

Política Setorial:
Transporte e
Logística

Dezembro 2023



Sumário

| | |
|--|----|
| 1. Objetivo da Política | 3 |
| 2. Escopo de Aplicação | 3 |
| 3. Observações sobre o Setor | 3 |
| 4. Aspectos Socioambientais | 3 |
| 4.1. Interferência em Áreas Especialmente Protegidas | 4 |
| 4.2. Identificação de Impactos Ambientais e Respectiveos Programas de Mitigação | 4 |
| 4.3. Ruídos | 4 |
| 4.4. Licenças e Autorizações Ambientais | 5 |
| 4.5. Assunção de Passivos Ambientais | 5 |
| 4.6. Mudanças Climáticas | 6 |
| 4.7. Saúde e Segurança do Trabalho | 6 |
| 4.8. Comunidade | 6 |
| 4.9. Direitos Humanos | 7 |
| 4.10. Aspectos Socioambientais Específicos por Empreendimento | 7 |
| 4.10.1. Ferrovias | 7 |
| 4.10.2. Hidrovias | 8 |
| 4.10.3. Rodovias | 8 |
| 4.10.4. Operação Portuária | 9 |
| 4.10.5. Aeroviário | 9 |
| Anexo: Matriz de Categorização do Setor - Documento de Riscos Social, Ambiental e Climático (DRSAC) | 11 |

1. Objetivo da Política

Esta Política compõe uma série de políticas setoriais elaboradas pelo BTG Pactual para identificar os riscos socioambientais e climáticos dos vários setores de suas atividades, em observância aos princípios e fundamentos previstos em sua Política de Responsabilidade Social, Ambiental e Climática.

Para a elaboração de cada Política Setorial, foi realizada uma análise detalhada dos temas socioambientais que envolvem os vários setores de atuação do BTG Pactual em todas as etapas dos seus processos produtivos, ou seja, desde a abertura de novas áreas e obtenção de matéria-prima, produção, distribuição, até o encerramento de suas atividades. Para tanto, foram consultados relatórios e documentos dos principais *players* do setor, referências internacionais para análise de risco socioambiental, como as *guidelines* do IFC e conhecimento técnico do time interno do BTG Pactual.

A Política de Transporte e Logística (“Política”) estabelece os 9 aspectos socioambientais relevantes para o setor de transporte e logística, e os classifica de acordo com sua relevância em termos de riscos e oportunidades para este setor econômico. Esta política será revisada periodicamente em tempo não superior a 3(três) anos.

2. Escopo de Aplicação

Esta Política deve ser aplicada pelo time ESG, considerando os princípios de relevância e proporcionalidade em todos os setores do BTG Pactual, a nível mundial, que tiverem ingressado ou pretendam ingressar em relacionamento com pessoas jurídicas e/ou físicas do setor de transporte e logística.

3. Observações sobre o Setor

No Brasil, o setor de transporte pode ser dividido nas seguintes atividades: (i) rodovias; (ii) ferrovias; (iii) hidrovias¹; (iv) aeroportos; e (v) portos.

4. Aspectos Socioambientais

Abaixo, listamos os 9 temas mais relevantes desse setor que serão analisados pelo BTG Pactual. Serão apresentados os aspectos socioambientais comuns a estas atividades e, depois, comentários específicos para cada uma delas.

¹ Define-se como hidrovias via marítima, fluvial ou lacustre que serve à navegação interior e ao transporte de pessoas e cargas. Lei Federal 9537/1997 que dispõe sobre segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional: <[btgpactual.com](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9537.HTM#:~:text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20seguran%C3%A7a%20do,nacional%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%Aancias.&text=Art..rege%2Dse%20por%20esta%20Lei.> coloca que:
XII - Navegação Interior - a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;
MORAIS, Roberta; MILARÉ, Lucas; TANURE, Fernanda; MELLO, Manuela. O licenciamento ambiental das hidrovias que perpassam por Terras Indígenas. IN Infraestrutura no direito do ambiente / coordenação Édis Milaré. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2016.</p></div><div data-bbox=)

4.1. Interferência em Áreas Especialmente Protegidas

Devido à longa extensão dos sistemas de transporte que podem atravessar diferentes estados e municípios, é possível que haja interferência em áreas indígenas, territórios quilombolas, áreas tombadas (patrimônio arqueológico, histórico e/ou cultural), unidades de conservação, entre outras áreas de proteção especial.

O time ESG verificará se o projeto intercepta alguma destas áreas especialmente protegidas² e se possui programas e/ou ações voltadas à mitigação e/ou compensação dessas interferências. Se necessário, solicitará anuências (dos gestores de áreas protegidas, de bens hídricos ou culturais acautelados, da Fundação Nacional dos Índios-FUNAI, Fundação Cultural Palmares-FCP) e desenvolvimento de programas para mitigar os impactos avaliados. É possível que a eventual interferência em alguma dessas áreas especialmente protegidas acarrete a alteração do traçado original (risco operacional). Ademais, a ausência de autorizações e licenças previstas na legislação ambiental aplicável pode representar multas e/ou obrigações de indenização de dano socioambiental (risco legal). Para os casos de interferência direta ou indireta em áreas ou territórios de comunidades tradicionais, cabe à empresa e aos seus fornecedores a realização dos devidos estudos de impactos às comunidades, conforme órgãos licenciadores estaduais e federais e, caso necessário, por omissão do estado ou alto risco operacional, deve-se realizar Consulta livre, prévia e informada em conformidade com a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho, sendo respeitado o direito de livre escolha das comunidades.

4.2. Identificação de Impactos Ambientais e Respective Programas de Mitigação

O time ESG verificará os estudos de impactos ambientais, assim como os programas para mitigar os impactos ambientais identificados durante a elaboração do projeto. Os impactos ambientais mencionados abaixo devem ser verificados durante a análise.

Durante a fase de implantação dos projetos, de maneira geral, os principais impactos ambientais estão relacionados aos seguintes temas: (i) contaminação da água e do solo; (ii) poluição atmosférica; (iii) interferência em espaço geográfico, causando alteração de ruídos; (iv) supressão de vegetação e alteração do ecossistema; (v) poluição do ar; e (vi) aumento da erosão.

Na fase de operação, destacam-se os seguintes impactos: (i) aumento da poluição atmosférica; (ii) contaminação da água e do solo (por meio do vazamento de cargas perigosas); e (iii) atropelamento da fauna e aumento da caça.

Com relação às medidas mitigadoras dos impactos ambientais mencionados acima, o time socioambiental verificará se a contraparte possui e executa programas de mitigação aplicáveis, bem como se há monitoramento da implementação dessas medidas.

4.3. Ruídos

² Observar Portaria Interministerial 60/2015 publicada pelos Ministérios do Meio Ambiente, Justiça, Cultura e Saúde.

Durante a operação de determinadas atividades deste setor, a movimentação de carros (rodovias) e de trens (ferrovias), por exemplo, causam ruídos que podem se agravar se as rodovias/ferrovias estiverem próximas às comunidades e/ou municípios. O time ESG verificará se a contraparte possui ações de monitoramento de ruídos, assim como planos de ação para corrigir e/ou mitigar esses impactos.

Especial atenção deverá ser dada ao padrão usado para medir tais ruídos. Insta ressaltar que não existe norma federal que estabeleça limites de emissão de ruídos provenientes de fontes móveis. A Resolução do Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA) 01/90 estabelece diretrizes para monitoramento de ruídos e menciona que os monitoramentos devem obedecer às normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) 10.151 e 10.152. Ocorre que tais normas da ABNT partem da premissa de que o ruído é emitido por uma fonte fixa, permanente e constante, que não é o caso das rodovias/ferrovias³.

Em agosto/2020, foi publicada uma norma da ABNT para mediação de pressão sonora proveniente de cada um dos sistemas de transporte (aeroviário, aquaviário, ferroviário, metroviário e rodoviário). Antes da publicação desta norma, discutia-se a aplicabilidade de diretrizes de outros países como *Environmental Protection Agency* e *Federal Interagency Committee on Urban Noise* (ambas dos Estados Unidos da América).

4.4. Licenças e Autorizações Ambientais

Devido à extensão e complexidade de estruturas em ferrovias, rodovias e hidrovias, a análise socioambiental deve entender a finalidade do projeto e se ele contempla estruturas assessorias e unidades de apoio para o desenvolvimento de suas atividades. Havendo necessidade, o time socioambiental deverá solicitar autorizações e licenças ambientais pertinentes.

Por exemplo, o CONAMA⁴ prevê como unidades de apoio para as ferrovias: (i) pátios para formação, manobras, transbordo e cruzamentos de trens; (ii) oficinas, postos de manutenção de material rodante (locomotivas e vagões) e suas estruturas (Estação de Tratamento de Efluentes - ETE, Separador de Água e Óleo - SAO, armazenamento temporário de resíduos sólidos, entre outros.); (iii) oficinas de manutenção de equipamentos de via permanente, dentre outros. Já para as rodovias, a Portaria 289 do Ministério do Meio Ambiente prevê procedimentos a serem aplicados às rodovias federais⁵.

Ausência de tais documentos pode ensejar em multa e eventual indenização por dano ambiental (risco legal).

4.5. Assunção de Passivos Ambientais

Grande parte dos empreendimentos deste setor (rodovias e ferrovias) são concessões públicas decorrentes de gestão direta estatal de atividades muito antigas, que carregam passivos ambientais gerados ao longo da instalação/operação. Os passivos mais comuns estão associados a: (i) processos

³ Para mais informações sobre este tema, consultar DIAS, Patrícia Mendanha; FERREIRA, Luciana Gil. Desafios na Gestão Ambiental de Empreendimentos Lineares de Transporte: Atribuições ao Licenciamento, Interferência de Entes Municipais e Gestão de Passivos Históricos. IN Prática do direito ambiental na defesa dos interesses de empresas privadas. Organização Leticia Yumi Marques e Tiago Cardoso Vaitekunas Zapater. 1ª edição. São Paulo: Letras Jurídicas, 2019.

⁴ Para mais informações, consultar Resolução 479/2017: < <http://www2.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=725> >.

⁵ Disponível em: < http://canaldoservidor.infraestrutura.gov.br/images/MEIO_AMBIENTE/LEGISLACAO/Portaria2892013.pdf >.

erosivos que atingem propriedades lindeiras; (ii) assoreamento de talude e solo exposto que danificam a rodovia ou a ferrovia; (iii) desmoronamentos; (iv) inundações; (v) drenagens subdimensionadas; (vi) supressões de vegetação irregulares; (vii) intervenções indevidas em áreas protegidas não recuperadas ou comunidades tradicionais não devidamente compensadas; e (viii) contaminação de solo/água.

Durante a diligência socioambiental, deve-se verificar de que forma estes passivos foram tratados no contrato de concessão, assim como de que forma é feito (ou será feito) o gerenciamento destes passivos pela companhia⁶. Dependendo do tamanho e complexidade do passivo, ele pode afetar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

4.6. Mudanças Climáticas

O setor é exposto a riscos ligados às mudanças climáticas por conta das altas emissões de gases de efeito estufa nos diferentes modais⁷. Além disso, as rotas também estão expostas aos riscos climáticos físicos, principalmente, relacionados aos eventos extremos.

A diligência socioambiental deverá verificar se a contraparte possui matriz de materialidade e inventário de gases de efeito estufa, se compensa suas emissões e de que forma analisa e gerencia os riscos e as oportunidades relacionadas às mudanças climáticas.

São consideradas boas práticas a elaboração de um plano de transição que considere a utilização de biocombustíveis e/ou eletrificação das frotas e energias renováveis na operação de armazéns.

4.7. Saúde e Segurança do Trabalho

A diligência socioambiental verificará de que forma a contraparte faz a gestão dos aspectos ligados à saúde e segurança do trabalho, como: (i) elaboração de PPRA e PCMSO⁸ com identificação de riscos e mitigantes; (ii) existência e capacitação de time dedicado a este tema; (iii) elaboração de procedimentos próprios; (iv) periodicidade e escopo de treinamentos e revisões de procedimentos internos; e (v) sistema que contemple acompanhamento das falhas identificadas na gestão destes aspectos ou com a ocorrência de acidentes e de respectivos planos de ação.

4.8. Comunidade

Na implantação de projetos, poderá haver remoção de população regular e/ou irregular existente no traçado. Nestes casos, a diligência socioambiental verificará se a contraparte possui processo para remoção (com pagamentos de indenizações) e gestão social após realocação (estabelecimento de canais de comunicação, times dedicados para tratar das comunicações, programas de mitigação de impactos sociais – modos de restabelecimento de meios de vida).

⁶ Em termos de responsabilidade civil ambiental, as obrigações ambientais acompanham a coisa, independentemente do titular, podendo “credor” (Ministério Público, associações civis) cobrar do possuidor atual e/ou dos anteriores, à sua escolha.

Súmula 623/2018 “as obrigações ambientais possuem natureza propter rem, sendo admissível cobrá-las do proprietário ou possuidor atual e/ou dos anteriores, à escolha do credor”. Para mais informações sobre o tema, consultar: artigo já mencionado: “Desafios na Gestão Ambiental de Empreendimentos Lineares de Transporte: Atribuições ao Licenciamento, Interferência de Entes Municipais e Gestão de Passivos Históricos”.

⁷ MIT Climate Portal. Disponível em: <<https://climate.mit.edu/explainers/freight-transportation>>

⁸ PPRA: Programa de Prevenção de Riscos Ambientais. PCMSO: Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional.

Quanto à fase de operação, o principal risco às comunidades está associado aos ruídos emitidos. O estabelecimento de canais de comunicação eficazes, com atendimento rápido e de fácil acesso, sem retaliação, confidencial, transparente e gerido por time qualificado pode mitigar riscos de reputação relacionados a este ponto.

4.9. Direitos Humanos

De acordo com as Convenções Internacionais⁹, os direitos humanos contemplam direitos ao trabalho, à livre escolha do emprego, às condições justas e favoráveis ao trabalho, assim como eliminação de todas as formas de trabalho forçado e a efetiva abolição do trabalho escravo, à propriedade, à saúde.

Durante a diligência socioambiental, deve-se verificar se é realizada alguma *due diligence* em direitos humanos, que contemple: (i) avaliação de riscos e impactos aos direitos humanos em seus negócios; (ii) respaldar a adoção efetiva de medidas de prevenção e controle; (iii) monitorar novos riscos e a efetividade das medidas de controle adotadas; e (iv) promover a transparência e a prestação de contas acerca dos compromissos da empresa em relação ao respeito aos direitos humanos no espaço de trabalho, ao longo das cadeias, e no entorno de suas atividades¹⁰.

4.10. Aspectos Socioambientais Específicos por Empreendimento

4.10.1. Ferrovias

A literatura¹¹ realizou um levantamento sobre os aspectos socioambientais mais discutidos pelo judiciário que podem causar risco à instalação e operação de projetos de ferrovias. Abaixo alguns exemplos.

- Alguns municípios do estado do Rio de Janeiro¹², a despeito da ausência de exigências federais pela Agência Nacional de Transportes, exigem o lonamento de vagões ferroviários sob pena de multas ou interdição do empreendimento. Em termos práticos, a exigência acaba interferindo em toda a operação ferroviária. Há posicionamentos do judiciário contrários a estas normas¹³.
- Alguns municípios do Estado de São Paulo¹⁴ estabelecem que as faixas de domínio de linha férrea devem possuir calçada e muro acústico. Judiciário tem se posicionado de forma contrária a esta norma¹⁵.

⁹ Direitos humanos são aqueles mencionados nas seguintes resoluções: (i) Declaração Universal de Direitos Humanos da ONU – Organização das Nações Unidas; (ii) Declaração Sobre Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho da Organização Internacional do Trabalho; (iii) Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais da ONU; e (iv) Pacto Internacional sobre Direitos Cívicos e Políticos da ONU.

Decreto Federal 9571 de 21.11.2018 estabelece as Diretrizes Nacionais sobre Empresas e Direitos Humanos.

¹⁰ Guia de Avaliação de Impactos em Direitos Humanos elaborado pela FGV com a ONG Childhood detalha como a DD em direitos humanos poderá ser feita. Guia disponível em: < https://www.childhood.org.br/publicacao/Guia_de_avaliacao_de_impacto_em_direitos_humanos.pdf>.

Observar o Decreto 9571/2018 que estabelece as diretrizes nacionais sobre empresas e direitos humanos. Para acessar: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/Decreto/D9571.htm>.

¹¹ Para mais informações sobre o tema, consultar: artigo já mencionado: "Desafios na Gestão Ambiental de Empreendimentos Lineares de Transporte: Atribuições ao Licenciamento, Interferência de Entes Municipais e Gestão de Passivos Históricos".

¹² Mangaratiba, Itaguaí e Barra Mansa.

¹³ Para detalhes sobre o tema, consultar artigo "Desafios na Gestão Ambiental de Empreendimentos Lineares de Transporte".

¹⁴ Lei 4760/2018 do município de Cruzeiro/SP.

¹⁵ Para detalhes sobre o tema, consultar artigo "Desafios na Gestão Ambiental de Empreendimentos Lineares de Transporte".

- Elaboração de Plano de Atendimento às Emergências a partir do levantamento das atividades realizadas na ferrovia, contendo exigências legais da atividade, análise dos riscos associados, definição de procedimentos e responsabilidades específicas para cada área de apoio das atividades.

4.10.2. Hidrovias

O time ESG verificará se os estudos de impacto ambiental de atividades do setor de hidrovias¹⁶ contemplam, caso aplicável, as atividades a seguir:

- Derrocamento: serviços subaquáticos de desmonte e remoção de rochas ou bancos rígidos de areia.
- Dragagem e Desassoreamento, Desobstrução e Limpeza: retirada de sedimentos, como lodos, argilas, areias, cascalhos para execução e manutenção do canal de navegação.
- Abertura dos canais não naturais a seco e retificação dos cursos: escavações a seco de canais de navegação entre as diferentes bacias hidrológicas.
- Barramentos para navegação, fechamento de braços e eclusas: dispositivos para permitir a navegação em trechos de maior declividade ou para fechamento dos braços (em casos em que o rio se divide em dois ou mais braços). Eclusas são dispositivos hidráulicos que possibilitam a continuidade de curso em níveis diferentes.
- Portos, terminais, estaleiros e oficinas: situados às margens dos cursos d'água e que poderão exigir, para sua instalação, operação e manutenção dos mesmos serviços de derrocamento, desassoreamento e dragagem utilizados para o canal de navegação.

4.10.3. Rodovias

A diligência socioambiental verificará se a contraparte possui programas e ações para mitigação de impactos socioambientais relacionados às fases de instalação, duplicação e operação. Abaixo, lista dos impactos mais comuns no setor de rodovias:

Instalação

- Erosão: as atividades relativas à construção de rodovia podem levar à instabilidade das vertentes e aumentar a erosão, principalmente, se estiver associada à retirada de vegetação. O constante trânsito de máquinas pesadas pode gerar mudanças na estrutura do solo, como a sua compactação ou desagregação, levando a possível aumento da ocorrência de processos erosivos.
- Emissão de poeiras (movimentação de terras, circulação de veículos, transporte do material) decorrentes das atividades de limpeza do terreno, terraplanagem e pavimentação. Como medida mitigadora, deverá ser feita a umidificação do solo, coberturas de caminhos utilizados e descarte de materiais.

¹⁶ Para mais informações, consultar:

SANTOS, Álvaro Rodrigues dos. Hidrovias Interiores: impactos derivados de obras civis e hidráulicas sobre o meio físico geológico. IN Infraestrutura no direito do ambiente / coordenação Édis Milaré. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2016.

- Vazamento dos efluentes provenientes de veículos e de locais de estacionamento desses veículos. Como medida de controle e mitigação, podem ser propostas instalação de redes de drenagem, impermeabilização de áreas, monitoramento da qualidade dos efluentes, construção de caixas de areia para retenção dos resíduos e realização de limpezas periódicas para evitar a contaminação.

Operação

- Afugentamento e atropelamento da fauna devido ao ruído gerado pelo trânsito de caminhões. Boas práticas para mitigação são verificadas por meio da construção de passagens subterrâneas e áreas da fauna, além de sinalização das rodovias e implantação de cercas de proteção para evitar que animais acessem a estrada. Também deverá ser verificado se a contraparte possui plano de gerenciamento de animais mortos nas rodovias de acordo com a legislação aplicável.
- Emissão de material particulado.
- Contaminação da água e do solo por conta de vazamento de cargas perigosas.
- Acidentes causados pelo aumento do tráfego de veículos. Boas práticas para mitigação são verificadas a partir do uso de placas de redutores de velocidade, construção de passarelas e ciclovias para travessia, programas de educação no trânsito, principalmente, nos trechos urbanos e sistema de atendimento de emergências que inclua rápida comunicação dos acidentes e disponibilização de ambulância.

4.10.4. Operação Portuária

Os principais impactos da operação portuária que devem ser observados durante a diligência socioambiental são:

- Ocorrência de acidentes ambientais (derrames, incêndios, perdas de cargas).
- Dragagens e disposição de sedimentos dragados.
- Geração de resíduos sólidos nas embarcações, instalações portuárias e operações de descarte de cargas.
- Contaminações crônicas e eventuais pela drenagem de pátios, armazéns e conveses, lavagens de embarcações, perdas de óleo durante abastecimento e aplicação de tintas anti-incrustantes, à base de compostos estanho-orgânicos.
- Introdução de organismos nocivos ou patogênicos por meio das águas de lastro ou pelo transporte de cargas ou passageiros contaminados.

4.10.5. Aeroviário

Os principais impactos sobre transporte aeroviário que devem ser observados durante a diligência socioambiental são:

- Elaboração e aprovação de estudos junto ao Comando da Aeronáutica, especialmente, no que diz respeito ao tema da segurança civil.

- Ruídos e elaboração de estudo de impacto na vizinhança (especialmente se o aeroporto estiver situado em zona urbana com alta densidade demográfica).
- Colisão com pássaros (Avifauna) e outros animais.
- Gerenciamento de resíduos sólidos (grande quantidade de passageiros e funcionários).
- Emissão de gases de efeito estufa por conta do funcionamento dos motores das aeronaves¹⁷.

¹⁷ Para mais informações, consultar BERNARDI, Ricardo. Infraestrutura aeroportuária no contexto do Direito do Ambiente. IN Infraestrutura no direito do ambiente / coordenação Édis Milaré. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2016.

Anexo: Matriz de Categorização do Setor - Documento de Riscos Social, Ambiental e Climático (DRSAC)

| Risco | Descrição | Categoria |
|----------------------------------|---|-------------|
| Risco Social | Avaliação consolidada | Alto |
| | Trabalho escravo | Baixo |
| | Trabalho infantil | Irrelevante |
| | Saúde e segurança do trabalho | Médio |
| | Danos a populações ou comunidades | Alto |
| | Outros fatores | Alto |
| Risco Ambiental | Avaliação consolidada | Médio |
| | Energia: uso e conservação | Baixo |
| | Água: uso e conservação | Baixo |
| | Água: poluição | Médio |
| | Resíduos: gerenciamento e descarte | Baixo |
| | Ar: poluição | Baixo |
| | Biodiversidade e recursos naturais: uso e conservação | Médio |
| | Materiais perigosos: desastres | Baixo |
| | Solo: contaminação | Médio |
| Outros fatores | Irrelevante | |
| Risco Climático Físico | Avaliação consolidada | Médio |
| | Intempéries | Médio |
| | Alterações de longo prazo | Baixo |
| | Outros fatores | Irrelevante |
| Risco Climático Transição | Avaliação consolidada | Médio |
| | Políticas públicas/Legislação | Médio |
| | Tecnologia | Baixo |
| | Mercados/Consumidores | Irrelevante |
| | Outros fatores | Irrelevante |