirse y es posible mitigar a través de medidas que se encuentran disponibles y cuya implementación es viable en el contexto de la operación.

## **3. Contexto ambiental y social**

El área de influencia directa de la ampliación del puerto incluye la municipalidad de Itapoá (estado de Santa Catarina) y se encuentra a 130 km de Curitiba, 88 km de Joinville y 250 km de Florianópolis. Itapoá, junto con Guaruva, Joinville, Araquari, Balneário Barra do Sul y São Francisco do Sul forma la bahía de Babitonga. La población de Itapoá es de alrededor de 43.000 habitantes (cifra que puede triplicarse durante el verano debido al turismo) y experimentó algún grado de urbanización durante los últimos 10 años en especial a causa de la instalación de puertos y negocios relacionados (servicios de transporte y almacenamiento).

Las principales rutas de acceso a Itapoá son: BR 376 (Curitiba-Guaruva), BR-101 (Florianópolis-Guaruva), rutas estaduais SC-147 y SC-416. La ruta municipal José Alves (conocida como camino Jaca) conecta la SC-416 con el puerto y una ruta específica (B1) les permite a los camiones de carga llegar a la entrada del puerto.

#### **4. Riesgos e impactos ambientales, y medidas de mitigación y compensación propuestas**

##### **4.1 Evaluación y gestión de los riesgos e impactos ambientales y sociales**

###### **a. Sistema de evaluación y gestión ambiental y social**

La evaluación de BID Invest consideró la documentación y el proceso de planificación de la gestión ambiental y social del Proyecto, además de las brechas entre el proceso de planificación del Proyecto y los requisitos ambientales y sociales del BID. Donde resulta necesario, las medidas correctivas para reducir estas brechas dentro de un período razonable se resumen en los párrafos siguientes en un plan de acción ambiental y social (PAAS) acordado con el Cliente.

###### **b. Política**

Porto Itapoá cuenta con una política integrada que establece los compromisos, procedimientos y metas para el desempeño ambiental y de salud y seguridad.

###### **c. Identificación de riesgos e impactos**

Las reglamentaciones ambientales brasileñas requieren la preparación de EIAS como parte de un proceso obtención de licencias por pasos aplicable a actividades con impactos medio y alto. Las entidades municipales, estaduais o federales son responsables de la revisión de las EIAS antes de la emisión de la licencia previa (LP) y la licencia de instalación (LI) necesarias para comenzar con las actividades de construcción de cualquier proyecto. A estos trámites los sigue la emisión de la licencia de operación ambiental otorgada después de la inspección del proyecto completamente terminado y antes del comienzo de las operaciones.

Porto Itapoá comenzó con la evaluación de los riesgos e impactos ambientales y sociales para su ampliación en 2013 y la EIAS, que fue preparada por una consultora local, se publicó a fines del mismo año.

Se propusieron medidas de mitigación y gestión para cada impacto como parte de los planes de gestión ambiental y social. Algunas de estas deben realizarse antes de la fase operativa y otras, hasta la renovación de la licencia de operación.

###### **i. Impactos y riesgos directos e indirectos**

La EIAS identificó los impactos ambientales y sociales clave que pudieran generarse durante la ampliación del puerto respecto de los que se sugirieron medidas de prevención, mitigación, control y

seguimiento y se estructuraron programas de mitigación. Los principales impactos identificados en la EIAS fueron: incremento del nivel de presión sonora; incremento de los procesos de erosión; incremento de los niveles de turbidez; reducción de la calidad del aire; reducción de la recarga de agua subterránea; incremento de la velocidad del caudal de las aguas superficiales; reducción de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas; incremento de las vibraciones del suelo; incremento de los ruidos submarinos; reducción de la abundancia de las especies de plantas; evasión de la fauna terrestre; reducción de la abundancia y diversidad de las especies de fauna; supresión de los organismos bentónicos; reducción de los organismos nectónicos; alteración de los cetáceos pequeños; reducción de la abundancia de los organismos planctónicos; alteración de la ictiofauna y las especies de carcinofauna; sobrecarga del sistema de caminos local; incremento del riesgo de que ocurran accidentes de tránsito; deterioro de los caminos públicos.

Los informes técnicos del IBAMA indicaron los posibles impactos para la salud causados por altos niveles de ruido en la comunidad vecina de Vila dos Gonçalves y recomendaron un programa de reubicación. El organismo ambiental también reconoció el impacto sobre la pesca artesanal causado principalmente por las zonas de pesca de exclusión. Debido a la dificultad para entablar comunicaciones con los pescadores y el estancamiento del acuerdo sobre las medidas de compensación de la fase de construcción del puerto, el IBAMA recomendó un foro de negociación llevado adelante por un mediador externo para poder llegar a un acuerdo sobre acciones de compensación adicionales.

#### ii. Análisis de los impactos acumulativos

La zona de la bahía de Babitonga también alberga otros puertos (terminales de transporte a granel de Santa Catarina y Babitonga). Se suponía que un nuevo puerto privado -la terminal Brasil Sul- iba a publicar una EIAS, pero el proceso de otorgamiento de la licencia se suspendió después de una reunión pública tumultuosa. Existen dos proyectos de construcción de ferrocarriles en la región (Ferrovia do Frango y Ferrovia Litoranea) que todavía no se han presentado formalmente para solicitar las licencias ambientales.

Como todavía no se aprobaron los proyectos, Porto Itapoá podría, a través de su participación en diversos foros (como el Ayuntamiento, la asociación municipal de comerciantes) y como actor importante para atraer nuevas inversiones para la zona de apoyo del puerto, abogar por el fortalecimiento de la estrategia ambiental y social de la municipalidad de Itapoá. Se les debe prestar especial atención al plan maestro, el plan integrado de saneamiento, el plan municipal de conservación y recuperación de la Mata Atlántica de Itapoá (PMMA, por su sigla en portugués) y la zonificación ecológico-económica de la municipalidad.

#### iii. Análisis de alternativas

La EIAS contiene un análisis de las alternativas elegidas para minimizar los impactos ambientales y sociales generales. Estos incluyen la ubicación y el emplazamiento (por ejemplo, la accesibilidad de los caminos, la necesidad de supresión del hábitat natural, la distancia de los sitios arqueológicos pertinentes), además de la interferencia con las comunidades locales y los grupos indígenas.

### c. Programas de gestión

El Patrocinador cuenta con un programa de gestión de medio ambiente, salud y seguridad (MASS) y una serie de planes de gestión ambiental y social (PGAS), denominados "Planos Básicos Ambientais" (PBA) en portugués, para resolver los impactos identificados en la EIAS. Los PGAS clave incluyen la gestión de residuos sólidos y líquidos, el rescate y la reubicación de la flora y la fauna, la gestión del tránsito, las emisiones atmosféricas y la calidad del aire, la calidad de los efluentes, la calidad del

agua, la calidad de las aguas subterráneas y pluviales, el programa de biodiversidad, el monitoreo de los sedimentos y el monitoreo de la erosión costera, entre otros. Los planes de gestión social incluyen la gestión de los trabajadores, el plan de educación ambiental, el plan de monitoreo del impacto en la pesca y el plan de comunicación social. Se diseñará un plan de reubicación.

La ampliación del proyecto fue tercerizada a una empresa de ingeniería independiente, Piacentini. Para poder realizar el seguimiento de las actividades de Piacentini, Porto Itapoá creó un plan de construcción ambiental (PCA) y contrató a una empresa de ingeniería independiente que supervisara la calidad del trabajo, incluidos los indicadores de medio ambiente, salud y seguridad.

#### **d. Capacidad y competencia organizativas**

Porto Itapoá cuenta con un equipo calificado apropiado para satisfacer las demandas de su sistema de gestión MASS.

El departamento de MASS depende del director de Operaciones y su supervisor de Seguridad en el Trabajo y Medio Ambiente es el responsable técnico de ambas áreas. Se recomienda que la división ambiental y social dependa directamente del CEO y que el supervisor se convierta en gerente, con mayor autonomía y poder para presentarle a la alta gerencia los desafíos y pedidos del área. El equipo de seguridad laboral cuenta con cuatro técnicos en seguridad que trabajan en turnos de 12 horas y cubren las operaciones de la terminal las 24 horas del día en una escala 4x4, además de un técnico en seguridad que trabaja en el horario de oficina. El equipo ambiental está formado por un analista ambiental, un farmacéutico y un asistente de medio ambiente y seguridad. Todos ellos cumplen horario de oficina. Además, el equipo cuenta con la asistencia de un supervisor ingeniero que media ante las demandas entre Porto Itapoá y la empresa constructora. Piacentini cuenta con un equipo de seis personas que atienden las cuestiones de MASS: un ingeniero en seguridad, tres técnicos en salud y seguridad, un asistente y un pasante joven.

#### **e. Preparación y respuesta ante situaciones de emergencia**

Porto Itapoá cuenta con un plan de preparación y respuesta ante emergencias, además de con personal calificado y equipos para responder en casos de emergencia. Se identificaron las posibles situaciones de emergencia (accidentes de las embarcaciones en el muelle; accidentes por choques de embarcaciones; accidentes durante las operaciones de abastecimiento de maquinaria y equipos; pérdidas de diésel; pérdidas de la maquinaria y los equipos con aceite hidráulico, y accidentes de camiones o maquinaria pesada) y se diseñaron e implementaron las acciones de respuesta ante situaciones de emergencia (incluida una lista de todos los equipos de emergencia necesarios, los procedimientos operativos detallados para cada caso, las responsabilidades de la brigada de bomberos, los organismos externos y los contactos de las empresas de apoyo). Se realizará una simulación de emergencia con el conocimiento y la participación de la comunidad local de acuerdo con la acción 9 del PAAS.

En 2016, Porto Itapoá contrató a Price Waterhouse Coopers para que le brindara asistencia en el fortalecimiento de sus procesos de gestión de riesgos, crisis y cumplimiento. Hasta fines de 2018, Porto Itapoá implementará controles adicionales para todos los riesgos significativos identificados.

#### **f. Seguimiento y evaluación**

Porto Itapoá realiza el seguimiento de todos los PGAS mencionados en la EIAS. Los equipos de Medio Ambiente, Recursos Humanos y Salud y Seguridad le informan a la alta gerencia ciertos indicadores específicos como parte de su programa de remuneración variable.

## **g. Participación de los actores sociales**

### *Mapeo y análisis de los actores sociales y planificación de su participación*

El equipo de Responsabilidad Social (denominado "equipo de Sostenibilidad" en Porto Itapoá) cuenta con un mapeo informal de los actores sociales, pero no se extiende a todas las actividades y divisiones del Puerto. Por recomendación de BID Invest (punto 1 del PAAS), el Porto Itapoá se someterá a un ejercicio de mapeo de los actores sociales para identificar a las partes clave que deberían incluirse en el plan de participación de los actores sociales. El plan estará alineado con los requisitos de la Norma de Desempeño (ND) 1 y abarcará (i) una campaña de comunicación para mantener informados a los actores sociales en relación con el mecanismo de resolución de quejas del Proyecto y los cambios operativos; (ii) el calendario de reuniones con las autoridades gubernamentales y ambientales, las comunidades de pescadores, los residentes de Vila dos Gonçalves, la asociación de puertos, las organizaciones de la sociedad civil y otros grupos, según resulte necesario; (iii) las acciones y actividades clave que deberán desarrollarse con cada grupo y responsable de equipo, y iv) los informes de seguimiento del proceso de participación.

### *Consulta y participación informadas*

Como parte del proceso de obtención de la licencia ambiental, el Patrocinador realizó una reunión pública en la que presentó un resumen de la EIAS sobre el proyecto de ampliación el 13 de febrero de 2014, a las 6 pm en la sede de la Asociación Comunal de Pontal y Figueira do Pontal (en Itapoá). Durante la reunión, a la que asistieron 546 personas, el IBAMA comenzó con una presentación del proyecto de ampliación y sus hitos. Luego, el director de operaciones del puerto se refirió a las metas del puerto y la necesidad de ampliación. La consultora que realizó la EIAS (Aquaplan) detalló el estudio social y ambiental de los impactos y las recomendaciones de mitigación. Finalmente, el IBAMA, Porto Itapoá y Aquaplan recibieron y respondieron 35 preguntas.

### *Comunicaciones externas y mecanismos de queja*

Las comunidades afectadas pueden comunicarse con la empresa y presentar sus quejas al Patrocinador mediante llamadas gratuitas o por correo electrónico. La Oficina del Obudsman Social se encuentra abierta para los actores sociales internos y externos. Las llamadas son gestionadas por una empresa externa (DBM Contact Center), mientras que los mensajes de correo electrónico se encuentran enlazados directamente a un analista de comunicaciones que es el responsable de gestionar ese mecanismo. Porto Itapoá considera que resulta importante realizar el seguimiento de la queja y, por lo tanto, el sistema le solicita al usuario que se identifique. La empresa cuenta con 24 horas para brindar una respuesta, que se extienden a 48 horas si es necesario realizar una visita técnica. Porto Itapoá recibe cerca de 15 llamadas por mes y no se observó que la demanda se hubiera incrementado debido a las obras de ampliación del puerto.

De acuerdo con la acción 2 del PAAS, el Porto Itapoá desarrollará un flujo de trabajo detallado para registrar, realizar el seguimiento, responder y cerrar las quejas, además de los plazos dentro de los cuales la empresa actuará sobre las quejas e informará a los que las presenten. La alta gerencia evaluará los resultados de las quejas mensualmente. Se creará una opción para realizar la queja de forma anónima y el mecanismo de atención de quejas será informado a los públicos interno y externo.

### *Divulgación de información e informes periódicos a las comunidades afectadas*

De forma permanente, Porto Itapoá envía informes sobre los PGAS al IBAMA. Todos los estudios relacionados con la evaluación de impacto ambiental y social (EIAS) pertinentes se encuentran

publicados en el sitio web de BID Invest.

## 4.2 Trabajo y condiciones laborales

Porto Itapoá cuenta con un equipo de Recursos Humanos formado por un gerente, XX analistas y XX pasantes (falta confirmar). El mismo gerente es responsable del programa de relaciones con la comunidad y los proyectos de responsabilidad social empresarial con un solo analista dedicado a los dos. Las consultoras, como Arkhê, Synergia, Comunitaria, Adema y Walm, brindan asistencia en los programas sociales. Según el punto 12 del PAAS, el equipo de Relaciones con la Comunidad y Proyectos Sociales será reforzado con al menos un empleado.

### *Políticas y procedimientos de recursos humanos*

Porto Itapoá cuenta con una política de Recursos Humanos y un conjunto de instrucciones y procedimientos laborales, que forman parte del sistema de gestión del Patrocinador: (i) reclutamiento y selección; (ii) capacitación interna y externa; (iii) calificación interna; (iv) funciones y remuneraciones; (v) beneficios; (vi) liquidación de haberes, y (vii) comunicación interna. Los procedimientos fueron corregidos recientemente y las nuevas versiones se compartirán con todos los empleados.

El Patrocinador documentó y comunicó las condiciones de trabajo y los términos de empleo a todos los empleados. Estas condiciones están de acuerdo con las leyes locales y los convenios colectivos de trabajo. Para la fase de construcción, Piacentini presentó sus procedimientos y lineamientos de recursos humanos al Patrocinador de conformidad con las leyes brasileñas.

### *Condiciones laborales y términos de empleo*

Los términos de empleo incluyen información sobre los salarios y beneficios, las deducciones salariales, el horario de trabajo, las licencias, las horas extra y las indemnizaciones, el seguro médico y las jubilaciones, entre otras. Están de acuerdo con las leyes laborales brasileñas, los convenios colectivos de trabajo vigentes y los requisitos de la ND 2 de la IFC.

### *Organizaciones laborales*

Brasil es signatario de diversos tratados y convenios internacionales pertinentes a los derechos laborales, incluido el Convenio 87 sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Según el código brasileño del trabajo, todos los empleados tienen el derecho de libertad sindical. Las políticas y los procedimientos de recursos humanos de Porto Itapoá establecen el derecho de libertad sindical de los empleados y la relación con el sindicato del puerto de São Francisco (confirmar si este es el sindicato) es cordial y colaborativa.

### *No discriminación e igualdad de oportunidades*

El Código de Ética de Porto Itapoá **deja claro que el Patrocinador no aceptará** ningún tipo de discriminación o prejuicio de ninguna naturaleza, estén estos relacionados con la raza, la religión, el grupo etario, el sexo, las convicciones políticas, la nacionalidad, el estado civil, la orientación sexual, la condición física o sean de cualquier otro tipo. Además, durante los procesos de reclutamiento, selección y promoción, los candidatos serán evaluados únicamente sobre la base de su condición de cumplir con los criterios establecidos en las descripciones de su función de acuerdo con los lineamientos internos de Porto Itapoá. Porto Itapoá también cuenta con un programa de desmovilización de la fuerza laboral.

### *Protección de la fuerza laboral*

El Patrocinador respeta la legislación laboral brasileña, incluidas las leyes sobre edad mínima y condiciones laborales. La edad mínima de empleo de Brasil es 18 años de edad, excepto en el caso de los aprendices, cuya edad puede ser de 14 a 24 años de edad (Decreto Federal 5598/2005). Porto Itapoá cuenta con un programa de aprendices de acuerdo con las leyes locales y las convenciones de la OIT.

### *Salud y seguridad en el trabajo*

Porto Itapoá cuenta con un sistema de gestión de medio ambiente, salud y seguridad, incluido un programa de prevención de riesgos ambientales (PPRA) y un procedimiento de gestión de peligros y riesgos. Ambos cubren los riesgos de cada actividad laboral, las medidas de protección necesarias y el equipo de protección personal.

También se implementó un programa de control de salud en el trabajo. Un médico laboral visita el puerto dos veces por semana para realizar exámenes médicos. Una enfermera está presente en horario laboral durante la semana para gestionar los certificados médicos laborales y controlar los exámenes periódicos. Los empleados reciben diversos cursos de capacitación antes de comenzar sus actividades en el puerto y en el momento de su contratación se establecen las necesidades de capacitación específica según cada función, como: capacitación para poder ingresar a espacios cerrados, capacitación sobre el mantenimiento de instalaciones eléctricas, capacitación sobre trabajo en altura y calificación para operar equipos (por ejemplo, montacargas). Durante las pausas en el trabajo, el equipo de Seguridad y Medio Ambiente brinda actividades de reciclado de las capacitaciones en seguridad. Todos los trabajadores del puerto reciben un kit con el equipo de protección personal (EPP) necesario y las instrucciones para su uso adecuado.

Porto Itapoá cuenta con dos planes de respuesta ante emergencias: a) Plan de Emergencia Individual y b) Plan de Acción ante Emergencias. El Plan de Emergencia Individual cumple con los requisitos de la ley local (Resolución N° 398/08 del CONAMA) sobre situaciones de derrames de aceite en la terminal portuaria, que pueden ser dañinos para las personas y el medio ambiente.

El Plan de Acción ante Emergencias establece los lineamientos considerados necesarios para actuar en situaciones de emergencia durante la operación de la terminal y las obras de ampliación de Porto Itapoá. Describe los procedimientos y define las responsabilidades y obligaciones de todos los participantes (el equipo de emergencias, la brigada de bomberos, los empleados, los terceros) en caso de emergencia para poder evitar o minimizar las consecuencias negativas. Una vez por mes, se realizan simulacros con el equipo de Operaciones del puerto, la brigada de bomberos recibe capacitación permanente y una empresa subcontratada inspecciona y somete a prueba el equipo de respuesta ante emergencias (como los extintores de incendio, las mangueras y los hidrantes).

El Patrocinador cuenta con un procedimiento de comunicación integrado: todo lo que ocurre en las instalaciones de la terminal debe informarse al equipo de Seguimiento (por mensajes internos de radio, llamadas a teléfonos internos, llamadas telefónicas externas y radio VHF). En primer lugar, el equipo de Seguimiento le informa a la división específica que será la responsable de cada ocurrencia (de medio ambiente, de salud y seguridad, de seguridad, etc.) y, luego de responder, se forma una comisión para investigar los posibles desvíos y adoptar medidas correctivas.

Para la expansión del Proyecto, Piacentini diseñó un programa de prevención de riesgos ambientales (PPRA), un programa de control de salud en el trabajo y un programa de condiciones de trabajo y ambientales en la industria. Todos los trabajadores fueron capacitados y recibieron EPP. Una ambulancia permaneció en la obra y una enfermera se encontraba disponible (confirmar) durante el

horario de trabajo. Caruso realizó el seguimiento de los indicadores de medio ambiente, salud y seguridad de Piacentini y presentó su informe a Porto Itapoá.

### **4.3 Eficiencia del uso de los recursos y prevención de la contaminación**

#### *Eficiencia en el uso de los recursos*

El principal recurso utilizado por el puerto es la energía eléctrica proveniente de la red y combustible fósil (gas licuado de petróleo [GLP] y diésel) para los camiones pesados (TT que transportan contenedores dentro del muelle). El consumo eléctrico promedio mensual es de 3.272 MWh y los usuarios con mayor consumo son: 86%, los buques frigorífico (utilizados para mantener los contenedores refrigerados), 9%, las grúas pórtico de barco a muelle para contenedores (maquinaria de transporte pesado que trasladan los contenedores de la embarcación a los camiones) y 5%, el edificio de oficinas. Porto Itapoá utiliza un promedio de 2.935.000 litros de diésel y 29.600 kg de GLP.

Según la acción 6 del PAAS, Porto Itapoá llevará a cabo una evaluación energética para identificar las posibles acciones de reducción.

#### *Uso del agua y tratamiento de las aguas residuales*

El suministro de agua potable del puerto proviene del servicio de aguas público (IGUASA) y se utiliza en los baños, el restaurante de los empleados, los bebederos, los vestuarios y para la limpieza del edificio de oficinas. Antes del consumo humano, el agua se trata, filtra y somete a prueba en una planta de tratamiento de aguas pequeña que se encuentra dentro del puerto. El puerto no realiza tareas que exijan el uso de grandes cantidades de agua, como la limpieza de contenedores o el lavado permanente de las áreas operativas.

Porto Itapoá instaló una planta de tratamiento físico-químico de aguas residuales en agosto de 2017. El lodo se retira y se envía a un vertedero (confirmar su ubicación) y el efluente del agua tratada se descarta en la bahía de Babitonga. El programa de gestión de efluentes de Porto Itapoá estableció puntos de toma de muestra para monitorear la calidad de los efluentes tratados y vertidos en la Bahía. Según los últimos resultados, los parámetros cumplen con las reglamentaciones locales, pero no están totalmente de acuerdo con las Guías sobre MASS de la IFC. Porto Itapoá implementará un plan para mejorar el tratamiento de las aguas residuales de manera de cumplir con todas las Guías sobre MASS de la IFC (acción 8 del PAAS).

El Patrocinador se comprometió con el IBAMA a ampliar la red de drenaje de la zona de apoyo para garantizar que el agua de los patios se transporte a cajas separadoras de agua y aceite para su tratamiento antes de verterla en la bahía de Babitonga. En la actualidad, el tratamiento que reciben las aguas pluviales se realiza mediante una caja de retención de sólidos y un recluse. Porto Itapoá se encuentra en el proceso de contratación de un laboratorio para la toma de muestras de los parámetros de aguas pluviales recolectadas en la zona para asegurar que es adecuada.

Según la acción 9 del PAAS, Porto Itapoá implementará un programa para monitorear la calidad de las aguas pluviales descartadas del puerto. La calidad de las aguas pluviales debe cumplir con las Guías sobre MASS de la IFC y la legislación local (Resolución N° 430/2011 del CONAMA).

#### *Emisiones de GEI*

El Patrocinador realizará el seguimiento de los aportes de gases de efecto invernadero (GEI) de la operación e informará las cantidades en el informe ambiental anual del Proyecto (acción 10 del PAAS).

### *Emisiones atmosféricas y calidad del aire ambiental*

El programa de gestión de las emisiones atmosféricas desarrollado por el Patrocinador busca identificar y realizar el seguimiento de los contaminantes responsables de la alteración de la calidad del aire e indicar las medidas de control necesarias. La reglamentación local (Resolución N° 03/1990 del CONAMA) establece los estándares de calidad que deben cumplirse. Porto Itapoá evalúa la calidad del aire utilizando equipos tomamuestras de gas en cuatro puntos y evalúa la influencia de los camiones y el funcionamiento de la maquinaria sobre la calidad del aire (concentración de humo negro).

Los resultados del programa de seguimiento demuestran que las actividades del puerto no alteran la calidad del aire, y todos los parámetros se encuentran dentro de los límites establecidos por las reglamentaciones locales y las Guías sobre MASS de la IFC.

### *Ruido*

Porto Itapoá cuenta con un programa de gestión del ruido cuyas mediciones determinaron niveles de presión acústica de 14 puntos muestra en tres períodos (de 8 am a 12 pm, de 2 pm a 6 pm y de 10 pm a 3 am) durante 8 meses en 2017 (incluida una parte del período de construcción del muelle).

Los resultados cumplen con las reglamentaciones locales de un área de zonificación portuaria. Considerando que, de hecho, la zona cuenta con un uso combinado de actividades industriales, residenciales y comerciales, los niveles de ruido exceden las reglamentaciones brasileñas para los períodos nocturnos. Los resultados medidos en el caso de algunos receptores residenciales (durante el día y la noche) no cumplen con los límites de las Guías sobre MASS de la IFC.

El IBAMA solicitó que el Patrocinador implemente un programa de compensación y remediación dirigido a las personas que vivan en la zona adyacente afectada directamente por el puerto (Vila dos Gonçalves) para la renovación de la licencia de operación 1030/2011 vigente hasta 2021. En su Nota Técnica 02001.00313/2017-30, el IBAMA estableció que debía incluirse un programa de compensación y remediación en la lista de los PGAS que deberá desarrollar Porto Itapoá y que sus resultados deberán incorporarse en los informes de monitoreo presentados ante el organismo ambiental.

Porto Itapoá desarrollará un plan de reasentamiento y restablecimiento de medios de subsistencia para Vila dos Gonçalves, acción 3 del PAAS, descrito en mayor detalle en el punto 4.5 de este informe.

### *Gestión de residuos sólidos*

El Patrocinador cuenta con un programa de gestión de residuos en el que todos los desechos generados en la operación del puerto se identifican y clasifican considerando los riesgos ambientales, se almacenan adecuadamente y se eliminan respetando la reglamentación local. Los principales residuos generados en el puerto son: a) residuos hospitalarios y agujas de los servicios ambulatorios (pequeñas cantidades), que son recolectados por una empresa especializada e incinerados; b) residuos peligroso (medicamentos y productos, como aceite, grasas, solventes, lubricantes y pintura vencidos, contaminados o no utilizados), que son recolectados por una empresa especializada y enviados a un vertedero industrial sanitario; c) efluentes contaminados (por pérdidas de los contenedores), que son recolectados por empresas especializadas y descontaminados adecuadamente; d) residuos comunes (baños, restaurante, oficinas), que son eliminados en vertederos con licencia ambiental en Joinville; e) residuos reciclables (papel, plástico, metal, vidrio), que son enviados a empresas externas especializadas en reciclado, y f) efluentes sanitarios

recolectados en los baños químicos, que son tratados por una empresa ambiental externa.

El organismo ambiental estadual (FATMA) emite un documento (MTR, por su sigla en portugués) en el que autoriza que los residuos se recolecten y transporten. Después de recibir el MTR, Porto Itapoá controla emisión del certificado de destinación final (CDF, por su sigla en portugués), que certifica que el destino final del residuo sea el correcto.

#### *Gestión de materiales peligrosos*

Porto Itapoá cuenta con un procedimiento para el manejo de cargas peligrosas que cumple con los requisitos de salud y seguridad en el trabajo, preservación de la integridad física de las instalaciones del puerto y protección del medio ambiente durante el almacenamiento de los productos. Existen medidas preventivas para garantizar la seguridad de los empleados del puerto y el cumplimiento de los requisitos legales. Todas las empresas de carga deben informarle al Patrocinador de la presencia de sustancias o mercadería peligrosas, y el equipo ambiental sigue los procedimientos durante la remoción y el almacenamiento de los contenedores específicos.

Itapoá cuenta con un procedimiento detallado para el manejo, la información y el registro de las ocurrencias ambientales resultantes de las pérdidas de químicos peligrosos y no peligrosos en tierra y a bordo para asegurar una respuesta adecuada y oportuna en caso de accidentes. Porto Itapoá capacita a todos los empleados para que le notifiquen al equipo de Seguimiento cuando detecten una pérdida en un contenedor de manera que puedan seguirse los procedimientos y se tomen todas las medidas necesarias (incluido el uso de cuencas de contención).

#### **4.4 Salud y seguridad de la comunidad**

##### *Diseño y seguridad de infraestructura y equipos*

Después de la ampliación, se espera que se incremente el tránsito de transporte de contenedores desde y hacia el puerto. Por esta razón, el Patrocinador preparará un plan de gestión de seguridad vial (acción 12 del PAAS) que identificará el incremento del número de vehículos/camiones necesarios para la operación y los impactos en las carreteras, los caminos y las comunidades locales. Los conductores de los camiones serán capacitados en conducción defensiva y conductas apropiadas en relación con la comunidad.

Se instalará señalización vial adicional en la B1, que alerte sobre el límite de velocidad máxima y el cruce de animales salvajes. El Patrocinador trabajará con la autoridad municipal responsable encargada del camino Jaca de manera de obtener la autorización para instalar la misma señalización vial.

##### *Gestión y seguridad de materiales peligrosos*

Piacentini cuenta con un plan de gestión de residuos que incluye el uso, el almacenamiento y la eliminación apropiados de los materiales peligrosos. Porto Itapoá cuenta con procedimientos para la gestión de materiales peligrosos, que fue descripta anteriormente en este informe.

##### *Exposición de la comunidad a enfermedades*

El proyecto de ampliación movilizó a alrededor de XX trabajadores (confirmar las cifras promedio de Piacentini dedicados al proyecto); la mayoría de ellos son de la región (Joinville, Itapoá y Guaruva). Porto Itapoá no les permite a los tripulantes de los barcos descender en tierra.

##### *Preparación y respuesta ante situaciones de emergencia*

El Patrocinador cuenta con un plan de acción ante emergencias y personal calificado (formado por un supervisor, un analista y ocho asistentes de monitoreo) y equipos de respuesta ante posibles emergencias. El Patrocinador cumple con el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), una modificación del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) sobre las cuestiones de necesidad mínima de los puertos, las embarcaciones y los organismos gubernamentales.

#### *Personal de seguridad*

El Patrocinador contrató a una empresa de seguridad privada (VEPER) para que brinde servicios de seguridad armada en el puerto en todo momento. Existe un sistema de monitoreo electrónico con varias cámaras y un centro de control que realiza el seguimiento de la zona de la terminal (excluidas las oficinas). Los guardias armados cuentan con la placa de identificación como guardias de seguridad nacional (CNV, por su sigla en portugués) y con permisos de portación de armas. El equipo realiza cursos de capacitación que incluyen los contenidos del Código de Conducta de Porto Itapoá y de respuesta no violenta.

VEPER realiza diferentes simulacros y ejercicios de manera de que sus guardias tengan experiencia real sobre la forma de enfrentar los conflictos y cómo abordar a los sospechosos. El proceso de contratación de VEPER incluye averiguación de antecedentes penales y capacitación de ingreso. Porto Itapoá cuenta con un plan de seguridad pública y procedimientos para los roles de seguridad y para controlar las actividades de VEPER.

#### **4.5 Adquisición de tierras y reasentamiento involuntario**

En 1995, el emprendedor responsable de la instalación del puerto adquirió las tierras en las que se encuentra instalado el Proyecto en la actualidad, les cedió determinados terrenos a las familias propietarias de la zona del puerto y reconoció sus derechos de tenencia de las tierras. Estos terrenos adyacentes al puerto forman Vila dos Gonçalves.

Vila dos Gonçalves estaba formada por 99 terrenos y en los últimos años el Patrocinador ha venido adquiriéndolos (un total de 49 terrenos a julio de 2018). Los 50 terrenos restantes pertenecen a 43 personas: 24 viviendas están ocupadas por sus propietarios, 13 terrenos están vacíos y 6 viviendas están alquiladas para uso residencial y comercial.

Debido al impacto del ruido causado por la operación del puerto, el IBAMA ha exigido que Porto Itapoá lleve adelante un programa para compensar y mudar a los residentes de Vila dos Gonçalves como condición para la emisión de la licencia de operación (en 2020).

El Patrocinador está desarrollando un plan con la asistencia de una consultora especializada (Synergia) para adquirir los terrenos y, cuando resulte necesario, reasentar a las familias.

Según el punto 3 del PAAS, Porto Itapoá presentará un plan de reasentamiento y restablecimiento de medios de subsistencia de acuerdo con la ND 5 de la IFC y la Política Operativa 710 del BID, que incluyen: a) el censo de las 43 familias (incluida su situación de vulnerabilidad); b) la metodología para evaluar la tierra, las viviendas, las mejoras y el uso económico de la tierra; c) la matriz de derechos y las medidas de compensación; d) la descripción del proceso de consulta; e) el plan de participación; f) el plan de restablecimiento de medios de subsistencia, cuando resulte aplicable; g) la asistencia posterior a la reubicación, y h) el mecanismo de atención de quejas.

En la matriz de derechos y los criterios de elegibilidad, Porto Itapoá definirá todas las categorías de personas afectadas, incluidos los propietarios y tenedores de derechos sobre las tierras, arrendadores, proveedores y otros proveedores de servicios, y grupos vulnerables; todos los tipos de

daños relacionados con cada categoría (incluidas las pérdidas de activos físicos, la pérdida de acceso a los activos físicos; el lucro cesante por falta de cobro del salario, arrendamientos o ventas; los daños a la infraestructura pública y los elementos de importancia cultural); los tipos de compensación y asistencia aplicables a cada categoría, incluidos: compensación por las tierras y los recursos naturales o su reemplazo; compensación por las estructuras, los bienes, el salario, los arrendamientos o los ingresos por ventas; asistencia para la mudanza y posterior a la reubicación.

Se realizará el seguimiento mensual del plan y quedará totalmente implementado en agosto de 2020.

Desplazamiento económico: pesca artesanal

Según los datos de la colonia pesquera local (Z1), Itapoá cuenta con aproximadamente 600 pescadores artesanales asociados a la colonia (para algunos no es su único medio de subsistencia, pero mantienen su asociación por otros beneficios). Estos pescadores se distribuyen en cuatro comunidades: Barra do Saí, Itapema do Norte, Figueira y Pontal.

Como parte de la EIAS relacionada con la expansión del puerto, se realizó una lista de los posibles impactos para la pesca y los recursos pesqueros: a) mayor ruido subterráneo a causa de las actividades de apilado en el ambiente acuático (evento a corto plazo); b) supresión de áreas del lecho marino habitadas por organismos bentónicos (compensada por la colonización natural de nuevos emplazamientos en las áreas vecinas), c) reducción de la abundancia de organismos planctónicos y remoción de las especies de ictiofauna y carcinofauna causadas por la construcción, y d) conflictos con las actividades de pesca.

Para mitigar esos impactos, el IBAMA solicitó un programa de monitoreo de la biota acuática y un programa de monitoreo de la pesca artesanal. Como parte de la EIAS, el Patrocinador también desarrolló un diagnóstico socioambiental participativo (DSAP) en el que se consultó a los pescadores.

La percepción del grupo de pescadores es que los impactos sobre sus actividades se limitan a las zonas de exclusión alrededor del muelle y las embarcaciones, no se percibieron impactos en la población de peces (además de los comentarios sobre la reducción del camarón blanco del Atlántico). Los resultados del programa de monitoreo de la pesca artesanal no son concluyentes en este punto y se recomiendan algunas mejoras en la acción 5 del PAAS.

Impactos de la construcción

Cuando se construyó el puerto (2011), la Colonia Z-01 presentó una demanda civil colectiva contra Porto Itapoá en la que se solicitó la suspensión de la licencia de operación y una indemnización de BRL 37 millones (alrededor de USD 10 millones). En la demanda, el IBAMA señaló que las zonas de exclusión pesquera se encuentran vigentes desde 1912 (debido al puerto de São Francisco do Sul) y, por lo tanto, no se podía hacer responsable a Porto Itapoá por el impacto. La Fiscalía reclamó que las pruebas eran insuficientes para sustentar los daños que alegadamente sufrieron los pescadores locales. La demanda fue desestimada por el juez y la Colonia no apeló.

Desde ese momento los pescadores (representados por un mismo abogado) presentaron 15 demandas colectivas (lo que suma 146 demandas individuales) en las que alegaban daño moral y a la propiedad. El perito independiente del tribunal estableció que no se comprobó reducción alguna en las poblaciones de peces y que el puerto no causó ningún daño ambiental en la bahía de Babitonga. En primera instancia, el daño moral fue rechazado, pero se sugirió la entrega de indemnizaciones por daños a la propiedad, que no quedaron claras. En la Cámara de Apelaciones, Porto Itapoá solicita más claridad sobre el alcance y la definición de la indemnización. Se espera que el tribunal

emita su decisión final dentro de los próximos tres años.

Hasta que se llegue a una decisión final, el IBAMA está esperando para solicitar medidas de compensación a los pescadores para poder evitar el doble pago por parte del Patrocinador en relación con la misma cuestión.

#### Impactos de la ampliación

En lo que hace a los impactos de la ampliación del puerto, el IBAMA le solicitó a Porto Itapoá que entablara comunicaciones con los pescadores para poder llegar a una decisión en relación con su compensación. Se contrató una consultora (Arkhê) para facilitar las reuniones.

Como no se ha definido la cuestión judicial de los impactos de la construcción, el abogado de los pescadores ha instruido a sus clientes para que no tomen contacto con el Patrocinador. Arkhê y el Patrocinador continúan intentando comunicaciones e insistiendo en reunirse con los pescadores y sus familias.

La acción 4 del PAAS establece la necesidad de que el Patrocinador continúe negociando con los pescadores afectados por la ampliación del puerto y llegar a un acuerdo respecto de la indemnización mediante acciones participativas. Es más, Porto Itapoá debe informar la evolución de la decisión judicial relacionada con los impactos de la construcción del puerto y, en cuanto se llegue a una decisión final, implementar las medidas de compensación determinadas legalmente realizando el seguimiento de sus resultados.

#### **4.6 Conservación de la biodiversidad y los hábitats naturales**

Se llevaron a cabo estudios de línea de base de la flora y la fauna como parte de la EIAS en relación con la construcción y ampliación del puerto para evaluar los posibles riesgos e impactos en la biodiversidad y el ecosistema tanto en los ecosistemas terrestre como marino. El área de influencia del proyecto en tierra se ubica en el bioma de la Mata Atlántica y el área de influencia acuática cubre la bahía de Babitonga.

##### *Impactos en la flora y fauna terrestres y marinas*

La supresión de vegetación incluyó 28,52 hectáreas de Mata Atlántica en etapas de revegetación media y avanzada. Según lo exige la Ley N° 11.428/2006 de Brasil, las áreas de supresión de vegetación serán compensadas para preservar el mismo valor de biodiversidad del área impactada a una tasa que será determinada por el IBAMA. Como la Mata Atlántica es un bioma muy protegido, el Patrocinador solicitó la emisión de un Decreto de Utilidad Pública para poder avanzar en las obras de construcción de la zona de almacenamiento.

El Patrocinador llegó a un acuerdo con la familia Machado, que era la propietaria de una gran área preservada en el mismo bioma (ubicado a 16 km del emplazamiento) y creó una reserva privada de patrimonio natural (RPPN, por su sigla en portugués) denominada Volta Velha de 285,23 hectáreas. Según el acuerdo, la familia Machado debe informarles a las autoridades ambientales de la creación de la RPPN y dar fe de que el estado de conservación de la tierra se rectifica en la escritura de la propiedad (acción 6 del PAAS). Para optimizar aun más la protección de la RPPN y garantizar su integridad, el Patrocinador desarrollará e implementará un plan de seguridad junto con la familia Machado (acción 6 del PAAS).

El IBAMA solicitó el desarrollo de diversos programas ambientales para la emisión de licencias de instalación y operación respecto de la ampliación del puerto. a) programa de supresión de la vegetación (incluido el subprograma de rescate y trasplante de germoplasma; subprograma de

utilización y distribución de productos forestales y subprograma de captura y rescate de fauna terrestre), b) programa de monitoreo de aves acuáticas; c) programa de monitoreo de biota acuática; d) programa de monitoreo de cetáceos; e) programa de monitoreo de quelonios; f) programa de monitoreo y evaluación para la colonización de las estructuras del muelle y el puente de Puerto Itapoá; g) programa de monitoreo del cordón costero; h) programa de monitoreo de los parámetros oceanográficos; i) programa de monitoreo de la calidad del agua y los sedimentos de la bahía de Babitonga; j) programa de monitoreo del sistema de manglares; k) programa de monitoreo de la evolución de la costa; l) programa de monitoreo de la diversidad de vida silvestre.

El Patrocinador está desarrollando todos los programas exitosamente.

#### 4.7 Pueblos indígenas

La EIAS identificó la presencia de una comunidad indígena (Yvy Ju/Reta) ubicada a 5 km del puerto del otro lado de la bahía de Babitonga. El organismo gubernamental brasileño responsable de los pueblos indígenas (FUNAI o Fundação Nacional do Índio) no reconoció de manera oficial la zona como perteneciente a este grupo indígena (formado por 11 familias). Durante el proceso de emisión de la licencia ambiental, la FUNAI no dio su opinión, aunque fue solicitada de manera oficial por el IBAMA.

Datos secundarios demuestran que el grupo Yvy Ju/Reta es variado y los adultos realizan diferentes tareas, el cultivo de la caña de azúcar y el comercio de artesanías mayormente. No se esperaba que la ampliación del puerto tuviera impactos en esta comunidad.

#### 4.8 Patrimonio cultural

La EIAS no identificó ningún sitio arqueológico en las áreas afectadas directa o indirectamente del Proyecto. El IBAMA no solicitó ningún programa de seguimiento relacionado con la protección arqueológica.

#### 5. Acceso local a la documentación del

Proyecto [https://sei.ibama.gov.br/controlador\\_externo.php?acao=usuario\\_externo\\_logar&id\\_orgao\\_aceso\\_externo=0](https://sei.ibama.gov.br/controlador_externo.php?acao=usuario_externo_logar&id_orgao_aceso_externo=0)

#### 6. Plan de acción ambiental y social (ver Documentos Relacionados)

#### Información de Contacto

Contacto del Cliente:

Nombre: Christiano José de Anhaia Pereira

Cargo: Supervisor de Seguridad y Medio Ambiente

Teléfono: +55 (47) 9 9650-8687 / +55 (47) 3443-8517

E-mail: [christiano.pereira@portoitapoa.com](mailto:christiano.pereira@portoitapoa.com)

Para preguntas relacionadas al proyecto, incluyendo preguntas ambientales y sociales relacionadas a la transacción de BID Invest por favor contactar al cliente o al BID Invest a través del correo electrónico [requestinformation@idbinvest.org](mailto:requestinformation@idbinvest.org). Como último recurso, las comunidades afectadas tienen acceso al Mecanismo Independiente de Consulta e Investigación del BID Invest a través del correo electrónico [mecanismo@iadb.org](mailto:mecanismo@iadb.org) o [MICI@iadb.org](mailto:MICI@iadb.org) o llamando al +1(202)623-3952.