



 	Nº CLIENTE	REV. CLIENTE	FOLHA:
	Nº PLANAVE RL-B00-H01-1001	REV. PLANAVE 0	

## SUMÁRIO

13.	Conclusão .....	2014
-----	-----------------	------

 	Nº CLIENTE	REV. CLIENTE	FOLHA:  2014
	Nº PLANAVE RL-B00-H01-1001	REV. PLANAVE 0	

### 13. CONCLUSÃO

O Estudo de Impacto Ambiental – EIA das Obras de Ampliação do Cais de Acostagem do Porto de Paranaguá apresentou uma ampla análise do projeto de implantação dos Píeres T, F e L e do Complexo Náutico, que pretende se instalar no Porto de Paranaguá. Os estudos foram iniciados em 2015 e se concretizaram com a finalização deste EIA.

O objetivo principal deste empreendimento é promover o aumento da capacidade de movimentação do Porto através da implantação do Píer T, do Píer F, do Píer L e de aproveitamento do potencial turístico da região com a implementação do Complexo Náutico, no qual é previsto a construção de um terminal exclusivo para passageiros e uma marina.

Com a ampliação do Porto de Paranaguá, a cidade ficará ainda mais consolidada como polo nacional para operações portuárias. Nesse contexto, foi evidenciado no EIA que o município necessitará de uma ampliação e modernização em sua infraestrutura, a qual demandará projetos que visam à melhoria de equipamentos urbanos na área de habitação, pavimentação e serviços.

Entre os principais impactos da Ampliação do Porto de Paranaguá estão o Aumento da Oferta de Empregos na implantação (S03) e na operação do empreendimento (S11), que apresentam significância moderada e alta, respectivamente. A geração de empregos diretos e indiretos incrementam a economia e geram outros impactos positivos como S04/S12 - Dinamização da economia Local e Regional e S13 - Alteração das Receitas Municipais. Com isso, outras potencialidades, como o acréscimo na arrecadação de tributos, aumentarão a capacidade de investimento da governança pública no município, contribuindo diretamente para o crescimento econômico da região.

Outro ponto relevante é o impacto S15 - Alteração na dinâmica da atividade turística, o qual contempla a implantação de complexo náutico, com atracadouro para navio de cruzeiro e para embarcações de pequeno e médio porte e representa um forte estímulo ao desenvolvimento do turismo regional, tratando-se de um impacto de significância alta.

Destaca-se também o impacto S16 – Melhoria na Capacidade de Suporte ao Comércio Exterior Brasileiro, que atende aos anseios do mercado exportador, contribuindo sobremaneira para o dinamismo econômico local e regional.

 	Nº CLIENTE	REV. CLIENTE	FOLHA:  2015
	Nº PLANAVE RL-B00-H01-1001	REV. PLANAVE 0	

No que concerne ao meio biótico, vale ressaltar o impacto B10 - Aumento da diversidade e abundância de organismos bentônicos em substratos consolidados e nectônicos, que é um impacto positivo de significância moderada. Com a implantação das novas estruturas haverá maior disponibilidade de substrato para a incrustação de moluscos e crustáceos, que podem atrair organismos nectônicos.

Contudo, o empreendimento irá promover modificações ambientais na área de influência. De acordo com a metodologia de avaliação apresentada no *Capítulo 9 – Impactos Ambientais*, a Matriz de Análise Integrada (Anexo XIII) apresentou valores de impactos negativos de -142, considerando a implantação e operação da totalidade dos empreendimentos, os quais, mediante adoção das medidas de mitigação, monitoramento, planos e programas descritos no *Capítulo 11 – Plano de Controle Ambiental*, passaram a patamares negativos de -32. Cabe destacar que, através das medidas de Compensação sugeridas no *Capítulo 12 – Compensação Ambiental*, os empreendimentos que compõem o escopo deste EIA viabilizam-se com a consolidação de uma matriz positiva (+12) em relação aos impactos ambientais, considerando os empreendimentos em sua totalidade, nas fases de planejamento, implantação e operação.

Na etapa de planejamento os impactos incidem apenas sobre o meio socioeconômico, refletindo-se em face das expectativas da população local em relação ao empreendimento.

Na fase de implantação, predominam os impactos negativos de significância moderada para todos os meios: físico, biótico e socioeconômico. No âmbito do meio físico, o impacto de maior destaque referem-se à F11 - Mudanças no regime hidrodinâmico e no transporte de sedimentos (Muito Alta). O meio biótico não apresenta impactos de significância muito alta nesta fase. Apesar disso, destaca-se o B02 - Redução dos habitats da avifauna (Alta) e o B05 - Redução de habitats, abundância e diversidade da macrofauna bentônica (Alta). Para o meio socioeconômico, o impacto S05 - Aumento da pressão sobre serviços públicos, com significância muito alta, merece atenção e aplicação de medidas mitigadoras específicas.

Para a fase de operação, predominam os impactos negativos moderados. No meio físico, no entanto, destacam-se os impactos: F15 - Assoreamento de corpos hídricos (Significância Alta), F19 - Mudanças no regime hidrodinâmico e no transporte de sedimentos (Muito Alta) e F21 - Mudanças nas margens do estuário (linha de costa), nos sedimentos de fundo e na batimetria (Muito Alta). Em relação ao meio biótico, o impacto B12 - Afugentamento da avifauna coloca-se em evidência com significância Muito Alta. Os impactos do meio socioeconômico não apresentam significância muito alta na fase de operação. Em relação

 	Nº CLIENTE	REV. CLIENTE	FOLHA:  2016
	Nº PLANAVE RL-B00-H01-1001	REV. PLANAVE 0	

aos impactos de significância alta temos: S11 - Aumento na oferta de empregos, S12 - Dinamização da economia local e regional, S14 - Aumento da pressão sobre serviços públicos, S19 - Interferência no sistema viário regional, S21 - Alteração da paisagem, S23 - Vulnerabilidade Local à Prostituição.

O EIA apresenta os mecanismos a serem adotados pelo empreendedor para mitigar todos esses impactos negativos citados, valorizar os impactos positivos e compensar os impactos, que não podem ser evitados ou mitigados. O Plano de Gestão Ambiental, descrito no Capítulo 11, consolidou essas medidas e definiu indicadores para a verificação do desempenho do projeto, subsidiando assim a tomada de decisão por parte do órgão ambiental licenciador. Para todos os impactos foram propostas medidas. Dessa forma, a adoção do Plano de Gestão Ambiental contribui para o controle ambiental da implantação e operação da Ampliação do Porto de Paranaguá e redução dos valores dos impactos negativos, conforme supracitado. Tais ações certamente irão reduzir possíveis prejuízos financeiros e, principalmente, irão manter o equilíbrio das características ambientais da região direta e indiretamente afetada. Cabe enfatizar que no contexto dos impactos negativos que não puderem ser mitigados, o empreendimento torna-se viável com a adoção de medidas compensatórias, as quais encontram-se sugeridas no *Capítulo 12 – Compensação Ambiental*.

No que diz respeito à expansão das atividades portuárias no litoral do Paraná, além da Ampliação do Porto de Paranaguá, foram identificados outros 37 empreendimentos em processo de licenciamento ambiental, sendo 27 no município de Paranaguá. Dentre os empreendimentos, destaca-se o TCP (Terminal de Contêineres de Paranaguá), que pode bloquear temporariamente o Canal da Cotinga. Ademais os impactos da ampliação, de modo geral, apresentam efeitos sinérgicos e cumulativos com os outros projetos em processo de licenciamento, à medida que se sobrepõem no tempo e no espaço com os impactos desses empreendimentos e resultam em alterações superiores à ação individual dos mesmos, como no caso do impacto sobre a atividade pesqueira.

O Estudo de Impacto Ambiental – EIA considera este empreendimento viável, desde que sejam adotadas as medidas propostas no Plano de Controle Ambiental, bem como as recomendações apresentadas no Plano de Compensação Ambiental (Capítulo 12). Visto que os impactos são mitigáveis e o porto necessita cada vez mais de espaços para acomodar as demandas de exportação que, em suma, atendem a um processo de desenvolvimento nacional e que poderão ser supridos com a ampliação.

 	Nº CLIENTE	REV. CLIENTE	FOLHA:  2017
	Nº PLANAVE RL-B00-H01-1001	REV. PLANAVE 0	

A não implantação dos empreendimentos poderá fazer com que o Porto de Paranaguá perca competitividade frente aos mercados consumidores, principalmente do MERCOSUL.

A região de implantação é rota obrigatória para o escoamento da soja no Brasil, que possui como maiores produtores os estados do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, além do próprio Paraná, logo, a Ampliação do Porto de Paranaguá é fundamental para a cadeia produtiva de grãos sólidos vegetais. O crescimento da safra e a melhora da economia brasileira são os fatores que devem impulsionar as atividades de movimentação de grãos. Com o crescimento da demanda, o porto necessita cada vez mais de espaços de armazenagem e píeres para exportação que, em suma, atendem a um processo de desenvolvimento nacional e que poderão ser supridos com esta ampliação. Dessa forma, sem a implantação do projeto, o porto não terá capacidade de atender às movimentações de cargas crescentes.

Dessa forma, com base nas análises de demanda e capacidade, alternativas de expansão de infraestrutura do Porto de Paranaguá foram identificadas como necessárias para superar déficits de capacidade de movimentação de algumas cargas, dentre estas, as cargas movimentadas através do Corredor de Exportação, no Cais Oeste e no Píer de Inflamáveis. O projeto pretende oferecer maior eficiência operacional em termos de logística portuária. A paralisação do crescimento da atividade, efetivamente, terá impacto direto sobre os bens e serviços que, direta ou indiretamente, geram renda e emprego para o município e região.

Nesse contexto, a não implantação dos Píeres T, F e L impossibilitaria o aumento de capacidade de movimentação do Porto de Paranaguá e a instalação da infraestrutura necessária, inviabilizando a movimentação prevista nas projeções realizadas e avaliadas por este Estudo de Impacto Ambiental. Por conseguinte, essa medida impactaria de modo negativo à economia do município de Paranaguá e de toda a cadeia produtiva e de escoamento de produtos.

Além disso, embora o Porto de Paranaguá receba alguns navios de cruzeiro no período de veraneio, a região não possui uma estação de passageiros, nem um terminal turístico dedicados a atender, especificamente, esta demanda.

Os navios de cruzeiro são atualmente atendidos no Berço 208 do cais comercial. Esta situação, além de trazer prejuízos à movimentação de cargas no porto, se mostra inadequada também para os turistas, os quais são prejudicados pela operação portuária, principalmente pelo trânsito de caminhões de carga. Faz-se assim necessária a implantação de um Terminal específico para Passageiros, considerando a implantação do Plano de

 	Nº CLIENTE	REV. CLIENTE	FOLHA:  2018
	Nº PLANAVE RL-B00-H01-1001	REV. PLANAVE 0	

Controle Ambiental, para não prejudicar a região de Paranaguá, tanto no que tange a movimentação das cargas, como ao turismo.